

船長通訊第 230 期目錄

南極洲遊記	P.01
校長	
【王 行 專欄】	P.13
第八章：讓路船的行動(下)	
長賜輪運河擱淺事故再次暴露相關國際規定未與時俱進的 探討兼論智能船舶風險管理	P.33
鄒長維	
阿根廷共和國(Argentine Republic)	P.45
李齊斌	
會務報導與花絮	P.49
秘書室	

船長通訊 雜誌 第 230 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 112 年 4 月 10 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

中華民國船長公會 通告

112年4月10日

受文者：本會全體會員

主旨：本會第24屆第1次會員大會暨改選事宜，敬請查照。

說明：

- 一、依據本會第23屆第11次理、監事聯席會議決議辦理。
- 二、第24屆第1次會員大會訂於112年7月8日(星期六)上午召開，假張榮發基金會國際會議廳舉行(台北市中正區中山南路11號6樓601室)。敬請會員踴躍參加！
- 三、本會近期將寄出紙本通知並附上出席意願調查表，如需變更聯絡電話與收件地址等資料，請通知本會更新。
- 四、為使會員大會與改選事宜順利進行，敬請會員儘早回覆，謝謝！

理事長 黃之禪

南極洲遊記

校長

本次旅程由亞特蘭大的女兒家啟程，坐 Delta 班機直飛阿根廷，票價雖說貴一點，但是直飛可以減少意外而省了不少事，元月 2 日抵達阿根廷的首都(Buenos Aires)布宜諾斯艾利斯，在當地先入住民宿，旅館式的房間一天約美金五十元，同行的朵拉、大偉及謝兄、曉臨兩對夫婦都比我們早四天到，當地的景點遊覽及餐廳的享用都玩得差不多了。一同去參觀了當地出名的玫瑰花園之後，中餐選在當地旅遊雜誌介紹的一家相當出名的香腸店享用。

今天的主要節目是晚上的牛排大餐，所以中午就要先有前瞻部署，預留有限的 space 而不可過度放肆。但是初嚐的平民美食就立刻有讓人驚豔的感覺，現榨橙汁美味可口之外，名不虛傳的香腸真的是肉汁飽滿又鮮美，配上麵包新鮮又軟硬適中，對我這遍嚐德、義洋腸的人仍然感到滿意萬分，只恨胃小而不敢造次。

下午則和內人報名城內的 Hop on-Hop off，每人 USD 25 元，24 小時有效，車上有中文耳機說明，總統府，紀念碑、傲人的圖書館、最出名的咖啡廳和梅西踢過球的 LA BOCA 足球場等景點都一一看過，為了晚上的牛排宴，三小時只跑了約四分之三的行程，在鬧區的百貨公司站下車，先順便看看平民生活，再依圖找到了位於河邊的牛排名店，六人點了前菜、兩份沙拉，另叫了含有菲力、T 骨、戰斧及肋眼四種牛排加甜點，份量及質量均超水準自不在話下，而深感中餐預留的 space 實在沒有白空，由餐廳的裝潢及服務人員的專業評估，價格實在是平價得出奇，名為接風所以這兩餐連手伸入口袋的假動作都全免，倒是內人心地善良，慚愧得要命，事後一直怪我沒有拜碼頭，只會裝傻的白吃白喝，好在聽力欠佳，該失聰的時候似乎真的聽得不太清楚？

晚上十點左右特地在民宿的附近轉了一下，生活機能不錯，看來挺安全的，次日晨就在附近的小咖啡館解決，仍然是鮮果汁加三明治，現榨及

現作的早餐，質量及價格均完勝美國的 Starbucks 及台北的美而美，連吃三頓的感覺真的相當令人震撼。出發之前由經濟雜誌報導阿根廷通膨近期已達百分之七、八十，雖我們的民宿特別選在市內的好地段，但對其物價及安全仍然存有相當的疑慮，認為物價可能會很貴及治安不太理想？但是實際來這一天半，對其社會的安定及物價均有相當正面的看法，尤其肉類的價格只有用物美價廉來形容才能感到特別貼切。



