

船長通訊第 227 期目錄

【交通部法規】	P.01
船員薪資岸薪及加班費最低標準第三條附表修正總說明	
船長應如何有效主張，以維護船東利益 李文愚翻譯	P.04
海商修法的膠著點之二—海運單證 王肖卿	P.14
憶當年從軍航海戰爭事 凌道生	P.20
110 年優秀船長簡介暨優良事蹟 秘書室	P.47
會務花絮 秘書室	P.55

船長通訊雜誌第 227 期

登記字號：局版北市誌字第 6074 號

中華郵政台北雜字第 1946 號執照登記為雜誌交寄

創刊：中華民國 47 年 6 月 1 日

發行：中華民國 111 年 7 月 15 日

發行人：黃玉輝

主編：陳力民

編輯：趙曼青、林寬仁、黃湘瀕

發行所：中華民國船長公會

會址：臺北市松山區南京東路四段 75 號 7 樓

電話：(02) 2712-0022；傳真：(02) 2712-8860

E-mail：master.mariner@msa.hinet.net

印刷所：豐德事業有限公司

地址：新北市板橋區懷德街 200 號

電話：(02) 2306-6307

上緯公司的黑白廣告 PDF 檔

船員薪資岸薪及加班費最低標準

第三條附表修正總說明

船員薪資岸薪及加班費最低標準(以下簡稱本標準)於九十一年十月一日訂定發布，歷經十二次修正。本次修正係依據本標準第三條第三項規定：「船員最低月薪資標準施行後，每年得由中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會及中華民國船長公會協議調整方案，報請航政機關核定後調整之。」；並配合勞動部一百十年十月十五日公告自一百十一年一月一日起調整每月基本工資為新臺幣二萬五千二百五十元，並依據一百十年十二月二十八日中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會及中華民國船長公會協議調整方案所提各職級船員最低月薪標準，爰修正第三條附表。

第三條附表(修正後) 雇用人僱用中華民國船員最低月薪資表

單位：新臺幣元

	國 際 航 線			國 內 航 線	
	遠洋 航線	近洋 航線	臺灣、香港 琉球航線	離島 航線	環島、湖 泊、港區
船 長	<u>89,216</u>	<u>65,542</u>	<u>52,565</u>	<u>40,162</u>	<u>28,044</u>
輪 機 長	<u>84,253</u>	<u>60,581</u>	<u>51,038</u>	<u>38,635</u>	<u>26,612</u>
大副、大管輪、 經理	<u>59,443</u>	<u>45,697</u>	<u>34,818</u>	<u>33,291</u>	
船副、管輪、電技 員、副理、事務 長、報務人員	<u>43,551</u>	<u>33,019</u>	<u>27,755</u>	<u>27,755</u>	<u>25,808</u>
甲板助理員、輪機 助理員	<u>38,534</u>	<u>29,376</u>	<u>26,976</u>	<u>26,587</u>	<u>25,250</u>
水手長、副水手 長、餐勤長、銅 匠、泵匠、機匠 長、副機匠長、電 技匠、冷氣匠、通 用長、副通用長、 服務員領班	<u>33,516</u>	<u>26,588</u>	<u>26,198</u>	<u>25,418</u>	<u>25,250</u>
幹練水手、舵工、 機匠、大廚、 通用員、機械士	<u>31,080</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>
水手、副通用員、 副機匠、二廚、 廚工、服務員、 洗衣工、事務員	<u>25,837</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>
實習生、見習生	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>	<u>25,250</u>

備註：

- 一、薪津包括薪資及津貼，薪資應占薪津總額百分之五十以上。
- 二、表列最低薪資實施後，如遇勞動基準法基本工資另有修正且公布施行，於本表未修正前，依船員法第二十七條第二項規定辦理。

修正說明：參照勞動部一百十年十月十五日公告自一百十一年一月一日起調整每月基本工資為新臺幣二萬五千二百五十元，並依據一百十年十二月二十八日「調整船員最低月薪標準第二次協商會議」決議調整各職級船員最低月薪標準，修正本表。

第三條附表(修正前) 雇用人僱用中華民國船員最低月薪資表

單位：新臺幣元

	國 際 航 線			國 內 航 線	
	遠洋 航線	近洋 航線	臺灣、香港 琉球航線	離島 航線	環島、湖 泊、港區
船 長	81,624	59,965	48,092	35,848	25,031
輪 機 長	77,084	55,426	46,695	34,485	24,000
大副、大管輪、 經理	54,385	41,808	31,855	29,715	
船副、管輪、電技 員、副理、事務 長、報務人員	39,845	30,209	25,393	24,774	24,000
甲板助理員、輪機 助理員	35,255	26,876	24,680	24,000	24,000
水手長、副水手 長、餐勤長、銅 匠、泵匠、機匠 長、副機匠長、電 技匠、冷氣匠、通 用長、副通用長、 服務員領班	30,664	24,325	24,000	24,000	24,000
幹練水手、舵工、 機匠、大廚、 通用員、機械士	28,435	24,000	24,000	24,000	24,000
水手、副通用員、 副機匠、二廚、 廚工、服務員、 洗衣工、事務員	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
實習生、見習生	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000

備註：

- 一、薪津包括薪資及津貼，薪資應占薪津總額百分之五十以上。
- 二、表列最低薪資實施後，如遇勞動基準法基本工資另有修正且公布施行，於本表未修正前，依船員法第二十七條第二項規定辦理。

SHIP PILOTAGE AND INTERVENTION

Published: 23 August 2021 by Britania P&I

<https://britanniapandi.com/2021/08/ship-pilotage-and-intervention/>

本文節譯自外文，說明船長應如何有效主張，以維護船東利益。

翻譯 李文愚

關鍵字：Graded Assertiveness 漸進式地主張表述；Effective Intervention 有效的干預；BRM 駕駛台資源管理；Master/Pilot relationship 船長/領港間的關係

有效干預

以安全保障為由的干預是健康和安全管理的关键所在，也是航運業研究的主題之一。研究表明，個人吝惜以安全為由的干預是最常見的反應，與公司政策或組織無關，而是與他們擔心有關，這類干預可能導致對方抗拒或憤怒的反應。OCIMF的“航行評估和稽核最佳實踐指南”提供了有關 BRM 的最佳實踐，並鼓勵駕駛台團隊促進資訊和積極挑戰的雙向流動。更具體地說，它指出學習如何干預可能是一項較難的技巧，人員可能需要在這方面進行指導。建議船長和其他駕駛台團隊成員接受此類指導，並通過培訓和航行評估，導入干預和挑戰的實踐。

領港的責任和權限

除了過巴拿馬運河外，通常駕駛台上的領港，並不能免除船長對船舶安全的責任。然而，對領港和船長之間責任和權限分配的認知差距，可能會增加船長另一層猶豫，並影響其進行干預的決定。

船長和船東的觀點，在很大程度上，取決於其適用的國際和船籍國法規。因此，船東可以根據適用的法規，設定公司的需求和目標，來定義領港的角色（界定船長與領港的關係）。

領港對自己所扮演角色的看法，可能與船長有很大的不同。作為進入領海的條件之一，是船舶要接受港口國管轄的開始。港口國為船東/船長和領港之間，建立了法律關係。分配給領港的責任和權力，也可能因港口國而異。

國際海事領港協會 (IMPA) 網站上的“船長/領港關係—領港在風險管理中的作用”一文提供了領港在這方面的觀點的例證。此外，美國領港協會於 1997 年通過的一項決議表明，船長有權和有義務取代領港的情況，成為要求船長“與領港密切合作”通則規範的“有限例外”。

駕駛台資源管理 (BRM)

挑戰和干預是 BRM 原則，也適用於駕駛台團隊和領港之間的互動，領港應被視為 BRM 可用的資源之一。

Britannia 風險觀察（2020 年 7 月份出版品）中的文章回顧了良好的 BRM 實務，有效地 BRM 要強調的面向之一是“漸進地主張表述”。適當“挑戰和反應”的技巧和不斷提高的干預程度是良好 BRM 的核心。有意義的挑戰對任何行動或不行動，都應被尊重和考慮。

挑戰和干預，可能會受到文化背景的影響，在某些情況下，會嚴重損害其有效性，“權力差距”會反應而形成不情願與擔憂，或表達不同意見。儘管“權力差距”通常發生在權力結構中，但類似的情況，可能發生在船長進行干預時，不一定是因為了解領港的資歷，而是因為擔心挑戰了領港後，可能產生的影響，例如外部利益關係人的負面反應。

漸進地主張表述和干預的程度

在情況惡化到臨界點，即船長決定控制全船，並完全拒絕領港的指示之前，通常有很多機會來點出船長的憂慮。為降低發生事故的風險，應儘早解決這些問題，可以提供更多時間，來尋找可接受的解決或替代方案。

船長以及駕駛台團隊的其他成員，應該了解可用於提升干預程度的技巧。有幾種可用的方法。可取的做法是，在訓練和 BRM 實行的練習當中，加入選定的技巧，讓這種技巧，對團隊成員來說，成為很自然的事。安排良好的航行評估和/或稽核計劃，可以在這方面提供進一步的指導。

有幾種實現“漸進地主張表述”的溝通模式，已被導入重視安全的行業，例如商業飛行、石油業和天然氣、醫療保健以及海上事業。這些模式的提出為進行有效干預的需要事項，通過預先建立的、結構化的流程來說明、認知和理解安全問題，從而解決。

這些技術是依賴公司的政策與培訓，來促進有效反應。儘管領港可能沒有接受過此類訓練，但是會使用“漸進地主張表述”模式的船長（或其他駕駛台團隊成員）的干預，更能傳達有效與明確的信息。

下面列出了熟知技術的例子。縮寫字（例如 PACE 或 CUSS）的使用性質，更能幫助船長在壓力的情況下，進行該過程：

- PACE – 是一種溝通技巧，允許任何人質疑他們認為不安全的任何行動或行為。首字母縮略詞，更反映了升高的干預級別：

試探：	“你可知道……嗎？”	P: Probe	(告訴對方狀況不對了)
警告：	“我們可以重新評估一下情況嗎……？”	A: Alarm	(對方是否在狀況內?)
挑戰：	“請停止你正在做的事情……”	C: Challenge	(要求對方去處理狀況)
緊急：	“停止，你正在做的事情！”	E: Emergency	(命令對方接受我的處理)
CUSS 是一種類似於 PACE 的方法：			
憂慮：	“我擔心……”	C: Concern	(指出有甚麼狀況)
不確定：	“我不確定是否……”	U: Uncertainty	(不知道是否狀況不對)

安全：	“我真的很擔心……”	S: Safety	(覺得狀況非常不對)
停止：	“請停止，我們需要尋找替代方案！”	S: Stop”	(要求暫停)

• 初次在航空業中使用的五個主張的步驟：

1. 用正式頭銜稱呼此人：“船長”，提醒對方的工作；
2. 陳述：“我有一個顧慮。”提出自己的感覺；
3. 提供問題的詳細信息“看來這艘船不會離開碼頭，是嗎？”說出簡單事實；
4. 陳述另一種行動方案：“我們應該使用船首推進器，來增加迴轉率。”下達命令；
5. 尋求批准/協議（視情況而定）以實施替代行動方案：“這聽起來像一個好的計劃嗎？” 尋求相同感覺

值得注意的是：“我有一個顧慮”被稱為觸發聲明，在航空領域，它會引起訓練有素的反應，需要對方作出認知反應，和考慮其所需要的決策。如果航運界認為有需要，也可以在 BRM 中，使用可以成功觸發的指令。

【編者按】：這是指“我有一個顧慮”，就像是催眠過的指令，在飛行艙裡的任何人，只要說出這一句話，其他人馬上就應嚴肅起來，採取對策，只是不知華航長榮的機師，有沒有類似的訓練，航運界要認知到這種訓練需求，大概要30年後了，下面大約說明一下。

1. 提醒工作: 提醒他人認真工作，要利用其對工作的長期記憶，稱呼其正式職位頭銜，增加其責任感。
2. 提出自己感覺: “我有一個顧慮”，這是一個訓練過的指令，使用感覺來溝通，因為感覺是沒有對錯，無法反駁的。如果問對方的感覺，來表達自己的顧慮，就會適得其反，對方可能一句話，”我沒有/我不會”，就關閉了溝通的大門。。

3. 簡單事實: 使其無法爭辯，立刻認同，使得上一句使個人的感覺合理化。
4. 下達命令: 清楚說明我的要求
5. 尋求相同感覺: 如果不緊急的時候，緩和氣氛。緊急時，不必講，以增加上一句命令的權威。

