

船長通訊 第 189 期 目錄

論 著.....p. 03 ~ p. 22

- 老船長的回憶—霧中航行 王克強
- 巴拿馬與香港船籍登記更新等不同的體系 譯者：宋學恭
- 檢驗師記錄簿 譯者：宋學恭
- 長壽的秘訣是為那些如此有意的人
原者：Tomy Brady 譯者：秋水

專 載.....p. 23 ~ p. 43

- 船舶散裝貨物裝載規則（中） 編輯室
- 中國制定船舶油污損害賠償基金徵收管理辦法 編輯室
- 馬來西亞(Malaysia)港口簡介 李齊斌
- 巴生港(Port Klang)港口與碼頭資料及須知 李齊斌

交通部公告.....p. 44 ~ p. 59

- 「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」，自 2013 年元旦施行。 編輯室
- 船舶保全人員訓練結業證書換證事宜 編輯室
- 船上訓練紀錄簿簽證須知草案總說明 編輯室
- 船員業務申辦須知草案總說明 編輯室
- 「1974 SOLAS」之「遠距識別與追蹤系統」 編輯室
- 交通部 101 年第二次航海人員測驗榜單 編輯室
- 航業法修正條文 編輯室

要聞轉載.....p. 60 ~ p. 67

長榮提議放寬法令／加速開放／互專共享三建議	編輯室
上海發佈國際航運等四中心白皮書	編輯室
高雄港修正「危險品船舶」與「裝載危險品」 是否申派「開導艇」	編輯室
引水人制度 航商提建言	編輯室
IMO 涉及船舶防制污染七公約修正案今年生效	編輯室
中共斥資建湄洲灣深水航道發展大型散裝船運	編輯室
海洋事業協會座談建構船舶海事風險評估	編輯室
全球貨櫃航商 100 大最新名單	編輯室

管理文摘.....p. 68 ~ p. 91

郭台銘對業務員說的話	郭台銘
每個打擊都有它的意義	嚴長壽
如何讓別人的想法和你一樣	編輯室
如何讓別人的想法和你一樣	編輯室
您快樂嗎？——如何扮演好您的角色！	周 奇
相守與改變	編輯室
做人做事順利成功的七張王牌	編輯室

會 訊.....p. 92 ~ p. 96

中華民國船長公會第 20 屆第 7 次理監事會紀錄	編輯室
中華民國船長公會大世紀(101 年 10 月至 12 月)	編輯室

論 著

老船長的回憶--霧中航行

王克強

中遠釜山貨櫃輪 COSCO BUSAN 碰撞舊金山灣奧克蘭海灣大橋的橋墩，洩漏 5 萬 4 千加侖的燃油，嚴重污染海灣事件中，船長和領港都受到了處罰，其發生的主要原因之一是在濃霧瀰漫中，視線不佳的情況下，領港沒有拒絕引領開船，船長也沒有阻止領港開船而造成。但船長或領港，有時在某些情況下，又不得不在霧中航行。在霧中航行時，船長和領港在其工作上、責任上、精神上，心裡上都承受著極大的壓力。在閱讀過該事件的報導後，確勾起了我在霧中航行的一些酸甜苦辣回憶。

今憶述在三個不同的時代裡，在霧中航行的故事。每個故事在我的生命中，都曾真實的發生過，每個故事都具有它即困難又危險而緊張的一面。每個故事也都表現出船長或領港在霧中航行時，擔負起極大的責任，以及在重大的心裡壓力下，又不得不去完成霧中航行的任務。

一個故事是在 20 年前，依靠當時德國新出產的雷達導航設備，在濃霧中引領船舶進港靠泊碼頭的情況。一個故事是在 42 年前，硬著頭皮使用一個在今日早已被淘汰的日製小雷達，在濃霧中橫越日本東京灣的緊張情況。一個是只有磁羅經，沒有任何其他現代化的航海儀器，由日本返航基隆港途中，沒有看到太陽星星，測不到船位，預估應該到達基隆港前，又遇到大霧，船長如何在白茫茫的大霧中去尋找基隆港的緊張情況。

霧中航行和五個蘋果的故事

2012年5月22日，行政院主計總處公布今年第1

季受僱員工平均月薪資為 5 萬 5 6 6 7 元。而在台灣的大賣場、菜市場、水果攤，到處都有蘋果賣，一個蘋果的售價在 2 0 至 2 0 0 元之間，大家都買得起蘋果吃，但在 5 7 年前，1 9 5 5 年的那個時代裡，台灣不生產蘋果，市面上的蘋果都是從日本進口，富士蘋果售價最貴。當年台灣的軍公教人員的月薪約是三四百元新台幣，不到十元美金，美元和台幣的匯率是 4 4 至 4 8 元比 1 。一般的老百姓平常買不起蘋果吃。過年過節送禮品，送 5 個日本大蘋果，那可是一份大禮啣。後來台灣的香蕉出口賣給日本，我第一次載運香蕉到日本門司靠泊碼頭時，市長、社長、樂隊及穿著合服的日本姑娘，站在碼頭上又唱又跳的來歡迎我們的到達呢。

1 9 5 5 年 8 月，台灣有史以來第一批教育的商船甲種高級船員的學生們，台灣省立海事專科學校，今國立台灣海洋大學的前身，面臨登上商船實習一年，以便取得學分才能畢業的問題。當年航運界經營困難，船少而人多，沒有任何一家船舶公司可以接受安排一百多位的學生上船實習，後經校長戴行悌到處拜托，由當時的二個公家公司，招商局及台航公司各接受十餘名學生為最多，其他私人公司則參參兩兩的被安排上了船，私人公司的實習生在船上有吃有喝還有工錢，但被分派到招商局的 1 6 名駕駛科學生，登上一艘總噸位 3418 噸的海黔輪，四個大桅桿的三島型小商船，16 名學生全部擁擠在加裝床位後的船尾居住，作工不但沒工錢，還要自付伙食費。船上的伙食費每月約要 3 0 0 元台幣，而許多學生的家長是軍公教人員，每月的薪金也不過是三四百元，因此有許多學生付不出來。而伙食費是船舶公司依正式船員名額發給船上的管事來負責包辦，多了 16 位學生的吃飯花費，管事個人也養不起，他向學生收取，但船上的伙食費

比學校的伙食費高出太多，有的學生是真的付不出來，怎麼辦呢？管事的頭腦真好，他想到了蘋果。日本便宜而台灣貴，台灣商人由日本進口蘋果，要付稅還要付運費，都會賺錢，如果不付稅也沒運費，那不是會賺的更多。依當時的法令規定，每位船員返台可以免稅攜帶5個蘋果進口，因此他向海關以船員名單申請免稅蘋果，幾十名的船員就有幾箱的蘋果，合法的在海關人員的檢查監督下，由船上搬走再轉賣出去，賺取其中的差價，以補助學生的伙食費用，我們只要在申請名單上自己名下簽字蓋章即可，因此解決了我們這些窮學生繳不出全額伙食費之苦，管事真聰明。

1956年2月18日，海黔輪由日本細島開返基隆，自從在日本九州南部的種子島，測得正確的船位後，先是因為陰天下雨，看不到太陽星星而測不到船位，後來又是起霧，在霧中航行更找不到船位。船舶一直以航速及航向來預估船位，而航速受頂流、順流、橫流的影響並不正確，航向只依靠磁羅經航行，因受地區性的磁場影響，也不準確。航行5天之後，預估23日早上應該抵達基隆港外海北方的彭佳嶼，但因大霧，什麼也看不到，而真正的正確船位在那裡呢？沒人知道。

船長陳泰炳雖然沒上過學也不識字，但確經驗老道，有人說他們在中國沿岸航行時，遇到大霧，只要看看當時的海水變化，聞聞空氣中的味道，就會知道船舶是在長江口的那裡，或是在廈門灣的那個位置上，所以依陳老船長的經驗認為彭佳嶼應該就在船舶的近旁，但是霧太濃，就是找不到。船長心裡自然會擔心著急，因此要4名學生到駕駛台上來協助尋找，並說誰先找到就獎賞5個日本富士大蘋果。當時碼頭上的港警准許船員一次攜帶5個蘋果上岸，可賣百餘元，

對於當時花 5 毛錢買包花生米吃，二毛錢買根冰棒吃的窮學生而言，那可不是一個小數目，同學們當然都想去幫忙，但要不戴眼鏡視力好的才行，結果我被選中。駕駛台上有船長用望遠鏡在找，有已經作了七年的三副還沒機會升二副的在找，還有二位作了七年助理三副仍沒機會升上正式的也在找，當時招商局共有七位作了七年的助理三副，大家輪流上船以維持家計生活。我們四位學生一到駕駛台，伸長了脖子，睜大了眼睛，在白茫茫的濃霧中努力的去尋找，半個多小時過去了，什麼也沒看到。最後還是船長用望遠鏡先找到，當我們依船長所指的方向去尋找時，船長已下令改變航向對著基隆島航行，獎賞的 5 個大蘋果誰也沒得到。

你一定很奇怪，我們為什麼那樣笨，找不到正確的船位，也找不到岸。如果你知道在 57 年前的那個時代，許多老爺船的全速航行，比現代新式船舶的慢俚速度還要慢，船上的航海儀器設備只有一個望遠鏡、一架六份儀、二個磁羅經，別無他物，那時我們沒有電羅經、羅遠、雷達、衛星導航，也沒有電視、電腦、手機、冷氣。駕駛台要和機艙連絡是使用通話筒，因為我們連一個電話也沒有，你還認為我們笨嗎？

每次利用燈塔測視方位時，或是改變船舶航向時，當班的船副都要爬到駕駛室外面的屋頂上，所安裝的那個受磁力影響最少的磁羅經名叫 STANDARD COMPASS，去測視方位 TAKE BEARING 或是去指揮在駕駛室內把舵的舵工，用右舵或左舵來對準所需要的正確航向，眼睛要看著羅盤叫舵令，口要對著通話筒傳舵令，當對準航向時，要向通話筒大叫三聲”來當，來當，來當”，此時在駕駛室內的舵工注視著磁羅經的度數，穩舵航行，並立刻抬頭對著通話筒大聲回

答：來當，來當，來當，如此才算完成一次改變航向的工作。二個磁羅經所在的地方不同，它的磁場磁力也不同，所以二個磁羅經的指向度數也有差異。

現在已經是電子航海儀器衛星導航的時代了，為何還要講解這些古老過時已經不用的磁羅經？別忘了現在船上仍保留著磁羅經，為什麼？因為船上的發電機故障時，馬達、機件、晶片損壞時，你缺少配件，只會使用而不會修理時，或是發生戰爭，你的雷達衛星天線被擊中，或是在外太空的衛星被擊落時，那些電子航海儀器就不靈光了，而我們老祖宗所發明的這個指南針雖有磁場上的誤差，但確永遠不會壞，屆時你不知如何使用磁羅經定位航行，沒關係，我報知你。

操船術語

前面所說，來當，來當，來當，你看的懂嗎？那是操船術語中的 RIGHT ON。什麼是操船術語呢？應該是船員在船舶上所使用的一種操船語言。這種船員的操船語言在商船上、軍艦上、漁船上並不盡相同，也會因地區性及族羣的不同而有差異。如果你一生一世只在一個地區內、一個種族內、一種船舶上工作，那你只會這一種就夠了，如果你想航行世界各國港口、遠洋商船上工作，則你必需要懂得各國港口所共同使用的一種操船術語，那是一種英語，如此你才能勝任你的工作。為什麼是英語？而不是華語、法語、德語、俄語、日語、西班牙語呢？請查看一下世界各國的航海發展史，那個種族們的船舶和船員在地球上所擁佔有的地區最多最廣，而將他們的後代子孫及其語言文字留傳下來，就值得你去深思啦！

59年前，1953年，台灣成立了第一所商船學校，學習航

海的主科是向美國購買 1951 年海軍出版的 NAVIGATION AND NAUTICAL ASTRONOMY 航海學及一本向英國購買的 NICHOLLS' SEAMANSHIP AND NAUTICAL KNOWLEDGE 船藝學，學生翻破了英漢字典也找不到那些專有名詞。為什麼不使用自己的中文書籍呢？因為當時我們沒有這方面的教材。英美人士讀他們自己的教材、著作，應該沒有文字上語言上的障礙，而我們確有，例如：SNUB CABLE, HOLD ON, ENGINE ONE THIRD AHEAD, RUDDER PORT THREE QUARTERS 等等，英美人士他們聽讀都不會有問題，在他們的航海學及船藝學內也沒有專門的章節來講解這些，我們自然也沒學到，可是由學校畢業後，上船實際工作時，你必需瞭解這些操船術語，才能勝任你的工作。

1974 年我整理了一些基本的操船術語，所謂的舵令、俥令、錨令、纜令等，在航海通訊發表，當時很受歡迎，我的同班同學有一位在海洋學院教書，當時就曾將它作為教材介紹給學生。但這些操船術語的記載，最好笑也最困難的是 1955 年在海黔輪上作實習生時的記載，因為他們是跟隨前輩們學的，前輩是跟隨英國藍煙窗學的，他們的操船術語雖然都是英語，但他們的江浙、上海、崇明鄉音很重，當時聽不懂他們的話，所以在當時看他們工作時，盡量依樣學習，並依他們的語音用漢字寫下，若問他們是什麼意思，不是不回答，就說就是這個意思，儂港死啥個意思，一砸母子。儂個小頑，學學啥個母子。慢慢的我能聽懂他們的語言後，才知道其中真正的英文意義是什麼，今例舉幾個如下，看你懂不懂。

當船副在駕駛台屋頂查看 STANDARD COMPASS 對準航向時，要立刻通知駕駛室內的舵工對準當時的 STEERING

COMPASS 的度數穩舵航行時，連叫三聲來當，我當時的記載是開當舖的老闆站在門口拉客時，對著來客說：「來當，來當，來當啲！」它真正的操船術語應該是 RIGHT ON。要命令舵工向左方多用一些舵力時，就要向賣衣服的老闆說：破的，磨的，以便還價，而它真正的操船術語是 PORT MORE。要叫舵工慢慢向右邊轉動一些舵力而不要使船頭向右方轉的太快太多時，就對婆婆說：死他婆的，你死來。它真正的操船術語是 STARDBOARD EASILY。感覺舵力不夠，還需要向右方多加一些舵力時，就對舵工下令：死他婆的，摸耳朵，它的操船術語是 STARDBOARD MORE。又如：川豬在殺個蹄膀？川豬在剥卵子。豆腐呢？豆腐在洗爛疤。你看懂了嗎？那是船老闆到船上視察問船員，船長在什麼地方？當班的船員回答說：船長在駕駛台 BRIDGE。大副呢？大副在睡覺 SLEEP。中文再加上英文，那表示有學問嗎。可是語音就不好聽了。這些是上海一帶的老前輩向英國藍煙窗學的操船術語，而山東、福建、廣東一帶的操船術語呢？到八斗子漁港及蘇澳漁港去看那些台灣漁船離靠碼頭，他們的操船術語我一句也聽嘸。

巴拿馬與香港船籍登記更新等不同的體系

原著：HAPPY CHAN

一個全面性的有關船籍（巴拿馬／香港）契約（條款）的更新增補的複審—兩個不同的體系顯示在海運學會的會誌中之2009年春第85冊內。

很多國家已選定一船籍登記系統那需要一當事人在一個船籍證書可發予船方之前以船東命名於他們的海運註冊上去創立有關船東方面的特別證據。例如這樣的國包括香港（香港海運註冊在海事監理管控之下，海事部門，香港是管理這類在香港的註冊之集團）。馬紹爾群島共和國（國際註冊，公司—財團法人，RESTON，維基內亞、美國和他們的海外辦事處操控這類註冊為了這個國家），同時賴比利亞共和國（LISCR—BRAZIL SPECIAL AGENT，巴西特別代理人、維也納、維吉尼亞、美國與他們的海外辦事處操控這類註冊為了這個國家。）

巴拿馬共和國有一不同的船籍登記系統，該處承諾船舶做臨時註冊而免於出示其實際的船東證明，但要表明在一未來日有一個成為船東的意願。一條船的船籍註冊是由政府的部門稱作DIGEMAR（其英文譯為—商船海運總理事會），該處是巴拿馬海事監督（PANAMA MARITIME AUTHORITY—PMA）之一部份。船方之航海上的證書（那就是暫時專利權所有人，船舶電台證書與管制的專利權所有人）是由本單位發給。總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊是巴拿馬一個單獨的部門，管控登記船東的船東權利和船舶所有任何抵押上的註冊是一樣的。總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊是在2010年下半年成立的。海運部門自公立

巴拿馬註冊的辦公處是公開地轉入巴拿馬海事監督（PMA）是在2010年12月31日。以原來的職員和相關的巴拿馬公立註冊的海運部門之官員，以及一些新進之會員組成主管的官員來操作總理事會充當船舶權利和抵押權的公立註冊在巴拿馬海運監督（PMA）處。對為註冊的文件在系統和程序上基本保持不變，並且對這變動會有助於加速成長且一般而言對這些註冊文件增色不少。船舶買方他希望船方懸掛巴拿馬旗就必須申請 **DIGEMAR** 為船舶暫時性註冊。申請通常經由一坐落於該國之巴拿馬領事完成且彼處買方是經營其業務或經過任何一個巴拿馬的經貿營業處或直接在巴拿馬經由一巴拿馬籍法定公司那通常會由買方指定為一船方在巴拿馬的法定代表。一暫（臨）時的專利權所有人與一臨時性無線電證書（有效期最多到6個月），在這種註冊登記下會發給船方。要求船舶的臨時註冊的文件包括那些供予船方東家之主要簡易解決法之證明或屬之意願爭取的所謂東家像是一張同意書的抄本又怎樣買方同意購買此船（那就是一造船契約或一同意書備忘錄（**MOA – MEMORANDUM OF AGREEMENT**）以及船舶細目。像是一部份的程序對船舶的永久性註冊之成效。船舶的權利文件（那就是一造船廠證書或一由買方在成交後的拍賣票據）必須要以船舶總理事充當船舶的權利和抵押權之公立註冊連續性之登記註冊。末了，一有約束性的專利權所有人證書與一長期的無線電證書（可上達5年有效）。在所有其它的正規手續是由買方應允後，（此一步驟也完成了船上的永久性註冊登記程序），（所謂買方的應允那就是：在新造船的情況出具一新造的證書或從先前之船舶註冊登記一作廢證書甚或任何文件證明有關船舶的合法拍賣已曾出示給 **DIGEMAR** 且有關所有以前有連續性

的綱要記實文件有關船舶已曾被 DIGEMAR 收訖船方的故有者之註冊登記。) 這約束性之專利權所有人證書以及長期的無線電證書是每 5 年更新一次。

兩個系統在完結了一審查後，必然你會發現下列的主要不同處：

1. 航海上的證書

(香港) — 香港海運船籍註冊不會發給註冊證書 (或一臨時性的註冊之船的情況下之臨時船舶證書) 於船方除非買方出具有足夠的證明給註冊處他是船方的東家。若註冊處會接受一原有廠方之證書，拍賣之票據或法庭命令為一權利證明並此後為船東的證明。若船方的原始權利證明文件在香港海運註冊處登記註冊時不能提出是因其只有可用之抄本，那麼船方會安置於一臨時性之註冊而且買方必須在 30 天之內提具船方之原有正本之權利證書在這樣的註冊登記後船方才能在香港海運註冊獲永久性之註冊而船籍證書經由註冊處才能發給船上。登記人員在明文法下曾有謹慎選擇去為一臨時性之註冊登記，在臨時性註冊的延期時而且如未通過，船方參加註冊會中止並且其臨時性證書之船籍註冊也要自動失效。