元月 4 日上午 check out。早餐後搭乘兩部 Uber 順利的到達旅客碼頭，車況及服務均是國際水準台灣價格。藍寶石公主號，是公主系列的郵輪，由三菱重工製造，掛英國旗，廿多年船齡，2018 年重新改裝完成，總噸位 11 萬 5800 左右，船長 290 公尺、船寬 37 公尺，共十八層樓，全速可以跑到 22 節、旅客全部入住約兩仟六百多，水手則共有 1,100 人。

未料到當天碼頭上停靠維京和公主號兩艘大型客船，旅客下、上自然顯得相當的擁擠。好在朵拉、大偉夫婦都是遊輪老手，我們跟著混，排隊過程雖然有點曲折，也都順利入房。十樓、右舷、中段稍前，有獨立洋台的海景套房，十分滿意！和菲藉服務生哈拉兩句，就到十四樓自助餐廳喝咖啡吃點心撈本去也。精彩的是開航後公主號認為報到時旅客排隊太久，均乃行政效率安排欠佳之故，所以每位客人都分別退了 USD50.0 元船上消費卷，意外之財令人有喜出望外之感覺。

當天晚上就開航，第一個抵達的港口是烏拉圭的首都蒙地威爾(Montevideo)，亦是烏拉圭最大城。人口大約一仟三百多萬人，約占全國總人口的三分之一左右。農業國家經濟不是很理想，不過通膨狀況似乎比阿根廷好一點，我們並沒有參加船上安排的旅遊，而是以自由行方式，大偉帶隊，由離碼頭相當近的 Puerto Market 市場出發，以沿路逛的方式看一些想看的景點。這是個十分有趣的市場，生、熟食都有，雖然火爐上的烤肉十分誘人，服務人員也挺和善，可是下船前在船上自助餐吃得十分到位，所以僅稍微聞一聞香而未下馬。

市中心的小公園內亦有擺放攤位，紀念品及土產攤位較多，看起來生意還挺好的。位於市中心的獨立建國廣場建得十分雄偉，其他則乏善可陳。到此一遊後回船，該市曾經舉辦過第一屆世足賽，且當時由烏拉圭得冠軍。2005-2019 曾經是拉丁美洲最好的城市，目前他們則是南美洲收入第九的大城。





上船第三天，兩件事情有些出乎意料之外。首先是登輪前依規定要自行篩檢疫情狀況，並且需向船公司報備，而且規定登輪後三天每人都必須戴口罩。本以為就此結束船上的防疫措施，那知船長透過廣播，全船第三天每人都需要再次自行快篩新冠病毒。由船上提供快篩試劑，客房服務人員執行結果檢視，顯然訓練得十分到位，整個過程進行的相當得緊湊。一大早開始，三個小時後結束，船長立刻公布結果，好消息是全船只有 11 人確診，並且立刻封鎖他們的房間，食物由服務生送到門口，人員不得自行出門，(小桌子擋在門口)並且解除全船的口罩令，改為各人自行管制。

第二件事則是記得四年前搭公主號去阿拉斯加及北極圈的極光之旅，登船第一天就有救生演習，全船客人穿救生衣集體去分配的救生艇下點名。但是此次第一天僅需去救生站登記一下就可，心中還在想著郵輪為了客戶導向而省下不少動作。英國旗一項標榜規定注意安全最嚴格也不過如此，但是書面則有規定要看房內電視的演習說明及全套流程練習。去救生站登記自然逃不了，但想投機的心理是，看船上電視螢幕的救生全程演

練，反正是老生常談，房內看電視教學，又沒有人知道就想摸魚混一下，那知第三天早上的每日每房一函指名道姓的就收到了通知，禮貌的告知我們沒有看完了房內電視應有的演習步驟，慚愧得立刻開電視看完所有的求生滅火演習程序，並對自己想偷雞摸狗的行為慚愧好久。