連同PACE 與 CUSS 這兩種溝通技巧，上述的三種溝通方法，同樣是透過催眠語法，利用似是而非的潛意識與無從否認的感覺，來增加溝通的效率。

試探：	“你知道嗎……？”	P: Probe	似是而非/潛意識 (天知道?)
警告：	“我們可以重新評估一下情況嗎……？”	A: Alarm	感覺 (這裡應該是”我覺得不對勁了”)
挑戰：	“請停止你正在做的事情……”	C: Challenge	指令 (應該提供選擇”我們應該……“)
緊急：	“停止，你正在做的事情！”	E: Emergency	命令

• CUSS 是一種類似於 PACE 的方法：

擔憂：	“我擔心……”	C: Concern	感覺不對了
不確定：	“我不確定是否……”	U: Uncertainty	似是而非
安全：	“我真的很擔心……”	S: Safety	指令 (應該提供選擇”我們應該……“)
停止：	“請停止，我們需要尋找替代方案！”	S: Stop	命令

詳見YouTube裡 Captain Gilbert Lee溝通話術18講，其原理就是人的短期記憶，只有5樣，一句話拆開成五句來講，就是婉轉，縮成一句，就是拼命，一針見血，例如

婉轉時

1. 提醒工作: 利用長期記憶, “領港”
2. 提出自己感覺: “我擔心”,
3. 簡單事實: “船速太高了”,
4. 下達命令: 清楚說明我的要求, “你要停止進車”
5. 尋求同感: 似是而非, “否則, 要撞碼頭了”

擔心時

1. 提出自己感覺: “我擔心”,
2. 簡單事實: “船速太高了”,
3. 下達命令: 清楚說明我的要求, “你要停止進車”
4. 尋求同感: 似是而非, “否則, 要撞碼頭了”

緊急時

1. 簡單事實: “船速太高了”,
2. 下達命令: 清楚說明我的要求, “你要停止進車”
3. 尋求同感: 似是而非, “否則, 要撞碼頭了”

危險時

1. 提出自己感覺: 似是而非, “要撞碼頭了”
2. 下達命令: 清楚說明我的要求, “你要停止進車”

拼命時

1. 下達命令: “停止進車”
到了最後的階段, 拼命時, 就是原文所說的, 情況惡化到極點, 船長決定控制全船, 完全不聽領港的指示

由於時間與空間的限制，在風險相對較高的情況下，船長針對領港的錯誤或不安全指令，可能會進行干預。在許多情況下，“標準”操船程序可能已經來不及，這時可能需要“應急”程序來矯正情況。因此，重要的是駕駛台團隊成員，需要了解使用“應急”程序的門檻在哪？以及這些程序需要採取哪些行動。

總結

船長和領港之間的互動，受國際和港口國監管框架間複雜界面的影響。船舶在引航期間的事故，一再發生，海運業持續尋求解決方案，並想了解其根本原因，以防止此類事故的發生。精心安排的 BRM 訓練流程，包括船長及時的挑戰與干預，應該是至關重要的要素。

通過訓練和評估來鼓勵積極的干預和挑戰，應該讓船長和駕駛台成員，為他們需要做漸進主張的情況，做好準備。遵循其他良好的 BRM 實務，也應該能夠及時提出挑戰，並防止出現干預太晚，而無法避免事故的情況。（原文）完。

以下摘錄編者所著21世紀BRM一書中，對如何主張表述的說明。

情境感知:

桑吉輪的駕駛台內，AB該如何對三副下達的指示，表示懷疑，如果他知道如何的表達。

#長峰水晶輪的雷達回跡，就像一個小型的漁船，也沒有紅色速度向量線的警報，雖然呢，AIS警報在雷達螢幕上，再度出現。（螢幕上提供了錯誤的參考）三副沒有注意到雷達上面的碰撞危機。碰撞目標的回跡，給三副一種錯覺，因為三副說，“這是一條小船，對嗎？”（因為他參考到錯誤的回跡大小）

#長峰水晶輪距離是1.5海浬，他們的住艙及走道燈光，應該看的到，或許這些燈光，會在水面產生反光，在這1.5海浬的距離內。(沒有目測距離的訓練，就會缺乏目視的直覺)

#三副沒有採取任何行動，他已經有需要的每一項資訊，超過兩分鐘了。(三副沒有碰撞時間的警覺性，欠缺雷達瞭望的技巧)

#沒有目測距離的訓練(實習生時期就要會的)，或是雷達截取目標資料的能力(當值船副就要會的)，三副失去了他所需要的情境感知的能力。(只有聽到AB的言語，三副無法立刻做出決定性的避碰行動)。

#避碰行動所需要的航向改變，不是稍微向右轉一點，像值班AB說的，至少需要轉向23度。(這是目標在雷達上的相對方位)，在這麼近的距離，(目標距離只有1.5海浬)，我們改變航向的直覺，來自於我們對航向改變的知識跟警覺)。

C-3 碰撞前3分鐘，一向被認為是避碰的最後時機。

#這個危急的情況下，AB是否應該再次告知三副(當作命令嗎?)。來船只有1.5海浬的距離，瞭望應該對三副，大叫些什麼來警告他?(這是我們做主張時的直覺，如何有效的溝通?)。

“這是大船，三副，轉向或者是立刻減速，我是不是該打電話給船長?”

(這些敘述，可以告訴三副全部的事實，但是並沒有多大的功效，除了最後冒出來的一句，”船長”，或許會啟動三副，某些潛在的長期記憶?)。

AB應該改成下面的講法：

“是否該叫船長？”(Probe 試探)

(先提到船長，來提醒三副，因為三副長期受船長監督，三副班被認為是船長的航行班，會讓三副恐懼，同時也表達了AB對情況的評估。因為AB實際受三副指揮，無權下令，把”是否”加在前面，不但婉轉，而且是似是而非，動搖三副猶豫的意志。)

“前面就要碰撞，”(ALARM 警告)

(加上這一個事實，加上另外一個三副不敢想，也不願意提的事實與恐懼感，”碰撞”，到他的腦海，這是感性加理性的誘導)

“我害怕”(主觀的感覺)

(再加上AB自己無從反駁的感覺，AB對於碰撞的感覺，強迫出三副內心害怕的感覺，這是在加深感性層面的誘導)

“你要立刻轉向或減速。”(需要採取行動的命令)

(這不是提醒，這是命令三副應該要採取的行動)

說服的公式，一般就是：

事實 + 事實 + 疑問 + 命令。如”後面有一台車，開的太近，是不是該靠邊一點？讓他先過”

變通的方法是：

我的危機感覺 + 什麼東西造成的 + 疑問句 + 提供選擇。

如”我覺得，後面車太近，不知道想幹嘛？讓他先過吧！”

主觀的感覺 + 客觀的事物 + 似是而非的潛意識 + 行動的命令，如”我害怕，後面車太近，不知道想幹嘛？讓他先過吧！”

很明顯的，我們也不必背甚麼PACE 或 CUSS，只要用主觀的感覺，”我覺得” 或 ”我害怕”，就可以將自己的主張，做出明顯的區別，漸進的主張表述。

這個題目，可以參考Captain Gilbert Lee在YOUTUBE的溝通話術的講座，在此大略加以說明，主要是說明”21世紀BRM”此書，其實是融合了筆者對人為因素的理解，在未來歲月裡，也將會被後人一一提出，漸進地主張表述不管技巧如何？熟練與否？只要有發聲，光是聲音的急促與語調，就足以表達發話人的着急程度，然而就是這麼一個簡單的開口動作，如果沒有經過訓練，對某些人來說，就是千難萬難。溝通話術其實是與英語九百句型一樣，只要經常掛在嘴邊，自我練習，不必等BRM的課程開課，就可以達到一定的程度，尤其是英語不好的船長，或是初入社會的船副，更是如此，千萬不可因陋就簡，自我放棄。此等知識在以後結婚生子，如何應付老婆小孩都可以用到，更別說是想升官發財，事業發達的人士。

【李蓬校對】

海商修法的膠著點之二—海運單證

王肖卿

一、前言

海商法的修正討論；自 2015~2018 年，結論一份版本，2019 年重擬，2020 又一份版本，2021 年主管機關決定只針對貨物運送章做重點修正。參與三次討論的過程中發現，許多爭議其實源於認知不同，歧異出自因循由來已久的思考模式，不能因應實況及發展應變產生的。

應秘書長之邀，在 2021.1 第 221 期向船長們報告，在通訊發表其中一個膠著點；「貨物運送」該不該納入租船？「租」與「傭」兩個字能不能使其繼續並存。再次受邀續談另一個膠著點—運輸單證，希望能獲得一些反饋。

二、現行民國 88 年修正的海商法

現行海商法主要來自民國 88 年的大修正，與之前對照，不難發現民國 88 年之前的海商法各章多有「契約」兩字，除了船舶章、碰撞章，第三章是「運送契約」、第五章是「海難救助契約」、第七章是「海上保險契約」。也就是說，刪去「契約」兩字的第三章，變成了光禿禿的「運送」。

有「契約」或沒有「契約」兩字的差別在哪？有「契約」兩字就有了清楚的規範標的；明確說明是用來規範運送契約的，沒有訂約的海商行為，就規範不到。「契約」是否訂得合理；權利義務是不是符合法律的強制條文規定。刪掉「契約」後就是所有的海商行為，都屬於規範範圍。這些海商行為有哪些呢？

以目前常見的電報放貨(Telex Release)來說，是運送人為趕時間，或為競爭，沒有簽提單或其他代表契約意涵的單證，直接發電報通知目的地。如果依之前的海商法，就不須特別說明，因為不在

管轄範圍內。但依現行法，就需要另外訂個條文說明應規範或排除。法律規定經常字斟句酌，就是這個道理。

「貨物運送」章主要規範的，是該章的運送責任；契約種類、契約當事人、當事運送人的義務、當事運送人的責任，以及什麼情況，託運人應自行負責。運送責任的起始與終了處、該負哪些責任、如何負責，如何賠償、什麼時候不被起訴清楚的就解除等，定航通常沒有書面契約，依賴的，就是單證的紀載。

三、 運輸單證是「貨物運送」章的核心

如果沒有書面契約，運輸單證就是運送責任的主要根據，包括：

- (一) 契約當事人；簽單證的人是運送人。要求發給單證的人是託運人。
- (二) 當事人義務的規範：依海商法的強制規定，國際公約亦曾認定應是默示(漢堡規則)；單證紀載船名的船，應具安全航行的能力、配置船舶人數及資格相當的船員、設備及供應、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送及保存。
- (三) 當事運送人的責任規範
 1. 責任的起始點與責任的終了處：依運輸單證之收貨與交貨地點。或者裝港與卸港。
 2. 責任依海商法之強制規定；毀損、滅失與遲延交付，就單證紀載之貨物狀況對照是否構成毀損、滅失與遲延交付；單證紀載到達時間，則依該時間負責。
 3. 賠償標準依單證紀載之體積、件數或包裝單位。或者依單證紀載之價值，則應依價值賠償。
 4. 依海商法之強制規範，就單證註明收、交貨日期，從該日期計算時效。

四、目前「運輸單證」準用民法是不恰當的

運輸單證可說是「貨物運送」章的核心，然而海商法(第 60 條)卻怠於訂定其性質，以「民法第 627 條至第 630 條」提單之規定，準用於載貨證券；海運單證性質不同於一般之陸、空單證，且代表性與證據力亦無法相提並論；

(一) 海運單證種類已非提單一種，海商法將一般使用的提單，更名為載貨證券以區別之，其性質如能準用民法提單，又何必更名？

一般提單無法轉讓；空運如此，陸運亦然。海運提單持有人因此得以「運送人與提單持有人間」之「持有人」主張權利；海運單證之轉讓性，使單證在運輸過程中，由託運人、買受貨物之受背書轉讓人、銀行與最終持有人間不斷流轉；

(二) 記名提單依原則與慣例均不得轉讓，因此大陸海商法第 79 條第一款有「記名提單：不得轉讓」的規定，但民法第 628 條卻「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。…」與海運提單完全不符。

(三) 依海商法的規定，海運提單之交付，係運送物裝載後，依託運人之請求交付，海商法第 53 條「運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。」這與民法第 629 條「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」的規定不符。海運提單多具轉讓性，託運貨物之人多數已不是有受領貨物權利之人。不得轉讓的記名提單終究少數。

(四) 第 629 條之一規定「民法第六百十八條之一之規定，於提單適用之。」

該六百十八條之一「倉單遺失、被盜或滅失者，倉單持有人得於公示催告程序開始後，向倉庫營業人提供相當之擔保，請求

補發新倉單。」這是將海運提單適用陸上倉單遺失的規定。但1.就提單而言，僅限於可轉讓的指示提單(order B/L)，才須在遺失、被盜或滅失時，做嚴實之規定。不可轉讓的記名單證遺失之補發，只要證明遺失、被盜或滅失之事實，不需要公示催告，就得以補發。因該種單證可請求領貨之人，非為單證上記名的人。他人不論以任何不同手段取得單證，因非單證上的記名者，並無權請求提貨，亦無法主張物權。因此美國提單法只訂定「可轉讓提單遺失被告或毀損」(80114 - Lost, stolen, and destroyed negotiable bills)的規定。

