

船長通訊第 228 期目錄

「第十雄洋丸」和「太平洋愛麗絲輪」撞船事故 田文國	P.01
【王 行 專欄】	P.25
第八章：讓路船的行動(上)(略)	
會務報導 秘書室	P.43
會務花絮 秘書室	P.63

船長通訊 雜誌 第 228 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 10 月 15 日

發行人：黃玉輝

主編：陳力民

編輯：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

「第十雄洋丸」和「太平洋愛麗絲輪」撞船事故

田文國

[摘要] 1974年11月9日發生於日本東京灣航道上撞船重大意外，造成『太平洋愛麗絲輪』上台灣外僱船員28人死亡是我這一代船員刻骨銘心的記憶。

這是台灣船員外僱史上最悲慘的一頁，『太平洋愛麗絲輪』與『第十雄洋丸』二艘均為日本船東擁有及所經營，『太平洋愛麗絲輪』為台灣大統海運公司代理外僱全部為台灣船員及一名韓國船員。

此一重大事故經日本法院終結判定[1]：

- (1) 『太平洋愛麗絲輪』於木更津港出航時，由於最新海圖並不完備，缺乏修正正確位置，以及航海員操作不當。
- (2) 『第十雄洋丸』疏失，於穿越『太平洋愛麗絲輪』時，船長及航海員處置不當。
- (3) 綜合二艘船皆有過失，於碰撞前皆未採取包括減速等規避措施。
- (4) 由於『太平洋愛麗絲輪』事故後，船長及航海員皆死亡，『第十雄洋丸』甲種船長的適任執照吊銷一個月。

很難想像船舶起火爆炸在日本最繁忙水道東京灣內燒了20多天，造成經濟、環境等嚴重的破壞及天文數字的財務損失，甚至於日本民眾對日本政府海上自衛隊，處理海事意外的能力都產生了嚴厲懷疑，更對全球海運業者激起了可怕震撼的回應與戒心。

一、序言

發生於1974年11月9日1330 pm於日本東京灣航道上撞船重大意外事故，概述如下：

日本東京灣中之瀨航道上撞船事實

1、雙方船舶簡介(如表1所示)

- (1) 瓦斯搬運船 M/T 『第十雄洋丸』，滿載 57,000 噸丙烷、丁烷及石腦油，由沙烏地阿拉伯返東京灣內川崎港。
- (2) 雜貨船 M/V 『太平洋愛麗絲輪』，裝載 15,000 噸鋼材，準備離東京灣中木更津港，駛往美國。

表 1 第十雄洋丸與太平洋愛麗絲輪規格

船舶類型/船舶名稱	第十雄洋丸(瓦斯船)	太平洋愛麗絲輪 (雜貨船)
總註冊噸	43,723 總噸	10,874 總噸
長度	227.1 m	154.1 m
推進機型/馬力	柴油機/18,400 ps	柴油機/8,400 ps

資料來源：1976 年 5 月 20 日日本重大海事事故報告[2]

2、中華海員傷亡慘重[3]

『太平洋愛麗絲輪』(Pacific Ares) (戰神輪)是大統公司代理，當年代最新日本船東所擁有及建造優美雜貨船之一(如圖 1 所示)，船形外觀漂亮住艙現代化舒適且待遇優厚，是中華海員當年代令人羨慕追求理想工作目標船之一，很不幸於日本東京灣中之瀨航道上與日本籍瓦斯船『第十雄洋丸』(如圖 2、3 所示)發生撞船意外，瞬間噴出的瓦斯及石油腦造成中華海員廿九位死亡包括其中一位韓國籍，除唯一生還的是二管輪陳玉棟外，其餘 27 員中華民國籍及 1 員韓國籍共 28 員死亡。



圖 1 網路上查找『戰神號』，其相似當年代船型[4]



圖2『第十雄洋丸』海上航行照[4]

3、當年代適逢中華民國經濟起飛

1970年代適逢中華民國在台灣經濟起飛，海運界一片蓬勃榮景，政府及航運界大肆鼓勵下購船、造船及船員外僱，當時船員二萬餘員也幾乎不符供應船東及外僱市場需求，由於當年代中華海員在海運市場的工作技術及態度得到國際上優良的認知，以致於學校及訓練單位招生新血及訓練相對亦蓬勃發展。

4、每次事故都有好友同學傷亡

『太平洋愛麗絲輪』三副張正楷(事故時年 28 歲)，從小同住左營海軍眷村，從小及學習一同成長，眷村及家人都稱呼張小牛，體壯如牛的模样至今仍深印我心，由於他比我年長幾歲，在讀高雄水產高職時對我的學習照顧及為人處事的驅動鞭策，另我迄今難忘。當事故後返台由報導得知他的不幸，著實讓我萬分感歎。

二、事故發生(聯合報 1974 年 11 月 10 日報導)[3]

據來自日本橫濱新聞報導說，43,723 總噸的日本籍『第十雄洋丸』和賴比瑞亞籍 10,874 總噸的『太平洋愛麗絲輪』，是於 1974 年 11 月 9 日下午約 1 時 30 分，在東京灣中之瀨航道上發生相撞。報導說，裝載 47,500

噸液化丙烷，丁烷和石腦油的日本『第十雄洋丸』，自波斯灣啟程的回航途中與在木更津港出港航線中載滿了鋼材的貨船『太平洋愛麗絲輪』相撞。撞船地點如圖 3、7、8 所示，其相對撞船位置角度及雙方船舶事故後照片如圖 4~6 所示。

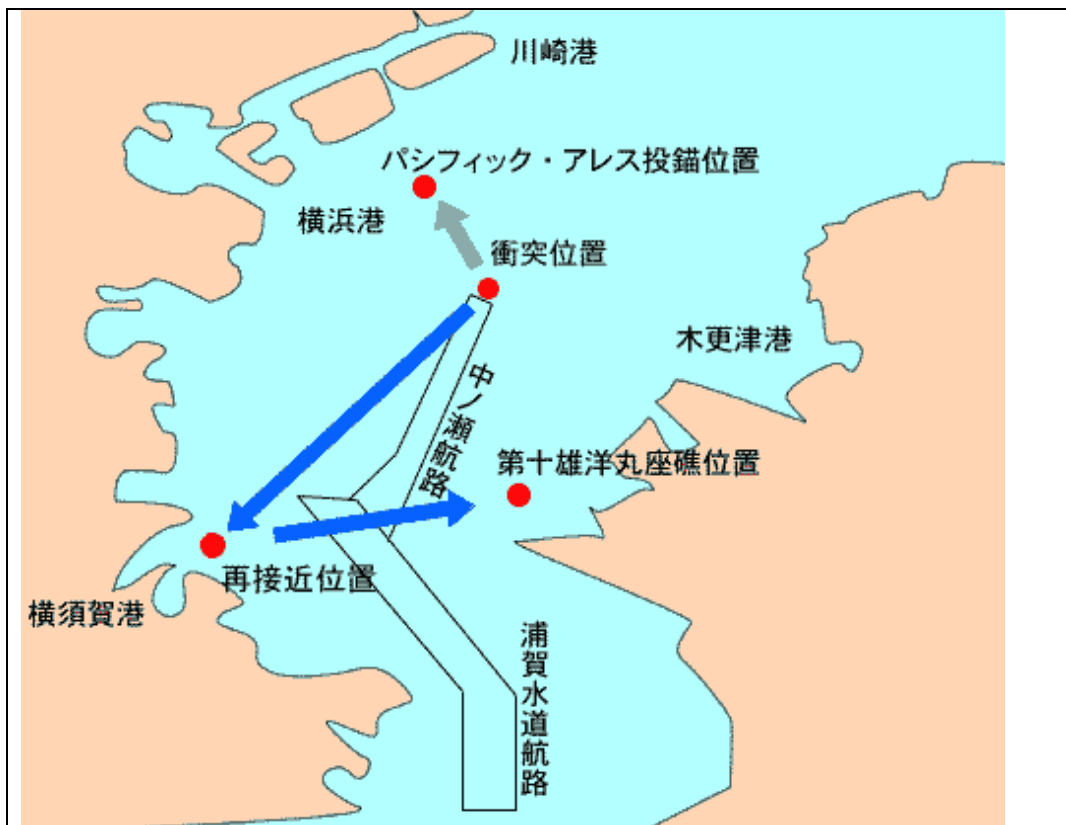


圖3日本公佈『第十雄洋丸』和『太平洋愛麗絲輪』撞船地點(衝突位置) [4]