(巴拿馬) — 一條船由買方證明是東家對發給一個屬於臨時性的專利權所有人和一個臨時性無線證書給船方以 DIGEMAR 而言不是一個事先必須申請的，可是這樣的證明對在巴拿馬籍船舶的第一次權利資格屬之總理會充當船舶權利和抵押權之公立註冊上是有關註冊船籍登記之絕對必要的，不管在新造的狀況要一製造廠方證書的類型或是一拍賣的票據或一連串的拍賣票據尚有多種不止一個權利資格轉移，一刪除 (作廢) 證書有關船方的早先之船籍註冊證明

這事實對那此一賣方是最後的船東在先前船籍註冊上等等。

2. 抵押覆於臨時性的註冊船舶

（香港）－買方可抵押船舶給任一方當該船是在屬於完全註冊船籍或是臨時註冊船籍並且那對抵押會以該船之名註冊船籍在香港海運註冊處。抵押授權者以他自己或經由律師必得聲名那有關原始權利證書並未提於註冊處而由抵押授權者負責或給予命令抵押授權者，為的註冊處可接受註冊的抵押針對一臨時性註冊船舶。由於未能完成一滿全的船舶註冊在船舶一臨時註冊之證書的到期日之前而終止了一臨時性註冊的船籍，不會對任何在註冊登記上未清償之抵押裝佯不知。無論如何，這很難去看出這種事出現因為抵押是受原始權利證書所控制。

（巴拿馬）－買方在獲得了對船舶之權利，則買方可抵押該船給任何一方當其時船方是屬於臨時性之註冊登記，但抵押權不能以船方註冊登記在總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊直到買方已在理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊曾註冊它的權利給船方。預為註冊登記體系對權利及抵押承諾買方註冊登記它的權利給船方並其抵押授權者在終止後得經船方敏捷有效的保證獲有。預為註冊登記如上所述也有像如永久性註冊同樣的效果，並且買方是授權給船方行使任何所有之財物權利且抵押權者也授權去行使任何所有之權利隨從抵押權，二者都有一為6個月的期限，在所有權開始之日及時而且抵押權在總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊之會誌中註冊登記，當此期間內，買方和抵押授權者必須去確認那所有權及抵押權之文件要提供給總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊為永久性註冊登記計。若所有權及抵押權之文件於6個月期限滿期之

前未曾提出俾便他們的永久性註冊登記，這種預為註冊登記會按法規效力將失效。

3. 東家的證據及清白無瑕的所有權

（在二手船的狀況介入港由外籍註冊登記者）

（香港）—一個東家和抵押權的證書或一類似的文件發自先前的船舶註冊登記證明了船舶的賣方在先前的註冊登記上是該船的最後船東而且船方已不再有其抵押權是需要重在香港海運登記處提示申領。

（巴拿馬）—不再需要一份東家和抵押的證書或一類似的文件發自前有船舶註冊登記，巴拿馬籍當局信賴於(a)由一公立公證行出具的聲明的公證性證書附以船上的拍賣票據（有些時候這種巴籍領事館給予的聲明文件而不要公立公證行的出現，如在台灣和希臘的拍賣票據上）（視如附件的樣本）和(b)出自先前之船籍登記證明了事實那賣方乃最後的東家等等。為註冊登記拍賣票券計，用總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊，於2(b)項之聲明屬之公證證書的樣本是拍賣之票據說明了那”該輪是免於任何抵押權和海事留置權”就並不重要了且會被省略。

4. 從先前的船舶註冊登記被刪除的證明

（香港）—在船舶註冊登記之前，香港是有能力去註冊登記—從外國註冊登記的來船，他需要來自前註冊者的船舶刪除證明以下列之一的程式：

- (a) 一經前次船舶註冊者發給之刪除證書抄本；或
- (b) 一同意／允許為拍賣又轉送至目前一船舶註冊登記之抄本；或
- (c) 船舶由賣方簽證過之申請為船舶取消註冊登記之抄本；或

- (d) 一發自船舶賣方之保證信件藉此賣方的擔保會產生船舶一刪除證書給買方在交船後為期不超過 30 天之內。

在香港該原始之刪除證書必須由買方交於註冊處在船籍登記 30 天之內。

(巴拿馬) – 在臨時性船舶註冊登記之時並無要求是為了來自先前船舶註冊登記的證明去提供給巴籍當局。在船舶已永久性註冊登記彼方以前，其原始之刪除證書必須要由買方提出給 DIGEMAR，而且一般這種文件要在臨時性之專利權所有人證書結束之前提出（那就是：除非該臨時性之專利權所有人證書是經 DIGEMAR 批准而延期者，要在具臨時性之船舶註冊登記自 6 個月之後）在巴拿馬籍法典之第 14 條款 2008 可供一為期上達 30 天是為在船上懸掛巴旗未呈遞該等文件且申請人得保證交付。這意思表示 DIGEMAR 會要求有關刪除證書可在該時限之內提供，若他們希望如此。除非有官員簽署並帶職位而代表其外國政府已曾由一巴拿馬籍領事認證或由任何文件之印綬方式認可。

5. 船舶權利證書

(香港) – 在香港對一船是沒有權利證書的註冊。為的是建立買方的權利證書給一條船，買方必須提供給香港船舶註冊處，一造船廠方證書或一拍賣票券，藉此它要從建造廠方或是賣方獲得權利證書，或是以買方一法庭規定授意的權利證書給船上，且在如上所述之所有情況，這種文件必得由買方的一位監督經理或由一指定之權威人士所附有一授權聲明去擁戴該船在香港註冊登記。一經由廠方和買方簽署過的交付與接受之議定書且賣方或買方一般都要提供給註冊處他的登記資料。如登記處對以上文件不滿意，他會要求買

方出具任何更多的文件。這一般的註冊登記只構成了主要招牌證明船舶的擁有者。該證明並不具有決定性，其本身也不是一註冊證書只是一權利證書文件，有任何爭論在香港關於該船之擁有的註冊登記要高等法院在制定之訴訟程序上表決。

（巴拿馬）－總理事會充當船舶權利和抵押權之公立註冊擔任了船舶的權利註冊登記。在巴拿馬的法律，給予船上所有權以買方之名是保固那有出具東家的證明已曾適切由買方通過以廠方或賣方之名按造船契約的條件或一同意協定，該權利證書（那就是：一廠方的證書或一拍賣票券）連同由買方簽署之轉交驗收或拍賣驗收，雙方必須翻譯成西班牙語文若寫成一外國語文時並由一巴拿馬籍之公證來議定（翻成實用表格），便可以總理事會充當船舶和抵押權之公立註冊。一般而言，一交付與驗收過之議定書是不需翻譯，議定與歸檔以上的文件等而在特殊情況例外。這部份在此一條款內關於巴拿馬已曾被 **ARIAS** 諸君及巴拿馬會員批准。

HARRY CHAN 君是香港海運主要管區
在 **MAYOR BROWNJSM** 名下

檢驗師記錄簿

摘自海運季刊第 99 期

扶梯（舷梯）及輕便舷梯

譯者：宋學恭

檢驗師已注意到當船到訪時對登輪的扶梯（舷梯）有時很危險或吊架不妥，受損或不良照明而且對升降設備未充分保養等。對一個扶梯（舷梯）有這些任一的缺陷會導致有關人員受傷或致命。

船東仍應收悉一份發佈於 2009 年 6 月 11 日的 MSC/1 CIRC 1331 號傳文之影本，定稱為各書名”綱要有關建造、裝備、保養修護及檢查／檢驗對登輪和下船之檢驗方式”，該等在 IMO 網站上可應用也免費。

文件的摘要說明扶梯（舷梯）安全、測試、保養修護及檢查等各要點如下：

位置處選定

登輪及下船的方式應位於遠離工作地區且不應安放在貨物或其他會跨經頭頂的懸置物。

燈光

燈光應照明在登輪和下船的時機，於甲板上的位置該處供人員上船或下船以及有關操縱的配置。

救生圈

在靠近於登輪或下船的裝具上俾能即時性使用，應有一具有自動照明燈和一有浮力的救生繩之救生圈可應用。

配裝

每一扶梯（舷梯）應具有一長度來確保一最大設計中的操縱角度，其最低層之踏板不會在輕載狀況下置水面上有不超過 600 毫米者，這在 SOLAS 規定 111/3.13 說明。

在舷梯之高頭的裝備應可供予直接進入介乎舷梯和船

的甲板，要有一台板得維護以扶手欄桿並有足夠的把手。該舷梯應繫牢於船側以防顛覆。

標記

每一架輕便舷梯或扶梯（舷梯）應予在各端平板上清晰地標明顯示在安全操作和負載時的限度，包括那最大及最小可允許的設計上的傾角，在底部末端板上的設計之負載和最大的負載量等。該處其最大的操縱負載要小於設計的負載量，這也該顯示在標記板上。

測試

每隔 5 年應測試一次，該扶梯（舷梯）應予測試以特定之最大操縱負荷量。絞機應予測試如一整體舷梯之一部份歷經一雙倍之扶梯（舷梯）升降之最低值，要按照如 ISO 7364 1983 年之國際標準之測試要求。

每一架新扶梯（舷梯）應接受裝備上的靜態負載測試，屬之特定最大工作負荷量。

置放適當的位置

除非設計和建造時的使用在大於這些角度且標明如此，扶梯（舷梯）不應使用由水平面一個大於 30 度的角度且一輕便舷梯不應使用由水平面一個大於 55 度的角度，除非它們已曾設計為達成此目的。該扶梯（舷梯）應從不繫緊於船側扶手欄桿上，若置放歷經一般航牆或扶手欄桿之寬廣部，有任何保留空間應該有充分的柵欄隔開。

有充分的燈光照明在登輪及下船時且為了即刻性從船側或由岸上駛近時在黑暗的時刻。

保養修護

輕便舷梯或扶梯（舷梯），含及有關連的絞機和附設物

應保養維護並檢查在適當間隔時間如 SOLAS 規定 111/20.7.2 之要求也遵照廠方之說明。附加的查對應在每次輕使舷梯或扶梯（舷梯）吊起啟用時注意尋找扭曲、裂痕及腐蝕的痕跡。密切的檢查是為了可能的腐蝕應予找出，特別當一鋁製輕便扶梯或扶梯（舷梯）有軟鋼製成的附設物。

彎曲的縱欄桿應予換新或修理，並且防護繩應予使用前檢查如必要時應換新。

活動部應予自由旋轉且應適切加油。

揚昇設備應予檢查、測試並保養，附帶還要小心注意吊拉鋼索的情況。該鋼索是用予支撐登輪與下船時，當必要時應予換新如 SOLAS 11-1/3-9 規定所要求。裝備應行使去檢查扶梯（舷梯）之下側於規定之間隔時。

所有的檢查保養工作和修理關於扶梯（舷梯）得列入記錄為的是供予一個精確的史略為每次各應用的器具，該資料也應包括最近檢查日期是何人或圖體舉辦該項檢查，下一次檢查的到期日以及更換該拉力支撐的鋼索之日期。

扶梯（舷梯）

在扶梯（舷梯）下列各項次應徹底檢查當年度檢驗時由 SOLAS 1/7 和 1/8 的規定並查對他仍是在合格的條件。

- ✧ 梯階
- ✧ 側縱桁、交叉部份、舖上甲板及甲板墊板
- ✧ 各支撐點諸如輪子及滾輪
- ✧ 縱桁、支架手欄桿和隨手用的繩子

絞機

當年度檢驗時由 SOLAS 1/7 和 1/8 的規定要求下列項目應予檢查：

- ◇ 剎俾機械裝置包含剎俾充填物及繃帶剎俾，如配有。
- ◇ 遙控系統
- ◇ 電力來源系統（電力／空氣馬達）

各要點及建議：

船東仍應收悉一份發佈於2009年6月11日的MSC/1 CIRC 1331號傳文影本定稱為各書名”大綱有關建造、裝備、保養及檢查／檢驗對登輪和下船”該等強調對船舶的扶梯（舷梯）之安全、測試、保養與檢查。

- ◇ 確保該扶梯（舷梯）不會與岸邊設備妨碍或有交界面
- ◇ 確保那有關扶梯（舷梯）有良好之照明
- ◇ 確保船上的扶梯（舷梯）是每5年有負載測試一次
- ◇ 確保扶梯（舷梯）都正確吊架並適位
- ◇ 確保扶梯（舷梯）及升降的馬達、附設物及固定機械裝置是經過檢查為船上計劃保養歷程之一部份。

摘自標準會社刊物——標準安全

長壽的秘訣是為那些如此有意的人

原作者：TOMY BRADY

譯者：秋水

新聞報導經常出現什麼可導致長壽。坐著會佔去你多年的生活，食取多種維他命能降低癌症的患病率，吸煙有害，地中海飲食保健良好，脂肪不良、緊張壓力有害、運動有益，又一些其它的意見：保持在工作中，具有很多朋友，每日淺酌一杯葡萄酒，照表持續。當你使用電腦計算大量的數字時；實在又有何發現？據兩個最近的調查，你最好遠離吸煙比坐著每天看電視數小時還重要。

科學家他們查驗 12000 個澳籍成年人中，據泰晤士報稱那合計對一成年人每小時看守電視為一個 25 歲年紀的人減少了預計有 21.8 分鐘的壽命，發起人說一個抽煙者會減少壽命預計有 11 分鐘－泰晤士報紙報導。

一個成年人他平均每日耗去 6 個小時看電視預期要比一個人他不看電視的少活 4.8 年。

對另外有關坐著的調查其結果是類似的。

「我們很多人在現代社會中有工作而全天都著迷坐在電腦前。」EMMA WILMOT 博士，一位在列斯特郡研究員他回顧資料中終歸由 18 個調查裡含括 794,577 人員，據泰晤士報稱。

「我們會自信我們自己而我們不會冒著生病的危險因為我們管制了在每日有 30 分鐘的運動下之建言。」

不過，他又說：「我們仍處在危險中若我們終日都坐著。」

科學家調查 DNA(DEOXYRIBONUCLEIC ACID)以及其他分子生化動力會不久供奉那些有意人士一個較長的壽命。DAVID EWING DUNCAN 寫下他在泰晤士報中在其講習內問過 30,000 人在流行中的生物科技上究竟他仍要活到多

長的歲月：80 歲、120 歲、150 歲（該等會需要生物工程方面尋求突破）或持續下去。

具報導：某些 6 成選擇了生命跨過 80 歲就好，其它 3 成選擇了 120 歲且差不多有 1 成選擇了 150 歲，少於 1 成期待著沒有死亡。

DUNCAN 補充：在學習中有關延長生命的可能性，括及血統細胞處理，生機資料或其它醫物食用療法，少數的人要活得長久些。

甚至於當有人被告知發明的一種葯丸，可以慢速老化約一半，酌予一個人在 60 歲年紀可有 30 歲的體質，他說只有一成的人講他有意要擴張他的壽命為 150 歲。

有些人關心有關延長生命擴張了百萬人-text 文告，包含著有無聊，一較長生命的代價及那麼多過剩的人居住在地球上。有些擔心那成千上萬的健康老人會剝奪了年輕人的工作和機會—以目前的一代論。

希臘 IKARIA 島上居民，彼處很多人已步入他們 90 歲，並未想太多關於目前的一代，也並未恐慌有關時不我與或有關金錢。他們生長於大部份屬於他們自己的食物，以他們願睡多久就睡多久，對物質財產方面少有興趣。和朋友們來往消磨在整個一個下午與黃昏，用地方土產的葡萄酒和家鄉式宴會。這些因素可以提供給 IKARIA 的居民對壽命率（長短）方面的驚駭。——舉世最高齡者。

「這裡的人仍起來很晚，我們睡的很遲，且常常打個盹。」一個島上少有的內科醫師 LIAS LERIADIS 報導給泰晤士報宣稱：「你曾否注意到那裡沒有人帶手錶？」他們指出那可能是島上居民保持長壽的秘訣，「我們簡直不去掛心這裡的時鐘。」

專 載

船舶散裝貨物裝載規則 (中)

- 二、已平艙滿載艙間內貨物之重量，在任何狀況下，應以全部載貨艙間之體積除以積載因數。
- 三、未平艙滿載貨艙內貨物之重心係在全部貨艙空間之體積中心上，而無需考量其空隙。在任何狀況下，貨物之重量應依前條第二款或第四款假定所得之貨物體積除以積載因數計算之。
- 四、部分裝載艙間內應依下列公式將穀面垂向移動之不利影響列入計算：總傾側力矩 = $1.12 \times$ 計算所得之橫向傾側力矩。任何其他同等有效之方法得准予採用以達前項第一款、第二款及第四款之補償要求。

第二十條 分裝載艙間內，有關穀面活動狀態之形式假定，依第五節規定。

第二節 已平艙滿載艙間之假定體積傾側力矩

第二十一條 計算已平艙滿載艙間假定體積傾側力矩之一般原則如下：

- 一、穀面移動形式與艙間之橫截面有關者，其合計傾側力矩乘以長度即得艙間部分之總力矩。
- 二、穀類移動所生之假定橫向傾側力矩，係穀類自高舷邊移至舷邊後空隙形狀與位置改變至最後之結果。
- 三、移動後所成之穀面傾側角應假定係與水平成十五度角。
- 四、計算縱向構材形成最大空隙面積時，任何凸緣或面材等之水平面影響應不計。
- 五、最後空隙之總面積應與最初之總面積相等。

六、不連續之縱隔板應認定其全長上有效。

七、穀密之縱向結構材其全深應視為有效。當其作用係為減少因穀類移動而產生之不利效應而設時，則應依第十七條規定。

第二十二條 任一滿載艙間之總傾側力矩，係假定由下列各部分分別計算之結果相加而得：

- 一、各艙口之前後：(一) 一艙間具有二個以上可供裝載之主艙口，其在一艙口與另一艙口間各部分甲板下之空隙深度，應以自一艙口與另一艙口中點之前後距離決定之。(二) 假定穀類移動後之最後空隙形式。
- 二、未裝設縱向隔板之艙口內及其兩翼：假定穀類移動後之最後空隙形狀。
- 三、裝設縱向隔板之艙口內及其兩翼：假定穀類移動後之最後空隙形狀。

第二十三條 共同裝載艙間之空隙形式，應假定如下：

- 一、未裝設有效中心線隔板者：
 - (一)、 上甲板以下部分－與前條第一款第二目及第二款所述之單甲板狀況相同。
 - (二)、 第二層甲板以下部分－可自低舷邊移轉之空隙面積，亦即自原有空隙面積減去對艙口邊縱桁面積後之面積，係假定二分之一移至上甲板艙口；四分之一移至高舷邊之上甲板下；另四分之一移至高舷邊之第二層甲板下。
 - (三)、 第三層甲板及更低甲板之以下部分－可自低舷邊各該甲板下移轉之空隙面積，係假定等量移至高舷邊所有各甲板下之空隙及上甲板之艙口內。
- 二、已裝設有效中心線隔板並延伸至上甲板艙口內者：