(五) 民法第 630 條「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。」在準用民法條文中，這條最具說服力。然而海運運輸單證的發展，已不限提單一種；海運單(sea waybill)的使用率已達一定成數，電子運輸記錄亦小佔百分比。而海運單卻是無須交還，即可提貨的，因此本條準用於載貨證券(海運提單)則可，無法準用於其他之海運單證。

五、 海商法應如何為運輸單證定位

「運輸單證」既為「貨物運送」章的核心，海運單證又有與其他運輸單證不同的特性；其獨特性包括可轉讓性與不可轉讓性、交單交貨性與非交單交貨性、本身之物權主張性及相對其他物權主張之抗辯性等。加之目前實務使用的海運單證，已另增使用率已達五到七成的仿空運提單的海運單，以及使用率亦已達一成的電子運輸紀錄，業界要求應納入海商法，不應仍如現行海商法般苟且地準用民法規定。

另海商法於準用民法之「準用」規定，原係指就民法提單所定之法規，於性質不相抵觸之範圍內，適用於其規定之謂。但就以上討論，顯示民法規定已無法適用於所有海運單證。而單證種類之發展，亦已非如傳統之海運提單(載貨證券)一種。至於應如何為運輸單

證定位，條列說明如下：

(一) 種類

運輸單證已非海牙規則時期的提單(現行法稱為載貨證券)一種，目前還有其他佔比較大的海運單，以及國際電子平台發展企圖心較大的電子運輸紀錄。

(二) 單證紀載內容

應區分強制紀載與任意紀載，強制必須紀載的包括裝載船名、裝、卸港及收、交貨地點、簽發日期、地點與份數。另尚有可轉讓與不可轉讓的註記，以及記名單證之記名受貨人、指示單證之待指示(to order)紀錄等。船名紀載是新的鹿特丹公約要求，當沒有當是的運送人負責時，應由該船名的登記所有權人負責。任意紀載則可參考國際公約及實用需求，與業者討論決定。

(三) 單證性質

載貨證券與電子運輸記錄一樣，就其性質皆區分為可轉讓與不可轉讓兩大類，應於海商法中區分，且應交待其轉讓的方式；指示單證以記名背書或空白背書或無須背書方式轉讓。記名單證則不得轉讓。海運單雖亦可轉讓，然其轉讓性質卻僅由首位持有人、即僅託運人始有權轉讓，轉讓方式則為透過運送人同意的方式，以運送人可接受方式通知運送人，完成轉讓程序。這些特性均須在海商法清楚說明。

(四) 應區分各類單證的貨物交付方式

單證名稱是載貨證券，無論記名或不記名，交單交貨是唯一的交付方式，且繳回單證及交付貨物後，單證即無效。電子運輸紀錄，則係提交電子單證的解鎖密碼，作為交貨之唯一方式，交貨後該密碼即不再有效。海運單則不同；單證本身不具物權性，不以單證之持有，證明物權。亦不以單證之繳回，作為交

貨之憑證，而係以辨識受貨人的方式交貨。不同的單證交貨方式亦應說明。

(五) 其他有關運輸單證作為契約證明的具體說明等。

六、 結論

就「貨物運送」章而言，運輸單證是最重要的核心議題，海運單證之所以重要，是因為物流過程，也就是多式聯運(multi-modal transport)過程中，所使用的、所簽發的，都是海運單證，而可行性則是重要的考量。重點包括如下：

(一) 運輸單證之規定須從實、從嚴強制規定之。

(二) 該章適用名詞均應予以定義，包括與單證簽發、適用的當事人；運送人、履約方、海運履約方、託運人、單證託運人、受貨人等，另外單證紀載之貨物件數(是否包括貨櫃)、收貨地、交貨地、裝貨港、卸貨港等，已明確單證紀載之責任起訖點。貨物名稱、性質、價值、重量、體積之記載，已明確賠償責任之根據。都必須在該章定義中予以確認。單證種類與交貨、轉讓方式亦應在定義中確認。

(三) 運輸單證當事雙方之義務、權利及責任，應說明清楚。則環繞運輸單證之相關規定便可完成。

憶當年從軍航海戰爭事

凌道生

記得當年畢業或考選部放榜，各船公司即打電話或行文招募船員，應徵時船公司總會特別強調：「你很優秀，幸運雀屏中選，將派往『最新』才買來的一艘大船，待遇高獎金豐厚」，心想公司如此重用，必要好好表現，心懷大志的踏上船，這才發現是最新買來的一艘破舊不堪，要淘汰的貨輪，用於戰地運補，上了船一切可由不得你，為了家計、前途，只有硬著頭皮，在槍林彈雨中不畏艱辛，冒險運補越南、四處奔走，狂風暴雨中更是提心吊膽，還要時時克服設備老舊、故障連連的船況，家庭時有變故不得而知，船員的辛酸、血淚，憶及過往感觸良深。在這遍地烽火的戰爭中，我航商一直擔負起重要的運補任務，搶運戰略、民生物資支援戰爭，船員在槍淋彈雨中冒險犯難出生入死，英勇表現，可歌可泣令人敬佩。

我基水高職導師，轉行任教，就是在船上朝思暮盼家中妻小，苦熬兩年終於可回家了，按了門鈴，見到一個可愛的小孩來開門，彼此都不認得，小孩似有恐懼，遲疑一陣後高喊：「媽媽！有客人來找妳了」，心酸啊！心酸！

越戰時過半世紀了，參與者在世已寥無幾人，而國府遷台後已70載，除少數八二三砲戰時在金門服役的人，以及更少數參加1950年代初期外島戰役的職業軍人外，基本上，70歲以下的台灣人都沒有戰爭經驗。時日久已，今我政府遭受外力干預，但我們深愛這片親手耕耘的土地，長年生活在無法逃逸的海島上，別無選擇，只能與國家共存亡。為因應型態百百種的殘酷事實，我們要有憂患意識，知道過往，才好應對未來；我曾在這些瀕臨過的戰場與航海經驗裡，有意無意間遭遇諸多擦身而過的死亡威脅，那就是靠累積的經驗、運氣、機智去化解，願提供以此共分享，也許在動盪危險來臨時，小小意見能成為生死關頭的救命符。

一、政府遷台後，在風雨飄搖的動盪年代中，所發生的戰役與現實面。

1949年10月，古寧頭戰役，敵軍徵收民船，集結了兩萬餘兵力攻佔金門島，為國軍擊退，人心大振，奠定台澎金馬的安定。1950年2月在香港的招商局船隊與其他等十餘艘輪船一同投共，人心惶恐不安。1950年5月敵軍攻佔海南島，7萬名國軍遭殲滅，自然台灣就成了下一攻擊目標。同年11月敵共投入朝鮮，韓戰爆發，並支援北越赤化越南。1953年7月，我軍突擊東山島慘敗收場。1954年九三砲戰，浙江沿海軍事衝突不斷，周恩來揚言要解放台灣、血洗台灣。1955年1月，敵軍攻打一江山島慘遭淪陷，大陳島命在旦夕，進而大撤退。

1955年3月，美對我政權能否存續有很大疑慮，為防落入共產黨遭受赤化，並威脅到美在太平洋勢力安全，與我簽署共同防禦條約。1958年八一四空戰，9日後八二三砲戰爆發延續到1979年。1958年九二台海戰役。1959年八七水災，經濟嚴重受創。1960年6月19日，美艾森豪總統訪華，發表聯合公報，重申中華民國為唯一合法政府，兩國友誼堅固不渝，保證在共同防禦條約下，堅持團結合作，抵禦敵方挑釁。1965年五一海戰與八六海戰。1966年至1976年，無產階級文化大革命，共產黨十年動亂與浩劫如火如荼進行，並清算鬥爭國民黨舊勢力，造成五百萬人以上的軍公教、富賈與地主死亡。1971年，季辛吉秘密訪共，轉向拉攏共產黨對抗蘇聯，1971年10月，我國被迫退出聯合國。給予國人莫大錯愕，在認清國際的現實之際，政府呼籲全民要莊敬自強、處變不驚、慎謀能斷、成之於人、操之在我之口號穩定民心。

當時台灣海峽是防範共產黨武力犯台的唯一屏障，為我軍掌控封鎖，凡過台灣海峽船隻，必得向警總申請，核發許可證、識別信號、燈火管制、定時播報海況及接受巡弋中的艦艇盤查，因應台海局勢的緊張。而那年代的國輪及漁船，必需依戰事的需要，定期與不定期接受徵召，納編組團從事國光計劃中作為運補、登陸、反登陸的協同作戰演習，每次操演所用名稱不盡相同，演習時本人常派駐正濱漁港聯檢處指

揮中心任副組長；歷次海戰中，我軍常遭受敵漁船牽制、騷擾、掩護、監視、伏擊，無法發揮戰力，當今海峽戰爭中，必需動員漁船反制為重要操演項目，例如：航安、港安、運安、萬安等不同名稱，來提高敵情意識，強化戰力，確保台海安全；三軍亦有經常性的聯合作戰演習，名稱有：聯雲、聯翔、聯信、聯興。路邊、學校、機關到處設立避難的防空洞、戰壕、掩體，各級機關在山間、鄉野普設戰備疏散辦公室，學生全穿清一色的黃卡旗制服，接受軍事訓練，公教人員著中山裝，參加政務幹訓、民事防護、戰地政務、忠貞教育的各種講習訓練，風聲鶴唳草木皆兵，此戰爭氣息深植人心。

二、學生時代，生活在戰後的陰影下

小學上課，每到放學回家，是最令人振奮的時刻，同學都會自動排成兩列齊步走，高唱軍歌，歌聲嘹亮，步伐一致，雄壯威武為人注目，很神氣的走回家；學校的壕溝、防空洞，劃分各年級清掃保養，校舍頂上還裝有一門40mm高射砲，有一個班的軍隊駐防，經常實施空襲演練及傷患救助，那時的本省同學，多半赤腳上學，父母都是文盲務農，有時見到這些家長來學校，強拉學童下田或當學徒，而外省幫的家長，則大多是在公家機構上班的軍公教人員，窩居在矮小雜亂的眷村內。因人口多，難以糊口，大家的日子過得相當艱苦。教堂常配發奶粉、玉米粉、麵粉、牛油等美援救濟品（圖1、圖2），只要美援物資一到，每位來作禮拜的人，就可分發到一碗，相當誘人，這是大家所愛來的地方，也是全家都信奉主的原因。

每在吃完晚餐後，家家戶戶就圍繞在收音機旁，收聽中央廣播電台（我家沒收音機，都跑到鄰居家聽），由崔小萍主持的廣播劇，口音清晰、內容迴盪、凝聚心動，聽眾如痴如狂的陶醉在戲夢裡，為那年代風靡全台，膾炙人口的娛樂主體（圖3芳華虛度，永遠令人懷念的崔小萍小姐）。

		
<p>圖 1 童年四處可見的中美合作商標。</p>	<p>圖 2 物資缺乏，等待美援救濟品，麵粉袋縫製成衣褲販賣，毫不浪費。</p>	<p>圖 3 家喻戶曉，芳華虛度的崔小萍主持人，在戰亂貧困年代裡，帶給大家無限的歡樂永遠的懷念。</p>

街上常看到一些退伍老兵，在騎樓角落搭棚棲居，以拾荒維生，因習慣軍旅生活，四處顛離，小腿還紮帶綁腿；有位拾荒老兵，多日不見，直到鄰居聞到臭味，才從破爛堆裡找到病故的屍體；我父親軍校一位同學，想要借住我家，開玩笑！一家七口，哪能再容下一張嘴？只有躲到車盤底下遮風躲雨。

大陳島大撤退，很多大陳人被安頓在永和河邊的新生地，又名「大陳新村」，地勢低窪，一有颱風，就會淹大水，有次一個颱風過境，所有房舍家當全被沖光，婦女老小在河堤上哭喊成一團，嚷著往後日子要怎麼過下去？更有一位媽媽，牽著十五、六歲的女兒，強拉來觀看的路人，希望把孩子帶走，眾人見之紛紛閃避，場面甚為心酸淒慘。

淡水河因常淹水，河邊常看到一群穿深藍色制服的部隊，有些身上還刺青，在荷槍實彈的監視下，不停的挖土挑石，修築河堤，不准任何人靠近，住處全是用木板、樹枝、蘆草就地取材搭蓋的營舍。有次放學，跑到中正橋下抓魚，捉到一隻小烏龜，無意中闖進了他們的工作區，被警戒的衛兵發現，立即罰站盤問，問我手上拿的是不是手榴彈？有何企圖？何人指使？折騰了老半天才放我走；更有一次和同學走在土堤上，竟然拿樹枝抽打趕我們走，怕我們破壞堤防，警覺性高、疑心病