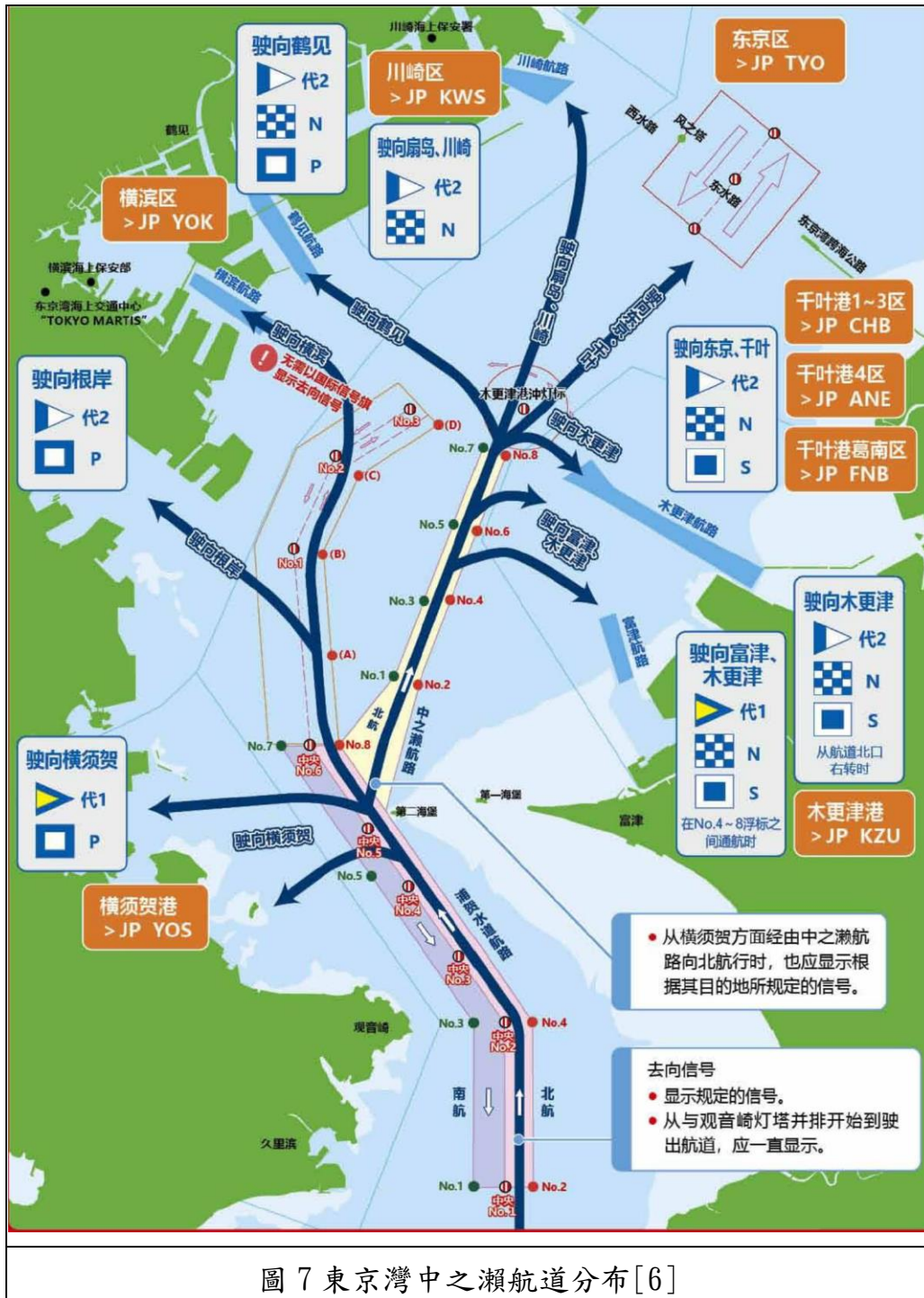
圖4二船撞船相對位置圖左側為『太平洋愛麗絲輪』[4]



圖5『太平洋愛麗絲輪』燃燒後殘骸 資料來源：聯合報[3]



圖6撞船後第一火災現場下方為『太平洋愛麗絲輪』正大火燃燒中[4] [5]



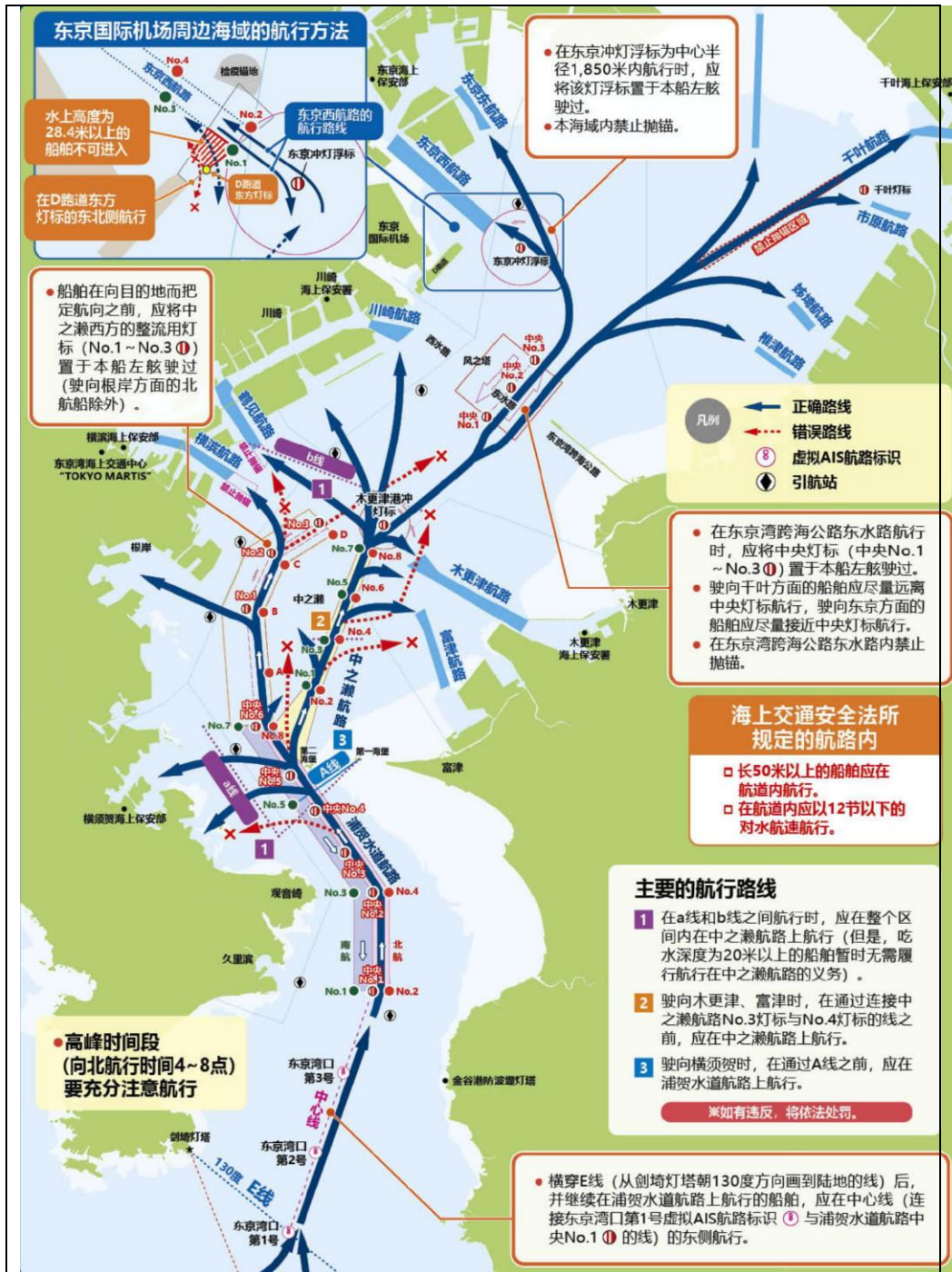


圖 8 東京灣完整航道分布 [6]

三、中華海員傷亡慘重[3]

1、中華民國籍 27 員及 1 員韓國籍海員死亡

據[合眾國際社東京 1974 年 11 月 10 日電]海事安全廳今天說，一萬零八百七十四總噸的『太平洋愛麗絲輪』貨輪昨天與一艘日本油輪互撞，救援人員今晨在該船上發現十五具燒焦的屍首。

該廳發言人說，兩艘船上仍有 14 名船員(日本油輪有四人，『太平洋愛麗絲輪』有十人)行蹤不明，挽救他們生還的希望甚微。

事後證實『太平洋愛麗絲輪』貨輪的 29 位船員，除唯一生還的是二管輪陳玉棟外，其餘 27 員中華民國籍及 1 員韓國籍死亡，其名單如表 2 所示。

表 2 『太平洋愛麗絲輪』貨輪的 29 位船員

編號	職級 姓名 籍貫 年齡	編號	職級 姓名 籍貫 年齡
1	船長羅耀南(四川自貢)，47 歲	2	輪機長潘啟勝(廣東新豐)，46 歲
3	大副孫幼庭(廣西桂林)，47 歲	4	大管輪葉康寧(台灣苗栗) 27 歲
5	二副任毓桂(浙江蕭山)，38 歲	6	三管輪聞文傑(浙江餘姚)，51 歲
7	三副張正楷(山東壽張)，28 歲	8	報務員許天賜(臺北)，36 歲
9	水手長陳澤潤(山東煙台)，44 歲	10	銅匠陳憲民(重慶市)，45 歲
11	副水手長汪夏玉(浙江溫嶺) 47 歲	12	電匠沈國海(浙江)，27 歲
13	副水手長陳顯根(浙江玉環)，41 歲	14	加油長周小玉(浙江臨海)，48 歲
15	木匠周治樞(四川丹陵)，42 歲	16	加油蘇澤民(臺北市)，35 歲
17	舵工溫福來(台灣基隆)，49 歲	18	加油陳燕煌(台灣苗栗)，25 歲
19	舵工莊龍奎(江蘇祁縣)，40 歲	20	加油廖捉來(浙江溫嶺)，27 歲
21	舵工應夏春(浙江溫嶺)，33 歲	22	下手林志昌(臺北市)，49 歲
23	水手賴獻湖(台灣南投)，24 歲	24	廚師何伯龍(浙江餘姚)，52 歲
25	水手曹秉敏(韓國人)，35 歲	26	二廚陳子法(浙江溫嶺)，29 歲
27	服務生徐學高(南京)，46 歲	28	服務生陳華恆，44 歲；
唯一生還的是二管輪陳玉棟(福建林森)，卅八歲 資料來源：聯合報[3]			

2、5 員日籍船員死亡[3]

日船『第十雄洋丸』38 名船員中生還的 33 人，早先已由海事安全廳巡邏艇救起。

3、中華民國籍船員陳玉棟獲救[3]

賴比瑞亞籍貨輪『太平洋愛麗絲輪』(戰神輪)起火 15 小時後，僅有一名倖免者自己設法逃出，現已送往橫濱紅十字會醫院。中華民國籍 39 歲的二管輪陳玉棟在 11 月 10 日晨 4 時 35 分逃出『太平洋愛麗絲輪』。該船上有 29 名中國籍船員。

醫生說，陳玉棟很虛弱，但並未受傷，不久即可恢復正常狀況。據說，陳玉棟告訴醫師說兩船互撞時，他被困在船裡，「不記得任何事情」。

4、48 歲的日本船長大川明因過失殺人及傷害罪嫌予以扣押[3]