離開烏拉圭就航向英屬的福克蘭群島(Falkland)，這是本航程的重要景點之一。在司丹利(Stanley)港是由錨地搭船上安排的救生艇登岸，主要因為那裡的(Volunteer point)可以看到野生企鵝群。在南半球的夏天是企鵝剛完成傳宗接代孵出小企鵝的時間，此時企鵝的工作是由公企鵝負責照顧小企鵝，母企鵝則出海覓食，補充營養和補足生產時失去的體能，然後會再回來和公企鵝共同養育下一代。

我們沒有參加船公司舉辦的旅遊團，因為每人要英磅四百多，實在太貴！而由朶拉事先預約了岸邊當地的導覽，行程全由個體戶接待。靠泊後依安排由船邊到企鵝棲息地，車程兩個多小時，其中有1小時是在沒有路的情況下坐著四輪驅動車前往，因為沒有正式的公路，事前就知道路況將又晃又震，所以有人還帶了護腰或護頸，經過了一個小時名不虛傳的刺激車程，進入久違的野生企鵝聚集地，每人在下車後均經過小水盆清洗了鞋底，才能進入企鵝的保護區。的確非常震撼的景象，眼前可見到一大群、一大群的企鵝在園區活動，解說人員也非常清晰的報告可以看，但是不要擋住企鵝進行的路線，有不少當地的義工在內指揮、遊客雖然都很興奮，但泰半都能遵守規定，拍了不少有趣的照片。回程又是一番亂晃。每人英鎊一百四十五，還規定只收沒有摺痕的新鈔。但是感到全程非常的值得。

離開福克蘭群島之後就準備過德瑞克海峽(Drake)向南極洲進軍。南極洲因長年積雪覆蓋土地，所以平均溫度自然比冰雪下泰半是水的北極為低。由氣象圖觀察，通常都有五、六個低氣壓繞著南極洲轉，才会有合恩角氣候比好望角惡劣的印象。也因此一般的商船只能在每年夏季的三、四個月中利用兩個低氣壓的中間，海況較佳時穿越海峽。因此在簽登輪合同時，沒有任何一家公司事先保證赴南極時看到那一個景點或靠泊那一個港

口。公主號十一萬伍仟多噸，吃水深，所以南極洲完全沒有可以靠泊的港口，每航次只有依海況及天候訂航向，並選擇預先計劃的景點（上一艘郵輪就沒有穿過 Drake）。本輪的第一站是象島(Elephant Island)，船舶到達之前的風力有九級，但船舶減速加上 Z 字型航法，通過時船況仍然相當



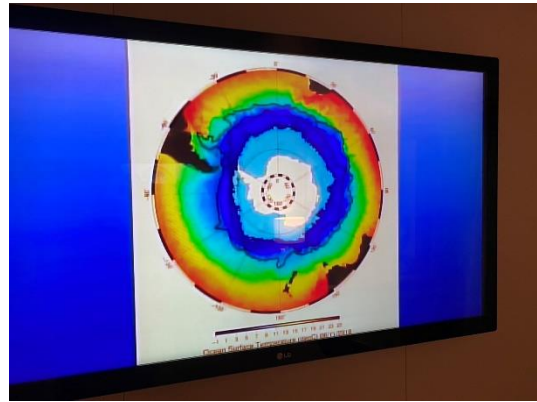
的穩。

第二站是有十一國設立研考站的 Admiralty Bay，因風浪影響船速而 skip，直接開向第三站 Charlotte Bay 及 Wilhelmina Bay，沿途看到不少鯨魚及浮冰上的企鵝及海獅，每當發現目標，駕駛台會預先廣播，而旅客在甲板上又笑又叫的消耗了不少菲林。接著開向天堂港(Paradise Harbor)，目前亦有不少國家設有研考站，為了保持公關，船上特別放下快艇送一堆 Pizza 去慰勞工作人員。接著就經 Neumayer Channel 而轉航 Deception Island，目前是一個火山口，為的是看更多的鯨魚及企鵝，又是因船大吃水深，雖然有領港亦不能駛入。當船開近時甲板上可聞到一股濃烈的尿味，本來以為是船艙內通風系統故障，但是經由船上廣播告訴大家異香是