重。後來聽說這些人都是參與過韓戰、流亡學生、撤守後流竄、投誠、戰俘、海盜、游擊部隊，非政府編制內的雜牌軍，出生入死，飽受戰爭顛沛流離的亡命之徒，鄉音極重，溝通困難，剛毅不屈，兇悍難管，思鄉情愁，天天想著回家鄉，這些同胞多駐於外島，不准與民接觸，以精實案整編培訓後，全送到沿海，進行突擊騷擾、兩棲偵察、情報刺探、建立游擊基地，也就是放逐在敵後作戰的部隊名稱，任其自生自滅，作為先鋒部隊，承受艱巨任務，以最低廉的價格為國效忠，處境甚為淒慘，從秀朗橋到中正橋的河堤，很多都是這些毫無自我的救國軍徒手修築的，免於了日後水患的發生；今走在河邊散步，就會想到這群身世坎坷共赴國難，卻從無好日子可過又生命短暫的苦難軍人，站同樣的地方，卻不相同的命運，這是大時代的悲劇。

初中在中和鄉就讀中和中學，班上有好幾位遺孤，但都很低調，不願提起身世，同學也很少去問；有位父親開飛機出任務即未再回來，另有一位父親是情報員也沒消息；一位瘦小同學，沉默寡言，有次導師在課堂上告訴大家，吉民正同學的爸爸是抗日名將，蘆溝橋事變發第一槍的吉星文將軍，在八二三砲戰時，為保護蔣總統，被砲彈炸死，大家才知身世；更有一位同學，左胳膊整個削掉，左半邊臉上的皮肉去掉大半，左耳也不見了，雙腿火吻全是傷疤，右手只剩殘缺的兩指，勉強能握筆寫字，同學都很敬佩他這樣的讀書精神，因嚴重殘障，行動相當不便，均讓他坐在最邊一排，常仰望窗外的天空思愁，有次校長參加金門勞軍訪問團，才知這位同學是在砲戰時受傷，父母雙亡，被後送來台安置就讀。

當時班上有位同學的父親跑船，家境富裕，眾所羨慕，為大家所嚮往，學校畢業後，同學紛紛報考中國海專或水產職校，因中國海專為私立剛成立，報考人多，學費昂貴家中負擔不起，只有報考公立的基隆水產職業校就讀，也因此改變了我一身漂泊的職場人生。

高中全穿黃卡旗軍訓服，戴大盤帽（圖4軍訓後山打靶），有次通勤在火車站搭車，碰到一位老外，好奇的問我，怎麼街上看到的都是軍人？山下的海洋學院，開辦船訓班，人滿為患，大多是退伍老兵，也和我們一樣，穿黃卡旗制服，受訓四五個月就可上船出國賺美金，令人羨慕不已。



圖4 軍訓課在後山打靶，全國草木皆兵。



圖5 武裝漁船，藏匿於漁船群中突襲我軍艦。

三沙灣有一陸軍小艇運補基地，時有面色凝重的軍人出沒，戒備森嚴，深感神秘，通車經過，常看到一些停泊待命的木帆船和軍隊，這都是救國軍之登船處，用這些破舊漁船，混充在漁船群中不易被發現，夜晚搶灘登陸就自由發展，想到他們的苦難，不免心酸難過。

西岸海關碼頭，停泊的都是待命隨時出戰的江防砲艇，當時前線戰事吃緊，海戰頻傳，許多水兵心情低落，只要出任務，就有一去不復返之感，經常在街上喝酒鬧事被憲兵抓走，這可是戰場無價的「瑰寶」阿！趕緊送回艦上，以免貽誤國家大事。每到用餐時，水兵都會端著餐盤在甲板用餐，此時就會圍來一群孤兒遊民，等待搶食剩餚，這些孤兒游民也會感恩，聽喚指使，常幫艦上打雜油漆敲鐵鏽，看出人性的溫馨面。臭哄哄的遊民，有時水兵看不慣，強押他們用皮龍沖水，幫他們洗澡。

高中畢業前，必需上漁船實習才能拿到畢業證書，我和同學找到一家漁船公司，是一百噸的雙拖木殼船，老闆一直勸我們不要上船，實習單上蓋個章就好，對好奇的我們，怎肯放棄？沒想到真是人間煉獄，暈船嘔吐、放網、收網、撿魚、搬魚、補網，24小時沒有停頓過，雙手被刺傷痕累累，魚腥味臭氣衝天，老鼠到處跑，睡床鋪就像鑽進垃圾箱裡，痛苦程度真是破表。船員有好有壞，常常在工作上發生口角鬥毆，船長告誡我們，那些兇殘的都是身份證蓋紅印，陸地無人敢用的人，遇事千萬要忍耐。有次早上，看到密密麻麻的帆船，還看到隱約的山頭，問船長才知，因漁獲不佳，會被老闆罵，便冒險偷偷跑到匪區溫州灣內抓魚，此地鰻魚、黃魚很多，賣價高，如被警總查到，全要關起來，所以報務員都是報假船位、假漁貨。在此補魚了好幾天，見到的漁民，穿的都是打補釘的破衣服，難怪當時有句耳熟能詳的口號：「左三年右三年，縫縫補補又三年」、「解救水深火熱的同胞」深有感覺。

對岸實施的是共產主義，吃大鍋飯，工作沒我們那麼勤快，一到黃昏就休息，有次，一艘藍色鐵殼武裝漁船(圖5)，竟駛來我們兩船中間下錨，害得緊急大調頭，距離不到十公尺險些撞上，我探頭查看，只見一穿灰色列寧裝的匪幹，正在解砲衣，船邊還有大大紅字「××人民公社」，船長見我探出頭，破口大罵「你想找死是不是？他正準備開砲要打我們，還不躲起來」，當時匪船剛下錨，我們船在航行，漸漸遠離混入船陣中，漁網收起來已絞成一團，幸未撞到匪船勾到錨，否則就要被抓到勞改營打造去了，那時正值文化大革命，清算鬥爭如火如荼進行，遭殘害的大多和國民黨有關連，船長說在海上常看到漂浮的屍體，我們又來自反共的台灣，好險！辛辛苦苦打的漁，回港分紅，我和同學只能對半分，中間還被船員偷去一大半，另有小販，提著袋子來收購，袋子底端全開口，趁你不備時，伸出尖條對著最值錢的魚一刺就收進袋內，原來都是暗藏機關的小偷。拎著幾條小魚回家，全家人圍著方桌吃得好開心，這可是我實習的唯一所得，在家暈山暈了五天才習慣，也讓我大開眼界，體驗到另外一個奇特的社會。

高中畢業那年，體重只有50公斤，竟以甲等體位抽到海軍陸戰隊，教官問有哪些已抽籤要當兵的請舉手，約1/3，後來再問有誰抽到陸戰隊？全班只我三人，教官走到我身邊打量後搖搖頭，全班轟然大笑，又遇偵察連退伍的學長，說是人間地獄，像我這種身體，恐要去掉半條命，也曾問其他人都這麼說，讓我心生恐懼，前景淡然，不知這漫長的三年能否活著回來，後來我父親和二伯怕我學壞，強令我報考海軍官校才會有出息，沒想到入伍時，才發現我有吃苦耐勞培養出來的潛能爆發力，身體出奇的比別人好，各項武裝賽常拿第一名，成官校的長跑健將，經常參加各軍種的比賽，校長看我瘦，訓練期間還特別加個蛋給我補充體力，讓我的軍旅身涯由地獄升到了天堂，也開啟了和別人不一樣的戰地際遇。

當時也遇到一些跑船和士校受訓同學，說船上缺員成荒，很多只要苦幹實幹，船長、大副推薦，公司就會替他買張巴拿馬或賴比瑞亞票，升任高級船員，收入高、外快多，令人羨慕不已，紛紛嘲笑我當個窮軍人。

三、金門戰情特色

金門，是兩岸軍事的角力戰場，歷經大大小小戰火的洗禮，鞏固了金門保衛了台灣，島上軍民渡過風聲鶴唳的緊張歲月，躲過世界最密集的彈雨死亡威脅，全島軍事化，碉堡營區、戰備車道、地下坑道、海岸軌條刺阻設施、地雷佈放區，各種軍事防禦工事和偽裝，配搭在蒼松翠林間，純樸的古宅市街，成為金門獨有的戰地特色，來此當過兵者，充滿著甘苦回憶。

官校一畢業，首次任官就被派到金門太武山CRP戰管中心，當初接到任官令時不免緊張害怕，父母、親友都為我耽心，因為那是砲聲隆隆的最前線，艦上有位帆纜班長反告訴我：好耶！那裡最安全，空氣清新、馬路乾淨、生活樸實、寧靜幽美，是修身養性的好地方，到了金門

所見果真如此。單位在山頂上聯合作戰中心，人多單位大，陸、海、空都有，我分發的單位是海軍組，負責台灣海峽至對岸沿海的船隻動態，戰管中心、宿舍全在坑洞裡，很安全。組上五個軍官七個兵（圖6、圖7），組長海軍少校，歷經無數的大小海戰，在八六海戰章江、劍門艦出任務前請假，是唯一逃過一劫的幸運者。



圖 6 住坑洞挨砲彈的日子 右第一位是海軍組組長，我的啟蒙長官，曾任劍門艦航海官，八六海戰因請假，唯一逃過死劫。



圖 7 在戰管中心，監控對岸，守護台海安全。

頭次下山逛街，就遇上火光四射、震耳欲聾的爆炸聲，還有碎片濺地磨擦滾動的聲音，店家的小姐都用手指塞住雙耳，不覺害怕，我則嚇得到處找掩體，後來躲到一座碉堡內，裡面是又騷又臭，足足被困了三個小時，待爆炸聲消失後才敢出來。第二天聽說有一老百姓被砲彈打死，身經百戰的組長教了我這初次體驗的菜鳥：1.出外一定要看時間，單打雙停，射擊時間多在晚餐後。2.聽到「咻咻」聲時，砲彈是在頭頂遠處掠過，聽到「咄咄」聲時，那是砲彈旋轉聲，表示距離很近了。3.爆炸聲震耳欲聾，火光強大，又聞到火藥味，就要趕緊找掩體躲避，下發砲彈恐就落在你身上。砲彈附近爆炸，最好拿棉花、碎紙塞耳朵，以免耳膜被震破。4.軍中有句銘言：老兵怕槍、新兵怕砲，躲要躲到炸過的坑洞裡才安全，因長距遠射，彈著點不會落在同一點，槍則是瞄準人射擊。5.大砲笨拙不易移動，通常置定一處.有間隔性的發射（搬運、裝填到發射有一間隔），衝鋒陷陣時都是等砲彈落地爆炸後，再趕緊爬起向

前衝，跳進下個坑洞就是此理。6..砲彈巨大，搬運、儲存困難，通常送來一堆，待砲彈消耗完就休兵，時間不會拖太久。7.砲彈發射時有濃厚的煙硝味，砲兵全身髒兮兮，老共都是先吃飯再打砲才衛生。

戰情中心時常發生緊急狀況，一遇匪機出海、各單位的防砲、高砲、飛彈部隊、戰機就進入備戰狀態，除用雷達搜索外，我監聽台會監聽機場塔台、飛機、各重要無線的通話，提供有利情報作研判，而海軍組只負責監視海面船隻動態，船動得慢，由值班的雷達士每半小時將目標直報海聯組，沒有指揮權，戰情室也沒多的位子給我們軍官坐，所以大家都叫我們為米蟲。

有天晚上到料羅灣剛搶灘的中字號上，找同學把託買的高粱酒送船上，警衛長和衛兵拿著卡賓槍，叫我小心，海上發現水鬼，叫我快點離開，我將酒交給同學後匆匆離去，在船尾不遠處，隱約看到時而沉時而浮的小黑影游來游去，且不只一個，那是來摸哨的水鬼阿！衛兵不敢開槍，大家出來瞭望警戒，甲板旅客全清空，金防部宣布全島一級警戒，我也趕緊回站上，到了晚上九點多，海聯組問我們海面上有無可疑目標？結果在北碇的東方兩哩處，發現時隱時現的兩小亮點，研判這兩個小白點，可能就是等待接應水鬼的小艇。全島折騰了一個晚上，直到天亮才解除，很奇怪的是為何不開槍示警？或用探照燈照他們一下？至少應讓敵方知道已被發現，連成功隊快艇也沒出海察看一下，或許是單打雙停的默契吧！也曾遇到來投誠的水鬼，大肆宣傳作心理戰，有經驗的老兵都說，來摸哨時被發現跑不掉，只好說是來投奔自由的。