海事安全廳今晚宣佈，48 歲的日本船長大川明已因過失殺人及傷害罪嫌予以扣押。

發言人說：「我們以他涉嫌不能採取適當措施避免事故，而造成許多海員死亡而扣押他。當然，另一艘貨輪的船長(仍然失蹤)若是生還亦將以同一理由扣押。」發言人說：由於『太平洋愛麗絲輪』大部分船員已死亡或失蹤，恐怕「很難」判明互撞的原因。

四、我中華海員當時報導[7]

1、海上連連發生事故另 一個月中三起海難 死亡共達 59 人

(1)大統海運公司代理之『太平洋愛麗絲輪』(Pacific Ares)，於 1974 年 11 月 9 日由東京灣向外海行駛，不幸在航道中與日本大型油輪『第十雄洋丸』相撞，因油輪所裝瓦斯外洩，以致『太平洋愛麗絲輪』起火燃燒，船員無法逃避，全船 29 人，除二管輪陳玉棟獲救外，其餘船員 28 人均不幸罹難。

2、航海通訊 121 期 64/01 p-21 驚聞海難談海難[8]

據本刊的刊載與報章的報導，在去年 11 月 1 個月內就有『太平洋愛麗絲輪』與日本大型油輪『第十雄洋丸』於 11 月 9 日在橫濱口外相撞事件，我國船員 28 人罹難；又「吉蘭」輪載廢鐵及原木由美國駛日途中，於 11 月 24 日在北太平洋沉沒，又是船員 28 人罹難；繼於 11 月 27 日「翠崗」輪由印尼裝載木材於駛日途中，在琉球海面沉沒，全船船員 24 名幸有 21 人獲救生還。在短短的 19 天之內，竟有 59 人葬身海底，焉能不使航業界人士震驚與社會人士重視。

3、63/11/29 航運週刊 『第十雄洋丸』再發生爆炸 東京灣成一片火海 現該地區關閉禁航[9]

日本海事安全廳報導，11 月九日在東京和一艘賴比瑞亞貨輪相撞的日本油輪，11 月 20 日持續起火爆炸燃燒，火焰冲天高達三百公尺。

海事安全廳說，43,727 總噸的『第十雄洋丸』，於 20 日晚上，正由兩艘拖船拖離東京灣之際，發生了爆炸。海事安全廳發言人說，這艘滿載液化瓦斯的油輪，在被拖離時曾有石油外溢到海上。當船上的一個液化瓦斯貨艙發生爆炸之後，火勢曾蔓延到油污的海面，而且火焰籠罩了海上大約五千平方英尺的地區。

海事安全廳說，此一地區已經關閉禁止船隻通行。『第十雄洋丸』船上有 38 名船員。它是本月九日，在橫濱港外大約五哩繁忙的東京灣水道中和一艘有 29 中國船員的賴比瑞亞籍的『太平洋愛麗絲輪』貨輪相撞，並且造成重大傷亡。

五、日本善後

(一)海事責任[10]

海事安全廳今晚宣佈，48 歲的日本船長大川明已因過失殺人及傷害罪嫌予以扣押。

發言人說：「我們以他涉嫌不能採取適當措施避免事故，而造成許多海員死亡而扣押他。當然，另一艘貨輪的船長(仍然失蹤)若是生還亦將以同一理由扣押。」發言人說：由於『太平洋愛麗絲輪』大部分船員已死亡或失蹤，恐怕「很難」判明互撞的原因。

『第十雄洋丸』共有 34 人獲救，5 人失蹤。而賴比瑞亞籍的貨輪『太平洋愛麗絲輪』(Pacific Ares)有 29 名船員，其中 28 名來自中華民國，一名來自韓國。

(二)『第十雄洋丸』燃燒 20 天後於 11 月 29 日 1847pm 東京灣外海擊沉[4][5]

1、民用大型艦隻不是那麼容易被擊沉的

1974 年 11 月 9 日發生在日本的『第十雄洋丸』被撞破之後起火併發生爆炸燃燒，同時大量石油洩漏到事發海域如圖 9 所示。

2、海上自衛隊執行任務

日本海上自衛隊被負與決定用武力擊沉這艘不斷爆炸燃燒中的巨船，反覆進行武力轟擊模擬(如圖 10、11 所示)，調集了四艘護衛艦去執行任務：以榛名號直升機護衛艦(DDH-141)為旗艦(如圖 12 所示)，由高月號(DD-164)、望月號(DD-166)和雪風號(DD-102)三艘護衛艦組成的護衛艦編隊；加上渦潮號潛艇(SS-569)(如圖 13 所示)以及 P-2J 反潛飛機(如圖 14 所示)，雄赳赳、氣昂昂，殺氣騰騰直奔東京灣而來。

(1)11 月 26 日，護衛艦編隊抵達現場，民眾熱切期盼海上自衛隊的精彩一擊；

(2)11 月 27 日，艦隊一字排開，13 時 45 分，首先進行了 127 毫米火炮第一輪射擊發射 36 發炮彈；約 2 小時後，第二輪射擊發射 36 發炮彈(如圖 15 所示)。炮擊引燃了船上的丙烷和輕油，但是事故船竟然巋然不動。由於所載輕油長期的燃燒，導致載荷減小，船的吃水也減少，更昂然而立了！

(3)11月28日上午，P-2J反潛機發射了12枚212毫米火箭彈命中9發，投下反潛深彈16發只命中9發，但第十雄洋丸依然堅強浮於水面！



圖9『第十雄洋丸』海上燃燒狀況[4][5]



圖10日本海上自衛隊決定動用反潛機、艦炮對油輪進行轟擊模擬[4][5]

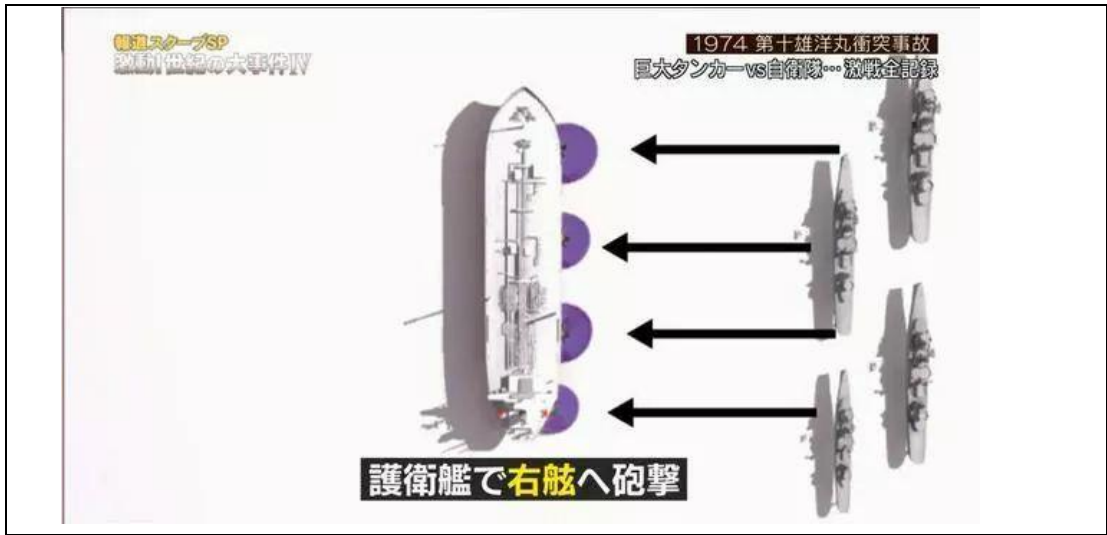


圖 11 自衛隊動用艦炮對油輪進行轟擊模擬[4] [5]



圖 12 “高月”號護衛艦 DD-164[4] [5]



圖 13 日本“渦潮”號潛艇趕赴現場[4] [5]



圖 14 日本出動的 S-2J 反潛機發射火箭彈[4] [5]

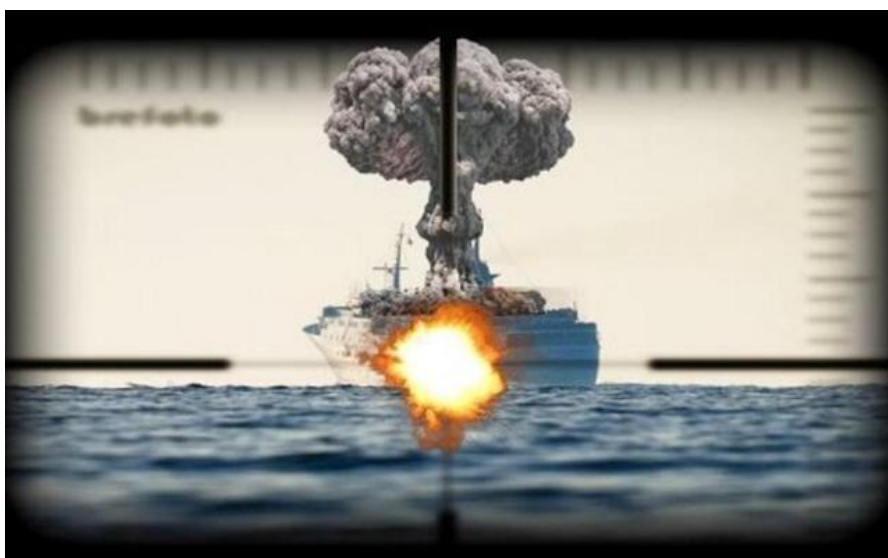


圖 15 自衛隊動用 127 毫米艦炮對油輪進行轟擊[4] [5]

(4)自衛隊動用潛艇部隊對『第十雄洋丸』發射魚雷

28 日下午，海上自衛隊祭出了計畫中的最後一招：渦潮號潛艇發射 4 枚魚雷，讓殺傷力驚人的魚雷來了。潛艇部隊對『第十雄洋丸』發射魚雷，4 枚魚雷打了出去依舊沒能擊沉該油輪，如圖 16 所示。

不幸第 1 發魚雷由於機械故障，在航行途中自毀沉了；第 2 發擦著第十雄洋丸船底通過，竟然失蹤了！第 3 發準確命中且爆炸，但弱了！第 4 發命中但未爆炸！第十雄洋丸依然高傲地漂浮於海面上。