- (一)、 在所有甲板平面與隔板並列時－可自低舷邊移轉之空隙面積，應假定係移至上甲板艙口下低舷邊之一半空隙內。
 - (二)、 在甲板平面緊鄰於隔板底部以下時－可自底舷邊移轉之空隙面積，係假定二分之一移至上甲板艙口下低舷邊之一半空隙內；其餘之二分之一等量移至高舷邊各甲板下之空隙內。
 - (三)、 在甲板平面低於前二目所述之情形時－可自低舷邊各甲板下移轉之空隙面積，應假定係等量移至上甲板艙口下隔板兩邊之空隙及高舷邊之各甲板下空隙內。
- 三、 已裝設有效中心線隔板，不延伸至上甲板艙口內者：在甲板平面與隔板並列處，得假定空隙無水平移動之發生，其自低舷邊可移轉之空隙面積，應假定隔板之上方依前二款之原則移至高舷邊空隙內。

第三節 未平艙滿載艙間之假定體積傾側力矩

第二十四條 計算未平艙滿載艙間假定體積傾側力矩之一般原則如下：

- 一、 除第二款及第三款規定外，前節已平艙滿載艙區之規定，均適用於未平艙滿載艙間。
- 二、 依第十五條第四款第一目規定其艙口外圍得准免整平之未平艙滿載艙間內：
 - (一)、 穀類移動後所形成之穀面應假定與水平成二十五度角。但艙間內任一截面，艙口前後或兩翼，於該截面空隙之平均橫向面積等於或小於第十八條計算所得之面積時，則於該截面穀類移動後形成穀面之角度應假定與水平成十五度角。

(二)、 假定於穀類移動前與移動後均為相等，且應假定穀類移動時，並無額外之裝載或流入。

三、 依第十五條第四款第二目規定得於艙口前後端准免整平之未平艙滿載艙間內：

(一)、 穀類移動後於艙口兩翼之最後形成穀面，應假定與水平成十五度角。

(二)、 穀類移動後於艙口之前後端之最後形成穀面，應假定與水平成二十五度角。

第四節 圍壁之假定體積傾側力矩

第二十五條 在主艙口上裝設圍壁時，其穀類移動後最後空隙之形式，如附件九之假設。

第五節 部分裝載艙間之假定體積傾側力矩

第二十六條 部分裝載艙間假定體積傾側力矩之計算，穀面未依第四章第三節規定穩固時，其移動後之穀面傾側角應假定與水平成二十五度角。

第二十七條 部分裝載艙間內，橫向隔壁間之縱向隔板為不連續時，任一隔板所能防止穀面作全部寬度移動之有效長度，應自部分隔板之實際長度減去兩相鄰縱向隔板間或船舷與縱向隔板間之較大橫向距離之七分之二。

第二十八條 前條有關不連續縱向隔板所能防止穀面作全部寬度移動之有效長度計算，不論其上層艙係滿載艙間或部分裝載艙間，均不適用於共同裝載艙間之下層艙。

第二十九條 部分裝載艙間內裝有隔板時，隔板高度應在穀面上方之艙間最大寬度八分之一並至穀面下

同等之深度。

第六節 其他假定

第三十條 裝載散裝穀類之船舶，經簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意其裝載準備或結構佈置及確認其穩度之資料已符合第十二條及第十三條規定者，得准免適用本規則所作之假定，依此所為之同意者，應於許可文件或穀類裝載資料中載明。

第四章 穀類防動裝置與穩固設施

第一節 穀類防動裝置之強度

第三十一條 穀類防動裝置，應符合下列之一般原則：

一、木材：所有用為穀類防動裝置之木材應有良好之品質，其種類及品級應為符合本款規定經認可者。本材經加工後之實際尺寸應符合本章規定。合板之外部曾以防水膠處理，其強度與類似尺寸之實心木材相當，且其表層木紋方向於裝置時係與支柱或結合料成垂直者，得准予採用。

二、依附件十三計算單側裝載之隔板尺寸時，應採下列之工作應力：

(一) 鋼質隔板每平方公分一萬九千六百牛頓。(二) 木質隔板每平方公分一千五百七十牛頓。

三、木材或鋼質以外材料，其材料性質相當於前二款規定者，得准作為隔板。

四、直柱應符合下列規定：(一) 除直柱兩端已具有防止自直柱座內滑出之方法外，各直柱之各端插入之各端插入直柱座內之深度不應小於七十五毫米。直柱頂端為不固定者，其最上方之撐柱或牽索應靠近裝置。(二) 直柱之繼面為嵌插防動板而備有挖槽之裝置者，其局部應力不應過高。(三)

計算直柱支撐單側裝置隔板之最大彎曲力矩時，通常應假定支柱之兩端為自由支持者。直柱兩端假定能達某種程度之固定，並經簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意者，得在計算最大彎曲力矩時，減去直柱兩端由於某種固定程度所生之力矩。

五、直柱、結合料或其他強力構件係由兩單型材組合而成，分設於隔板兩側並以適當間距之螺栓貫穿固者，則其有效剖面模數應取該兩單型材模數之和。

六、隔板未延伸至貨艙之全深時，隔板及直柱應予適當之支撐或牽牢，使與延伸至貨艙之全深有相同效果。

第三十二條 兩側裝載之隔板，應符合下列規定：

一、防動板

(一) 防動板之厚度不應小於五十毫米，其裝置應屬穀密，並依需要以直柱支撐之。

(二) 各種不同厚度防動板之最大未支撐間距，依附件十而定。

(三) 防動板兩端應牢固鑲嵌，最小嵌入之長度為七十五毫米。

二、隔板以木材以外材料為之者，其強度應與前款防動板之規定相當。

三、直柱

(一) 鋼質直柱用以支撐兩側裝載之隔板時，其剖面模數應依附件十一計算之。

(二) 木質直柱之剖面模數應以鋼質直柱相當之剖面模數乘以十二點五決定之。

(三) 其他材料之直柱，其剖面模數應至少為鋼質之許可應力與材料許可應力之比值按比例計算之。並應

注意每一直柱之相對剛性，以確保其撓曲度不致過大。

(四) 直柱間之水平距離應使防動板之未支撐間距不超過第一款第二目所規定之最大間距。

四、撐柱

(一) 使用木質撐柱時應以整材為之，各端妥善固定，其底部應支撐於船舶之永久結構，不得直接支撐於船舶外板。

(二) 除第四目及第五目另有規定外，木質撐柱之最小尺寸依其長度規定如附件十二。

(三) 撐柱長度滿七公尺者，應於中點附近另行固定之。

(四) 當直柱間之水平距離與四公尺相差甚大時，撐柱之慣性力矩得以正比例計算。

(五) 撐柱與水平之角度超過十度時，撐柱之最小尺寸應採用第二目所規定較高一等標準之撐柱。但在任何狀況下，撐柱與水平間之角度不得超過四十五度。

五、兩側裝載之隔板使用牽索予以支持時，應成水平或水平裝設，其各端應妥善固定，並應使用鋼纜為之。鋼纜之大小規格應假定該牽索支持隔板及直柱承受每平方公尺四千九百牛頓之均勻負荷。在牽索上工作負荷並不應超過斷裂負荷三分之一。

第三十三條 單側裝載之隔板應符合附件十三規定。

第二節 已平艙滿載艙間之穩固

第三十四條 在已平艙滿載艙間得採用碟形裝置以減低傾側力矩時，應符合下列規定：

一、碟形裝置得代替艙口縱向隔板。但裝載亞麻仁及其他

類似性質之種籽時，碟形裝置不得取代縱向隔板。

二、自碟形裝置底部量至甲板線之深度應符合下列規定：

- (一) 模寬在九點一公尺以下之船舶，不得小於一點二公尺。
- (二) 模寬在十八點三公尺以上之船舶，不得小於一點八公尺。
- (三) 模寬介於九點一公尺與十八點三公尺之間之船舶，以線性內插法求之。

三、碟形裝置頂部（開口部）應由艙口內之艙口縱桁或緣材及艙口端樑等甲板下結構材所形成。碟形裝置與艙口上面應全部以袋裝穀類或其他適當貨物堆置於分隔布或其同等物品上，並緊密堆儲於相鄰結構材上，使其承受表面達到依第二款所規定深度之一半或是一半以上。船體結構不能提供上述之承受表面時，其碟形裝置得依第三十六條第四款規定，以鋼纜、鏈條或雙層鋼條固定，間距不得超過二點四公尺。

第三十五條 散裝穀類大包捆符合下列規定者，得准採用以代替在已平艙滿載艙間內之碟形裝置上裝填袋裝穀類或其他貨物：

- 一、繫固大包捆於其位置之方法與尺寸，與前條第二款及第三款之碟形裝置之規定相同。
- 二、碟形裝置以簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意具有拉力強度不低於寬每五公分二千六百八十七牛頓之材料予以襯墊，並於其頂部以適當方法穩固之。
- 三、碟形裝置依下列之形式構成，前款之襯材材料，得以簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意具有拉力強度不低於寬每五公分一千三百四十四牛頓者代替之：

(一) 以簽發許可文件之航政機關或驗船機構核可之捆索橫向置於由散裝穀類所構成之碟形裝置底面，其間隔不應超過二點四公尺，捆索並應有足夠之長度，俾可於碟形裝置之頂部拉緊並繫緊。

(二) 以厚度不小於二十五毫米寬度一百五十至三百毫米之木墊板或其他具有同等強度之適當材料，前後向置於捆索之上，以免置於其上面襯成碟形之襯墊材料為捆索所割破或磨損。

四、碟形裝置應裝填散裝穀類並於其頂部穩固。但採用前款規定之襯墊材料，並於該襯墊包起後，碟形裝置以捆索縛緊前，復加敷墊板者，不在此限。

五、襯墊碟形裝置之材料不只一塊時，其接頭應位於其底部並以線縫或重疊之方法為之。

碟形裝置之頂部應與安裝就位之艙口梁底部密接，各梁間碟形裝置之頂部得以散裝穀類或雜貨堆置之。(待續)

中國船舶油污損害賠償基金征收管理辦法

第一章 總則

第一條 為保護我國海洋環境，促進海洋運輸業持續健康發展，根據《中華人民共和國海洋環境保護法》、《防治船舶污染海洋環境管理條例》的有關規定，參照國際通行做法，制定本辦法。

第二條 本辦法適用於在中華人民共和國管轄水域內接收從海上運輸持久性油類物質的貨物所有人或其代理人，以及船舶油污損害賠償基金的征收、使用、管理、監督部門和單位。

第三條 船舶油污損害賠償基金納入政府性基金管理，收入全額上繳中央國庫，實行專款專用。

第四條 船舶油污損害賠償基金征收、繳納、使用和管理，應當接受財政、審計部門的監督檢查。

第二章 征收

第五條 凡在中華人民共和國管轄水域內接收從海上運輸持久性油類物質（包括原油、燃料油、重柴油、潤滑油等持久性烴類礦物油）的貨物所有人或其代理人，應當按照本辦法規定繳納船舶油污損害賠償基金。

第六條 船舶油污損害賠償基金征收標準為每噸持久性油類物質 0.3 元。財政部可依據船舶油污損害賠償需求、持久性油類物質的貨物到港量以及積累的船舶油污損害賠償基金規模等因素，並充分考慮貨物所有人的承受能力，會同交通運輸部確定、調整征收標準或者暫停征收。

第七條 船舶油污損害賠償基金由交通運輸部所屬海事管理機構（以下簡稱海事管理機構）向貨物所有人或其代理人征收。

第八條 貨物所有人或其代理人應當在向海事管理機構辦理污染危害性貨物申報時，按照船舶卸載持久性油類物質的數量及相關征收標準，將船舶油污損害賠償基金及時足額繳入所在地海事管理機構經批準的相關銀行賬戶。

第九條 對於在中華人民共和國管轄水域內接收從海上運輸的非持久性油類物質，以及在中華人民共和國管轄水域內過境運輸持久性油類物質，不征收船舶油

污損害賠償基金。對於在中國境內的同一貨物所有人接收中轉運輸的持久性油類物質，只征收一次船舶油污損害賠償基金。

第十條 海事管理機構征收船舶油污損害賠償基金，應當向貨物所有人或其代理人出具財政部統一監制的財政票據。

第十一條 海事管理機構應當在收到船舶油污損害賠償基金的當日，將船舶油污損害賠償基金收入全額就地上繳中央國庫。繳庫時使用「一般繳款書」，在「財政機關」欄目填寫「財政部」，在「預算級次」欄目填寫「中央級」，在「收款國庫」欄目填寫實際收納款項的國庫名稱，預算科目列《政府收支分類科目》第 103 類「非稅收入」，第 01 款「政府性基金收入」，第 71 項「船舶油污損害賠償基金收入」。交通運輸部實施非稅收入收繳管理制度改革後，船舶油污損害賠償基金的收入收繳方式按照改革後的有關規定執行。

第十二條 除國務院外，任何地方、部門和單位不得改變船舶油污損害賠償基金的征收對象和征收範圍。

第十三條 貨物所有人或其代理人按照本辦法規定繳納船舶油污損害賠償基金從成本費用中列支。

第三章 使用

第十四條 船舶油污損害賠償基金應當遵循專款專用的原則，年末結余可結轉下年度安排使用。

第十五條 船舶油污損害賠償基金用於以下油污損害及相關費用的賠償、補償：

(一) 同一事故造成的船舶油污損害賠償總額超過法定

船舶所有人油污損害賠償責任限額的；

- (二) 船舶所有人依法免除賠償責任的；
- (三) 船舶所有人及其油污責任保險人或者財務保證人在財力上不能履行其部分或全部義務，或船舶所有人及其油污責任保險人或者財務保證人被視為不具備履行其部分或全部義務的償付能力；
- (四) 無法找到造成污染船舶的。

第十六條 下列情況，不得從船舶油污損害賠償基金中提供賠償或者補償：

- (一) 油污損害由戰爭、敵對行為造成或者由政府用於非商業目的的船舶、軍事船舶、漁船排放油類物質造成的；
- (二) 索賠人不能證明油污損害由船舶造成的；
- (三) 因油污受害人過錯造成的全部或部分油污損害的。

第十七條 船舶油污損害賠償基金按照申請時間順序依次受理。其中，對同一事故的索賠按照下列範圍和順序賠償或補償：

- (一) 為減少油污損害而採取的應急處置費用；
- (二) 控制或清除污染所產生的費用；
- (三) 對漁業、旅遊業等造成的直接經濟損失；
- (四) 已採取的恢復海洋生態和天然漁業資源等措施所產生的費用；
- (五) 船舶油污損害賠償基金管理委員會實施監視監測發生的費用；
- (六) 經國務院批准的其他費用。

船舶油污損害賠償基金不足以賠償或者補償前款規定的同一順序的損失或費用的，按比例受償。

第十八條 船舶油污損害賠償基金對任一船舶油污事故的賠償或補償金額不超過三千萬元人民幣。財政部可以依據船舶油污事故賠償需求、累積的船舶油污損害賠償基金規模等因素，會同交通運輸部調整基金賠償限額。

第十九條 國家設立由交通運輸部、財政部、農業部、環境保護部、國家海洋局、國家旅遊局以及繳納船舶油污損害賠償基金的主要石油貨主代表等組成的船舶油污損害賠償基金管理委員會，負責處理船舶油污損害賠償基金的具體賠償或者補償事務。船舶油污損害賠償基金管理委員會應當制定具體職責及工作規程。船舶油污損害賠償基金管理委員會下設秘書處，負責具體賠償、補償等日常事務，秘書處設在交通運輸部海事局。

第二十條 在船舶發生油污事故後，凡符合賠償或者補償條件的單位和個人，可向船舶油污損害賠償基金管理委員會秘書處提出書面索賠申請。

第二十一條 單位和個人提出的油污損害索賠申請，必須符合法律、行政法規及船舶油污損害賠償基金管理委員會相關規定，並遵循以下原則：

- (一) 索賠申請必須真實，不得隱瞞或者捏造；
- (二) 索賠的任何費用和損失已經實際發生；
- (三) 索賠所涉及的費用必須經確認是適當和合理的；
- (四) 索賠的費用、損失以及遭受的損害是由於污染引起的且與污染事故之間有必然的直接因果關係；
- (五) 索賠的損失以及遭受的損害應當是可以量化的經濟損失；

(六) 索賠的費用、損失以及遭受的損害必須提交相應的證明文件或者其他證據。

第二十二條 油污受害人申請從船舶油污損害賠償基金中獲得賠償或者補償的，應當在油污損害發生之日起三年內提出；在任何情況下，均應當在船舶油污事故發生之日起六年內提出。逾期申請的，船舶油污損害賠償基金管理委員會不予受理。

第二十三條 船舶油污損害賠償基金管理委員會在受理索賠申請後，應當組織有關人員對索賠項目進行調查核實，確定賠償或者補償的具體數額。對於符合賠償或者補償條件的，應當及時給予賠償或者補償。申請賠償或者補償的相關單位應當積極配合船舶油污損害賠償基金管理委員會開展索賠調查核實工作。

第二十四條 交通運輸部應當按照政府性基金預算管理的有關規定編制船舶油污損害賠償基金收支預算，經船舶油污損害賠償基金管理委員會審議通過後，報財政部審核。船舶油污損害賠償基金支付按照財政國庫管理制度的有關規定執行。

第二十五條 船舶油污損害賠償基金支出按照規定填列《政府收支分類科目》第 214 類「交通運輸」，第 68 款「船舶油污損害賠償基金支出」下相關科目。

第二十六條 船舶油污損害賠償基金管理委員會在賠償或者補償範圍內，可以代位行使接受賠償或補償的單位、個人向相關污染損害責任人請求賠償的權利。對於暫時無法認定船舶污染損害責任人的，船舶油污損害賠償基金管理委員會可以先行給予賠償或者補償，一旦確定污染損害責任人時，再由相關責任人給予賠償，賠償金按有關規定上

繳中央國庫。

第二十七條 各有關部門和單位應當嚴格按照規定使用船舶油污損害賠償基金，不得坐收坐支、截留、擠佔、挪用船舶油污損害賠償基金。

第四章 法律責任

第二十八條 在中華人民共和國管轄水域內接收從海上運輸持久性油類物質的貨物所有人或其代理人，不按照本辦法規定及時足額繳納船舶油污損害賠償基金的，由海事管理機構督促貨物所有人或其代理人補繳應繳納的船舶油污損害賠償基金；拒不繳納的，海事管理機構有權停止其接收的持久性油類物質貨物在中華人民共和國管轄水域進行裝卸、過駁作業。對於未及時足額繳納船舶油污損害賠償基金的，自應繳納之日起，按日加收未繳額萬分之五的滯納金，上繳中央國庫，納入船舶油污損害賠償基金一並核算。