太武山有一小徑，下半山全是崎驅不平的巨石，中間則有一段寬敞開闊的岩坡，再往上到雷達站，則是茂密的樹林，顯得相當陰森，所以到了夜晚就沒人敢走這條路，中間這段岩坡視野寬闊可遠眺夏門，風景幽美，是大家爬山回舍必停留休息的地方，這附近設有一個班一門砲，但旁邊有一座很特別的墳，墓碑上刻著「××士官長」湖南等字樣，墳前卻有臉盆大小反扣的圓型水泥貢品，後來問組長才知，在戰事吃緊時，

匪機來襲，剛巧負責這門砲的士官長下山，司令部通令全島「齊放」打火網，這位值守的台灣兵聽不懂「齊放」，也未通知其他人，所以全島僅這門砲未發射，後來追究責任，雙雙處死，班上士兵就為長官建了一座墳，這個兵的骸骨就貢在墳前，才有此奇特的怪墓，難怪天黑就沒人敢走這條路。

外島一有人失蹤，全島就馬上進入一級戰備，實施雷霆演習，無論死活，非要把人找到不可，豎耳聆聽對岸廣播，就怕得到壞消息。有位管彈藥庫的老班長，和村裡一位姑娘談戀愛，當火山孝子猛獻殷勤，求婚時，誰會要這又老又醜的窮軍人？女方只為貪小便宜，全家反對，這位班長掏肝掏肺，付出一身感情及所有積蓄，不甘被騙光，一氣之下帶了好幾顆手榴彈去女方家理論，當場炸死三人後逃逸，因身懷手榴彈，極具危險，金防部通令格殺勿論，並頒高額獎金捉拿，全島實施雷霆演習，在這彈丸之地，動員十五萬軍人、四萬名老百姓，每天早上背著槍全副武裝地毯式搜尋，每人配發一白布條掛在胸前，號碼為169來識別，只要沒掛布條或號碼有誤，就馬上抓起來，第二天則倒掛成691辨識，幾天下來就是找不到這個人，全島氣氛緊張，神經緊繃。有天村民邀約作客，和組長下山，凡過路口，車就遭攔截盤查，核對身份，尤其年紀大的特別嚴格，幾乎是寸步難行。因我們受邀約遊覽，順到馬山喊話站參觀（圖8、圖9），這是前線中的前線，離對岸最近只有兩千公尺，又稱天下第一哨，是監測及進行對岸的摧毀鬥志、瓦解軍心的喊話中心，同樣也是對岸向我廣播的口岸，幸幾天下來沒聽到有人投誠的消息，換句話說，此人還留在金門。

返舍的路上，發現整個海岸邊已佈滿人牆，全副武裝蹲坐在壕溝邊，再往前推進，還有前哨人員躲在散落的散兵坑內。晚餐則用手推車將食物運到最近的路邊打給他們吃，原來所有的守備部隊，都是這樣渡過每個夜晚。到第七天的深夜，海邊突有人影竄出，想游向對岸，被苦守的部隊集中的火力打成蜂窩，終於讓全島軍民鬆了一口氣。



圖 8 全島最緊張時刻，跑到馬山播音站參觀。



圖 9 多采多姿的戰地生活。

那年代最受歡迎的電視節目，是週末黃金八點檔，由崔苔菁主持的翠笛迎箏，有次單號週末，中山室擠滿上百人觀賞載歌載舞的歌舞秀，外面砲聲隆隆火光四射，也沒人在意，忽然聞到濃濃火藥味，那位天天吹噓勦匪抗戰出生入死的光頭班長拔腿就跑，引起大家恐慌，也跟著狂奔衝出室外躲進坑洞，小小的門哪能容百人同時進出？爭相逃命擠成一團，哀嚎遍野，帽子、鞋子掉滿地，可看出大難臨頭時，人怕死的恐慌景象，後來那位跑第一的神勇班長，成為大家消遣嘲弄的對象。

四、越戰的情景

1973年任職於209登陸艦
 (LST中練艦)航海官，與217艦
 共同參與在越南的「勤業」運補
 任務，出發前補給官即不斷跑到
 「後勤業務署補給處」申請免稅
 「清酒」及國外津貼；艦上官兵
 也實施甲級操演，意有上戰場的味道。



圖 10 子母貨櫃輪，戰爭時是最有效率的執行快速安全運補任務。

左營港出發，一週後的夜晚，進入越南水域，發現此地漁船多不開燈，當船接近時漁民才會點火把示警；岸上不時見到火砲四射照耀天際，顯見此處已不安寧，所以夜晚我艦只敢停留離岸數哩外的頭頓角避險，等待白天再進港。

天亮在我艦旁，見到一艘美國大型子母貨櫃輪「GOLDEN BEAR」停泊河口（圖10），如母雞下蛋式的將貨櫃卸到海上，然後連接成串，由拖船拖往各處，效率快速驚人，無需用到其他設備，又可躲避岸炮轟擊，如同快打部隊，相當適合前線及落後地區的運送作業，這艘船常見停靠在基隆港西25、26號碼頭，想載來越南的物資大多是「MIT」。



圖 11 隱藏於草叢河道的砲艇，開砲示好。



圖 12 航行西貢湄南河時留影。

從頭頓角到西貢市，婉轉漫長的河道中，沿途廣闊的山巒，竟全是浩大的人工造景；光禿一遍寸草不生的枯枝爛葉，飛機還不斷的噴灑著落葉劑來擴大面積，毒劑的污染難以讓人生存，這是防止可疑越共躲藏叢林的治標方法，其實遭殃的卻全是廣大的無辜百姓，泛黃的河水，瀰漫著一股難聞的腥臭味。

沿途不時傳來轟隆隆的槍砲聲，向我艦附近射擊，濺起高高的水柱，一艘快艇從矮樹叢中竄出，高速駛向我艦（圖11），不斷鳴槍對空掃射，遭到伏擊？全艦官兵一陣驚恐，看到懸掛的是南越國旗才定下心來，領港說那是當地駐軍、部隊、崗哨用習慣性的禮儀方式向我艦鳴槍示好。

河道拐角處聳立著一棟非常奇特顯眼的五層斜樓，是附近最高點，可用來當導航標誌，不知是遭受過砲彈轟炸還是地基下沉，像極了義大利比薩斜塔。沿著河道碼頭（圖12），不時見到商船向我艦降旗致敬，鳴笛、揮手、歡聲雷動，原來是我國船隊的海員在此卸貨，異地相逢格外親切；他們堆砌著砂包守在梯口（圖13、圖14），在隆隆的槍砲聲中冒險進行物資運送，英勇表現實在太令人感動了。

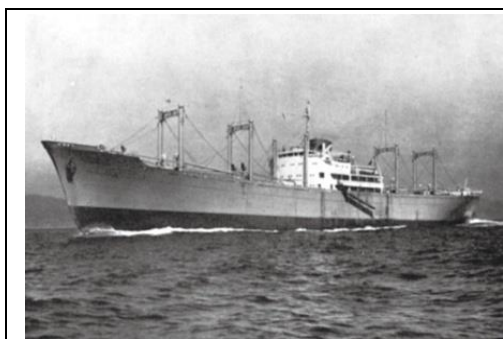


圖 13 大來公司船隊在槍淋彈雨中冒險運送物資到越南。



圖 14 港口不平靜，時有槍砲聲，堆砌砂包保護船上安全。



圖 15 海軍運輸艦支援越南，停泊西貢美軍碼頭。



圖 16 軍區門口的車伕，是最佳保鏢及導遊。

我們艦停靠在西貢市美軍基地的海軍碼頭（圖15），緊鄰西貢大橋，船一靠好，大使館即派勤業部隊來船上辦事，穿著野戰服，全付武裝，顯見戰事的緊張，互送禮物水果，告知此次任務細節重點及治安問題，特別交代：前兩天就在我們靠泊處，停靠了一艘韓國軍艦，深夜值班水

兵看到碼頭有人影走動，疑似偷竊，跑下去察看，結果被人一槍擊斃，勸我們少管閒事，夜晚千萬別外出。

基地內堆滿各式彈痕鑿鑿破損不堪的車輛，都是後送分配給各友邦的。美軍居住之處，全是用貨櫃屋搭成，內部豪華舒適，有衛浴、冰箱、冷氣、電視設備，地上還鋪地毯，吃的用的應有盡有，多由美國直接運來，極盡奢華；談起薪餉，一個最低階大頭兵，每月500美金，約合台幣兩萬塊，不含加給，而我們尉階軍官，薪資只千元左右，真有天壤之別，美國富裕程度自不在話下，令人羨慕。

美軍基地大門口停放一輛裝甲車，營地安全由美軍負責駐守，全付武裝，白天人在車外值勤，天黑則躲進車內探出一個頭，對穿軍服人員則不檢查，知道我們來自國外，笑容可掬。門外停了許多等候的三輪車（圖16），似乎都有特定對象，專門帶領美軍出外到安全之地。在我國，只要有兵營、警衛、戰區的地方，治安都特別好，此地則剛好相反，所以大使館人員特別叮嚀，要我們外出小心，最好成群結隊比較安全，艦上也組了糾察隊，荷槍實彈，有時和美國憲兵一塊巡邏附近街道店家，維護治安保護軍人。

西貢街頭砲聲隆隆習以為常，時而聽到槍響，警察、游擊隊，及北越份子分不清，商店、住宅火燒不足為奇，為逃避戰禍的威脅，難民湧向城市四處窩居，街道髒亂臭氣沖天，人們為了生活，門庭依然若市，行人如織，但似乎所見到的人都小了一號，街上多為婦女，彷彿進入女人世界，據華僑告知，男女比數為1比4，因長年內戰，男人大多戰死沙場，留在家的多是無用的殘障或老弱，生活本身就是一種悲傷，都由脆弱無助的女人，背著小孩出外打工，養家活口成最有力的支柱。在這個國家裡，瀰漫著一股特有的哀愁，深深感觸到戰爭對毫無戰鬥能力的女人是極端的不公平。

雖未見過現場雙方戰鬥的慘狀，但在市區見到滿街穿軍服，缺陷

臂、少條腿、面目瘡痍的軍人，戰爭殘酷與淒慘，在此做了最好教材，為國捐軀的人我們看不到，但是傷殘者返回家鄉，誰有能力養老殘？放著斷手缺腳傷殘自生自滅。為了生存，有能力出來要飯當乞丐，還算是比較幸運的一群。

長年的戰爭，餐廳食物價格飛漲，缺水、缺電，斷簷殘壁下即使價格便宜也無人問津。天災、人禍、氣候、環境、衛生等因素，使得傳染病最多，吃、喝、玩、樂，都得特別小心。街上大多是賣軍品物資，除武器外，甚至美軍所有物資應有盡有。

我大使館就在西貢街上，泥黃色兩層法式拱型古堡建築，門口堆起厚厚砂包，架起一挺子彈上膛的機槍，警衛森嚴大門深鎖。

街道旁林立著許多攤販叫賣，這樣的衛生環境，看到堆放的食物就令人作嘔，竟然艦上有位小兵，蹲坐在路邊捧著一個碗，大嚐熱騰騰的肉湯，攤位上掛著招牌：「肉骨茶」，此地人命如糞土，不禁令人懷疑，會不會是人肉煮的？這個小兵說味道還不錯，很鮮美。

一位年過半百的女華僑，看到我們軍艦停泊在美軍基地，至為感動，特地守在營區門口，直到黃昏才遇上我們，激動的拿了一張紙條，內容只寫一姓名及空軍官校，託我無論如何要找到她失散的兒子，將她接回台灣，顯然過去很早就跑來越南發戰爭財，因局勢惡化，來不及逃跑。

本艦來西貢前，在運補金門時，發生違紀事件，有一帆纜兵外出買高粱酒，值勤站衛兵時遲歸，被警衛長糾正，此兵不服，拿著槍比手畫腳爭吵不休，槍口到處亂晃，警衛長大怒，認為遲到理虧，還大小聲雄辯，認為槍口是朝他，對他威脅，轉報艦長，艦長得知，立即下令將此兵押進禁閉室，並以敵前擅離職守、暴行犯上之罪移送軍法審判，此罪可不輕，前線可當場槍斃；事可大可小，只要這個兵向警衛長道歉「對不起我錯了」就沒事，卻一時的逞強，不服輸，遭致去治安也特別好。