日本政府及百姓更怒了，叫罵聲、斥責聲，充斥了整個東京灣！日本

海上自衛隊集體沉默了，恨不得就地找個洞鑽進去！

(5)護衛艦再次上前進行長時間的炮擊

最後，反正臉已丟盡，海上自衛隊 29 日惱羞成怒的護衛艦隊圍著目標船隻，再次進行了密集艦炮射擊，時長達 1 小時。

經過一小時的激戰，最後于 18 時 47 分時，燃燒了 20 天的第十雄洋丸，終於在犬吠崎燈塔東南東約 520km 處沉沒(如圖 17 所示)。

此次事件，日本海上自衛隊在眾目睽睽之下動用了空、海、潛等各種武器，在油輪已遭重創的情況下對其進行攻擊，結果是費盡周折之後才勉強將其擊沉。



圖 16 一片火海就是不沉的『第十雄洋丸』[4][5]



圖 17 連續燃燒 20 天的『第十雄洋丸』，在犬吠崎燈塔東側海域沉沒[4][5]

六、事故檢討

(一)社會上壓力太大

時間拖得太久，當地漁民強烈反彈，沒法打魚就沒有生計呀。當地居民也受不了，一個隨時可能爆炸的玩意兒在家附近，誰能睡得好覺呀！民眾集體抗議之下，海上保安廳決定將第十雄洋丸拖至東京灣外處置！

但天有不測風雲，在拖曳過程中，還沒出東京灣，事故船隻殘留的輕油再度爆炸起火！於是日本海上保安廳毫不猶豫切斷纜繩，任由第十雄洋丸隨日本暖流漂流。

(二)徵召海上自衛隊

考慮到事故地位處繁忙的東京港附近，焦頭爛額的海上保安廳無奈之下，只好向海上自衛隊求救，希望用軍事手段擊沉該船，一了百了送瘟神！

此一事件著實讓海上自衛隊顏面無光，也為政府及相關機關，於日後處理燃燒油輪及瓦斯輪海上燃燒事故有所警惕及忌諱。

(三)戰神輪的教訓報導[11]

1、事後當時日本方面訊息

這兩艘當年代巨輪，都是日本製造，也都裝着精密的導航儀器及雷達，而且事故發生時，海上氣候很好，下午一時左右，能見度也高，在東京灣內，雖屆初冬，但仍風平浪靜水面遼濶。

在航道上，船隻川流不息，岸上及水面上的導航標誌齊全，此種情況，就像市區內馬路上的汽車，如果路面寬濶平坦，交通號誌顯明，駕駛人遵守規則，理應不致發生事端，交通雖然擁擠，但適足以引起駕駛人的警惕及注意力集中，而兩輪却在此種情況下相撞，造成了生命財產之莫大損失，實令人百思不得其解。

2、僥倖生還的台灣船員二管輪陳玉棟[3]

(1)僥倖生還的我國船員，是戰神輪之二管輪陳玉棟，已於12月7日返台

當事故發生時，該員正在機艙內值1200~1600航行班，撞船之後，又一直被大火圍困在機艙之中，直到事故發生後的第二天清晨五時許，感覺火燄漸熄滅，才從機艙中爬出因而獲救，但對事件之經過詳情，則懵然不知。

由多方面的資料顯示，兩輪相撞前，發現之時間甚遲，又由於速度高，所產生之慣性動量過大，此時用後退倒俾，在時間上及距離上都已來不及，致衝力過大，同時戰神輪貨艙內因滿載鋼鐵，乾舷甚低，致碰撞之時，將『第十雄洋丸』滿裝之液化瓦斯等，大量濺潑到戰神輪及該輪四週之海面，同時引發燃燒，一瞬間猛烈的火勢，迅速將戰神輪全部籠罩，該輪之船員便紛紛跳海逃生，豈知此時之水面，已成一片火海，並且蔓延既廣且速，故跳海者，皆在水中燒死，任憑有高超的潛泳技術，也無一倖免。

據日本海事廳前往救難的人員於事後表示，如果當時能有人藏匿艙底及其他隱蔽之處，或者能夠死裡逃生，因為在東京灣內，距岸不遠，所以大家都往水裡跳，這也可作為我們身為海員者的一個教訓，就是當危急之時，生死僅在一念之間，最重要的就是應沉着鎮靜，審慎判斷，克制自己，決不可妄動或盲從，最重要的應保持鎮靜。

(2)戰神輪的二管輪陳玉棟何以獨能生還呢？

因為事故當時正在機艙內值班，撞船時同時值班的同事還有三人，但都搶着逃到甲板上去了，他因為職責所在，一人獨立關閉了主機及鍋爐等裝備，然後再往上跑，此時機艙以外及甲板的火勢，在猛烈燃燒之中，已蔓延到機艙門口，使他無法再衝出去，同時他已看見剛才和他一起值班的同事，先他一步離開機艙，悉被燒死，使他不敢再向外跑。

此時他覺得機艙反較安全，他又在機艙門口等候片刻，看看有沒有同事下來，最後因火勢太大，無奈只好將機艙門關閉退回艙底，此時機艙

中一片漆黑，並有濃厚的瓦斯及油煙味，他在裏面一直挨到撞船後的第二天早晨五時許，火燄燒燼自熄，才從機艙內爬出來，被救難人員發現而獲救，日本報紙曾讚揚他是一位負責盡職的海員。

3、何以在『第十雄洋丸』上的日本船員 30 餘人僅有五人喪生呢？

原來在相撞時，該輪碰撞部位的相對一邊(『第十雄洋丸』是以右舷前部與戰神輪相撞，相對的一邊是左舷艙部)的海面上，暫時尚無濺潑之瓦斯，在火勢還沒有蔓延過來之前，日本船員多從此處跳海逃生，乃得多數倖免於難，而不像戰神輪驟然四面火海，而無一條生路。

(四)預防海難[12] [13]

針對本事故航行中有關當局提出應特予注意事項，重點如下：

- (1)在航行中，對於避讓船隻所採行動，應明確而迅早，權利船及義務船在避碰規範中，那不是絕對的，即使本船係屬權利船之地位，不可忽略於必要時應採避讓之行動。
- (2)在航行中，倘遇裝運液化氣體船 L.P.G. (Liquified Petroleum Gas) L.N.G. (Liquified Natural Gas)等船隻，應注意儘量提早處置避讓，勿與接近。

七、結論

1、日本法院判決[註]

此一重大事故經日本法院終結判定：

- (1)『太平洋愛麗絲輪』於木更津港出航時，由於最新海圖並不完備，缺乏修正正確位置，以及航海員事故前操作不當。
- (2)『第十雄洋丸』疏失於穿越『太平洋愛麗絲輪』時，船長及航海員處置不當。
- (3)綜合二艘船皆有過失，於碰撞前皆未採取包括減速等規避措施。
- (4)由於『太平洋愛麗絲輪』事故後，船長及航海員皆死亡；『第十雄洋丸』甲種船長的適任執照被吊銷一個月。

2、燃燒中的瓦斯油輪是不容易沉沒的

瓦斯油輪『第十雄洋丸』總的來說，雖然打擊方式和手段是越來越豐富了，但是對於大型油、液化氣體船來說，想要輕鬆擊沉還是不容易的。

很難想像船舶起火爆炸在日本最繁忙水道東京灣內燒了 20 多天，造成經濟、環境等嚴重的破壞及天文數字的財務損失，甚至於日本民眾對日本政府海上自衛隊，處理海事意外的能力都產生了嚴厲懷疑，更對全球海運業者激起了可怕震撼的回應與戒心。

3、台灣船員得到合理補償[14]

愛麗絲貨輪遇難船員 賠償撫卹問題協商中[中央社]

大統海運代理公司昨晚決定，對於『太平洋愛麗絲輪』貨輪 29 名船員的家屬，將先發給慰問金新台幣五千元，至於賠償與撫恤問題，將依照規定在協商後處理。

『太平洋愛麗絲輪』其死亡的 28 人有廿具屍體已被尋獲，8 人仍然失蹤。大統公司預定在 13 日，先將尋獲的廿具屍體用船集運回台灣，事故後家屬分別得到當年代最高的合理補償。

[註]

1、碰撞原因：本案在實施《海上交通安全法》後僅一年多，發生在不充分遵守該法的時期，從木更津航路出發的航道朝向中之瀨航道北口，事發時沒有設置木更津港導航浮標，沒有對中之瀨航道北口附近的航行法進行具體的行政指導，由於情況，視野被輕微縮小，它發生在許多惡劣條件下，Yuyo mara 是一艘大型船，它是一艘危險貨物裝載船，和 Pacific Ares(太平洋戰神輪)，一艘賴比瑞亞船，在引水人下船後。特別是在航道方面，如果從木更津航路出發的船舶橫穿中之瀨航路，則根據《海上交通安全法》第 3 條的規定適用，該出航船舶有義務避讓，另外，如果從木更津航路出

發的船舶通過中之瀨航路北口的外方遠距離，則對於在中之瀨航路北上航行的船舶來說，雖然在離開航道後，可以採取避航措施，但特殊情況是，如果從木更津航線出發的船隻通過中之瀨航線北出口外方約 600 米，則不能適用《海上交通安全法》第 3 條、《海上碰撞預防法》第 19 條等固定的航行規定。

因此，首先我們來對太平洋戰神輪採取的措施。Yuyo mara 正在中之瀨航線北上，因此在這個階段，在航道上右轉，這是可取的，有足夠的空間來避免碰撞。當情況可以看到 Yuyo mara 只有約 7 分半的碰撞前，船頭 2 海浬，它進入 Yoyo mare 的前方，而應該採取避讓措施。如前面所示，太平洋戰神輪沒有採取任何措施停止發動機，繼續推進到 Yoyo mara 的前方，該輪的這種不正確操作是碰撞的主要原因。接下來，在 Yuyo mara 採取的措施中，雄洋丸船長大川明在碰撞前約 5 分半時承認在右船頭 1.5 海浬處見太平洋戰神輪，在碰撞前 3 分鐘左右，兩艘船之間的距離不到 1 海浬，減少到半速，然後微速下停止，在碰撞後不到一分鐘，就下令向前全速前進。在這種情況下，通過轉向進行回避是危險的。