第二十九條 財政部駐各省、自治區、直轄市、計劃單列市財政監察專員辦事處應當定期或不定期地開展檢查，對海事管理機構不按規定征收、上繳船舶油污損害賠償基金，不按規定使用財政部統一監制的財政票據，截留、擠佔、挪用船舶油污損害賠償基金的，要責令改正，並按照《財政違法行為處罰處分條例》、《違反行政事業性收費和罰沒收入收支兩條線管理規定行政處分暫行規定》等有關法律法規進行處理處罰。

第三十條 對於違反本辦法第二十七條規定行為的責任人員，依照《財政違法行為處罰處分條例》、《違反行政事業性收費和罰沒收入收支兩條線管理規定行政處分暫行規定》以及國家其他有關法律法規的規定，給予行政處分；涉嫌犯罪的，移交司

法機關依法處理。

第五章 附則

第三十一條 本辦法自二〇一二年七月一日起施行。

第三十二條 本辦法由財政部會同交通運輸部負責解釋。

第三十三條 本辦法的實施細則由交通運輸部、財政部負責制定。

(資料來源：中國交通運輸部)

馬來西亞港口簡介

(Malaysia ports names brief introductions)

馬來西亞(Malaysia)位於中南半島末端，北接泰國，東南鄰新加坡，南隔麻六甲海峽與蘇門答臘相望。馬來西亞於西元 1957 年宣佈獨立，西元 1963 年加入東馬沙巴、沙勞越州及新加坡，組成馬來西亞聯邦，兩年後新加坡退出。西元 1974 年，吉隆坡成為聯邦直轄區。施行君主立憲制。亦即施行內閣、三權分立制度。

馬來西亞分成西馬與東馬：馬來西亞土地面積約 32.9 萬平方公里。人口總共約兩千五百萬人。首都吉隆坡。

主要民族：馬來人占 50% 以上。宗教信仰：回教。

氣候：因位於赤道附近，屬於熱帶雨林氣候，終年高溫多雨，平均氣溫約在攝氏 20 度至 30 度左右。

經濟產業：主要出口產品有電器、電子零件、橡膠、棕油、鋼鐵；主要進口產品有機械、交通器材、電訊設備、化學原料、金屬產品等。

西馬 (West Malaysia ports names)

西馬位於馬來半島，境內多山地，沿海有沖積平原

- a. 關丹：Kunantan
- b. 豐盛港：Mersing
- c. 柔佛港：Johor
- d. 麻六甲：Malacca
- e. 巴生港：Port Klang
- f. 檳城嶼：Penang
- g. 狄克森港：Port Dickson

東馬：(East Malaysia port names)

東馬包括沙巴 (Sabah) 及沙勞越 (Sarawar)，位於婆羅州北部，西瀕南中國海。

- a. 亞庇, 沙巴：Kota Kinabalu, Sabah.
- b. 斯帝克, 沙巴：SDK, Sabah.
- c. 塔萬, 沙巴：Tawau, Sabah.
- d. 古達, 沙巴：Kudat, Sabah.
- e. 納閩 (拉布安), 沙勞越：Labuany, Sarawar.
- f. 民都魯, 沙勞越：BintulUy, Sarawar.
- g. 古晉, 沙勞越：Kuching, Sarawar.

馬來西亞、巴生港(Port Klang)港口與碼頭資料及須知

地理位置：北緯 3 度 00 分;東經 101 度 24 分。

巴生港(Port Klang)是馬來西亞的主要港口之一，可以靠泊大型的船舶。位於麻六甲海峽，馬來西亞半島的西岸，在首都吉隆坡(Kuala Lumpur)西南方約 50 公里處。新加坡港西方約 220 海哩。馬來西亞、丹戎帕拉帕斯港(Tanjung Pelepas)西方

約 140 miles。

西元 2010 年巴生港(Port Klang)貨櫃吞吐量 8,870,000 TEU，比較西元 2009 年，增加 21.3%。全球排名第 13 位的港口。

巴生港 (Port Klang)包括三個港區:

- 1.)北港南端 (Northport Southpoint)：潮差很大，大多供沿海的小船航行。
- 2.)北港 (Northport)：供雜貨船、貨櫃船、零星散貨、乾散貨裝卸自由作業區
- 3.)西港 (Westport)：供雜貨船、貨櫃船、零星散貨、乾散貨裝卸自由作業區，以及油輪、旅客碼頭。

港區範圍：

北方的界線：燈標『B』西北方向『鵝洲島』(Pulau Angsa)燈塔與北緯 3 度 07 分 24 秒的交叉點向東延伸至陸地。

南方的界線：『丹絨路』(Tan jung Ru)向西沿著北緯 02 度 50 分 21 秒與東經 101 度 14 分之交叉位置，向北延伸至『賓督吉東島』(Pulau Pintu Gedong)。

港區函蓋水域：巴生海峽 (Kalang Strait)，盧穆特海峽 (Selat Strait)，雙溪冷岳 (Sungai Langat) 以及其它水域：北緯 03 度 07 分 24 秒以內水域。北緯 02 度 50 分 21 秒海岸向西延伸至東經 101 度 28 分 30 秒。經過『幹諾 (Connaught) 大橋』，包括全部的突堤、碼頭、水閘及陸岸地區等。

最大噸位：

- 1.) 北港南端 (Northport Southpoint)：六千公噸排水量。
- 2.) 北港 (Northport)：

散裝輪：八萬公噸排水量，長度 192 公尺，水深 12 公尺。

油 輪：六萬公噸排水量，水深 11.5 公尺。

客郵輪：五萬公噸排水量，長度 300 公尺，水深 11.5 公尺。

貨櫃輪：十二萬公噸排水量，水深 15 公尺。

3.)西港 (Westport)。

散裝輪：水深 15 公尺。

油 輪：十萬公噸排水量，水深 14.5 公尺。

客郵輪：五萬公噸排水量，長度 300 公尺，水深 11.5 公尺。

貨櫃輪：十二萬公噸排水量，水深 15 公尺。

接近航道(Approaching Channel)：

北巴生海峽航道入口處濬深約 11.3 公尺 (海圖水深)。

南巴生海峽航道入口處濬深約 15.0 公尺 (海圖水深)。

碼頭概況：

A.)散裝碼頭：

	碼頭編號	長度/吃水 (m)	會儲場地 (m ²)	
			室內	空地
散裝乾貨				
北港	No. 3	596/10-11.5	30,935	12,356
西港	No. 4	935/15	150,000	3,000
零星散貨				
北港	No. 9	1358/09-12.0	58,803	64,880
西港	No. 3	600/11-15	27,556	92,942

B.)北港貨櫃碼頭:

	碼頭編號	長度/水深(m)	船舶排水量
貨櫃碼頭 CT 1:			

No. 8	213/10.5	四萬公噸
No. 9	320/13.2	六萬公噸
No. 10	320/13.2	六萬公噸
No. 11	226/13.2	六萬公噸

貨櫃碼頭 CT 2:

No. 17	213/13.0	八萬公噸
No. 18	213/13.0	八萬公噸
No. 19	213/13.0	八萬公噸
No. 20	213/13.0	八萬公噸
No. 21	213/13.0	八萬公噸

貨櫃碼頭 CT 3:

No. 12	178/15.0	十二萬公噸
No. 13	178/15.0	十二萬公噸
No. 14	178/15.0	十二萬公噸

參考文獻資料：

- 1.) LLOYD'S MARITIME ATLAS.
- 2.) PORT GUIDE ENTRY. U.K.
- 3.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING. THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE, INC. TOKYO, JAPAN。

附件：馬來西亞、巴生港 (Port Klang) 至下列各國港口航海距離表，僅供參考：

No.	港口中文/英文	國家	距離/海哩
01.	新加坡(Singapore)	新加坡	220 miles
02.	丹戎帕拉帕斯港(Tanjung Pelepas)	馬來西亞	140 miles
03.	雅加達(Jakarta),	印尼	753 miles
04.	林查班(Laem Cha Bang)	泰國	1,050 miles

05. 馬尼拉 (Manila),	菲律賓	1,528 miles
06. 可倫坡(Colombo),	斯里蘭卡	1,525 miles
07. 香港(Hong Kong),	中華人民共和國	1,652 miles
08. 高雄港(Kaohsiung),	中華民國	1,845 miles
09. 臺中港(Taichung),	中華民國	1,985 miles
10. 基隆港(Keelung),	中華民國	2,074 miles
11. 孟買(Bombay),	印度	2,226 miles
12. 上海(Shanghai) ,	中華人民共和國	2,401 miles
13. 釜山(Busan),	南韓	2,718 miles
14. 神戶(Kobe),	日本	2,919 miles
15. 青島(Qingdao),	中華人民共和國	2,809 miles
16. 天津新港 (Xingang)	中華人民共和國	2,940 miles
17. 班達阿巴斯(Bandar Abbas)	伊朗	3,190 miles
18. 拉斯塔奴那(Ras Tanura)	沙烏地阿拉伯	3,511 miles
19. 雪梨(Sydney, N.S.W.)	澳洲	4,370 miles (經巽它海峽)
20. 開普頓(Cape town),	南非	5,585 miles
21. 鹿特丹(Rotterdam),	荷蘭	8,094 miles (經蘇伊士運河)
22. 倫敦 (London),	英國	8,122 miles (經蘇伊士運河)
23. 直布羅陀(Gibraltar),	西班牙	6,813 miles (經蘇伊士運河)
24. 溫哥華(Vancouver B.C.)	加拿大	7,370 miles
25. 紐約(New York),	美國	9,897 miles (經蘇伊士運河)
		12,727 miles (經巴拿馬運河)

交通部公告

「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」，自 102 年（西元 2013 年）1 月 1 日施行。

- 一、本案係國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會（MEPC）第 62 次會議於 100 年 7 月 15 日採納之 MEPC.200（62）決議案，修正「國際防止船舶污染公約」（MARPOL73/78）附錄 IV「防止污水污染規則」及「國際防止污水污染證書」。為防治海洋污染、保護海洋環境、因應航運需求及符合國際公約規範，本部同意准予採用 MEPC.200（62）決議案及修正「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」，並自 102 年（西元 2013 年）1 月 1 日施行。
- 二、MEPC.200（62）決議案及「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」修正版，等文件另載於本部網站（網址：<http://www.motc.gov.tw>）「公務瀏覽／公告發布令」網頁。

航港局迎合時勢，檢討現行航港資訊系統，宣布將推動航港資訊系統未來發展計畫（一〇二至一〇五年），規劃以四大面向，著手十九項工作項目。

航港局說明，為落實航港體制改革政策目標，以港群概念發揮「對內協調分工，對外統合競爭」之綜效，同時推動我國港埠一站式物流服務，擴大港埠增值功能，且與區域資訊連結，順應區域經濟整合趨勢，該計畫規劃以四大面向，推動十九項工作項目，主要以航港發展共用資料庫、四港一致港棧資訊系統、港口物流服務平台為發展主軸，並介接整合國家關港貿單一窗口資料與跨國資料交換，以進行港務、航務

及關務資訊整合分析，發掘我國港口潛在貨源。
該計畫將俟行政院審議核定後，據以推動辦理相關工作，期望運用先進資訊科技，提供無縫便捷服務與完整航港資訊，強化航港國際競爭力。

船舶保全人員訓練結業證書換證事宜

一、依航海人員訓練發證及當值標準（STCW）國際公約規則 VI/5、章程 A-VI/5，及本部 96 年 10 月 3 日修正發布之「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」第 15 條第 2 項第 23 款規定辦理。

二、STCW 公約新增規則 VI/5 有關船舶保全人員（Ship Security Officers, SSO）訓練，其生效日為 97 年 1 月 1 日，上開訓練未施行前，為因應國際海上人命安全（SOLAS）公約之國際船舶保全和港口設施保全章程（ISPS Code）於 93.7.1 生效施行，本部於 92 年同意中國驗船中心開辦 SSO 訓練，並由該中心逕核該訓練結業證書予參訓學員，俾供國外港口國管制員檢查。

經塞中國驗船中心開辦之 SSO 訓練，其課程內容及上課時數符合 STCW 公約章程 A-VI/5 之能力表格及 IMO 典範課程規定，爰為我國船員能順利取得符合公約之 SSO 訓練證書，凡持有該中心所核「船舶保全人員訓練結業證書」者，申辦得准逕核發本部「船舶保全人員專業訓練合格證書」。

前項申辦須檢附相關文件如下：

- 一）有效期限之船員服務手冊（基本資料第 1 頁至第 3 頁影本）。
- 二）最近 1 年內一寸脫帽半身相片 1 張。
- 三）中國驗船中心核發之船舶保全人員訓練課程結業證書影

本 1 份。

四) 一、二等甲級船員證載海勤資歷至久 1 年之證明文件。請中國驗船中心彙編 92 年迄今有關辦理船舶保全人員訓練之結訓學員相關基本資料(紙本或光碟),並分別逕送正本單位,俾利進行核對;至於所核之 SS0 訓練結業證書,得被持續認可延用至 98. 7. 1 止;另請全國船聯會、船長公會及中華海員總工會通知所屬會員,為因應 STCW 公約自 97 年 1 月 1 日正式施行 SS0 訓練,我國船員能順利取得公約規定之訓練證書,倘符合申辦資格者,請就近至船員訓練機構辦理。

船上訓練紀錄簿簽證須知草案總說明

船上訓練紀錄簿簽證須知,原由交通部基隆港務局訂定各職級船上訓練紀錄簿簽證須知,因行政院組織法業於九十九年二月三日公布,其第三條第八款規定行政院設交通部,因應一百零一年將成立航港局,各港務局執行公權力之航政事項,將移撥航港局。爰將上述要點配合航港體制改革修正為船上訓練紀錄簿簽證須知。

船上訓練紀錄簿簽證須知修正條文

自 95 年 1 月 28 日起,凡第一次申請適任證書者,應檢送考核完成之船上訓練紀錄簿,該訓練紀錄簿之填寫應注意下列事項:

- 一. 使用交通部審定之制式船上訓練紀錄簿,紀錄欄位均應完成訓練並記載之,訓練紀錄簿之職級應與所申請核發之適任證書之職級相當。
- 二. 訓練船舶為外籍船者,應有外僱許可文件或紀錄。
- 三. 學員與訓練員及船長、輪機長,於訓練考核期間,

應服務於同一艘船舶。

- 四. 訓練員應持有符合 STCW95 公約規定之適任證書，簽署時並應加註船員服務手冊字號。訓練員為外籍船員者，應加送經雇用人（代理公司）簽章之適任證書及船員服務手冊影本。
- 五. 伍、訓練紀錄簿於完成船上訓練考核程序時，應完成總結報告簽署，外僱船員之公司評定意見，由代理公司簽署。
- 六. 應完成考核期間之海勤資歷簽證。
- 七. 作業時間：自受理後 5 日完成發件。

船員業務申辦須知草案總說明

船員業務申辦須知，原由交通部基隆港務局訂定船員僱傭、任卸職、服務經歷證明及船員證照申辦須知，因行政院組織法業於九十九年二月三日公布，其第三條第八款規定行政院設交通部，因應一百零一年將成立航港局，各港務局執行公權力之航政事項，將移撥航港局。爰將上述要點配合航港體制改革修正為船員業務申辦須知。

船員業務申辦須知修正條文

一. 船員服務手冊核發

(一) 應檢送書表及證件：

1. 申請書。
2. 船員資格證明文件及影本各 1 份(正本繳驗後發還)。
3. 國民身分證或相當證明文件及影本各 1 份(正本繳驗後發還)。

4. 經公立醫院或教學醫院檢查合格，時效未逾 2 年（未滿 18 歲者 1 年）之船員體格檢查證明書。
5. 最近 1 年內 2 吋半身脫帽正面照片 2 張。
6. 未成年者，法定代理人許可證明書。

(二) 規費：新臺幣 500 元。

(三) 辦理期限：3 天。

(四) 備註：

1. 手冊製作完成後須本局郵寄者請付貼足掛號郵資之信封乙只。
2. 非本人、海事院校或船員訓練機構辦理者須檢附委託書。

二. 船員服務手冊換發

(一) 應檢送書表及證件：

1. 原領船員服務手冊。
2. 最近 1 年內 2 吋半身脫帽正面照片 2 張。
3. 國民身分證影本。
4. 經公立醫院或教學醫院檢查合格，時效未逾 2 年(未滿 18 歲者 1 年)之船員體格檢查證明書。

(二) 規費：新臺幣 500 元。

(三) 辦理期限：3 天（「海運技術人員管理系統」完成後改為隨到隨辦）。

(四) 備註：

1. 可用通訊方式申辦。
2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。
3. 非本人辦理者須檢附委託書。

三. 船員服務手冊補發

(一) 應檢送書表及證件：

1. 申請書。
2. 國民身分證影本。
3. 最近 1 年內 2 吋半身脫帽正面照片 2 張。
4. 經公立醫院或教學醫院檢查合格，時效未逾 2 年（未滿 18 歲者 1 年）之船員體格檢查證明書。

(二) 規費：新臺幣 500 元。

(三) 辦理期限：3 天。

(四) 備註：

1. 可用通訊方式申辦。
2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。
3. 非本人辦理者須檢附委託書。

四. 船員任、卸職簽證

(一) 應檢送書表及證件：

1. 船員任/卸職認可申請書。
2. 船員服務手冊。
3. 護照（國輪船員於國內港口上下船者免送）。
4. 憑外籍證書上船者應附外籍執業證書正本。

(二) 規費：任職、卸職各新臺幣 200 元。

(三) 辦理期限：隨到隨辦。

(四) 備註：

1. 可用通訊方式申辦。
2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。

五. 船員僱傭契約（在校生上船實習契約書）簽證(應與船員任職手續合併辦理)：

(一) 應檢送書表及證件：

1. 船員任職認可申請書。
2. 船員僱傭契約 5 份（在校生應檢附上船實習契

約書)。

3. 中華海員總工會或中華民國船長公會會員證。

(二)規費：新臺幣 400 元(任職、僱傭契約各 200 元)。

(三)辦理期限：隨到隨辦。

(四)備註：

1. 可用通訊方式申辦。

2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。

六. 船員服務經歷證明書簽發

(一)應檢送書表及證件：

1. 申請書。

2. 船員服務手冊。

3. 所申請最後一筆資歷仍在船服務者，應附在職證明書。

(二)規費：每份新臺幣 200 元，第二份起每張 20 元。

(三)辦理期限：隨到隨辦。

(四)備註：

1. 可用通訊方式申辦。

2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。

3. 非本人辦理者須檢附委託書。

七. 適任證書核補換發

(一)應檢送書表及證件：

1、甲級船員

(1). 申請書 1 份。

(2). 相片 2 張：應為最近 1 年內所攝製之 1 吋半身脫帽照片。

(3). 船員體格證明書：須經公立醫院或教學醫院檢查合格，且時效未滿 2 年。

- (4). 船員服務手冊影本(1-5 頁)。
- (5). 航海人員考試及格證書或晉升訓練合格證書及影本(換發者免附)。
- (6). 船上訓練紀錄簿須完成考核簽署(換發者免附)
- (7). 原適任證書或執業證書。
- (8). 海勤資歷：第一次申請船副或管輪證書者，實習生資歷艙面部須有 1 年，輪機部須有半年。換證者須有最近 5 年內 1 年(或最近 1 年內 3 個月)以上海勤資歷(手冊影本)或換證測驗合格證明。
- (9). 各項訓練證書影本：符合船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 15 條附表所規定之專業訓練證書影本。