五、葛蘭特總統號沉沒事件：

1976年，任職基隆港防隊副隊長，8月13日，美國一艘全貨櫃船APL President Grant（葛蘭特總統號），出了一項極不尋常的神秘任務，由永然船務公司代理，申報單的通告為優先進港，預計早晨0645引水站上領港，靠泊基隆港西25號碼頭，領港為葉九皋。0700港口準時開放，因該船早到，即在外海漂航等候，卻於清晨0530天剛亮時，不察當日最大潮，水流強勁，因離岸過近而擱淺在我港防隊駐守之軍事要地——桶盤嶼上。

這艘船是戰管中心人盡皆知，為美國最新最快的全貨櫃船，每當接近我海域時，都會引起戰管人員一陣騷動，因船速高達25節，目標龐大，只有戰艦才有這種速度，每次派偵察機查看，回報總是：「美國總統號」。因該船有許多特殊設備，機艙駕駛台禁止任何外人進入（當時尚未問市的NNSS、DECCA導航系統及長衝程壓縮主機縮小艙房，及駕駛台頂端設假煙囪誘導飛彈，實際煙囪像天線架在船尾），如此新穎專因應現代戰爭而設計的貨櫃輪，不解怎會就這樣擱淺？

早晨上班，隊長王明德中校被三軍區司令部傳去開緊急會議，回隊後與我密商，要把道路封鎖，人員出入管制，全體官兵留守備戰需在極機密中執行，因這艘船載有兩貨櫃電路板用白金（當時白金比黃金貴重），美方極為重視安全起見，尋求我方派兵支援，嚴加防守，美方則派遣兩棲攻擊艦在外海待命隨時支援，為因應此突發狀況，召集隊上幹部開會除加強警衛崗外，並令信號台嚴密監視，隨時通報海面動態；港防隊為第一線戰鬥機動部隊，外海則派巡防艇巡戈警戒，禁止船隻靠近。

為搶救葛號脫險，由海軍救難隊派潛水人員下海，檢查破損狀況，並做海底測繪，因是漂航時擱淺，船底完好無破損，我軍方給的建議是只要抽水駁油，調整水尺，等待下個高潮即能安然拖下，海象變化莫測宜早實施，卻沒想到船方過於謹慎，不解實情，認為萬一劃破船底將遭

致船貨的安危，如此重大的事，豈可草率進行？堅持要按部就班，遵照他們的步驟實施，自創一格的搶救程序，把事情變得格外複雜棘手，徒增搶救的困難、在無吊桿的船上進行卸櫃、駁運、抽油、放水減重，而且目的只為開啟單一7號艙蓋，卸出艙內的兩只貨櫃即算大功告成，後續可緩。

海軍港務隊則調派油駁船一艘抽油，港務局亦派出重型吊機及駁船做卸櫃減重，首先要移除甲板貨櫃，再開艙取出價值連城的白金櫃，待卸出相當貨櫃及燃油，提升浮揚力後再將船拖出，美國APL公司並與海軍簽了約，由軍方負責拖救工作。

我則在營區帶兵每日排演戒備。輔導長關先輝少校（後來當海軍總政戰部主任）見訓練動作整齊劃一，雄壯威武，精神飽滿，吼聲宏亮，極具震撼力與嚇阻效果，特精心安排，請華少武司令到隊上校閱我軍實兵操演，並開放媒體採訪，經大幅報導，電視連播數日，紅遍全台，司令看了真是滿意極了，也給足了面子，貫徹了命令，相信那時祥豐街的守備司令部、市府旁的憲兵隊都沒能訓練出這樣具有震撼力的隊伍；表面光鮮，但卻沒人知道我們出的是撼動人心的機密任務。

葛號並無自卸式吊桿，擱淺位置又滿布暗礁，甲板堆疊五層高的貨櫃需清光才能開艙，在搖晃的海中談何容易？外海風浪大，海象變化多端，吊卸駁運非常困難，數噸重貨勾隨船搖擺四處亂甩，不時發出轟隆隆的碰撞聲，工人邊躲邊卸險象環生，有時又得停止作業，近兩千個貨櫃，二十幾天來，只卸出艙面上幾十個櫃，非常不順，似乎天天在等待著災難的降臨，也引起美方相當不滿。



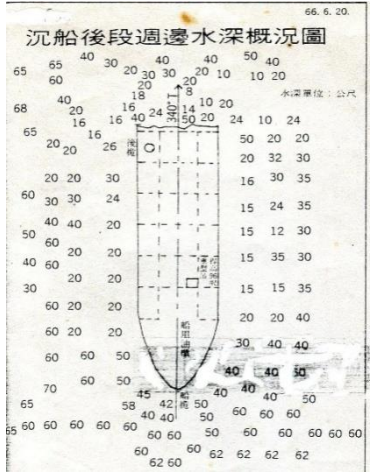

9月8日中秋夜，有一強烈颱風"芙安"將掠過北部海面，雖船上貨櫃僅卸出少許，但燃油已抽光，淡水也放光，在時間不允許下，軍區司令部預測到危險性，即派了兩艘救難艦，要在颱風來臨前夕，利用高潮時將船拖下，但遭美方拒絕，認為我方設備不足，技術、效率差，昂貴船

貨，不應草率進行，在此節骨眼上臨陣換將，取消了拖救合約，改請日本救難公司負責，派來一艘五千噸級大型拖船「櫻花丸」。

拖救前又得重新做海底勘查及準備工作，櫻花丸因時間倉促，準備不足，不全。就在中秋夜，颱風來襲，海上風浪大作，狂風暴雨，掀起海嘯般的狂滔巨浪，狀至驚人，又逢大滿潮，船在輕載下浮升了起來，隨巨浪不停的高高抬起又重重落下，船底被礁石撞得稀爛，巨浪沖擊船身，濺起數十公尺高的白浪花，一波接一波，蓋過駕駛台桅頂，整個船身左右搖擺超過三十度以上，甲板貨櫃紛紛落海，隨時有翻覆的可能，驚恐無助的船員站在下風面走廊上，閃躲著一波接一波打上來的巨浪，向岸上的人們不斷嘶喊狂叫求救，在生死一瞬間爭扎著，也不停地發射求救信號，燃燒的信號彈將信號台及本隊部照得通亮，在這種險惡的天氣下，我方備妥的救難艦根本無法出海施救，請來拖救的櫻花丸更是自身難保，駛到遠方空曠水域與巨浪作生死搏鬥中，相信任何船，只要來救援，必定是陪葬。這夜，我隊官兵全體動員，徹夜未眠，與救難隊身綁繩索大串聯，在排山倒海的狂滔巨浪下，冒極大的危險，用盡方法在下風面拋繩索，以橡皮艇，花了七、八個小時才把全部美籍船員34人及一名日救難員全數救上岸來，並送到本隊部安頓；為護守白金，船員死裡逃生，個個驚魂未定，心悸猶存，有的抱著隊上官兵痛哭，恍如隔世再生感恩不已。

颱風過後葛號外觀看似完整，但船底已嚴重破損擱坐暗礁上，船員全數撤光，美方擔心白金無人看守，就由永然船務公司僱用保全人員，由美艦直升機負責吊掛接送，每三日換班一次，每班兩人駐守，早晨九點開始吊掛，集合地點就選在我營區旁一塊空地上，每次吊卦前，永然公司就會通知我先淨空場地。來接送的直升機灰色，全為穿橘紅色連身服的外國人，每次來去都飛向外海的東北向，顯然美攻擊母艦及戰鬥部隊，就在我東北角外海不遠處待命。

當第三次換班吊掛人員時，駕駛因不熟地形，未注意崎嶇不平的礁石地，在急速拉升離開時，油門催太大，致機身大幅前傾，槳葉差點打到地面岩石，悲劇險些發生，嚇壞所有在場人員，因船離岸只有四、五十公尺，拉鋼索吊流籠較易，且隨時可接送人員補給物品，無需冒此風險，經我提議後，永然公司就改為架鋼索吊掛，徹底解決了保全人員登輪看守問題。

	
	
<p>圖 17 「葛蘭特總統號」斷裂沉沒，附近海域概況。</p>	<p>圖 18 蔣院長、華司令受邀參訪奧克拉荷馬城，司令包爾文棋。當關係不佳而出現兩棲攻擊母艦時，可能就有軍事行動。</p>

船看似完好，底已稀耙爛，美國找來了許多打撈專家，輪番派了大型拖船，檢查後均搖頭離去，東北季風來臨，海上風浪增強，船不時大幅移動，甲板貨櫃打滿海，海岸邊圍滿人群撿拾物品，保全人員幾次成待救狀況，後來撤離，不久船斷裂沉沒（圖17斷裂沉沒情形及海域）。

就在宣布放棄打撈時，11月28日進來一艘巨型兩棲攻擊母艦，泊靠三軍區軍用碼頭，蔣經國、華司令還受邀登輪參訪（圖18），只有我們實際參與者知道，是此次任務結束時，進港補給及禮貌上答謝我方。此艦離開時，海上風浪過大，領港無法登艇離去，改用直升機接送，報上還刊登是我國史上唯一搭過直升機的領港。

再英明果斷，只要一個策略的疏失，即造成不可彌補的損失，最後全屬枉然，以失敗沉沒而告終，價值連城的財產亦隨之石沉大海，真是夢魘一場，歲月催人老，船過水無痕，沉睡46年前的往事，早已雲消霧散，此真實事件說來也沒人會相信，世事多變化，早已成無人知曉的奇聞軼事。

六、中東波斯灣戰爭對海運的威脅

中東是個世界火藥庫，分離繁複的的爭端，歸咎於四個重要因素：邊境糾紛、宗教矛盾、民族仇恨和石油爭奪，不僅讓數百萬鮮活的生命受到摧殘，更從衝突中發動所謂的「襲船戰」，成雙方先進武器的競技場，使用大量反艦飛彈與地對地飛彈對城市、煉油廠、往來船隻進行轟炸摧毀，尤其在波斯灣內的船隻，不論駛往何處、何國籍，甚或支援運送該國的商船，見之即盲目開打，致波斯灣內殘骸遍佈，我國商船亦有遭攻擊傷亡慘劇。進入波斯灣船隻，即得承受水下、水面、空中的武力攻擊，人、船、貨過24度線均得強制投保戰爭險，當時跑這條航線，帶給船員、家屬、公司的心理壓力何其大。

船進波斯灣的赫姆茲海峽24度線，就有一股戰爭瀕臨的氣息，附近時常看到美國軍艦巡邏，還有一艘巨大的航母。經過杜拜造船廠，見到彈痕累累被焚燒過的商船拖來這裡排排站，多為巨型油輪，均有一特色，在煙囪下方的機艙出現大洞，洞之大可容兩部卡車對開，這才明白美國總統貨櫃船，為何設個假煙囪在駕駛台頂上的原因。從杜拜往巴林途中，可見到一艘只剩船頭還在的下錨船，似乎永遠停在這裡無人處理。

在此危險海域有一特色，不分國籍，船和船的聯繫頻繁，不會尋私隱瞞，把所遇所聽的危險訊息告知大家，可看出船員的團結。公司、代理行也會將收集到的有關消息通知船上作防範。

狀況集錦

我一軍校同學，退伍找我，想跑船，我就介紹他來我們公司，沒想到頭趟上船，就跑伊朗，那是緊鄰伊拉克附近的霍梅尼港，當時兩伊戰爭打得如火如荼，經常遇空襲躲警報，躲煩了，船員乾脆白天躲陸地，晚上回船睡，因被轟炸目標都是港埠設施和船，同學說常常看到有船和建築物冒煙起火，那時我船40天來科威特一次，所以每趟在科威特就可和他聯絡，每次聊天，他都大吐苦水，把裡面的慘況告訴我，總覺對他不好意思，就怕下趟聽不到他的聲音，後來代理行也被炸掉了，因是伊朗貨，政府不可能放他們離開，加上很多設施損壞，常躲警報，卸貨速度奇慢，待了半年多才脫困離開烽火連天的伊朗。

在波斯灣裡船很多，常有些無聊船員霸佔國際頻道聊天，想要聯絡都插不進去，有次無線電裡聽到一艘船遭襲求救，竟然整個網路啞雀無聲，無人敢回應。

喀爾克島是伊朗石油重鎮，伊拉克為打擊伊朗經濟，經常空襲該島，很多油輪在此水域航行時無端遭兩方戰機攻擊，造成嚴重損壞及傷亡。有次遇到一艘金星輪，船員全來自台灣，和他們聊天才知道，這艘巨無霸，專門從喀爾克島運原油到紅海，往返當海上油駁船，隨時面臨死亡的威脅，所以船員待遇奇高，每趟能躲過就是賺到，他們躲避方法有兩種：如到伊拉克飛機常出沒海域，則機艙不留人當班，全體船員穿救生衣戴安全帽上駕駛台，因伊拉克都是發射飛魚飛彈，在機艙內引爆，機艙全毀，但船員反不易受到傷害，船在伊朗水域，一樣會遭到伊朗戰機的攻擊，戰場撩亂而盲目，戰機出現是以機槍掃射，反易造成人員傷亡，在此危險水域，所有人員全躲入室內。這些戰場資訊非常珍貴