在這種情況下，通過轉向進行避讓可能會帶來危險，因此，僅通過減少速度的方法來避免碰撞是合理的操作。然而，在大型船舶和大型船舶中，考慮到它是一艘危險貨物裝載船，在碰撞不到 4 分鐘且只有 1 海浬的距離時，首先發動機被命令停止，然後是倒俾，雄洋丸船長大川明採取的避讓措施必定緩慢。從首次承認對方船到應該開始回避時機不到 2 分鐘，在此期間判斷對方船的動靜應該採取的行動，然後轉移到執行中，因此，雖然很難說有足夠的時間餘地，但是，即使短時間的看守，由於對方船的方位沒有明確變更，所以在接近近距離的對方船沒有避航的跡象時，應該立即停止機器採取回避行動，並一心的等待對方船隻的避航，就看著距離接近致失去了機會，當船發現情況危急採取回避行動，這是不當的。此外，當時的能見度約為 2 海浬，如果雷達看守提前警示，並且觀察充分，它能夠更早地發現對方的船。此外，如果把前進的警戒船放在前面，並利用這一點，可以更早地發現，為此，在港口速度過大，應該適當減速。因此，

如果雷達警示和警告船的操作是足夠的，從超過 2 海浬的距離知道對方船的存在，在 2 海浬處識別船體，加上低速力，被認為是適當的治療與足夠的時間裕量。因此雄洋丸船長大川明受審法官雷達看守和職業警戒船的使用不足和臨機回避處理緩慢之間的疏忽導致撞船。

2、對受審人的紀律處分：本案造成大量人員生命損失，雄洋丸被全損，太平洋戰神輪被燒毀。如前所述，這一事件不僅發生在許多疏失條件下，而且**主要原因是太平洋戰神輪的不當操作**。考慮到以上情況，由於雄洋丸船長大川明的疏失**不當操作**情況，給予一個月的停航處分。

3、結論：本案碰撞屬於《海難裁判法》第 2 條第 1 號和第 2 號，在太平洋戰神輪離開木更津航道前往東京灣外，在木更津港第 2 號浮標附近向西行，只有 2 海浬的左舷船頭，在中之瀨航路內其他船隻向北上行的情況下，在航道上右轉，成為繞道北口十分隔的繞行航道，應該採取停止機器等待其他船舶超航結束的措施，但是不採取該措施，在向北走該航路北口的航向中，由於進入其他船的前路的不合理操作而發生。

受審者雄洋丸船長大川明為大型船舶，而且危險物裝載的雄洋丸，在向北航行中之瀨航路的情況下，如果有其他船舶從木更津航線出發，遇到在中之瀨航線北出口附近，因為視野有點狹窄，為了檢查是否有其他船舶，忽略了使用雷達值守並適當減速，此作為不僅延遲注意到其他船舶的來航，航海員在操作方面存在疏失，也成為事故原因之一。

根據《海難審判法》第 4 條第 2 款的規定，及《海難審判法》第 5 條第 1 款第 2 款，對受審人雄洋丸船長大川明的甲種船長的執照將吊銷一個月。

(參考)原審裁決書主文(昭和 50 年 5 月 23 日審判通知)本案的事故是由於與受審人雄洋丸船長大川明職務過失以及太平洋戰神輪的不當操作造成的。

作者：田文國，台灣海洋大學商船系教授 輪機長 驗船師

參考文獻

- [1]昭和 50 年第二審第 18 号 機船第拾雄洋丸機船パシフィックアレス衝突事件 言渡年月日 昭和 51 年 5 月 20 日。
- [2]機船第拾雄洋丸機船パシフィック・アレス衝突事件網址 https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/40s/40s_10yuuyo_pacificalesu.htm。
- [3]聯合報系列報導：[1974-11-10/11/12/19,12/9 聯合報]
- [4]擊沉失火油船有多難？日本海上自衛隊 2018/01/16：齧花熊原文網址：<http://read01.com/aAgEGoj.html> 網站。
- [5]從東海撞船救援回望第十雄洋丸事件：日本早慫了 2018-01-20 來源：平觀世界 網址 <https://www.163.com/dy/article/D8JJ1IBF0514E4BM.html>。
- [6]Safety Tokyo Bay.第三管區海上保安本部交通部。(公益社團法人)東京灣海難防止協會 發行日 20190301。
- [7]海上連連發生事故另 一個月中三起海難 死亡共達 59 人 航海社訊 航海通訊 120 期 63/12 p-5 航海通訊社。
- [8]驚聞海難談海難 崔重華 航海通訊 121 期 1975/01 p-21 航海通訊社。
- [9]『第十雄洋丸』再發生爆炸 東京灣成一片火海 現該地區關閉禁航 1974/11/29 航運週刊 中華航運學會
- [10]合眾國際社東京 1974 年 11 月 10 日電。
- [11]戰神輪的教訓 沈繩一 1975 年 3 月中華海員 p-12-13 中華海員總工會編印。
- [12]預防海難之研究 中華民國船長公會 航海通訊 124 期 1975/4 p-13 航海通訊社。
- [13]預防海難之研究 船長通訊季刊 39 期 1975 年 4 月 P-13-15 中華民國船長公會編印。
- [14]中央社 1974-11-12/經濟日報愛麗絲貨輪遇難船員 賠償撫卹問題協商中。

A history accident review of MT Yuyo Maru No.10 and MV Pacific Ares

Tien Wen-kwo

In Nov/1974 ship collided in the Middle Seaway in Tokyo Bay, Japan, which resulted in the death of 28 Taiwanese crew on the M/V Pacific Ares, This incident is a deeply memory of my generation crew members.

This is the most tragic page in the history of Taiwan's crew, general cargo ship "M/V Pacific Ares" and Gas tanker "M/T Yuyo Maru No.10" are both operated and owned by Japanese shipowners, Pacific Ares agented by Taiwan's Datong Shipping Company hired all 28 Taiwanese crew and a South Korean crew. This incident was concluded by Japanese court as follows:

(1) When the "Pacific Ares" sailed at the Tokyo bay port of Kisarazu(木更津), due to incomplete the latest charts, lack of correct location correction, and improper operation of the navigator.

(2) The Yuyo Maru 10th captain and navigator mishandled the ship, when it was over taking on the passage of the Pacific Ares.

(3) Both vessels were negligent and no circumvention measures, including deceleration, were taken prior to the collision.

(4)The class A licence of the captain of the "Yuyo maru No.10" was revoked for one month.

Unbelievable result that both ships set on fire and explosion in Japan's busiest waterway for more than 20 days, causing serious economic, environmental damage and astronomical financial losses. Even the Japanese people, Japanese government, Maritime Self-Defense Force etc., The ability to deal with maritime accidents have been severely doubted.

王行專欄



避碰隨筆

第八章：讓路船的行動(上)(略)

中華民國船長公會 第二十三屆第 8 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 111 年 07 月 20 日(星期三)下午 04 時 30 分

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

主席：黃理事長玉輝

記錄：黃湘瀕

出席人員：

理事：共計 11 人

黃玉輝、方信雄、胡延章、林 彬、姜大為、李 蓬、程 修、陳
馬力、吳雲斌、陳正文、鄧華民

監事：共計 4 人

林全良、陳富嵩、林寬仁、簡文哲、黃志平

請假：張進興、陳策勤、丁漢利、榮大飛、張寶安、游健榮、侯中南、
王文峯、賴仁旺、郭炳秀、吳洪渤、鍾克華

列席人員：宋承達、郭俊良、陳力民、黃湘瀕

主席：黃理事長玉輝

記錄：黃湘瀕

壹、 主席致詞：黃理事長玉輝致詞

- 一、原訂 111 年 7 月 16 日召開第 23 屆第 3 次會員大會，因疫情影響延期，改期至 8 月 28 日（週日）上午 10 點於張榮發基金會舉行，會後餐敘。
- 二、本會原房客的合約到 5 月 31 日止，很順利地在合約到期前找到新房客，雖給了新房客 1 個半月的裝潢期並未收租。但新房客會將本層走廊地板及天花板重新整理，所以是相得益彰。
- 三、為幫助偏鄉及原鄉小孩脫離貧窮，行政院東部聯合服務中心副執行長郭應義結合船長公會及其團體會員帝諾斯國際股份有限公司董事長劉立仁，共同推動在花蓮辦理一班次約三十五位的乙級船員訓練班，對象是花蓮及台東偏鄉或原鄉青年子弟，

其訓練、證照、食宿等都免費，藉此讓他們能習得一技之長，之後能投入航運界，航向大海。該會已請立委陳瑩協助向勞動部及原民會爭取經費，期盼公部門能助一臂之力，完成最後一哩路，得以填補台灣乙級船員短缺問題。

四、本會趙曼青秘書身體微恙，從 3/25 請病假修養至今，本會按勞基法辦理。

貳、 主管機關代表致詞(無)

參、 會務工作報告：

一、 上次(第 23 屆第 7 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：
詳如議程附件一

二、 行政及會員服務工作報告：

1. 本會第 23 屆第 7 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 111 年 5 月 13 日台內團字第 1110020223 號函准予備查。
2. 本會依據第 23 屆第 2 次會員大會第八案決議「111 年起常年會費調整改為每年 1 月收繳」，截至 111 年 6 月止，已繳本年度常年會費之個人會員為 486 人、團體會員為 9 個團體。
3. 本會會員吳洪渤領港、黃偉峰領港，各捐贈 2 萬元；李俊興領港、簡文哲領港、林高慶領港、陳一銘領港、黃志平領港、陳富嵩領港、何朝和領港、洪昇揚船長，各捐贈 1 萬元；陳冠州領港捐贈 5 仟元，供予會務使用。
4. 本會陳秘書長捐贈兩台除濕機供會議室及辦公室使用。
5. 本會 701 室與 701-1 室(會議室)，於 111 年 4 月 21 日簽約並公證，承租給城市創新互聯有限公司，租約期間為 111 年 6 月 1 日起至 116 年 5 月 31 日止。
6. 本會於 111 年 5 月 6 日簽約承租 704 室為本會會議室。房屋裝潢費用，詳如議程附件二。

7. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
8. 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。
9. 交通部航港局 111 年 3 月 25 日航員字第 1110055128 號函轉勞動部有關移工入境申請入住防疫旅館居家檢疫之相關事宜一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 台北市輪船商業同業公會 111 年 3 月 28 日北市會(111)字第 025 號函為慶祝中華民國第 68 屆航海節，舉辦攝影比賽活動，本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 交通部航港局 111 年 4 月 13 日航企字第 1111510240 號函，有關「2022 年 APEC 健康女性、健康經濟體研究獎」(Healthy Women, Healthy Economies Research Prize) 報名參賽資訊，本會已刊登網站，通告會員週知。
12. 交通部航港局 111 年 4 月 19 日航員字第 1110056550 號函轉教育部邀請奧運跆拳道銅牌選手「羅嘉翎」擔任反毒代言人，本會已刊登網站，通告會員週知。
13. 交通部航港局 111 年 4 月 22 日航北字第 1113111192 號函為開辦「船員航行安全教育訓練(基隆港)」課程一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
14. 交通部航港局 111 年 4 月 25 日航員字第 1110056799 號函有關船員入境巴西境內，航運公司須事先辦理入境簽證一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
15. 交通部航港局 111 年 4 月 27 日航員字第 1110057331 號函「交通部航港局船舶檢疫措施計畫書 2.1」已奉疫情指揮中心核可，本會已刊登網站，通告會員週知。
16. 交通部航港局 111 年 5 月 5 日航員字第 1111910318 號函為配合中央流行疫情指揮中心公告，自 5 月 9 日零時起，入境居檢天數縮短為 7+7 天，本會已刊登網站，通告會員週知。

17. 交通部航港局 111 年 5 月 10 日航員字第 1110058184 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
18. 交通部航港局 111 年 5 月 17 日航員字第 1111910332 號函配合中央流行疫情指揮中心防疫政策，鼓勵接種第三劑疫苗辦理措施，本會已刊登網站，通告會員週知。
19. 交通部航港局 111 年 5 月 17 日航員字第 1111910332 號函配合中央流行疫情指揮中心防疫政策，鼓勵接種第三劑疫苗辦理措施，本會已刊登網站，通告會員週知。
20. 交通部航港局 111 年 5 月 18 日航員字第 1111910355 號函配合中央流行疫情指揮中心 5 月 16 日公告，自 5 月 17 日零時起，調整相關檢疫期間，本會已刊登網站，通告會員週知。
21. 交通部航港局 111 年 5 月 20 日航員字第 1111910364 號函為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
22. 交通部航港局 111 年 5 月 20 日航員字第 1111910366 號函加強說明有關中央指揮中心 5 月 16 日公告調整檢疫天數一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
23. 交通部航港局 111 年 5 月 19 日航員字第 1111910378 號函提升船員疾病保護力，鼓勵接種第 3 劑疫苗宣導說明會補充說明，本會已刊登網站，通告會員週知。
24. 交通部航港局 111 年 6 月 2 日航企字第 1111510386 號函辦理「第 2 屆航港大數據創意應用競賽」競賽辦法及海報電子檔各 1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。

25. 交通部航港局 111 年 6 月 14 日航員字第 1111910417 號函配合中央流行疫情指揮中心 6 月 11 日公告，自 6 月 15 日零時起，調整相關檢疫期間，本會已刊登網站，通告會員週知。
26. 交通部航港局 111 年 6 月 20 日航員字第 1110060885 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
27. 經濟部 111 年 6 月 16 日經科字第 11103462160 號有關第 8 屆「經濟部國家產業創新獎」自即日起至本(111)年 9 月 30 日止受理報名，敬請貴單位協助公告與轉知徵選訊息，本會已刊登網站，通告會員週知。
28. 衛生福利部 111 年 6 月 27 日公告修訂「全民健康保險投保金額分級表」由 46 級調整為 51 級，及投保金額上限調整為 219,500 元，並自 11 年 7 月 1 日起實施，本會已刊登網站，通告會員週知。
29. 交通部航港局 111 年 7 月 4 日航務字第 1110004972A 號函檢送「聯合國安理會入港禁令船舶清單」及「關注船舶清單」各 1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。
30. 交通部航港局 111 年 7 月 14 日航員字第 111191110480 號函為強化航業相關從業人員航行安全意識，保障船舶作業及港口安全，本局特辦理「111 年增進船員職能講習」，本會已刊登網站，通告會員週知。
31. 交通部航港局 111 年 7 月 15 日航員字第 1110063180 號函轉行政院於中華民國 111 年 7 月 4 日以院臺法字第 1110018853 號公告修正「毒品危害防制條例」第 2 條第 3 項規定應行公告調整、增減之「毒品之分級及品項」部分分級及品項，並自 111 年 7 月 4 日生效一案，本會已刊登網站，通告會員週知。

三、代辦會員勞保及健保業務

(一)、111年03月01日至06月30日由本會代為投保，勞保會員人數合計172人次、健保會員人數合計46人次，明細如下：

3月份勞保45人次/健保10人次；4月份勞保45人次/健保6人次；

5月份勞保40人次/健保5人次；6月份勞保42人次/健保5人次；

肆、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、本會111年NK外稽稽核案

NK外稽稽核原定於111年4月7日辦理，因疫情延期至5月3日；但疫情持續延燒，故擇期於8月23日辦理。

(二)、辦理本會110年度模範船長選拔案

1. 本會第23屆第7次理監事聯席會議通過成立選拔模範船長評選小組，推選林全良（召集人）、方信雄、陳正文、李蓬、陳馬力等五位為評選委員，執行選拔模範船長工作。

2. 本會110年度模範船長評選結果，排名順序如下：

第一名中鋼運通 虞先鳴船長總分325.5分、第二名萬海航運 吳國弟船長總分315.5分、第三名長榮海運 陳立文船長總分297.5分、第四名新興海運 張右政船長總分280.5分、第四名裕民航運 張一成船長總分280.5分，上列五位當選模範船長，已報請第68屆航海節籌備會備查。

第六名長榮海運 劉士毅船長總分279.5分、第七名陽明海運 周富田船長總分267.5分。上列第六名與第七名，併同上列五位「模範船長」均列為本會優秀船長，

將於本會第 23 屆第三次會員大會報告備查，並頒發「優秀船長」獎牌乙面，以資祝賀。(本會 110 年度優秀船長優良品蹟業已刊載 227 期船長通訊，敬請參閱)。

3. 110 年度模範船長當選名單本會業於 111 年 5 月 20 日以船公(111)輝字第 111016 號函報航海節籌備會備查。(航籌(111)字第 001 號函，考量國內嚴重特殊染性肺炎 COVID-9 疫情嚴峻，本(68)屆航海節僅辦理選拔績優事項，惟籌備會將不舉辦集會公開表揚，有關得獎獎牌、獎狀及金甌獎座轉請各主辦單位轉送得獎人，並請由媒體記者發布得獎新聞)。

(三)、本會南部服務處

1. 蔡朝祿主任於國立高雄科技大學航運技術系系主任任期至本月(7 月)底。
2. 本會業敦聘黃振邦教授為南部服務處主任。(黃振邦教授於 111/8/1 上任國立高雄科技大學航運技術系系主任)

(四)、保全職責台北專班案

1. 本會頃接受國立高雄科技大學海事人員訓練處委託辦理「保全職責台北專班」(自費班)。
2. 依據航港局規定辦理並符合 STCW 公約要求取得應備之訓練證書(加發保全意識證書)。
3. 受訓期間：111 年 8 月 9 日至 8 月 10 日。
4. 受訓地點：船長公會會議室。

二、派員參加各項會議

1. 交通部航港局 111 年 3 月 30 日召開研商「新臺馬輪」船舶設計與新船建造適用船舶法規部分條款，申請豁免項目或以其他替代方式因應審查會議提報補充說明暨第二次申請

豁免項目審查會議，本會陳秘書長代表出席。

2. 內政部於 111 年 3 月 30 日舉辦「111 年度人民團體及合作社會務工作研習」，本會黃湘瀕代表參加。
3. 交通部航港局 111 年 3 月 31 日召開大三商航運股份有限公司所屬「大三商領航」客船申請調整國際航線船員最低安全配置之船員當值制度為兩班審議會議，本會陳秘書長(委員)代表出席。
4. 中華海員總工會 111 年 4 月 1 日召開「交通部航港局辦理 111 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組會議」，本會陳秘書長(委員)代表出席。
5. 臺灣燈塔協會 111 年 4 月 7 日召開「第 2 屆第 4 次理監事聯席會議」本會黃理事長代表出席。
6. 外僱輔導會 111 年 4 月 8 日召開「第 16 屆第 7 次委員會會議」，本會陳秘書長(委員)代表出席。
7. 交通部航港局 111 年 4 月 11 日召開籌組「國際海事公約國家隊」會議，本會黃理事長代表出席。
8. 交通部航港局 111 年 4 月 18 日召開「111 年度船員訓練專業機構新購或更新船員專業訓練設備」審查會議，本會黃理事長(委員)代表出席。
9. 中華海員總工會 111 年 4 月 19 日召開「交通部航港局辦理 111 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估，成績複查」，本會陳秘書長及評鑑員出席。
10. 基隆市國際工商經營研究社 111 年 04 月 20 日，邀請本會黃理事長赴研究社專題演講。
11. 交通部航港局 111 年 4 月 27 日召開「液化天然氣(LNG)船舶進出港航安配套措施研商會議」，本會黃理事長代表出席。