2、值機員 GMDSS

- (1). 申請書 1 份。
- (2). 相片 2 張：應為最近 1 年內所攝製之 1 吋半身脫帽照片。
- (3). 船員服務手冊影本(1-3 頁)。
- (4). 未逾期之通用值機員訓練合格證書及影本。
- (5). 各項訓練證書影本(領有航行員證書者免)：符合船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 15 條附表所規定之專業訓練證書影本。
- (6). 船員體格證明書：須經公立醫院或教學醫院檢查合格，且時效未滿 2 年。
- (7). 原適任證書(第 1 次申請者免送)。

3、乙級船員

- (1). 申請書 1 份。
- (2). 相片 2 張：應為最近 1 年內所攝製之 1 吋半身脫帽照片。
- (3). 船員體格證明書：須經公立醫院或教學醫院檢查合格，且時效未滿 2 年。
- (4). 船員服務手冊影本(1-3 頁)。
- (5). 交通部認可之當值訓練證書影本。
- (6). 船上訓練紀錄簿：須完成考核簽署，換證者免附本款文件。
- (7). 海勤資歷：國內航線 1 年或國際航線半年之艙面或輪機部門海勤證明文件，換證者免附本款文件。
- (8). 各項訓練證書影本：符合船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 15 條附表所規定之專業訓練證書影本。。
- (9). 原適任證書（第 1 次申請者免送）。

(二) 規費（新臺幣）：

1. 一、二等船長或輪機長：每件 1000 元，其餘各等級甲級船員：每件 800 元。
2. 乙級船員適任證書：每件 500 元。

(三) 辦理期限：7 天。

(四) 備註：

1. 可用通訊方式申辦。
2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。
3. 非本人辦理者須檢附委託書。

八. 船員身分廢止

(一) 應檢送書表及證件：

1. 申請書。
 2. 船員服務手冊。
- (二) 費用：免。
- (三) 辦理期限：3 天。
- (四) 備註：可用通訊方式申辦。

九. 船員身分恢復

- (一) 應檢送書表及證件：
1. 申請書。
 2. 國民身分證影本。
 3. 最近 1 年內 2 吋半身脫帽正面照片 2 張。
 4. 經公立醫院或教學醫院檢查合格，時效未逾 2 年之船員體格檢查證明書。
- (二) 規費新臺幣 500 元。
- (三) 辦理期限：3 天。
- (四) 備註：
1. 可用通訊方式申辦。
 2. 須本局郵寄者請自付貼足掛號郵資信封乙只。

十. 外國籍船員服務手冊核發

- (一) 應檢送書表及證件：
1. 申請書。
 2. 交通部核准函。
 3. 受僱人名冊、適任證書（過期者加附當值證書）、訓練證書。
 4. 經公立醫院或教學醫院檢查合格，時效未逾 2 年之船員體格檢查證明書。
 5. 服務船舶現職船員名冊。
 6. 船員身份證明文件（護照）。

7. 最近 1 年內 2 吋半身脫帽正面照片 2 張。
 8. 船員僱傭契約。
- (二) 規費：新臺幣 500 元。
- (三) 辦理期限：3 天。
- (四) 備註：非本人辦理者須檢附委託書。

十一. 外國籍船員服務手冊廢止

- (一) 應檢送書表及證件：
1. 原領船員服務手冊。
 2. 公司所發申請廢止函。
- (二) 費用：免。
- (三) 辦理期限：3 天。

「1974 年海上人命安全國際公約」之「遠距識別與追蹤系統」

- 一. 國際海事組織之海事安全委員會（簡稱 MSC）業於 2006 年 5 月第 81 次會議通過 MSC.202(81) 決議案，採納「1974 年海上人命安全國際公約」（SOLAS 公約）修正案，增訂第五章第 19-1 條「遠距識別與追蹤系統」（Long-Range Identification and Tracking of Ships, 簡稱 LRIT）之規定，自 2009 年 1 月 1 日起施行，MSC 再於 2008 年 5 月第 84 次會議通過 MSC.263 (84) 決議案，修訂 LRIT 性能標準與功能要求，並於 2008 年 6 月 5 日發布 MSC.1/Circ.1256（LRIT 系統執行準則）及 MSC.1/Circ.1257（LRIT 資訊傳輸要求之檢驗及認證準則）等 2 則通函，為符合國際公約規範，爰採用 SOLAS 公約之 LRIT 規定。
- 二. 有關 LRIT 相關規定如下：
 - (一) LRIT 規定適用於下列航行國際航線之船舶：

1. 所有客船，包括高速客船；
2. 總噸位 300 以上貨船，包括高速貨船；
3. 移動式海上鑽井裝置。

(二) LRIT 船載設備必須每日 4 次 (每 6 小時 1 次) 自動向數據中心傳送下列基本資料：

1. 船舶識別；
2. 船舶位置 (經緯度)；
3. 提供船舶位置之日期、時間。

(三) 船舶應裝設 LRIT 船載設備，實施日期時程表如下：

1. 2008 年 12 月 31 日以後建造的船舶，自建造日期起實施。
2. 2008 年 12 月 30 日以前建造的船舶：
 - (1). 航行 A1/A2 或 A1/A2/A3 海域者，最遲於 2008 年 12 月 31 日之後的第一次無線電設備檢驗。
 - (2). 航行 A1/A2/A3/A4 海域者，最遲於 2009 年 7 月 1 日之後的第一次無線電設備檢驗。
3. 船舶之航行海域為 A1，並已裝有船舶自動識別系統 (AIS)，得不依本規定辦理。

(四) LRIT 之主要系統架構如下：

1. 船載設備 (Ship borne equipment)：該設備應自動傳送船舶 LRIT 資訊。
2. LRIT 數據中心 (Data Centre, 簡稱 DC)：主要為蒐集、傳送本國籍船舶或申請接收 1000 海浬以內外國籍船舶之 LRIT 資訊。
3. 應用服務商 (Application Service Providers, 簡稱 ASP)：主要提供數據中心與通訊系統 (衛星地面站) 之傳輸界面及其相關應用服務，ASP 應由政府部門認可。
4. 國際數據交換 (International Data Exchange, 簡稱 IDE)：主要係綜理各國數據中心間之資訊交換。

(五) 船舶配置之 LRIT 船載設備必須符合 MSC.202 (81)、MSC.263 (84) 決議案及 MSC.1/Circ.1256、MSC.1/Circ.1257 通函所訂有關 LRIT 的性能標準和功能需求的規定，並由政府認可之 ASP(Recognized ASP) 或授權測試 ASP (Authorized testing ASP) 辦理符合測試作業，及簽發「符合測試報告」(Conformance Test Report)。

三. 檢附 MSC 有關 LRIT 規定之相關決議案參考文件，包括 MSC.202 (81)、MSC.263 (84)、MSC.1/Circ.1256 及 MSC.1/Circ.1257。

交通部 101 年第二次航海人員測驗榜單

交通部為推動航海人員「考訓合一」優質環境，達成國內大專校院航輪系組學生「畢業後即可就業」之目標，除開放國內海事大專校院航海、輪機相當系科學生，於在校期間修畢符合國際公約之課程學分即可參與測驗外，亦完成拍攝「船員宣導短片」，主題為「鼓勵投入船員職場-挹注海洋新生命」，目前在東森新聞台等 11 家有線及無線業者進行宣傳，獲得普遍正面迴響，未來將持續宣導，希望能吸引年輕人投入船員職場服務，提升我國航運國際競爭力。

交通部 101 年第二次航海人員測驗成績於去年 12 月 25 日榜示。本次參加測驗人數計 462 人，一、二等船副、管輪等 5 個類科之成績合格人數計 119 人，總平均合格率为 28.95%，較第 1 次測驗合格人數成長 26.6%。本次測驗首次開放考選部舊案補考生得報名補測，及格者計有 37 人，如該類考生仍希望持有考選部核發之考試及格證書，亦可繼續於該部舉辦之考試補考，應測次數的權益充分被保障。，並依照船員訓

練檢覈及申請核發證書辦法第 39 條之 8 規定，計錄取一等、二等航行員及輪機員劉俊志等 119 名。另依同辦法第 39 條之 6 第 4 款規定，本測驗合格人員，將發給航海人員測驗合格證明文件。茲將合格人員姓名依總成績高低順序榜示如后：

壹、一等測驗壹佰壹拾參名

一、一等船副伍拾名

劉俊志 30120062 劉豪聿 30120151 王孟偉 30120032
施景發 30120079 邱世元 30120008 陳柏宏 30120059
林哲瑩 30120035 黎英弘 30120138 李嵩皓 30120039
陸子堯 30120164 賴立 30120089 吳翰文 30120020
黃弘杰 30120033 陳婷嫣 30120023 謝瀛 30125123
王柏文 30125026 王秉天 30125180 羅予函 30125003
洪昭宇 30125127 楊崑 30125028 郭青騰 30125045
李政倫 30125100 徐芸霜 30125143 朱健鳴 30125187
楊百祥 30125060 謝佳玲 30125179 吳佳諭 30125075
廖廷茂 30125005 吳易軒 30125063 王詠平 30125064
葉怡靜 30125160 鍾鎮鴻 30125163 梅治宇 30125017
連張憲 30125070 張貞國 30125115 賴吉玲 30125116
廖麗綦 30125061 蘇俊元 30125081 徐安弘 30125114
張根輔 30125146 林士哲 30125031 朱翎 30125049
鄭思筠 30125121 劉兆喜 30125122 鄭惠津 30125176
吳庭毓 30125034 王立夫 30125128 黃嘉惠 30125165
陳奕仁 30125051 留郁翔 30125069

二、一等管輪陸拾名

曾濬承 30220037 黃仕傑 30220019 陳維祥 30220138
曹立成 30220100 許石冬 30220043 洪聖彥 30220028

陳箕雄 30220026 薛酪憲 30220088 廖韋智 30220001
 高嘉駿 30220020 葉思根 30220102 黃佳進 30220084
 艾兆華 30220092 詹揚策 30220111 許育維 30220002
 林莉平 30220099 黃瑋輯 30220072 游佳成 30220103
 標寅申 30220142 楊逸文 30220135 賴伯嘉 30220010
 曾名加 30225166 高梓桀 30225062 李東佳 30225057
 洪志村 30225039 李宇峻 30225022 李俊德 30225162
 汪誠勛 30225116 張博璋 30225158 楊明和 30225178
 黃邑凱 30225101 陳永興 30225012 徐子硯 30225109
 陳滿財 30225082 鍾 昀 30225004 黃國豪 30225044
 董 立 30225071 鄭凱夫 30225160 賴彥霖 30225058
 陳維鑫 30225061 陳奕麟 30225117 李琪翔 30225141
 陳建宏 30225143 黃升崧 30225013 張全翔 30225015
 施伯璿 30225016 陳信福 30225027 劉穎達 30225066
 陳志文 30225086 莊尚臻 30225110 林維各 30225129
 陳容銜 30225136 王士銘 30225045 王瑋瑄 30225052
 林咨融 30225105 黃政傑 30225033 林士文 30225069
 陳荏俞 30225115 黃威喜 30225153 楊舜仁 30225006

三、一等管輪(加註) 參名

楊益維 30320003 李家慶 30320004 黃 捷 30320001

貳、二等測驗陸名

一、二等船副貳名

張洺睿 40120017 江靖杰 40125025

二、二等管輪肆名

陳建宏 40225026 陳聖峰 40225003 許家振 40225011
 莊國儀 40225033

航業法修正條文

保障客船旅客權益並鬆綁業者營運限制 立法院三讀通過「航業法」修正條文。

立法院已於 102 年 1 月 11 日三讀通過「航業法修正條文」，該法除為配合行政院組織改造，航港體制改革之配套法案，明定航政機關（即航港局）為航業辦理機關外，同時為落實消費者權益保障，明確要求經營國內客運航線之業者，如有減班或停航情形時，應利用電信網路或廣播電視等方式週知旅客，並強制業者投保旅客傷害保險，預期未來將可減少旅運糾紛，使海運業者與旅客互蒙其利。

另外，航業法自 84 年 8 月 9 日公布修正迄今再次全文修正，該法原計六十九條，全文修正後計六十條，共新增條文八條、修正條文五十三條、刪除條文十六條。新修正條文重點，係配合政府組織改造，及維護旅客權益，增修相關規定外，另放寬船舶出租業無須納入特許行為，及鬆綁海運承攬業得以論程及論時傭船方式，運送其所承攬之貨物，並檢討修正不同航業別的違規處分要件，期以國內海運經營制度能與國際接軌，健全投資環境。

交通部指出，目前該部轄管重要航港法令有船舶法、船員法、商港法及航業法等四大項目，其中船舶法、船員法及商港法分別於 99 年 12 月 8 日、100 年 6 月 29 日、100 年 12 月 28 日完成修正公布，本次航業法修正，將為國內航港管理環境，提供航運相關產業優質發展，帶動海洋經濟活動，使在今日益複雜及變化快速的國際海運經營市場，能持續再創航運事業佳績。

要聞轉載

長榮提議放寬法令／加速開放／互惠共享三建議

長榮集團副總裁謝志堅在兩岸海運直航四週年研討會中，針對海運直航提出三項建議，希放寬法令、加速開放、互惠共享。在放寬法令方面，謝志堅提到，針對直航協議關於航線申請、航商船籍、二程轉運、空櫃調運等限制應積極協商放寬，特別是對已從事兩岸航線運輸並具良好信譽的航商應酌量核可，以符合船舶大型化、航線多段化的趨勢。

在加速開放方面，他提到因應中國十二規劃將帶動內貿航運，以及東盟十加六(中日韓印澳紐)將建立 RCEP 邁向全球最大貿易區，兩岸應在直航和 ECFA 協議架構下加速開放，讓彼此共享商機，這樣對兩岸關係才是助力而非阻力。

對於互惠共享方面，謝志堅提到兩岸供需結構本不對等，若有心保障兩岸航線，則應該在有序發展的同時給予經營的航商更多優惠。另外港航共生密不可分，扶持國籍航商即是保護國家港口發展，希望兩岸港航加強合作以維持競爭力。

兩岸港口發展應採合作策略與分工 共創雙贏

交通部航政司長祁文中表示，兩岸直航四週年，未來在台灣與大陸港口發展合作，應以區域整合概念，兩岸港口發展不應採競爭策略，避免惡性競爭陷入零和；應採合作策略，合作分工，共創雙贏，鼓勵兩岸業者於我自由港區及大陸保稅港區設置物流園區進行實際運作，以利檢視出其中利基及問題，再透過 ECFA 之經濟合作機制於後續談判中協調解決。

祁文中是在由陸委會主辦，交通部航政司及台灣海峽兩岸航運協會協辦，台北海洋技術學院承辦的 2012 兩岸海運直航四週年研討會，以海運協議執行為題，進行專題演講時作了上述的表示。海運協議推動目前瓶頸，陸方不當裁量權影響我業者權益，例如我航商遠洋幹線班輪屬符合海運協議之船

船，惟陸方以該等船舶屬較大船型，恐影響其中、小型航商，不同意該類船舶順程捎帶兩岸貨物，迄今無法投入直航序列目前瓶頸還有運力受限、外籍航商及船舶無法參與兩岸運輸、航線開闢與經營自由度受限等。

海運協議待突破議題包括開放兩岸國際幹線班輪可載運兩岸貨，提升航商之船舶調度彈性與裝載效率，開放外籍郵輪(Foreign Cruise)經營兩岸航線，培養兩岸海上旅遊市場，推動兩岸資本權宜船(Flag of Convenience)承運兩岸中轉貨物，擴大直航基礎與效益推動外籍船可在兩岸間調運空櫃，簽訂海運補充協議，海運協議「兩岸資本」並在「兩岸登記船舶」經許可方可從事直航之框架，排除外籍航商參與，影響海運直航預期效益。

上海發佈國際航運等四中心白皮書

依據上海方面近日發佈「四個中心」白皮書，上海國際航運中心政策目標需適應新的轉型－著力推動航運、貿易和金融業務聯動發展，深化國際貿易結算中心試點、深化單船單機融資租賃政策，繼續深化期貨保稅交割試點。前述上海「四個中心」包括了國際經濟中心、國際金融中心、國際航運中心與國際貿易中心，「白皮書」由上海市發改委和上海市發展改革研究院提出，係上海連續第三年發佈其政策目標。

上海市發展改革委副主任、上海市發展改革研究院院長尚林指出，過去一年「四個中心」建設取得重大進展，但也存在三項不足，其中之一即是航運中心建設需要適應新的轉型。該文發佈三年來，上海「四個中心」建設取得重大進展－國際金融中心以金融市場體系建設為核心，以金融機構體系建設為重點，積極推進金融創新和改革開放先行先試，大力營造良好的金融發展環境，取得了突破性進展；國際航運中心以現代航運服務體系建設為核心，以國際航運發展綜合試驗區為突破取得重要進展。

白皮書顯示，航運方面，去年上海航交所共完成船舶交易

285 艘次，交易總值 20 億元。此外，去年上海地區船舶險和貨運險總量達到 34.45 億元，占全國的 22%。目前上海各類航運服務企業總數已超過 1000 家，其中外資航運機構已達到 250 家。白皮書亦提出三個不足，分別是國際金融中心建設滯後於經濟發展，航運中心建設需要適應新的轉型，國際貿易中心建設需要提高資源配置功能。

有鑑於此，白皮書提出十個需要重點突破的項目，建議讓上海在這幾個方面先行先試：

- 一. 是加快打造人民幣差別創新、交易、定價、清算中心，進一步完善人民幣回流機制，加強人民幣資產交易定價功能，培育人民幣清算中心功能。
- 二. 是突破離岸金融和相關金融創新功能，放寬離岸賬戶開設、拓寬離岸賬戶功能、增加離岸銀行業務和機構、拓展離岸銀行業務，積極開展離岸金融創新試點。
- 三. 是力推海關特殊監管區域向自由貿易園區轉型，探索新型海關監管模式，試點給予准境外港地位，試點具有吸引力和競爭力的稅收政策。
- 四. 是著力推動航運、貿易和金融業務聯動發展，深化國際貿易結算中心試點、深化單船單機融資租賃政策，繼續深化期貨保稅交割試點。
- 五. 是加快構建適應新服務業集聚發展的制度環境，爭取有序放寬服務業管制，加大對高端服務業的財政支持力度。
- 六. 是促進功能性總部機構集聚和功能拓展，鼓勵跨國公司在上海設立功能性總部機構。
- 七. 是加快吸引和集聚金融航運貿易等專業人才。
- 八. 是推進服務全國的貿易和投資促進平臺建設，重點是建設國家級國際貿易和海外營銷租賃平臺，中國技術進出口平臺、電子商務平臺、大宗商品交易平臺，提