有用，有次我們船也進喀爾克島裝原油，就用此法做防範，將時間控制好，利用黃昏駛入危險水域，避免遭戰機的攻擊，於次日晨抵達裝貨港。喀爾克島果名不虛傳，島上寸草不生，遭焦土轟炸的痕跡呈褐灰色，碼頭邊還有一艘焦黑變型的巨型油輪，體驗到戰爭的殘酷與船員的無辜。

因長年行駛這條危險航線，特別的謹慎小心，所以一直很平順，也頗有心得，台航公司及海員工會特別刊登了我提議的「波斯灣地區的安全航法」。親身體驗知道防範，就不覺可怕。當進入戰區，投保兵險，薪水就Double，我們反成獲利的受益者，進24度線早報，出來晚報，幾小時的差，就多賺了兩天薪水，所以當初很多「內行人」都喜歡跑這條航線，裡面別有洞天，還希望能多待幾天，而我一跑就是十幾年。

結尾分享：

航輪進入戰爭海域，船員、航商必需要有的認知與準備

戰爭遭遇的型態百百種，完全要靠經驗判斷、靈機應變來保護全船，以化解危機的發生，尤其船長，要決策左右事關重要，列舉過去實際經驗供分享，以作參考：

1. 熟悉求生滅火操演、傷患醫療救助，以應不時之需，戰爭時期，要有最壞打算。
2. 收聽網路新聞戰爭資訊，尤其遇剛由戰區、港口出來的船舶，務必詳問裡面狀況，並請提供建議，以備採取因應措施（兩伊戰爭吃緊時，進波斯灣危險區，兩船相遇，都會毫無隱瞞的通報所遇狀況，同為跑船人，互助合作顯露無疑，我中油船隊、定期班輪長年能安然進出未發生事故，就是知道如何避開危險）。
3. 任何戰場，白天具有活動力，夜間具有隱匿性，反攻搶灘作戰，素有「拂曉登陸」一詞。
4. 進入危險水域，全員必需在備戰狀態，穿救生衣、戴安全帽，做好各種準備，事不得已，盡量避開遠離危險區，或在夜間通過。
5. 與代理行、船公司保持密切聯絡，要求提供戰場最新情報資訊。
6. 戰爭型態百種，有人為圖牟利、爭奪資源，有人為耗對方戰力慫恿代理，無不用奇極，各種盤算就會有各種名目的制裁、管制、禁運行動，必需密切注意各國頒布的內容、項目，以免誤蹈觸法，輕則罰錢，重則扣船押人（例：北韓被制裁，南韓、美國發現運貨北韓船隻，即予扣留重罰，尤其現在的烏、俄戰爭，歐美各國用嚴厲手段制裁俄羅斯，所載物品、泊靠港口、航線、國與國的利害關係，均需謹慎思考作因應）。

7. 船員室內，切勿放置違禁品、管制品，尤到禁令國家港口，應先張貼公告提醒，以防觸法招致法辦（實例：早期聯檢處、海關抄班，發現有對岸親人信件及匪製品，即以「通匪」、「資匪」罪移送法辦，或來自共產國、毒品國，船舶均會作特別的檢查）。
8. 在任何港口，對有權勢的港務官員、海關、軍人、代理行，能管船沾邊的人，都要以禮對待不可得罪，避免因小失大，遭致報復性的嚴重後果（實例：有位剛上船的三管，在印度，見一小孩乞食，即送一蘋果，卻被駐船海關發現搶走啃食，三管震怒辱罵，不久召來另一海關助陣，專抄他房間，翻箱倒櫃，結果在他頸上發現不起眼的小金項鍊，立即將人押走，以「勘亂時期違反金融」罪移送法辦，致流落街頭乞食度日，後找到一家中國餐館苦苦哀求打工，僅求吃住，等待法院不知何時了的傳喚、開庭及訴訟，家屬心急如焚，賣掉房子匯錢給代理行，請求不惜任何代價要把人弄回來。原僅小事一樁，船長出面打圓場，塞個幾十塊美金就可解決（或叫三管自付），偏偏碰到這位呆滯木訥、中正不阿的船長，天天鎖在房裡不問世事，一毛不拔，還坐當壁上觀，頭頭是道的講一堆大道理，嘲諷的告戒大家：「人要行得正，不做虧心事，不怕鬼敲門」。
9. 船遭遇攻擊或有威脅時，務必立即廣播通報附近各輪、信號台、救難中心、攝錄，並發出求救信號，請求救助昭告天下，否則萬一不幸，將成不明失蹤懸案（案例：在印、巴戰爭結束後，漁民發現露出水面的桅桿，始查出戰爭時，遭攻擊沉沒的我外借船）。
10. 瞭解戰爭國所使用的武器性能及戰略習性、監視範圍，以備因應（金星輪遭遇告知：在伊拉克海域，常受伊朗軍機掃射，航經此處，人員不可曝露在外，全需躲入住艙內；來到伊朗海域，因伊拉克武器較先進，會遭受戰機發射的飛魚飛彈攻擊，飛彈是在機艙內引爆，所以來到伊朗海域，機艙人員全數撤離，躲避上駕駛台）。

11. 水雷具有強大殺傷力、隱匿性極高、佈放容易，摧毀清除則極為困難，心理威嚇效果尤佳，是最廉價有效的水中兵器，幾顆水雷，足可封鎖大遍海域、癱瘓港口，對航行船隻構成極大威脅，假設中共向我開戰，爾虞我詐下，發佈通告：「已在長江口佈放了水雷封鎖」，試問誰還敢將船開進去或開出來？如何的避讓反制、保護船的安全，必需瞭解掃佈雷作業方式、地理位置、水雷種類、水雷戰方式、資訊通告、辨識方法（實例：兩伊戰爭時，波斯灣內常接通報，發現水雷，曾有一漁船，海上撈獲一鐵殼圓球，進杜拜港後通知港務官員來處理，無人能辨識為何物，上頭帶有數根伸出的「把手」，還有人推著扶把翻轉一看究竟，後來請軍事專家來鑑定，竟然是顆水雷，嚇得緊急封港）。水雷戰相當複雜，要有相當的認識才能避讓防護，留待下段解說。
12. 遇軍艦、軍機阻撓、警告、武器射擊時，立即調頭，勿再繼續前進。
13. 當遇偵察機在你上頭盤旋時，往往不久，就會出現具有攻擊性的戰機、軍艦，執行驅離或攻擊行動（在日本、中東、戰爭區常遇到），盡可能行駛在非戰爭國水域（曾遇劫後餘生的二副告知：早晨天亮不久，見一迷彩直升機上空徘徊後離去，一小時後，戰機出現，第一發飛彈擦邊而過，第二發命中煙囪下方爆炸，船沉多人死亡）。
14. 需瞭解各國間的關係，以防牽扯：遇信號台、港務單位、軍艦詢問、盤查時，切不可說載有武器、不明物、危險品，或駛往不友善國家，不當答覆恐遭扣押或禁航（兩伊戰爭時，曾遇某船要進科威特港卸貨，遵照港務台程序回答，但問及Next port？時，回答為「伊拉克」（科威特和伊拉克也是世仇），結果被拒進港，並扣留在錨地禁航，回答時必需慎重考慮，盡量用By order回覆；過去禁航大陸，航商都會假報三地，待船出港後再駛禁區）。

15. 船上切不可留有兩國交惡的船員，會因民族情懷而發生不睦、鬥毆，管理困難。
16. 排華地區或敵對不友善國，盡量少外出，避免不友善對待，遭毆或遭殺害。
17. 敏感海域，必需開啟雷達，注意海上目標動態，尤其中、小型無AIS顯示之快速目標，通常是軍艦特徵，如衝著你來，必需要有腹案，合理回應對方的答問。
18. 遇軍艦盤查、騷擾時，立即通知機艙做好「stand-by」準備，以免要求停車時無法停下，遭藉詞或誤解「不聽指示，蓄意挑釁、衝撞、逃逸」，整個過程務請錄影存證，附加拍攝GPS船位，送交我政府，待對方向我國抗議、控訴時，我政府可拿出有利證據反駁或控告對方。
19. 大型軍用物資不可裝於甲板露白，航線、港口避開不友善國（案例一：新加坡星光部隊9輛裝甲車，以帆布覆蓋裝於甲板，由高雄港運往新加坡，繞經香港時被發現，以「危險易燃品」理由，針對我國遭扣押；案例二：蘇聯油輪「陶普斯號」，運油至上海，進入台灣海峽時，為我海軍攔補，罪名為「資匪物資」，船、貨遭沒收充公，船員拘捕，船改名海軍「會稽艦」）。

作者

凌道生-海洋大學研究船船長、商船船長、港口管制所所長、作戰指揮中心（國軍搜救中心）作戰官、掃佈雷艦艦務長、空監管制官。

中華民國船長公會 110 年度優秀船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：虞先鳴

推薦單位：中鋼運通公司

簡介：虞先鳴船長，今年 70 歲，高雄海專&基隆海院航海系畢業，船長海勤年資 21 年 9 月餘。

優良事蹟：

一、研究發展:

虞船長於民國 86 年初到中鋼運通公司擔任駐埠船長，主要負責協助 ISM 程序書撰寫、修訂，並帶領中鋼團隊輪執行 ISM 認證，該輪於當年底獲得財團法人驗船中心(CR)認證，為中鋼運通第一艘獲得 ISM 認證之船舶。

虞船長於民國 87 年 02 月 01 日至 90 年 12 月 31 日期間擔任台灣國際造船公司(CSBC)基隆總廠修船廠領港，為高雄海專第一位擔任台船修船廠領港職務之校友。任職期間對於台船基隆廠進出塢作業模式提出改善方案並顯著改善進出塢作業安全。

虞船長於民國 99 年再度調岸擔任駐埠船長，執行落實 ISM 實務與內稽工作，將偏差部分導上正軌，成效卓。

二、敦睦海外:

虞船長於各港口停靠碼頭裝卸貨期間與靠離泊作業，確實要求在船同仁遵守各港口當地之要求，與外國人士接洽公務時，以台灣人文風情，誠懇以禮接待，展現台灣之熱情。另外於中國武漢肺炎期間(COVID-19)，船舶停泊於國外港口裝卸貨期間，因國外缺少口罩致使國外碼頭工人、礦方檢查人員及代理行無法達到防疫作為，主動提供防疫口罩及相關用品，落實防疫措施，不僅發揮人飢己飢精神並盡船長應有之職責及同時做好國民外交，宣揚台灣防疫成功之作為，讓登輪之來賓、檢查員及工作人員備感信任及窩心。

此維護公司及國家良好之形象更充分展現台灣國民良好之品德。

三、社會服務:

任職船長期間，至日本接任新船，對於船舶設備改善及海員之福利事項，不遺餘力，及向船廠提出各項實質改善方法並善盡監督之責，以身作則領導、教育及訓練船上同仁，照顧同仁在日本接船期間的生活起居，得以順利且安全完成接船任務。

四、領導統御:

虞船長航海經歷豐富，待人和藹可親，處事圓融，促進同仁和睦相處，是位優秀資深船長，經常利用進出港與教育訓練機會教導新進同仁、資淺船副或拔擢優秀海事人才，更上層樓，樂於將專業知識及多年海上工作經驗與同仁分享。

五、安全管理:

在船服務期間，遵守公司 ISM 章程、國際公約及港口規定等，運用自身多年受檢經驗及案例檢討等，依計畫執行船上管理，保持公司最佳評等為最高指導原則，並曾於 2005 年服務於船齡 17 年之中鋼踏實輪接受礦方 RIGHT SHIP 檢查獲得來信表彰虞船長對船舶管理用心與投入，落實公司政策，達到船安、人安、貨安。

六、船員訓練:

依據 ISM 規章，每週/每月在船實施求生/滅火/ISM 應急操演/ ISPS /SOPEP/港口規定之各項教育訓練並自製教材，使同仁熟識各項法規之要求及落實工作安全，預防消弭危害事故。公司也借重虞船長航海知識及領導統御等各項豐富經驗，於一年期間內委以重任，協助公司培訓散裝船優秀之大副與船長，將航海隱性知識傳承後進，大大提升船員素質，並將優良船藝落實在船員實務之中。

七、危機處理:

虞船長在公司任職期間，盡心盡力，對於大型船舶靠離碼頭作業之風險都能有效消弭及化險為夷，展現優良船藝之實踐。

第二位

姓名：吳國弟

推薦單位：萬海航運公司

簡介：吳國弟船長，今年 65 歲，基隆海事職業學校畢業，船長海勤年資 07 年 10 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