12. 國立臺東高級中學 111 年 05 月 2 日，邀請本會黃理事長赴該校演講。
13. 國立臺東女子高級中學 111 年 05 月 3 日，邀請本會黃理事長赴該校演講。
14. 交通部航港局 111 年 5 月 17 日海員新星培育計畫，邀請本會黃理事長參加錄影。
15. 交通部航港局 111 年 5 月 24 日海員新星培育計畫簽署儀式，本會黃理事長代表出席。
16. 國立高雄科技大學航運技術系 111 年 05 月 30 日，邀請本會黃理事長赴該校授課。
17. 交通部航港局 111 年 5 月 25 日召開「新臺馬輪」擬採短程國際航線「SOLAS B PACK」充氣式救生筏及屬具配置審查會議，本會陳秘書長代表出席。
18. 交通部航港局 111 年 6 月 6 日召開「幸運輪船體移除作業」採購案工作計畫書審查會議(視訊)，本會黃理事長代表出席。
19. 交通部航港局 111 年 6 月 7 日召開「船舶進出港航行及領航作業安全第二次專案檢討會議(視訊)」，本會陳秘書長代表出席。
20. 交通部航港局 111 年 6 月 8 日辦理「111 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 1 次審議小組會議(視訊)」，本會陳秘書長代表出席。
21. 國立蘇澳高級海事水產職業學校 111 年 6 月 8 日，本會黃理事長與謝茂溪領港赴該校拜訪。
22. 交通部航港局 111 年 6 月 13 日辦理「111 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 1 次審議小組會議」，本會陳秘書長（委員）代表出席。

23. 羅布森樓梯升降公司委託國際誌家出版「臺灣港口文化」2023 年小手扎書，於 111 年 6 月 15 日訪問本會黃理事長。
24. 交通部航港局委託柏盛國際法律事務所研究「引水法制及其子法與相關規範之規劃案」，座談會於 111 年 6 月 30 日舉辦，本會黃理事長與陳秘書長代表出席。
25. 中華海員總工會高雄分會 111 年 7 月 11 日舉辦「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」，本會黃理事長與蔡主任一行人代表出席。
26. 交通部航港局 111 年 7 月 12 日召開研商「本國籍(大發 1 號)雜貨船於臺東外海沉沒之殘油抽除及殘骸移除評估」會議，本會黃理事長代表出席。
27. 交通部航港局 111 年 7 月 12 日召開研商「船員法第 33 條之 1、第 84 條修正草案」及「航行船舶船員最低安全配置標準第 9 條修正草案」會議，本會李蓬理事代表出席。
28. 交通部航港局委託柏盛國際法律事務所研究「引水法制及其子法與相關規範之規劃案」，(第二次全國型)座談會於 111 年 7 月 15 日舉辦，本會黃理事長與陳秘書長代表出席。
29. 中華海員總工會 111 年 7 月 18 日召開「交通部航港局 111 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估監考及考區工作人員講習會」，本會黃湘瀕代表列席。

三、主管機關發布之公告及法規

1. 交通部航港局 111 年 3 月 28 日航員字第 1110054991 號函轉法務部依「毒品危害防制條例」第 2 條第 3 項規定應行公告調整、增減之「毒品之分級及品項」部分分級及品項，業經行政院於中華民國 111 年 3 月 16 日以院臺法字第 1110006063 號公告修正，並自 111 年 3 月 16 日起生效，本會已刊登網站，通告會員週知。

2. 勞動部勞工保險局 111 年 4 月 18 日保費團字第 11160078530 號函「勞工職業災害保險及保護法」自今 (111)5 月 1 日施行，並提高勞工職業災害保險月投保薪資上、下限，為維護貴會員權益，並簡政便民，將自 111 年 5 月 1 日調整貴會外僱船員之勞工職業災害保險投保薪資為 72,800 元，本會已刊登網站，通告會員週知。
3. 交通部航港局 111 年 5 月 19 日航員字第 1111950669 號函修正之「補貼船舶運送業與貨櫃集散站經營業及郵輪業者因應嚴重特殊傳染性肺炎防疫費用作業要點」，名稱並糾正為「交通部航港局補貼航運相關業者因應嚴重特殊傳染性肺炎防疫費用作業要點」1 份，並自即日生效，本會已刊登網站，通告會員週知。

伍、 財務報告(111 年 01 月 01 日~111 年 06 月 30 日)詳如議程附件三(略) (上列工作報告准予備查)

陸、 討論提案

第一案

提案人：財務組

案由：本會 110 年度財產目錄重新提報，詳如議程附件四，提請審議。

說明：

- 一、 依據內政部台內團字第 1110020223 號函，財務之輔導意見。
- 二、 財產目錄誤植錯誤版本，故提請重新審議。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，報請內政部備查。

決議：通過，提下次第 23 屆第 3 次會員大會通過後，報請 內政部備查。

第二案

提案人：行政組

案由：本會章程第七條會會員資格，修正條文詳如議程附件五，提請審議。

說明：

- 一、 本會章程第七條本第三項，曾任或現任二百總額噸以上之商船船長職務持有航政官署之證明文件者。
- 二、 建請修正總額噸數為三仟總額噸數以上之商船船長。

辦法：敬請通過本會章程第七條第三項修正條文，並提請下次會員大會通過後，報請 內政部核備。

決議：通過，提下次第 23 屆第 3 次會員大會通過後，報請 內政部備查。

第三案

提案人：行政組

案由：請再決定召開第 23 屆第 3 次會員大會日期，截至 111 年 6 月 30 日，在岸會員代表經核對計有 138 人，如議程附件六，提請審議案。

說明：

- 一、 本會原訂於 111 年 7 月 16 日假張榮發基金會召開第 23 屆第三次會員大會，惟因 COVID-19 疫情嚴峻延期召開。
- 二、 建議本次會員會：
召開時間：111 年 8 月 28 日(星期日)，9 點半報到，10 時開會。
召開地點：台北市中正區中山南路 11 號 10 樓 1001 室會議廳（張榮發基金會）。
- 三、 會後於 8 樓 810B 室餐敘，下午可憑識別證免費參觀博物館。
- 四、 本會為配合第二十三屆第三次會員大會會召開，按規定必須清查會籍及造具在岸會員代表名冊(因本會會員工作性質特殊)，並依此名冊的會員數為會員大會代表人數。

辦法：

- 一、 敬請再決定召開日期辦理。
- 二、 本在案會員代表案通過後，報請 內政部備查。

決議：同意，第 23 屆第 3 次會員大會訂於 111 年 8 月 28 日(星期日)上午 10 點；地點為張榮發基金會(1001 室會議廳)。

第四案

提案人：行政組

案由：茲有大三商航運股份有限公司等 1 家公司，申請加入本會為「團體會員」敬請同意案。

說明：

- 一、 團體會員同意入會案，業經第 23 屆第 2 次會員大會討論提案第五案決議修正本會章程條文：增列第九條，「通過增列團體會員條文，報請內政部核備」在案。
- 二、 本會續邀請新入會團體會員計有 1 家：

1. 大三商航運股份有限公司

負責人：林宏年

會員代表：李思芸（船員部經理）、吳崇逸（船務處船長）

辦法：敬請同意，准予加入本會為「團體會員」，並報請內政部備查。

決議： 同意，准予加入本會為團體會員，報請 內政部備查。

第五案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員楊士毅等 4 位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件七，提請備查案。

說明：楊士毅、吳萬隆、施凱元、卞勒清等 4 位船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議： 通過，報請 內政部備查。

第六案

提案人：行政組

案由：茲有方嘉興等 2 位船長申請退出本會，詳如議程附件八，經予以除名，提請備查案。

說明：退會會員計有：方嘉興、王玉康等 2 位船長，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第七案

提案人：行政組

案由：本會增購及報廢辦公設備詳如議程附件九、附件十，建請同意案。

說明：本會 704 室會議室裝潢與增購。

辦法：敬請同意併入 111 年決算財產目錄辦理，提請下次會員大會通過後，報請內政部備查。

決議：通過，提下次第 23 屆第 3 次會員大會通過後，報請 內政部備查。

柒、 臨時動議(無)

捌、 散會 中華民國 111 年 07 月 20 日(星期三)下午 5 點 30 分

中華民國船長公會

第二十三屆第 9 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 111 年 09 月 28 日(星期三)下午 04 時 00 分

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

主席：黃理事長玉輝

記錄：黃湘瀕

出席人員：

理事：共計 11 人

黃玉輝、方信雄、胡延章、林 彬、姜大為、李 蓬、陳馬力、侯中南、王文峯、陳正文、鄧華民

監事：共計 4 人

林全良、陳富嵩、林寬仁、黃志平

請假：張進興、陳策勤、丁漢利、榮大飛、程 修、張寶安、游健榮、吳雲斌、賴仁旺、郭炳秀、吳洪渤、簡文哲、鍾克華

列席人員：陳一銘、鹿定強、林威志、陳冠宇、桑國忠、黃湘瀕

壹、 主席致詞：黃理事長玉輝致詞

一、各位敬愛的船長還有團體會員，首先我先介紹較新面孔的團體會員，首先介紹裕民航運的鹿定強船長，第二位是台北海洋科技大學海事人事訓練部的副主任林威志博士、接下來是中華海運研究協會桑國忠理事長。

二、國際船長協會（IFSMA）明（二〇二三）年十月將在東京召開會議，由於船長公會是該會會員，黃理事長將代表出席。

三、未來可能會修《船員法》，公會將持續關注該案，為促進海運產業人才培育，今年推動「海員新星培育計畫」，培養航海人才。

貳、 主管機關代表致詞(無)

參、 會務工作報告：

一、 上次(第 23 屆第 8 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：
詳如議程附件一(P. 6)