- 升上海貿易中心的功能和影響力。
- 九. 是營造國際一流水平的商貿環境。
- 十. 是力爭免稅購物功能儘快落實。

高雄港修正「危險品船舶」與「裝載危險品」是否申派「開導艇」

依據商港法規定，入港船舶裝載危險物品，應經商港經營事業機構同意，裝載危險品並須申報。台灣港務公司高雄港務分公司基於維護港區船舶航行安全，規定裝載液貨的危險品船舶（如化學船、油輪、LPG 船、LNG 船等），進出高雄港須申派「開導艇」前導，並提醒航商注意。

至於貨櫃船因非屬危險品船舶，除裝載第一類「爆炸物」及第七類「放射性」等類別危險品櫃，須專案申請免派開導艇外，裝載其他類別危險品貨櫃，可免申派「開導艇」。

高雄港原設計的引水調派作業系統有關「危險品船」及「裝載危險品」格式係採用自動聯結，航商於申請船舶進港前，在引水調派作業系統中，有關貨櫃船裝載危險品櫃之「危險品船」及「裝載危險品」欄位鍵入資料，系統將自動顯現申派「開導艇」，與實際現行作業規定不符，造成航商困擾。

高雄港務分公司為符合法規及實務運作，經檢討後，於日前完成修改該申請作業系統，將「危險品船」及「裝載危險品」申請格式脫鉤，使航商可依實際船舶裝載危險品及船舶種類，個別勾選欄位資料，不致產生「開導艇」是否申派疑義。

高雄港務分公司已發函高雄市國際輪船商業同業公會及高雄市船務代理商業同業公會轉知所屬會員配合辦理並提醒航商，貨櫃船裝載危險品櫃雖不必於「危險品船」欄位鍵入資料，但仍需於「裝載危險品」欄位鍵入資料；另裝載第一類「爆炸物」及第七類「放射性」等類別危險品櫃，仍須專

案申請免派開導艇，相關事項須確實申報，避免違反商港法規定。

引水人制度 航商提建言

強化組織、共享優勢、維持現狀、擱置爭議

交通部運研所委成功大學辦理「我國引水制度、法規修正研究及船舶進出港之智慧化導航系統探討」期末報告審查會議，船聯會對於該案提建言引水人宜強化組織、共享優勢、維持現狀、擱置爭議，並倡議成立引水人商業同業公會。

船聯會於十二月二十七日召開第九屆第二次理監事會議，引水人與航商唇齒相依，因此該案於會中引起業者代表關心。

該會對於研究案建議重點為：調整引水費率，增加「基本費」的費率結構；改變現行考選部引水人考試採分區「資格考」方式，回復到前引水人「任用考」方式。並建議修定引水法第十三條，開放引水人從事引水業務的年齡限制。

對於引水人辦事處執業部分，根據個別引水人執業證書及經營其引水人商業營利行為，現行措施依引水管理規則規範引水人辦事處設置，辦理船舶招請領航手續。

該會建議比照我國現行各個律師與會計師在聯合事務所執業邏輯想像，回歸交通部航港局公務編制，釐清商業營利行為，或許為可行具體辦法。

IMO 涉及船舶防制污染七公約修正案今年生效

國際海事組織(IMO)二〇一三年有七個涉及船舶防制污染公約修正案生效起實施。

據悉，國際海事組織（IMO）包括「在國際防止船舶造成污染公約附則VI防止船舶造成空氣污染規則中納入船舶能效新規則的修正案」等七個公約（規則）修正案將於今年一月一日起開始實施。IMO 要求船東、船舶營運人、船廠、船舶

設計方、船用柴油機和設備製造廠等要 對船舶能效新規則納入防止船舶造成空氣污染規則給予重點關注。

該七個修正案分別涉及將船舶能效新規則納入防止船舶污染規則、生活污水處理與排放、防止船舶垃圾污染、救生設備和裝置、海運固體散貨明細與特性、救生艇筏、美國加勒比海排放控制區等。其中「將船舶能效新規則納入防止船舶污染規則修正案」規定，在 2013 年一月一日及以後簽訂建造合約，或無建造合約，但於 2013 年七月一日及以後安放龍骨或處於類似建造階段，或於 2015 年七月一日及以後交付的 400 總噸以上新建船舶、海洋平臺，以及經過重大改建的新船，其能效設計指數應滿足相應要求，且要獲得主管機關簽發的「國際防止空氣污染證書」，並於開航前獲得主管機關簽發的「國際能效證書」。

該證書在船舶整個壽命週期內有效，但是在船舶退出營運、經重大改建後獲得新簽發證書、換掛船旗等情況下將失效。同時，每艘船必須在船上保存一份具體的船舶能效管理計劃，並將其作為船舶安全管理體系的組成部分。

另在「防止船舶垃圾污染規則修正案」規定，一般情況下，所有船舶禁止排放任何垃圾（各種食品廢棄物、生活廢棄物、操作廢棄物、所有塑料、貨物殘留物、焚燒爐灰、食用油、漁具和動物屍體）入海。在特殊區域，船舶處於航行狀態且距陸地或冰架不少於 12 海浬時，可排放未被其他垃圾污染並經處理後顆粒不大於 25 毫米的食品廢棄物，或排放不包含任何對海洋有害的物質的貨艙洗艙水。規則要求，100 總噸以上船舶、運載 15 人以上的船舶、固定或浮動平臺需配備垃圾管理計劃，駛向公約其他締約國管轄範圍相連港口或碼頭的 400 總噸以上船舶、運載 15 人以上船舶、固定或浮動平臺須配備垃圾記錄簿，記錄簿必須至少保留 2 年。

中共交通部斥資建湄洲灣深水航道發展大型散裝船運

中共「交通運輸部」投入四億元助建湄洲灣深水航道，發展該港大型散裝船運業務。

福建省交通運輸廳消息，為支持閩省加快深水大港建設，近日中共交通運輸部安排 40540 萬元投入湄洲灣航道三期工程。該項目建成後，將成為閩省通航等級最高的航道，有效提升服務臨港產業的吞吐能力。

消息指出，湄洲灣航道三期工程投資概算約 26 億元，分兩階段建設。第一階段新建湄洲灣分道通航航道東吳航段，滿足五萬噸級船舶乘潮單向通航；擴建尚厝航道，滿足十五萬噸級貨櫃船乘潮單向通航；擴建莆頭航道，滿足七萬噸級散貨船乘潮單向通航；新建莆頭北作業區航道，滿足萬噸級雜貨船乘潮單向通航；新建石門澳航道，其中東航道滿足十五萬噸級散貨船乘潮單向通航、西航道滿足兩萬噸級化學品船乘潮單向通航等；第二階段擴建湄洲灣主航道，滿足四十萬噸級散貨船乘潮單向通航、26.5 萬立方米液化天然氣船不乘潮單向通航，新建卅萬噸級散貨船候潮錨地。

該項工程年四月啟動，預計二〇一五年全面建成，屆時可通航目前世界上最大的鐵礦砂船、原油船、煤炭船等超大型散雜貨船。

海洋事業協會座談建構船舶海事風險評估

中華海洋事業協會於十二月十四日召開建構船舶海事風險評估座談會，將由理事長徐國裕主持，會中並邀請航港局局長黎瑞德與會。

本次建構船舶海事風險評估座談會，討論內容依 IMO 對船舶風險管理建議，針對下列海事風險類別，初步建構風險評估模式及資料庫 IMO。(一)風險事件及損失：1.航行作業 2.機器維修保養 3.貨物作業 4.安全管理(二)風險來源與致因：1.人為風險 2.機械風險 3.環境風險 4.貨物風險 (三)風險量化管理：將由中國驗船中心研究處處長黃余得就 IMO 的相關規定予以說明，及請各航運公司就目前船隊風險管理系統的運行及風險事件資料的建立，提供寶貴意見，並請學者專

家就評估模式及風險量化管理提出意見及可行性，此項工程綿密、關聯甚廣，是否有必要成立團隊專責推動。

另該會指出，預定今年（2013）6月初在廈門集美大學舉辦『海事風險管理』學術研討會，屆時請各界踴躍參加。

全球貨櫃航商 100 大最新名單

根據 Alphaliner 最新數據顯示，截止至 2013 年 1 月 1 日，全球貨櫃航商 100 大最新名單中，前十大依序：馬士基航運、地中海航運、法國達飛、長榮海運、中遠集運、德國赫伯羅特、美國總統輪船、韓國韓進海運、中海集運、日本商船三井。單就中國大陸航運公司：中遠集運第五，中海集運第九，海豐國際第 26，中外運集運第 32，泉州安盛船務第 53。

Rnk	Operator	Teu	Share
1	APM-Maersk 馬士基航運	2,592,879	15.40%
2	Mediterranean Shg Co 地中海航運	2,232,284	13.30%
3	CMA CGM Group 法國達飛	1,390,036	8.30%
4	Evergreen Line 長榮海運	723,362	4.30%
5	COSCO Container L. 中遠集運	721,296	4.30%
6	Hapag-Lloyd 德國赫伯羅特	633,601	3.80%
7	APL 美國總統輪船	586,416	3.50%
8	Hanjin Shipping 韓國韓進海運	574,485	3.40%
9	CSCL 中海集運	558,635	3.30%
10	MOL 日本商船三井	508,980	3.00%
11	OOCL	452,917	2.70%
12	Hamburg Süd Group	429,176	2.50%
13	NYK Line	400,669	2.40%
14	Yang Ming Marine Transport 陽明海運	358,510	2.10%
15	K Line	352,754	2.10%

管理文摘

郭台銘對業務員說的話

郭台銘

一、如果

- (1) 妳只是接電話，告訴客戶不知道、沒辦法。
- (2) 妳只是開訂單，不連絡、不追蹤，有問題不回報、不處理。
- (3) 妳只是打報表，不確定數字正確性。
- (4) 妳只是接電話，從未希望客戶有滿意的感覺、從未希望客戶多訂一些貨。
- (5) 妳只是認為自己是助理，從未想過自己一言一行代表業務、主管、老闆、公司。

那麼，妳不夠格做一個稱職的助理，妳的工作，任何人都可以取代。

二、如果

- (1) 你從未將部門業績目標時時刻刻放在心中。
- (2) 你從未想過個人目標攸關部門目標達成。
- (3) 送樣後，從未想過結果如何，為什麼沒消息。
- (4) 報價後，從未追蹤為什麼沒有訂單，差多少可以成交。
- (5) 訂單多了從未去想怎麼回事，隨波逐流、隨客戶起舞。
- (6) 訂單少了，不去追查什麼原因，毫無感覺、毫無動作。
- (7) 你從未想過在客戶面前更專業、更守信。
- (8) 工作不規劃、時間不管理、成本不控制、客戶不教育。
- (9) 你認為開發新客戶、新市場是麻煩的、痛苦的。

那麼，你不够格做一個稱職的業務人員，你在是我們大家的負擔。

三、如果

- (1) 你不把客戶需求當作是非常的重要。

- (2) 你不把客戶抱怨當作優先解決的事項，主動追查檢討。
- (3) 你時常不準時送貨，當作客戶永遠都會等你。
- (4) 業務反應客戶的問題，你嫌他煩。
- (5) 客戶反應品質的問題，你嫌他挑剔，視他為爛客戶。
- (6) 你經常把“很麻煩”、“有困難”、“不想做”、“不可能”掛在嘴邊。
- (7) 你每天上班當作例行工作，不主動尋找問題、改善品質。

那麼，你不够格做一個稱職的生產部主管，與你共事，我很疲勞。

每日我們在外努力，沒有良好的品質，沒有良好的服務做後盾，一切效果會打折扣，對客戶的承諾都會跳票，我們便成口才一流、品質二流、服務三流的公司。

四、如果

- (1) 有罵沒有稱讚、有懲罰沒有獎勵。
- (2) 對企業有利的，不立刻行動。
- (3) 經常把“再看看”、“再研究”掛在嘴邊。

那麼，我也只能偷偷的說，你不是一個稱職的老闆。我不能多說，畢竟你還是我的老闆。

結語

- (1) 我不是天才，因為天才只能留在天上，我們頂多是人才，但要有執行力才數。每個人每天都會有時間的壓力、品質的壓力、成本的壓力及業績的壓力，沒有壓力不是“工作”而是“玩耍”。本人深有同感，欠缺壓力還會使我衰老。
- (2) 去年，我們的表現平平。今年，我們目標都已確定，時間過了幾個月，雖然暫時達成率不佳，但我仍深具信心，景氣、政治並不可怕，怕的是沒有危機意識，沒有檢討的能力，沒有執行的能力。

我有一個夢：

- 我希望你們在組織中都有不可被取代的地位。
- 我希望每個部門在公司有不可被取代的地位。
- 我希望我們的產品、品質、服務在客戶心中有不可被取代的地位。
- 希望大家努力合作，辛苦的過程可以換來年終豐富的收割。
- 我希望再享受一次，達成目標後“爽”的感覺！

每個打擊都有它的意義

嚴長壽

不祈求一帆風順，萬事如意，我只祈求當每個問題發生時，有繼續面對問題的勇氣與毅力，支撐下去。

人生路上，挫折常常會沒有預警地從四面八方襲來。可能是無法抗拒的天災地變；可能是難以預料的生老病死；可能是努力工作，卻懷才不遇；可能是全心付出，卻換來情人變心的回報；可能是用功苦讀，卻進不了理想的學校；可能是辛苦創業，卻落得血本無歸的下場。

面對各種不同的挫折，每個人的「容忍能力」都不同。

有的人受不了被拒絕。

一個高學歷的朋友，從拒絕接受他感情的女生住處跳樓自殺，留下無限的遺憾與惋惜。

「他條件那麼好，還怕找不到更漂亮的女朋友嗎？」

「沒想到他長的那麼帥，還會殉情！」

「何苦如此專情？天涯何處無芳草！」

大部份的親友們都以為他是個死心眼的癡情奇男子，其實了解內情的人都曉得，從小到大，他不知道拋棄了多少個女朋友，讓多少人為他傷心難過，卻受不了被人拋棄一次。

有的人受不了被誤解。

到國外留學多年的朋友，提起出國一段不甚愉快的職場往

事，仍然氣憤難耐。當年因上班的地點，位於寸土寸金的商業精華區，幾乎每天都為了找停車位而遲到。直屬上司希望他能準時上班，便建議他把車子停在公司的停車位。由於職位低、年資淺，朋友心想「公司的停車位哪輪得到我來停呢？」為求慎重起見，他再三詢問上司「不會有問題嗎？真的可以停嗎？」上司拍著胸脯保證，「絕對沒有問題，可以停啦！」不料第一天把車子停在公司的停車位，就出事了。上班後不久，上司突然叫他「你的電話。」拿起話筒，劈頭就被一個陌生女子罵了一頓「我是公司的副理，立刻把你的車子開走。誰叫你把車停在我的位子上，害我上班遲到！」被對方罵得莫名其妙，上司卻一點表示也沒有，朋友立即提出辭呈，不管公司怎麼留都沒有用。

有的人受不了被挑出錯誤。

我認識一個辦事能力很強的朋友，他什麼都好，就是受不了被挑出錯誤。只要，有人當眾指出他「哪裡做錯了」便辭職不幹。很多時候，面試他的主管起初都想不通，以他的學歷，早就該升官了，為什麼一直在原地打轉？等他提出辭呈才恍然大悟，原來他受不了被挑出錯誤。

有的人受不了一點不完美。

好友的女兒生日，特地邀請幾個漂亮的阿姨去為小朋友慶生。切蛋糕時，有個小客人拿到蛋糕缺一角，他馬上把蛋糕推開，「我不要吃破一個洞的蛋糕！」「只缺一小角啊，蛋糕還是很好吃喔！」任憑阿姨們說破嘴，他就是不接受這塊缺了一角的蛋糕，最後只好換一塊「完美無缺」的蛋糕給他。看他為了一點缺角而拒吃蛋糕的表情，我很替他的未來擔心，是否每次都能如願換到一塊完美無缺的蛋糕呢？

1、想想自己，受得了挫折嗎？

- 2、受得了被拒絕嗎？
- 3、受得了被誤解嗎？
- 4、受得了被挑出錯誤嗎？
- 5、受得了失敗的打擊嗎？
- 6、受得了期待落空嗎？
- 7、受得了不完美的存在嗎？

「挫折容忍度」，說簡單些，即是「一個人承受打擊的能力」。承受打擊的能力越強，自然學到的經驗越多，累積的成功及本錢也越多。承受打擊的能力越弱，自然會想辦法躲避挫折，同時喪失自我磨練的機會。

挫折，是年輕人最好的禮物。

記得曾看過一篇文章，作者提到：他剛從軍中退伍時，只有高中學歷，無一技之長，只好到一家印刷廠，擔任「送貨員」。一天，這年輕人將一整車四、五十捆的書，送到某大學的七樓辦公室；當他先把兩三捆的書扛到電梯口等候時，一位五十多歲的警衛走過來，說：「這電梯是給教授、老師搭乘的，其他人一律都不准搭，你必須走樓梯！」年輕人向警衛解釋：「我不是學生，我是要送一整車的書到七樓辦公室，這是你們學校訂的書啊！」可是警衛一臉無情的說：「不行就是不行，你不是教授，不是老師，不准搭電梯！」兩人在電梯口吵半天，但警衛依然不予放行，年輕人心想，這一車的書，要搬完，至少要來回走七層樓梯二十多趟，會累死人的！後來，年輕人無法忍受這「無理的刁難」，就心一橫，把四、五十捆書搬放在大廳角落，不顧一切的走人。年輕人向印刷廠老闆解釋事情原委，獲得諒解，但也向老闆辭職，並且立刻到書局買整套高中教材和參考書，含淚發誓，我一定要奮發圖強，考上大學，我絕不再讓別人「瞧不起」。這年輕人

在聯考前半年，天天閉門苦讀十四個小時，因為他知道，他的時間不多了，他已無退路可走，每當他偷懶、懈怠時，腦中就想起「警衛不准他搭電梯」被羞辱、歧視的一幕，也就打起精神、加倍努力用功。後來，這年輕人終於考上某大學醫學院。如今，二十多年過去了，他也變成一家開業診所的中年醫生，然而，他靜心一想，當時，要不是「警衛無理刁難和歧視」，他怎能從屈辱中擦乾眼淚、勇敢站起來？而那位被他痛恨的警衛，不也是他一生中的恩人嗎？

經國先生曾說：「失意時需要忍，得意時需要淡。」的確，人都有失意，不順遂的時候，然而，我更相信！「挫折，是年輕人最好的禮物！」人只有在遭遇挫折，被他人百般刁難、歧視、嘲諷時，才能「打醒自己」，讓自己被「當頭棒喝」而驚醒過來！

這豈不是一生中最珍貴的禮物？因此，如果現在的挫折，能帶給你未來幸福，請忍受它。如果現在的快樂，會帶給你未來不幸，請拋棄它。「生命中的每個挫折、每個傷痛、每個打擊，都有它的意義。」祝福大家都能夠突破自己所不能突破的難關！

如何讓別人的想法和你一樣

- 一：唯一能自爭辯中獲得好處的辦法是避免爭辯。
- 二：尊重他人的意見，切勿對他說：「你錯了。」
- 三：如果是你錯了，立即斷然承認。
- 四：以友善的態度開始。
- 五：設法使他立即說：「對，對。」
- 六：多讓他說話。
- 七：讓他覺得這個主意是他想到的。