吳船長經驗豐富，待人和氣，是一位優良的資深船長，平時待人處事多為下屬著想，船上工作氣氛融洽，並常利用機會提攜後進並指導資淺船副，樂於分享自身的工作經驗及操船技藝，為台灣海運發展及經驗傳承增添助力。

二、船岸溝通：

吳船長與公司岸端各單位溝通協調良好，積極配合岸端船隊安全監控系統開發及各項研究專案，迅速反饋各項重要航行資訊，遵循公司政策執行海技六大安全指標，秉持船岸一家，與公司緊密的互動，推行各項業務，每個環節皆能以『安全』為最高原則。

三、船舶安全：

吳船長平日督促船上人員落實公司 ISM 安全管理規章，明確填寫、紀錄各項表單，執行相關檢查工作及風險評估。於專案回報快速，積極響應公司政策回報，船岸溝通良好，共同維護船舶安全，均能順利完成公司交付之各項航運任務，歷年均無重大海事案件紀錄。近期服務於美國遠洋航線，船舶管理優良，港口檢查零缺失通過。

四、公司獎勵：

1. 2013 年服務於 WAN HAI 512，船長期間第一季船隊工安環保節油評比獲得第二名，記嘉獎一次。
2. 2014 年服務於 WAN HAI 302，船長期間第四季船隊工安環保節油評比獲得第三名，記嘉獎一次。

3. 2021 年服務於 WAN HAI 515，船長期間第四季船隊工安環保節油評比獲得第三名，記嘉獎一次。

第三位

姓名：陳立文

推薦單位：長榮海運公司

簡介：陳立文船長，今年 65 歲，國立海洋大學航海系畢業，船長海勤年資 16 年餘。

優良事蹟：

一、安全管理

陳船長自晉升船長開始就擔任主力航線船長，更是英籍船之主力船長，前後任職英籍船 10 艘以上，參與多次 MCA 外稽表現優異，對公司安全管理制度的推動做出主要的貢獻。此外，陳船長在船服務無重大事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷)和港口國檢查無滯留記錄。

二、船員訓練

陳船長在船服務期間，熱心教導提攜後進不遺餘力，讓船上同仁能按公司的計畫落實年度目標，保持良好的安全紀錄。

三、領導統御

長榮海運於韓國三星船廠建造之全新 A 型 24,000 teus 雙島式貨櫃船，於去年 7 月起已開始陸續交船，陳船長深得公司信任並委以重任，擔任首艘長範輪接船船長。現陳船長亦為公司前往大陸滬東船廠，為新造船 24,000 teus 長益輪接船船長，秉持公司使命圓滿達成任務，並不畏艱難陸續為公司至各造船廠接多艘新船，其奉獻一己之力全力以赴之精神足為典範。

第四位

姓名：張右政

推薦單位：新興航運公司

簡介：張右政船長，今年 41 歲，國立臺灣海洋大學商船學系畢業，船長海勤年資 4 年餘。

優良事蹟：

- 一、張右政船長民國 94 年 6 月畢業於國立臺灣海洋大學商船學系，民國 96 年 1 月進入公司由航習生起，歷經助理三副、船副、大副、見習船長，於民國 105 年 1 月正式晉升船長一職，累計海勤資歷 11 年，資歷完整，嫻熟公司作業章程及各項制度，目前於本公司所屬代理天山輪任職中。
- 二、張船長學識及專業能力俱佳，理論和實踐兼備，個人修養良好、言行處事端正且責任心重，相當有上進心，能虛心求教並積極提高自身專業水平，工作態度積極且認真細心，能協同各方合作並兼顧質量完成本職工作，業務績效卓越。
- 三、民國 110 年 1 月，張船長擔任泰山輪船長任內，接連於中國曹妃甸港、連雲港兩港卸貨，而後旋即前往煙台港裝貨。時值中國北方嚴冬，氣溫低於零下 10 度，氣動設備相繼停擺，電動設備也因不堪負荷故障。張船長臨危不亂組織、協調使用應急方案，親自督導日夜趕工讓船能順利作業。在維修損壞裝備的同時，也另行緊急安排購買新設備送船，兩案並行，以確保萬無一失。在張船長及所有船員的努力與公司後勤支援下，終於在抵港裝貨前順利完成修復作業，讓船能安全順利抵港作業。
- 四、民國 108 年 1 月張船長擔任合盛輪船長任內，於巴西前往法國途中，在比斯開灣夜間遭遇惡劣天候及巨浪，導致船上救助艇遭巨浪拍擊受損嚴重無法修復。張船長迅速與公司研究各種解決方案，並果斷聯繫法國當地購買新艇，但未果，隨即按船旗國要求，高效率地組織船員擬定、將救生艇改為救助艇之替代方案，並組織船員訓

練，完成相關作業及人員訓練後，成功申請豁免證書，於法國 PSC 登輪前送達，解除合盛輪在法國被扣船的風險，並準時離港執行下一運務。

- 五、張船長從擔任大副三年期間克盡職責裝卸貨親力親為從沒下過岸，唯一一次下岸是在越南裝貨期間因為腹痛難耐才至醫院就醫，其擔任船長期間，領導統御能力優異，管理水準高，應變能力強，負責盡職，總能身先士卒身體力行，且能組織船員帶領船員完成其既定目標，其行事踏實穩健，多次協助公司改善棘手地運作狀況，自張船長近公司服務以來，每航次合作過的幹部主管皆給予極高評價，實屬不易，為公司供獻良多，是一位極為優秀的船長，應予表揚。

第五位

姓 名：張一成

推薦單位：裕民航運公司

簡 介：張一成船長，今年 68 歲，基隆海事航海科畢業，船長海勤年資 17 年 9 月餘。

優良事蹟：

- 一、張船長自基隆海事畢業後，即投入航運界服務，迄今海上資歷已逾廿八年，期間努力不懈加強本質學能、精進專業知識，由於表現優異八十九年即升任船長，目前為本公司資深船長。
- 二、張船長任職裕民船長近十七年期間，善盡本職以自身專業為公司培訓優秀船員，提攜後進不遺餘力，其敬業精神深獲船員及公司各級主管好評，另其為人樸實、公私分明、做事沉穩、以身作則，在船期間全船氣氛融洽、和樂融融，堪稱海員之楷模。
- 三、在船任職期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，並連續三次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀，更持續個人連續零缺失之記錄截至目前已逾廿次。

四、公司借重張船長豐富的經驗，委以重任，自 2020/06 起於公司船務部海技處任職，任職海技部門期間，運用船長專業，進行船上 ISM/ISPS/MLC 稽核作業，另協助船上完成眾多裝/卸貨業務，例如：船上抓斗鋼絲及液壓缸 PISTON ROD 斷掉事件、印尼 CIGADING 港口之注意事項提醒、裝鋼材注意事項提醒等，以因應當地法規之要求及檢查，船上也由於事前準備充足，得以順利完成各項運務。

第六位

姓名：劉士毅

推薦單位：長榮海運公司

簡介：劉士毅船長，今年 53 歲，國立海洋大學海洋運輸系畢業，船長海勤年資 5 年 9 月餘。

優良事蹟：

一、安全管理

劉船長在船服務期間小心謹慎，個人船藝優良，無重大事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災)，熟習公司安全管理手冊，多次港口國檢查均無滯留記錄亦無缺失。

2021 年 3 月劉船長服務長博輪期間，對裝載在該輪之危險貨物給予高標準的額外照料，大大降低該危險貨物致災的風險。

多次於越洋航行期間亦隨時觀測驗證海象及天候狀況，及時修改航路並與氣象導航公司聯絡反饋現場實際海象與天候狀況，避免船舶陷入無法預期的惡劣海象的襲擊。

二、領導統御

劉船長以豐富的經驗、開明的作風、實事求是的精神，在船督導所屬，發揮 BRM 與 ERM 的團隊合作，達到人安、貨安、船安的任務目標，讓屬輪每次均能以最大貨載安全運抵目的港，為公司創造利潤；並隨時激勵同仁進修以增進個人本質學能及分享船長個人學習成果與資料，以利同仁求取上一職級之適任能力。此次新冠病毒流

行期間除嚴守公司的防疫政策及措施外，利用船上資源增加同仁額外需求的防疫設備並動態教育訓練同仁，以面對不同疫情程度的港口環境，成效良好。

三、研究發展

劉船長除了在船隊服務亦參與海陸輪調制度，曾派駐海技部門擔任駐埠船長，多次參與外部研討會及公司內部會議，提供公司措施給外部機構做為重要參考；亦提供個人船長經驗與解析 RO 觀點，利於公司增加海事案件分析面向。

第七位

姓名：周富田

推薦單位：陽明海運公司

簡介：周富田船長，今年 67 歲，中國海專畢業，船長海勤年資 8 年 5 月餘。

優良事蹟：

- 一、自民國 97 年進入陽明海運公司服務，服務各型船舶與全球航線。
- 二、服務期間統領船舶各部門指揮得宜，充分運用船岸資源，功績卓越屢獲公司肯定。
- 三、公司多次派任新任接船船長，首航各港，接待公司重要客戶及外賓參訪。



111/4/20 本會黃理事長受邀到基隆市國際工商經營研究社演講



右為基隆市國際工商經營研究社社長陳素瓊女士



左為國立臺東高級中學校長蔡美瑤女士



111/5/2 本會黃理事長受邀至國立臺東高級中學演講



111/5/3 本會黃理事長受邀至國立臺東女子高級中學演講



▶左為國立臺東女子高級中學
校長王垠先生

111/5/30 本會黃理事長於國立
高雄科技大學航運技
術系授 VTS 課程

▶右 1 王鳳明船長、左 2 南部
服務處主任蔡朝祿船長及其
他 3 位受訓之女船副





111/5/17 本會黃理事長受邀參加海員新星培育計畫錄影



111/5/24 本會黃理事長受邀參加海員新星培育計畫簽署儀式



111/6/8 本會黃理事長與蘇澳港領港謝茂溪(右)，
拜訪國立蘇澳高級海事水產職業學校校長陳永峰先生(中)



111/6/15 本會接授由（羅布森樓梯升降公司）委託（國濟智家）
出版（臺灣港口文化）2023年小手札書之訪問
(左-臺中港秘書處退休主任紀澄清、右-國耀船務代理公司顏貽溪董事長)



111/7/1 本會理事長參加 VTS 操作人員基礎訓練結業式
右 4 (本會團體會員) 帝諾斯劉立仁董事長

dinos 帝諾斯國際股份有限公司

地址: 台北市松江路87號10樓-2
電話: 886-2-25078868
E-mail: service@dinosintl.com.tw

代理及合作夥伴

- VTS
- NAMSUNG
- TSUNEISHI HOLDINGS
- FEEDERTECH
- IN2LOG (SUPPLY CHAIN INNOVATION)
- TSUNEISHI SHIPBUILDING Co., Ltd.
- BLPL SINGAPORE
- GLOCAL JAPAN INC.
- FR. MEYER'S SOHN (FRYDENBERG LOGISTICS)
- 神原汽船株式会社
- 神原ロジスティクス株式会社
- LAF (Logistic Agency Frankfurt)
- EN SPAR BIOGAS
- INTERNATIONAL
- BTL
- JCL LOGISTICS
- GEMADEPT (GEMADEPT CORPORATION)
- Bengal TIGER LINE



111/7/12 財團法人萆菌生物科技研究所林祐吉董事長來訪

本期(227期)封面介紹：

111/7/11 海員總工會高雄分會於香蕉碼頭便宜坊舉辦「111年度航海節暨中華海員總工會高雄分會第27屆理監事就職感恩茶會」，本會理事長率領一行人共襄盛舉。

會場大門合影：右起 國立高雄科技大學海事人員訓練處鄒明城處長、海員總工會章烈忠理事長、本會黃玉輝理事長、本會南部服務處蔡朝錄主任、本會會員盧水田船長、本會會員洪昇揚船長、陳正華資深大廚



111 年度航海節暨中華海員總會高雄分會第 27 屆監事就職感恩茶會會場合影

右起國立高雄科技大學海事學院連長華院長、海員總工會章烈忠理事長、國立高雄科技大學海事人員訓練處鄒明城處長、王鳳明船長、盧水田船長、陳力民秘書長、黃玉輝理事長、全國總工會馬潮副秘書長、葉儒芸大副、蔡朝錄主任、李曙佑船長、洪昇揚船長

臺北律師公會

TAIPEI BAR
ASSOCIATION

法律顧問證書



茲受

中華民國船長公會

聘任為其常年法律顧問

倘其權利或法益遭侵害

本律師定當依法保障之

此證

聘任期間自 111 年 05 月 01 日起
至 112 年 04 月 30 日止

律師 高啟霈



No 17219

中華民國 111 年 05 月 01 日