二、 行政及會員服務工作報告：

1. 本會第 23 屆第 8 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 111 年 8 月 4 日台內團字第 1110039410 號函准予備查。
2. 截至 111 年 8 月止，已繳常年會費之個人會員為 532 人次、團體會員為 9 個團體。
3. 內政部 111 年 8 月 17 日舉辦「臺灣電子航行圖成果發表會」，本會黃玉輝理事長受邀出席演講。
4. 鼎漢國際工程顧問股份有限公司於 111 年 8 月 29 日辦理交通部航港局「國際商港設置海員服務中心需求評估案」，本會黃玉輝理事長以及洪昇揚船長代表受訪。
5. 本會理事長受邀至各校、單位演講：
 - (1) 111/8/5 赴台灣中油演講。
 - (2) 111/9/21 赴國立蘇澳高級海事水產職業學校演講。
 - (3) 11/9/22 赴國立臺灣海洋大學演講。
6. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
7. 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。
8. 交通部航港局 111 年 7 月 14 日航員字第 1111910480 號為強化航業相關從業人員航行安全意識，保障船舶作業及港口安全，本局特辦理「111 年增進船員職能講習」，本會已刊登網站，通告會員週知。同一案，國立臺灣海洋大學於 111 年 7 月 18 日海商字第 1110015052 號通知本會。

9. 交通部航港局 111 年 7 月 22 日航員字第 1110063673 號有關衛生福利部疾病管制署宣導民眾避免因施用成癮性藥物而感染愛滋病毒，鼓勵運用藥癮戒治與愛滋防治資源及服務一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 交通部航港局 111 年 7 月 27 日航務字第 1110005534 號檢送本局「涉及國安疑慮之禁止進港船舶清單」1 份，清單內船舶自 111 年 8 月 27 日起禁止進入我國港口，本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 交通部航港局 111 年 8 月 1 日航員字第 1111910525 號為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
12. 交通部航港局 111 年 8 月 2 日航員字第 111004418 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
13. 內政部 111 年 8 月 3 日台內地字第 1110264558 號本部訂於本(111)年 8 月 17 日(星期三)假集思台大會議中心國際會議廳，舉辦「臺灣電子航行圖成果發表會」，本會已刊登網站，通告會員週知。
14. 交通部航港局 111 年 8 月 18 日航企字第 1111510631 號本局辦理之「第 2 屆航港大數據創意應用競賽」即將於 111 年 8 月 31 日(星期三)中午 12 時報名截止，本會已刊登網站，通告會員週知。
15. 交通部航港局 111 年 8 月 18 日航員字第 1111910578 號為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通

告會員週知。

16. 交通部航港局 111 年 8 月 25 日航企字第 1111510659 號本局辦理之「第 2 屆航港大數據創意應用競賽」相關時程調整詳如說明，本會已刊登網站，通告會員週知。
17. 交通部航港局 111 年 9 月 2 日航員字第 1110066909 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
18. 交通部航港局 111 年 9 月 13 日航員字第 1111910627 號為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
19. 交通部航港局 111 年 9 月 16 日航企字第 1111510703 號函轉行政院消費者保護處製作消保教育影片「新成年人消費-抉擇/負責篇」一支，本會已刊登網站，通告會員週知。

三、代辦會員勞保及健保業務

111 年 07 月 01 日至 08 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 89 人次、健保會員人數合計 17 人次，明細如下：

7 月份勞保 44 人次/健 8 人次；8 月份勞保 45 人次/健保 9 人次；

肆、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、寄發紀念品

會員大會未出席領取之個人會員以及團體會員代表，已於 9 月中寄出，共 397 份。

(二)、勞動基準法所定每月基本工資案

1. 依據交通部航港局 111 年 9 月 14 日航員字第 1110006722 號函轉勞動部勞動基準法所定基本工資業於 111 年 9 月 8 日公告修正「每月基本工資為 2 萬 6,400 元並自明（112）年 1 月 1 日起實施」。
2. 查依船員法第 27 條第 2 項規定「船員最低薪資不得低於勞動基準法所定之基本工資」及「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第 3 條第 3 項規定暨「國內航線各職級船員月薪標準」，待中華海員總工會邀集船聯會及本會協議調整後，報請航港局核定辦理。

二、派員參加各項會議

1. 海員總工會於 111 年 8 月 14 日辦理交通部航港局 111 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組會議，本會陳力民委員出席。
2. 本公寓大廈於 111 年 8 月 18 日召開區分所有權人 111 年度第 01 次會議，本會黃湘瀕代表出席。
3. 交通部航港局於 111 年 9 月 15 日辦理研商我國 111 年至 113 年辦理 STCW 公約履約文件更修及品質標準獨立評估事宜，本會鄭怡船長代表出席。

伍、財務報告（111 年 01 月 01 日～111 年 08 月 31 日）詳如議程附件二(略)

（上列工作報告准予備查）

陸、討論提案

第一案

提案人：行政組

案由：本會團體會員臺灣御風能源股份有限公司，申請變更團體會員代表，敬請同意案。

說明：

三、原團體會員代表陳聰華董事長，以不參與公司管理及執行，故申請更換團體會員代表。

四、變更後團體會員代表：Ian Raymond Hatton 董事長

辦法：敬請同意，准予變更會員代表。

決議：同意，准予變更會員代表。

第二案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員石松山等 2 位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件三，提請備查案。

說明：石松山、張中雋等 2 位船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第三案

提案人：行政組

案由：茲有潘進雄等 3 位船長申請退出本會，詳如議程附件四，經予以除名，提請備查案。

說明：退會會員計有：潘進雄、黃余發、林進勳等 3 位船長，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

柒、臨時動議(無)

捌、散會 中華民國 111 年 09 月 28 日(星期三) 下午 4 點 50 分



今日磐石

杜寶晉題

發行者：天主教磐石中學
編輯者：今日磐石編輯室
社址：新竹市西大路六八三號

第 469 期
111 年 6 月 20 日



「海洋職涯試探講座」

◎ 講座主題：老船長到校——告訴你不知道的事

◎ 活動日期：111/2/18 (五)

◎ 講師：黃玉輝副教授

◎ 講師介紹：現任船長公會理事長與台北海洋科技大學航海系兼任副教授



講座活動心得

電一忠 林文譯

老船長這次的演講十分豐富精彩，船員的生活、薪水、以及要有的證照、要求都講得十分詳細且有趣，他也自己公布進入海事這份工作之後賺的錢，那數字龐大的令我震驚，希望以後也有機會能賺到如此多的錢，不過我實在不覺得我能忍受待在海上的寂寞，總之我覺得這次的演講是一個十分難得的機會，希望以後還能有這樣的演講，讓我了解我從未了解過的各行各業。

電一忠 黃翎倫

非常感謝老船長來我們學校演講，他告訴我們他的經歷，這海上經歷是我們常人無法感受到的，且任何高報酬的職業都伴隨著失去，他讓我們知道賺得很多的優點背面就是沒辦法長時間與家人相處，以及出海沒有網路，根本與世隔絕的情況，這些都是我以前從來沒有想像過的，希望下次可以有這種機會可以聽各種演講。

電一忠 溫宥博

老船長的一生與船共處，從剛開始實習到最後當上船長，過程歷經了許多風風雨雨，他從一個沒有名的船員變成一名鼎鼎大名的船長，最後甚至當上一名引水員。船長利用兩節課的時間告訴我們船的資訊與船上的生活，他在講述的過程讓我不斷感受到船長對航海的熱愛，船已經深深印在船長的心中，可以說是已經成為船長的一部分了，這場演講不僅讓我們的未來有多一個方向，也讓我看到他人的生命故事。

電一忠 伍翎銘

老船長的演講很精彩，本來我以為這一次的演講會很無聊，但是比想像中的有趣，不僅提到可以去不同國家看不同風景和文化，也有提到長時間不能與家人相處的寂寞，很詳細的介紹這個職業、所需要的能力與條件，和什麼樣的人可以考慮去考，另外對於薪水方面的也有去詳細的解說，並提供一些學長姐的例子來說明，這演講是一個很有意義的演講。

電一孝 陳政霖

當上船長是件很不容易的事，而且老船長在他人生當中四十年的時間在海上航行，一直守著這個崗位屹立不搖，如果是我的話，我一定會受不了，但是跑船可以環遊世界，我也覺得蠻新奇的，或許沒有一個職業是全然沒有缺點的，要看過世界、領高報酬，就要耐得住寂寞。

電一孝 蘇佩純

聽完老船長他四十年的經歷的演講，從剛開始，慢慢做到退休，還被電視台做成影片，使我從不了解這行業到感興趣，覺得航海這工作很酷也很有趣，雖然海上工作有危險性，而且一出海就需要很久的時間才能回到家鄉很不方便，但能航海旅行看風景又可以賺很多錢，好像也還不錯！畢竟這世界上總沒有魚與熊掌能兼得的行業。

活動照片記錄





▶ 111/7/30

本會黃理事長參訪位於興達港之大方船舶股份有限公司董事長林允進(右)

▼ 111/8/5

本會黃理事長受邀至台灣中油演講(左)觀塘港副處長謝占魁





111/8/9 國立臺灣海洋大學校友總會，四維航運總經理兼董事長藍心琪



111/8/16 本會陳力民秘書長(左 5)及資深會員周慕豪船長(右 4)、
盧水田船長(左 3)拜訪國立臺灣海洋大學校長許泰文教授(右 5)



▶111/8/17

內政部電子航行圖成果發表會
本會黃理事長受邀演講

▼111/8/29

國際商港設置海員服務中心
需求評估計畫主持人
國際工程顧問股份有限公司
副總經理林建文(右3)
本會黃理事長與洪昇揚船長
代表受訪





111/9/2 本會會員張中雋船長來訪



▶ 111/9/14 本會南部服務處
黃振邦主任(左 1) 由秘書長陳力民
於國立高雄科技大學，頒發本會南
部服務處主任聘書。





111/9/15 洪昇揚船長（左 1）、鍾嘉原船長（左 2）
接受天下雜誌快樂工作人（Cheers）的李佳樺記者訪問



111/9/21 本會團體會員代表-台北海洋科技大學方信雄主任(中)、
國立蘇澳高級海事水產職業學校：實習處余文青主任(左)、
校友會黃逸宜老師(右 1)、航運管理科謝惠文老師(右 2)



►111/9/21

本會黃理事長於國立蘇澳高級海事水產職業學校演講





111/9/22 本會理事長受邀至國立臺灣海洋大學演講



111/9/24 理事長與團體會員代表方信雄主任拜訪花蓮的
國立光復高級商工職業學校
李秋嫻(左2)校長、葉志明教務主任(右2)