八：真誠的試圖以他人的角度去瞭解一切。

九：同情他人的想法與願望。

十：訴求更崇高的動機。

十一：將你的想法做戲劇化的說明。

十二：提出挑戰。

- ✧ 假如你能從辯論中學到什麼好處，那就是：避免它，就像你躲避毒蛇和地震一樣。在辯論的時候，十有九次的結果是：雙方都更加堅定自己原來的看法是對的。你不可能從辯論中獲得勝利。因為，假如你辯輸，你是輸了；但假如你辯贏，你還是輸了。為什麼呢？因為，想想看，假如你把對方攻得體無完膚，最後證明他的論點一無是處，結果又如何呢？你覺得很痛快，可是對方呢？你只不過一讓他覺得自己差勁，已經傷他的尊嚴了。對於你的得勝，只不過一讓對方感到憤慨而已。更何況—如果一個人口服心不服，他的觀點仍然不參改變。
- ✧ 假如你爭論、痛擊、或極力抗辯，有時是可以得到勝利。只是，那是很空虛的勝利。因為對方永遠也不會對你心服口服。在你拼死拼活與對方爭論的時候，也許你是對的。但既然你還不能改變對方的心意，則你不是和辯輸了一樣無可奈何嗎？
- ✧ 佛陀曾說過：「恨並不能平息恨，只有用愛才可以平息恨意。」
- ✧ 誤解也不能用爭論來解決，但可以用技巧、策略、安撫或設身處地、表示同情等方法來解決。
- ✧ 林肯說道：「一個對自己期望甚高的人，怎麼可以把時間頂費在爭吵上面？」「何況爭論的結果很難預料，包括脾氣失控、不能自我節制等等。通常，在不失公平的原

別下，不妨做較大的讓步，否則，就只做小部份的妥協。這就好比碰到惡狗，把路讓開總比被咬到好。否則，就算事後把狗殺了，你還是已被咬了啊!」

- ✧ 在「語絲」(Bits and Pieces)一文當中，作者建議讀者如何避免把「不同意」(disagreement)演變成「爭論」(argument)：歡迎不同的意見。記得這句俗話：「假如兩個合夥人的意見總是相同，則必有一人是多餘的。」假如有些觀點你沒有思慮到，那麼，應該感謝那個引起你注意的人。也許，這個不同的意見是修正你自己觀點的機會，以避免造成嚴重的錯誤。別相信自己直覺的印象，我們對自己不同意的狀況，最先的自然反應就是抵制。要小心，要冷靜，要留意你的第一個反應。注音，這可能是你最壞的反應，而不是最好的。
- ✧ 控制自己的脾氣。記住，由一個人如何控制脾氣來看，便可以量出他的氣度的大小。
- ✧ 先注意聽。給對方說話的機會，讓他們把話講完。別抵制、攻擊或爭論，因為這只會造成障礙。試著建立起彼此了解的橋樑，而不是建立會造成更大誤解的障礙。
- ✧ 注意兩者之間是否有彼此同意的地方。在你仔細聽完對方的話之後，注意是否有某些觀點你也覺得同意。
- ✧ 要誠實。若有犯錯的地方，要坦然承認，並且為此向對方道歉。如此一來，對方也比較會解除武裝，減低對抗意識。
- ✧ 答應仔細研究並考慮對方的意見。要說到做到。對方的意見很可能是對的，所以不必急著往前進行。不妨答應考慮對方的意見，以免發生問題時，對方有機會說：「我們早就想告訴你，只是你不聽。」

- ✧ 感謝對方提供意見。對方竟然花了不少時間來表示反對，就顯示出他對你所關心的問題具有興趣。不要認為他們攪局，要認為他們想幫助你。也許這麼一來，你們反能成為好朋友。
- ✧ 不必急著行動，要給雙方思考問題的時間。建議稍後舉行會議，以便有充份時間思考問題。在會議準備期間，不妨先問自己以下幾個問題：對方的意見對嗎？還是部份是對的？他們的論點有何長處？我的反應會解決問題嗎，還是適得其反？我的反應是把雙方的距離拉近或拉遠？我的反應會提高別人對我的評估嗎？我會輸，或贏，得付出什麼代價？如果我保持沈默，事情會得到解決嗎？這個困境會是我的另一轉機嗎？
- ✧ 聲樂家簡·畢爾斯，在結婚近五十年之後說道：「很多年前，我和太太有個協定，就是無論我們彼此怎麼生對方的氣，但只要有一個人吼叫的時候，另一個人就得注意聽，因為，兩個人同時吼叫的時候，那不是溝通，而只是顫動效果極差的噪音而已。」
- ✧ 你可以利用眼神、音調、或手勢來指責別人的錯誤時，這和言辭表達一樣有力——但是，假如你指責出對方的錯誤時，對方會因此同意你的觀點嗎？絕不會的！因為你已一拳傷害了他們的智力、判斷、榮譽和自尊，這只會造成反擊，而不是改變觀點。也許你會用柏拉圖或康德的邏輯理論反駁，但還是沒有用，因為你早已傷了他們的感情了。
- ✧ 千萬不要一開始就宣稱：「我要證明給你看。」這等於是說：「我比你聰明，我要讓你改變想法。」這實在是個挑戰，無疑會引起反感並爆發一場衝突。在這種狀況

下，想改變對方觀點根本不可能。所以，為什麼要弄巧成拙？為什麼要找自己麻煩呢？

- ✧ 詩人波普：你在教人的時候，要好像若無其事一樣。
- ✧ 事情要不知不覺地提出來，好像被人遺忘一樣。
- ✧ 科學家迦利略說過：你不能教人什麼，你只能幫助他們去發現。
- ✧ 契斯特菲爾爵士也告訴兒子：要比別人聰明，但不要讓他們知道。
- ✧ 蘇格拉底也一再告訴門徒：我唯一知道的，就是我什麼也不知道。
- ✧ 你永遠不會因認錯而導致麻煩。只有如此才能平息爭論，促使對方也能同你一樣公正寬大，甚至也承認他或許錯了。
- ✧ 只有少數人是理智、講道理的，大部分人不免有先入為主的觀念或偏見。我們常因成見、嫉妒、疑心、恐懼、羨慕或驕傲而看不清楚問題。大部份人並不願隨便改變宗教信仰、髮型、學說理論或明星崇拜等習慣。
- ✧ 詹姆士·羅賓遜《心靈塑造》：有時候，我們發現自己毫無困難便能改變心意。但是，假如別人砲過來告訴我們錯了，我們必定要起來表示憤慨，並且更堅定起我們的心。關於許多信仰，我們對其形式或組成並不太在意，但假如有人極力想改變或破壞，我們就會發現，原來自己竟然對這些信仰充滿熱忱。很明顯的，倒不是這些信仰的內容多麼吸引我們，而是我們的自尊不可受到傷害……「我的」這兩個字，是人類事物當中最中要的辭彙，可能也是人類智慧的起源。無論你是講「我的」一晚「餐」、「我的」狗、「我的」房子、「我的」父親、「我的」

國家、「我的」神等等，這兩個字都具有同等的威力。不僅是別人指責我們的手表出了差錯，或我們的汽車破舊不體面等會引起我們的憤慨，甚至像某些觀念，如火星上面的線條、某某字的發音、或是水楊酸的藥效等等，若有人指出「我的」看法不對，同樣會引起我的憤慨。我們喜歡相信一些習以為常的事物，若有人對這些信仰提出質疑，不但會引起不快，我們還會找盡各種理由去維持我們固有的信念。

- ✧ 著名心理學家卡爾·羅傑斯《人的條件》：能去了解別人的想法，獲益很大。……我們對許多「陳述」的第一個反應常常是「估量」或「評斷」，而不是去「了解」。美當有人要表達感受、態度或信念，我們通常的立即反應是：「這是對的」、「好蠢」、「這是不正常的」、「那毫無道理」、「那是錯的」、「那個不好」，我們很少要自己去了解陳述著話裡的真正意思。
- ✧ 「我現在確信，如果你太率直指出別人的錯誤，再好的意見也不會被接受，甚至會受到很大傷害。你剝奪了別人的自尊，也讓自己成為討論中最不受歡迎的一部份。」
- ✧ 假如我們知道要受譴責，那麼，由我們自己來譴責自己，不是比讓別人來做要好得多嗎？假如你知道別人會怎麼斥責你，那麼，先把這些話講出來要在別人還沒有開始之前就講出來。大約有一百對一的機會，別人會對你的錯失採取較寬大，較不追究的態度，而你犯錯的嚴重性也會減至最少。
- ✧ 承認錯誤的確需要勇氣，但一旦承認過後，你一樣會獲得極大的滿足。除了不復有罪惡感和自我防衛的壓力外，而且還可消除因錯誤而造成的許多問題。

- ◇ 只有傻子才會為自己的過錯辯解.....因為認錯不但使你顯得與眾不同，而且給人崇高、喜悅的感覺。
- ◇ 當我們理直的時候，要用溫和而技巧的方法，使別人也同意我們的看法;當我們錯了的時候!假如我們誠實的話，這次數一定驚人—則要立即斷然承認。這不但是因為在技巧上，此法會造成震撼的效果，而且，信不信由你，在那種情況下，這要比費心，辯解有趣多了。記住這句古老的格言：「你絕不會因爭吵而得到太多，只有讓步，才會得到比你預期的還多。」
- ◇ 假如你已被激怒，而且氣話也講了一些，你是可以卸除情緒。但是別人怎麼樣呢?他會分享你的暢快嗎?你憤怒的聲調、敵對的態度，真能夠使他同意你嗎?「假如你握緊雙拳找上我，我想我也不會示弱。」伍德洛·威爾遜說：「但是，假如你對我說：「讓我們坐下來討論討論，如果我們意見不同，不同之處在哪裡?問題的癥結在哪裡?」那麼，我是可以接受的。我們也許只在少部份觀點上不同，但大部份還是一致的。只要彼此有耐心，開懷坦誠，還是可以步調和諧。」——威爾遜
- ◇ 「假如人心不平，對你印象惡劣，你就是用盡所有有基督理論，也很難使他們對你信服。.....大家都應該認清：人的思想是不易改變。你不能強迫他們同意你，卻有可能引導他們，只要你溫和友善——儘可能溫和，儘可能友善。」——林肯
- ◇ 「一滴蜂蜜要比一加侖的膽汁招引更多蜜蜂。」人也是如此。如果你想贏得人心，首先要讓他們相信你是最真誠的朋友。那樣，就像有一滴蜂蜜吸引住他的心，也就有一條坦然大道，通往他的理性。

- ✧ 太陽比北風更教旅人脫下外套，也就是說，溫和、友善、和讚賞的態度，更能教人改變心意，這是咆哮和猛烈攻擊所難奏效的。
- ✧ 讓對方在一開始就說「是的，是的。」可能的話，最好讓你的對手沒有機會說：「不」。根據哈理·奧維屈博士的說法，一個「不」的反應，是最難克服的障礙。當你說了一個「不」字，所有的本性裡的自尊都要你繼續堅持下去。雖然以後，你也許發現這樣的回答有欠考慮。但是，你的自尊往哪裡擺呀？一旦說了「不」，你就發覺很難再擺脫。所以，如何讓對方一開始就有個肯定的方向，這是很重要的。懂得說話技巧的人，會在一開始就得到許多「是」的答覆，這可以引導對方進入肯定的方向。就像撞球一樣，原先你打的是一個方向，只要一稍有偏差，等球碰回來的時候，完全與你期待的方向相反了。「是」反應是個很簡單的技術，卻為大多數人所忽略。也許有人以為，在一開始便提出相反意見，正可顯示出自己的重要。
- ✧ 許多想說服別人，希望別人同意自己看法的人，往往因話講得太多反而得不到效果。其實，不妨讓別人把他們的看法說出來，因為他們比你更了解自己的事務和問題癥結所在。所以，只要問他們問題，他們自會講出一些事來。假如你不同意對方的觀點，通常會急著想打斷對方的話。請不要這麼做。這麼做很危險。假如對方仍有許多意見想表達，就不會往注意你講些什麼話。所以，你最好敞開心靈聽，而且要誠心誠意地聽，並鼓勵他們把自己的想法完整地表達出來。
- ✧ 如果你想要製造敵人，那就凡事超越他們；但假如你要

的是朋友，則要讓他們超過你。

- ✧ 你是不是對自己的想法，要比別人提供給你更有信心？如果是的話，把自己的意見強加諸別人身上，不是很不智嗎？我們是不是最好只提供看法，而由別人自己想出結論。
- ✧ 沒有人喜歡被推銷，或強迫去做一件事。我們比較喜歡依照自己的意思購買東西，或照自己的意思行動。我們喜歡別人徵詢我們的願望、需求和意見。
- ✧ 老子：「江海之所以能成為百川之王，是因為懂得身處低下，所以才能成為百谷之王。是以聖人若想領導人民必須謙卑服務；若想引導人民，必須在後跟隨。因此之故，聖人雖在上，而人民不覺其壓力；雖在前，而人民不覺有什麼傷害。」
- ✧ 記住，許多人做錯事的時候，自己並不這麼認為。所以，別去責怪這些人，只有傻子才會這麼去做。要想辦法去了解這些人。當然，這也只有聰明、有耐心、而且具有超俗思想的人才會這麼去做。
- ✧ 人會有獨特的想法或做法總有其特別的理由。把這個理由找出來便可以了解他為什麼要這麼做。甚至，這理由還可以幫你了解此人的性格。要真誠地站在此人的立場看事情。告訴自己：「假如我是他，我會怎麼想？我會怎麼做？」這麼一來，不但可以節省時間，也會減少許多不快。因為，「假如你對事情的原因感興趣，通常對其所具的影響也一樣感興趣。」更何況，這還可以大大增進你對人際關係的了解。
- ✧ 肯尼斯·谷迪《點石成金》：且預留幾分鐘，先度量一下自己對本身事務感興趣的情形，還有對一般事務關注的

程度—兩者比較之後，你或許會了解，舉世眾人也大概都是如此。」

- ✧ 吉拉德·奈倫保《與人交往》：在你同別人談話的時候，假如能表現出十分重視對方的想法和感受，便可贏得對方的合作。所以，你應該先表明自己的目的或方向，然後傾聽對方發言，再由對方的意見決定該如何應答。總之，要敞開心靈接受對方的觀點，如此，對方也相對的會比較願意接受你的看法。」
- ✧ 會讓人願意工作的最大理由是工作本身。假如工作本身具有趣味性、刺激性，則不但讓人願意全力以赴，而且往往能夠做得很好。

您快樂嗎？—如何扮演好您的角色！ 周奇

經常聽到有人談及『生涯規劃』，而『生涯』兩字雖很簡單但含意卻很廣。『生涯』是人一生連續不斷成長的過程，也是個人特有的生活型態及價值觀。『生涯』也是個人在其人生舞台上的演員，因每個人的人生舞台不同，因此『生涯』就是每個人為自己所寫的人生舞台上的腳本。所以每個人都是演員都得上舞台，都要在不同的時間及空間上扮演著不同的角色。或許有時唱的是獨腳戲以一人樂隊演出，但大部份的時間是在不同的階段、不同的場合、面對不同的對象，要扮演著不同的角色。既然如此，我們如何能夠把這些角色都扮演的稱職，進而演出的叫好又叫座，如何在扮演不同角色之間能夠相互協調，這是學問也是藝術，更需要不斷的學習。

角色的認知

要扮演好稱職的角色，首先我們對所扮演的角色要有所認知。但是個人對角色的定義可能正確，也可能只是我自己一廂情願的想法。在角色的認知上，除個人對角色主觀的看法外，更有來自於他人對我們所扮演角色的要求。所謂的他

人係指組織內的主管、同僚及部屬，也包括組織外的外人，他們對我們所擔任職務角色的看法。他人對我們的現況或許不明甚至誤解、對我們的要求或許嚴苛甚至不合情理。但在目前我們尚未與他人達成共識之前，就如同演員在舞台上無法與觀眾即時達成溝通一樣，我們是否能適應他人或環境對自己的要求，進而適當地調整自己對角色扮演的技巧，就要看個人調適的能力與內心配合的程度了。如果能知道組織內其他人在相互工作關係中對自己的要求與期望，則在調適角色的扮演上才有脈絡可尋。

角色的期待

其次是我們對所扮演的角色要有所期待。也就是個人藉此角色的扮演可獲得那些需求，是物質層面的溫飽、安定、舒適、高薪、升遷等，還是精神層面的榮耀、成就、地位、掌聲、奉獻等，將依個人時空之不同而有所改變。可是在人生的互動關係中，尤其是在組織內，常常無法自我選擇想要扮演的角色，而是因組織的需要被指派擔任的角色，因此，我們對所扮演的角色之期待，要在現實環境中去自我創造及追求可行之需求。至於對那些根本無法達成之需求，則不強求，對那些因而失去的既得利益，則要以「不捨不得、少捨少得、多捨多得」之心面對之，才能充分把握機會掌握資源，去主動創造生命中的又一春，在日益成長中去尋求新的需求。

角色的表現

第三是我們對所扮演的角色如何去表現。當個人經自我詮釋角色的認知及設定角色的期待之後，會藉外顯行為表現出來的情況。有時因專業能力不夠熟練，在表現的技巧上力不從心；也許是因人際關係不夠和諧，而在與他人互動上得不到認同；更可能是個人表裡不一，內心雖明知該如何表現而且又有能力達成，但因沒有及時得到其所期盼之需求，或對角色要求所帶來的壓力及挫折一時無法承受，而有意無意間表現出與角色背道而馳的行為。如果能從錯誤及失敗中學習別人成功的經驗，及時修正自己的行為表現，做一個表裡如一的人。

角色的滿足

最後是我們要追求角色的滿足。人生活在世界上主要是追求個人的滿足，俗語說「知足常樂」，要能知足才能快樂。在角色的扮演上欲求角色的滿足，首先要有正確的角色認知、其次要有適當的角色需求、再以表裡合一的角色表現、適時的角色更新，使來自於期待、表現與回饋之間，能達成一致性及協調感。當角色不滿足時，最常見的處理方式不是用辭職來逃避，就是用怠工來抗議。不過在採取辭職之前，必須冷靜做好各方面的思考與評估，因為「辭職」簡而易行，若經常以此做為逃避或退縮的方式去面對挫折，將會在無意中養成「慣性辭職」的性格，畢生終將一事無成。如用怠工來做無言的抗議，不但沒能解決現有的問題，而且會因惡性循環增加更多壓力、挫折及不快。既然要扮演目前的角色，為什麼要虐待自己而不快快樂樂去做呢？佛家說「境隨心轉」，只要以開放的胸懷直接面對問題源頭，不斷地進行溝通與協調，去尋求並達成相互可接受之妥協之道，找出彼此對角色認知及期待的差距，重新設定其平衡點，像是工作份量的調整、職位的更動等，才有助於自我角色的更新，環境因心情的改變而豁然開朗，當再出發重新扮演更新後的角色時，才經得住考驗。

身為組織內的主管，我們有責任協助在一起工作的伙伴，經常做角色的澄清或更新，利用在公開的場合，使部門內所有的成員在相互認同之下，不但很清楚知道自己工作職位的基本要求及責任，而且也知道其他人在相互工作關係中，對自己的期望，彼此了解為達成部門內及組織內共同之目標，各人都必須扮演好自己應扮演之角色。也唯有建立與組織長期誠信的關係，如能把公司當「家」一樣看待，我們才會坦然面對一切挑戰，努力學習去扮演好自己的角色，才能分享目標達成時的快樂！

相守與改變

相守

多欣賞、少挑剔；多感恩、少責備一個男人需要三種類型的女人，一個是林徽音，懂徐志摩的詩和心，一個是張幼儀，她是徐志摩的母親，她照顧著徐志摩，但男人不會對母親產生慾念；於是徐志摩還需要一個陸小曼來滿足他的狂情愛慾。一個女人也需要三個男人，一個帶著她看夕陽數星星，專門做一些風花雪月的事；一個父親般的做她經濟上的依靠，並且寵愛著她，還有一個則是能夠不斷刺激她成長的老師，不過有些女人也許貪心些，她還需要一個完全歸自己統管的男人。於是男人和女人算扯平了，一個妻子不可能同時是林徽音、張幼儀和陸小曼，一個丈夫也不可能集情人、父親和人生導師於一身，我們只能忠實的做著自己，然後祈求遇見一個可以一起去旅行，也可讓對方獨自去旅行的伴侶。如能想通這一層，徐志摩也許就學會了怎樣去愛張幼儀吧？人很少因愛情而改變，卻常因愛情而「看不見」！是的，在別人疼愛我們時，讓我們也懂得去「包容別人」，並且學習「多欣賞、少挑剔；多感恩、少責備」，使相愛的人能相守到永遠！

改變

處在這個快速變動的時代，你會不會害怕改變？一個在媒體工作的朋友曾經打趣地自嘲，新聞工作者根本不用做任何生涯規劃，因為「計劃」趕不上「變化」，而變化又趕不上一通「電話」快。有句俗話說：「兵來將擋，水來土掩」，面對生活中的各種狀況，很多人都已經養成習慣性的應對模式，一旦碰上劇烈變化，就可能因應變不及，而引發身心失衡。要降低生活變遷所帶來的壓力，最好的應變之道是：活在變化中，每天都做點小改變。例如：

◎讀不同的書

閱讀各種不同的書籍是最好的自我學習，而且不受時空的限制，想什麼時候看書就什麼時候看。廣義的閱讀就是觀察，所以除了書籍之外，還可以閱讀大地、閱讀建築，從少量到多量，多讀自己領域以外的書籍，既可充實知識，亦可陶冶性情。

◎聽不同的音樂

音樂是生活型態的延伸，多聽不同類型的音樂，可以增強對新事物的接納度，進而擴大自己的包容性。

◎交不同的朋友

朋友可說是人生最大的財富，快樂的事情跟朋友分享會加倍快樂，痛苦的事情跟朋友傾訴則會減半痛苦。所以，每隔一段時間就檢視看看：是不是很久沒有交新朋友了？是不是朋友都屬於同一個領域？有沒有結交不同年齡層、不同性別的朋友？是否不斷認識新朋友，卻沒有交到真正談心的舊朋友？無論多親密的人際關係，「關係」都是來自於「關愛」和「關心」，是以維持關係最好的方法就是「彼此關心」。表現愛意最具體的作法是——付出時間給對方，雙方共同享受情感的滿足。

◎去不同的地方

長時間待了一個固定的時空，可是會罹患「固著症候群」！不要擔心，每年做一至三個旅遊計劃，國內外皆可，一方面體驗不同的風土民情，增廣見聞；另一方面也遠離固定的生活環境，轉換一下心情。

◎時間運用有節奏變化

不要在時間的走程裡過度紛亂，讓時間多點節奏變化，有時如輕音樂，有時如熱門音樂，快慢交替，給身心一個喘息的機會。做「時間管理」的時候，記得喔！一定要空出休息的時間，讓自己放鬆一下。還有，每天別忘了留下四到六小時

可以自由支配的時間，過度忙碌很容易導致情緒崩盤喔！

◎多管齊下保持身心健康

身心保健可從飲食、睡眠、情緒三種不同的管道著手：

1. 飲食：營養均衡，避免過度偏食與貪吃（或濫吃）。
2. 睡眠：找到自己的生理時鐘，每天睡足六到八小時，有益健康。
3. 情緒：為自己尋找一個快樂的來源，給情緒一點抒發的管道。

◎從事多樣的運動

運動是健康之本喔！為自己選擇三種不同的運動：

一種球類運動，一種全身運動，一種群體運動。

一邊健身，一邊美容，一邊交朋友，一舉三得，其樂無窮！

我認識一個週期性情緒低落的朋友，自從加入健身俱樂部、開始跳有氧運動之後，整個人脫胎換骨，變得生氣盎然。究竟運動有什麼不可思議的力量，能夠讓情緒來個大跳躍？歸納醫學及心理學界的研究，我找到以下幾個不可思議的力量：

- 經常運動的人，做完運動後，會覺得神清氣爽、通體舒暢。
- 養成良好運動習慣的人，不但處理訊息的能力加快，記憶力也會跟著變強！
- 運動是最有功效的青春活泉（不必花大錢抗老），還能滋養腦部組織（不用擔心頭腦不靈光）。
- 運動可以釋放神經系統累積的壓力，進而減輕身心的憂慮和焦慮，因此當身體動得越多，頭腦就會想得越少。
- 從事游泳、瑜伽這類伸展性的運動，可以增加腦中的血清素濃度，緩和焦躁的情緒，具有安撫的作用。
- 從事激烈的有氧運動（但要確定運動環境有充足的新鮮空氣），可以提昇多巴胺和正腎上腺素的濃度，掃除沮喪和無力的感覺，有振奮精神的效果。壓力沉重、身心

疲憊的時候，最好從事伸展性或舒緩型的運動，不要再逼自己做太過激烈的運動，以免得到反效果！相反的，精神萎靡、渾身無力的時候，則可選擇振奮型的運動，藉以增強生命活力，讓身體能量處於平衡狀態。很神奇對不對？運動居然和情緒的關係如此密切。當你感到「懶洋洋」或「全身無力」時，可以視喜好及需求，選擇安撫型或振奮型的運動，但就是不能坐著不動！

◎有變化才有驚喜

好萊塢的性感女神莎朗史東，曾經演過一個喜劇角色「謬斯女神」。在片中，她是所有工作陷入瓶頸、創意枯竭無助者的救星。每當有人求助於她時，莎朗史東便會帶著他們去嘗試「從來沒有做過」的瘋狂事情，或是幫助他們實現「許了一輩子」的生日願望。結果每個人都因為她的「強迫改變」，而找到生命中的另一個春天。很多心理學家都觀察到一個有趣的現象——當一個人生活太過沉悶，每天都重複同樣的事情、面對相同的人群、吃著類似的食物、搭乘同一班公車、遭遇差不多的情境時，就很容易產生不滿的情緒。「單調」導致「枯燥」，而枯燥則會醞釀不滿的火氣。即使再習慣規律的人，偶爾也需要脫離常軌，才有機會改變，讓不滿的火氣得以宣洩！現階段的你最想改變的事情是什麼？接著，和自己的心靈對話，為什麼這個改變能帶給你快樂呢？例如：

- 改變身材——可以讓身體健康、外表漂亮。
- 改變作息——能夠騰出更多時間做自己想做的事情。
- 改變關係——可以比較輕鬆自在地面對令你頭痛的人。
- 改變工作——希望找到工作的意義，獲得成就感。
- 改變心情——渴望沒有煩惱地開懷大笑。
- 改變朋友——結交一群從來不認識的朋友。
- 改變玩法——不想跟旅行團出國玩，想要自己一個人去冒險。

然後，想像有個謬斯女神就在你身邊，她擁有無窮的力量可

以幫助你改變成功，只要你敢放心改變，一切都會成真！「改變」就像調味料，一點點便能使生活的味道完全不同！

等待~~是培養一個人耐心的開始；

等待~~是期待一個未知；

等待~~是證明你還愛不愛一個人的考驗。

做人做事順利成功的七張王牌

有些東西應該藏而不露，那叫成熟，叫有城府；有些東西卻必須露而不藏，不僅應該讓人看見，而且必須像旗幟一樣高高舉起，最好使之成為你的一種符號，一種身份的代名詞。

所謂打出去的牌，就是要給人看的牌，這種牌要大，要正，要能說明問題，還要鎮得住人，讓人一說就豎大拇指，故稱之為王牌。做人做事順遂成功必有的七張王牌助你做人做事一帆風順。

第一張王牌靠得住--做人的金字招牌

靠得住是做人的一種素質，也是一種智慧，更是做人的一面金字招牌。靠得住，才能被人信任，被人信任才能獲得機會，有機會才能展現和鍛煉自己的能力，有能力才能創造一番事業--這是一務生存與發展的越由之路，適用於任何時代。

誰都想出人頭地，做一番轟轟烈烈的大事，但是，一個人能否成大事是由眾多因素決定的。其中，可靠處處受信任是至關重要的基礎部分，而一個不講信用、做事不負責任、說話不算數的人，就不可能通過這一關。

第二張王牌寬胸襟--能容人才能容天下

人與人不一樣，事與事有區別，不可能人人都合我們的心思，事事都如我們所懇，但是，生活還得繼續，我們依然每

天要與人交往，每天要辦事，解決這一矛盾的惟一途徑就是學會寬容。能客人才會與人相處，才能最終容天下。

寬胸襟是一種做人的肚量，也是一種修練之後的大悟大徹。求同存異，是不變的生存法則。懂得寬容他人，其實就是善待自己。

胸懷寬廣，是一個人心態處世風格的整體反映，沒有人不喜歡與這樣的人打交道。他周圍總是充滿人氣。

第三張王牌善結緣--左右逢源方能事事順達

朋友多可以互相幫忙，共同發展；朋友越多可供選擇的路就越多，辦事就越發通暢、快捷，成功機率就會大大增加。而少樹敵會使自己少受一些惡毒的抵抗和損傷，會減少許多不必要的麻煩。

善於結緣，多交朋友，編織一張結實的"關係網"，就能聚集自己的人脈，使自己做人如魚得水，做事左右逢源，一生頗順、事事如意。

第四張王牌厚而精--做人要厚道，辦事要精明

厚道不是愚鈍、蠢笨，不是死心眼，一根筋，厚道是一種為人處世的實用大智慧，是讓人信服並且願意與之交往的一張王牌，是我們聚積人脈、獲得機會的"吸鐵石"。

精明不是耍滑頭、玩小聰明，更不是使小伎倆坑害別人，精明是解決問題使雙方獲利從而實現"雙贏"的必要手段，真正的精明應該體現在結果上而不是過程中，是別人感覺很舒服卻看不出來的東西。

第五張王牌：高心氣--志存高遠，生氣不如爭氣

俗話說人爭一口氣，佛爭一柱香。看到別人功成名就，有名車有別墅有豐厚的收入，我們該怎麼辦？眼紅、生氣是無濟於事的，那樣永遠也沒有機會超過別人。

天下沒有免費的午餐，別人的大富大貴、腰纏萬貫也不是從天上掉下來的。生氣不如爭氣，相信自己，別人能我們也能，化心動為行動，做人只有志存高遠，才能有所成就。

第六張王牌：好共事--求同存異，單打獨鬥難成氣候

好共事不是簡單的好說話好脾氣，而是優勢互補、求同存異的生存策略與藝術。好共事，能夠與人和諧相處，建人與人合作的基礎，也是成就大事的必然選擇。

合作已成為社會發展的必然要求，那種想憑借一己之力，靠單打獨鬥成事的個人英雄主義，已經不適應時代的步伐，不與人合作或者不會與人合作就不可能成大氣候。

第七張王牌能辦事--做人要有幾樣真本事

靠天靠地靠關係，不如靠自己。做人不能全是虛的，有本事、能辦事，才能在社會上穩住腳跟。一切都會改變，唯有真才實學是別人無法搶走的。

也無須擔心時運不濟。沒機會時我們可以韜光養晦為別人服務，那時我們是一塊有價的"香餈餈"；逮著機會就能讓別人信服。

中華民國船長公會第二十屆第七次理、監事聯席會議記錄

日期：中華民國 101 年 12 月 18 日(星期二)下午 3 時 30 分

地址：北市南京東路三段 255 號兄弟大飯店 13 樓薔薇 B 廳

主席：林理事長光銘

紀錄：顧船長其新

出席理事：林光銘、丁漢利、姚忠義、榮大飛、王鴻椿、
郭炳秀、羅守平、姜大為、李國良、宋周奇、
李齋斌、陳正文、林 彬、施光華。

出席監事：王天元、陳昌順、安台中、林全良。

候補理事：何正民、林寬仁、葉柄佔。

會務人員：顧其新、許朝厚、張藹薇、黃湘瀨、王雯華。

一、 主席報告：

本會郭秘書長於 11 月 16 日因胃痛緊急住進三總加護病房，雖經全力搶救，仍不幸於 12 月 7 日下午 13:39 去逝，享年 84 歲。讓我們一起為此默哀一分鐘。請肅立！

默哀畢，請坐下！

郭秘書長於民國 65 年 6 月 22 日加入本會，於民國 80 年 3 月 1 日擔任秘書長，歷經姚理事長忠義、張理事長重忠、丁理事長漢利及本人，為本會效力長達近 22 年之久，功不可沒。經與遺族相商後，應邀以本會名義成立治喪委員會，請姚前理事長出任主任委員，本會全體理監事擔任治喪委員，全力協辦後事。郭秘書長的告別式已定於 12 月 25 日(週二)下午二時三十分在內湖三軍總醫院萬安懷德生命紀念館舉行公祭，懇請各位理監事抽空參加送別。

二、 上級指導致詞：略

三、 重要會務工作報告：

(一)、 上次決議案執行情形：

本會第二十屆第六次理監事聯席會議於民國 101 年 10 月 05 日舉行，會中提案決議，均為例行性議案，並已按照決議辦理。

(二)、本會辦理事項：

1. 本會受理台灣基隆地方法院 101 年度 10 月新協滿 8 號及福良 12 號損害賠償事件，已完成鑑定報告。
2. 民國 101 年度動力小船駕訓班評鑑，受交通部航港局邀請參與，已於 11 月 14 日完畢。
3. 民國 101 年度第三梯次航海人員晉升考試一、二、三等船長，一、二等大副實作部分，已於 11 月 18 日順利完成。
4. 民國 101 年第二次航海人員測驗應試資格審查會議，有關海軍官校畢業生應試資格，本會建議，依 STCW2010 公約規則，經補強訓練合格者，並附海上年資證明，目前正由航港局研議中。
5. 交通部關於 STCW 公約 2010 修正案應行辦理事項之研討，本會建議編訂之「複習及新知訓練」(refresher and updating courses)教材及訓練規劃已納入研討。

(三)、重要會議事項：

1. 9 月 25 日，交通部第六次法規會議，顧船長出席參加。
2. 11 月 14 日，交通部 101 年第二次航海人員測驗應試資格審查會，顧船長出席參加。

四、提案討論：

第一案

提案人：業務組

- (一)、案由：檢奉本會 102 年工作計畫書，請核議案。
- (二)、說明：本會 102 年度工作計畫書，係配合本會任務宗旨及目前航運界之實際需要而訂定。

(三)、 辦法：通過後，提報會員大會審議通過，再呈報內政部核備。

(四)、 決議：照案通過，呈報內政部。

第二案

提案人：財務組

(一)、 案由：檢奉本會 102 年經費歲入歲出預算書，請核議案。

(二)、 說明：

102 年度歲入歲出個編列：4,535,964 元整。

101 年度歲入歲出個編列：4,680,400 元整。

102 年度較 101 年度歲入歲出各減少：144,436 元整。

(三)、 辦法：通過後，提報會員大會審議通過，再呈報內政部核備。

(四)、 決議：照案通過，呈報內政部。

第三案

提案人：財務組

(一)、 案由：本會 101 年 9 月份、10 月份、11 月份之經費狀況。

(二)、 說明：本會截至 101 年 11 月 30 日止，共計結存新台幣 6,678,947 元整。

(三)、 辦法：請核議。

(四)、 決議：照案通過，呈報內政部。

第四案

提案人：業務組

(一)、 案由：蕭偉標船長 1 人，申請加入本會為會員，名冊詳如附件六(第 17 頁)，請核議案。

(二)、 辦法：通過後，呈內政部報備。

(三)、 決議：照案通過，呈報內政部。

第五案

提案人：業務組

- (一)、 案由：韓鴻運會員船長等 4 人，申請退會，亡故會員陳耀昌船長等 3 人，應請註銷會籍，名冊詳如附件六(第 17 頁)，請 核議案。
- (二)、 辦法：通過後，呈內政部報備。
- (三)、 決議：照案通過，呈報內政部。

五、 臨時動議：

臨時動議一：建請宋周奇船長繼任本會秘書長一職

提案人：理事長

說明：宋周奇船長畢業於國立海洋大學航技所，歷任協榮海運、東欣航運及長榮海運船長二十餘年。曾任私立淡江大學航海系系主任、國立海洋大學航技系兼任講師及國立高雄海洋技術大學航技系兼任講師等職，目前擔任本會第二十屆理事。宋船長自 11 月 26 日試用至今，足以擔任秘書長一職，建請本次理監事通過宋船長繼任本會秘書長一職。

決議：通過由 101 年 12 月 18 日起正式擔任本會秘書長，呈報內政部備查。

臨時動議二：建請王雲召船長遞任本會第二十屆理事

提案人：理事長

說明：本會已通過理事宋船長繼任本會秘書長後，依法宋船長不能擔任理事，其遺缺應由第一候補理事王雲召船長遞任本會第二十屆理事，提請通過。

決議：照案通過，呈報內政部備查。

六、 散會：

中華民國船長公會大事紀 (續)

中華民國一〇一年十月至十二月

十一月

- 十四日： 顧船長受交通部航港局邀請參與民國 101 年度動力小船駕訓班完成評鑑。
- 十八日： 顧船長完成民國 101 年第三梯次航海人員晉升考試：一、二、三等船長及一、二等大副實作部分評估。
- 二十六日： 顧船長參加航港局召開臺加海事體系技術合作備忘錄期末報告審查會議。

十二月

- 一日： 宋周奇船長應聘擔任本會秘書長。
- 五日： 宋秘書長出席交通部 101 年第二次航海人員測驗航行組試題疑義會議。
- 五日： 顧船長出席交通部召開船員職業安全衛生及防止事故規則草案會議。
- 七日： 本會郭前秘書長長齡船長不幸因病去逝於三軍總醫院，享年 84 歲。
- 十二日： 宋秘書長出席研商籌辦航運界 102 年春節團拜事宜會議。
- 十四日： 林理事長出席陸委會委託辦理 2012 兩岸海運直航四週年研討會。
- 十七日： 宋秘書長參加航港局召開二等遊艇駕駛筆試測驗題庫編撰作業期末報告審查會議。
- 十八日： 召開第二十屆第七次理、監事聯席會議。
- 二十一日： 宋秘書長參加航港局召開船員法相關子法修正草案會議。