企鵝群長期駐集而產生的尿味，因船航經下風側而有幸嗅到，真的是不經一事不長一智。經粗估目前全球約有一百萬人到過南極洲，不到全球總人口的 0.1%。本輪在南極洲航行的四天天氣都不錯，氣溫並不太低，其中一天攝氏兩度竟然飄雪，可惜的是手機拍不到那精彩的美景。

近岸航行時沿崖並不如格林蘭峽彎的險峻，但仍然保有不少的冰河，真的是另有一番景緻。過海峽時大多數人心中都有點七上八下，少不了先吃些超前部署的暈船藥，包括那位已下船十五年，一上船就滿嘴跑馬的老船長，也乘人不備的偷偷吞兩顆暈船藥。總結在南極洲四天多的航行會感到郵輪一切以旅客舒適為主，公司對船上較未設船期的壓力，給船長決定航線的權限挺大的。船上的配置除了正、副船長（非大副）之外，另有兩位極區船長亦是正式編制，近岸也安排領港上船海陪。兩舷的景色雖美終有歸期。其實四天航程由海圖上看僅是南極大陸東北角的一個半島尖而已。轉眼到了回程過海峽的日子，這段航程繞合恩角應是重頭戲，但是因船減速避浪而稍有 delay，故只由其旁開過，巧的是視角正好和長榮海博館那張合恩角的畫面完全相同，按一下相機，也算是完成了到此一遊的心願。





回程第一站是阿根廷的烏斯懷亞(Ushuaia)。首先的感覺就是能夠重新又進入阿根廷一次，使得我在台北多繳\$8000的阿根廷電子簽證費總算拉平了一點旅遊成本。因為我不是美國公民所以必需要簽證。自己可以申請，但是挺麻煩的、只有請東南旅行社（雄獅旅遊不代辦）代辦簽證，不僅要先交錢，還要先簽一張切結書，內容是若電子簽證不通過也不退款的保證書。美國公民則不需簽證，心中小受了一點傷害，好在十天後一切都蠻順利的通過申請。此外進港前船上特別公佈上岸不要穿有福克蘭標誌的

襯衫，因為在當地會被認為是不禮貌的行為，此地號稱是世界最南端的城市(The end of the world)，但實際上是個很小的城市，擁有很多景點，尤其是烏克蘭戰爭軍人公墓及紀念碑都造得挺出色的，重要景點都在海邊，所以參觀起來也相當的方便。另一個出名的是盛產帝王蟹，可惜的是因為季節不對，所以肉質欠佳，很多店都不開門，所以很少人去吃，而選擇回船吃晚餐，接著就準備開船，目的地是智利的蓬塔阿雷納斯(Punta Arenas)。

位於麥哲倫海峽西岸的主要城市，蓬塔阿雷納斯(Punta Arenas) 位於南緯五十三度十分，是世界上最南端的大陸城市，也是智利最靠近南極的城市，居民目前約十萬人，距南極海岸綫一仟四百公里，故和距離六百廿公里的烏斯懷亞(Ushuaia) 均成為目前進入南極的門戶。



在巴拿馬運河未開通前是船舶在大西洋和太平洋間燃料補給最重要的港口，1938 年改名之前就叫麥哲倫，就算現在亦是各國前往南極科考站的重要後勤支援站，但是本輪則因為吃水深不能靠泊而停於錨地，由船上放救生艇坐為旅客的交通船。

此地目前有不少觀光景點，如號稱擁有世界最美的墓園、合恩角國家公園、Patagonia 國家公園及博物館，可惜限於停泊時間，我們只去參觀了麥哲倫地區博物館及 Plano Punta Arenas 墓園，參觀墓園門票每人需付 USD 五塊錢，看別人墳墓還要付費，實在有些不情願，但是好不容易靠港若沒有花些錢更不甘心。請了一位拿我們練習英文會話的小嚮導，講得不怎麼清楚，但是至少看到了十幾個特別值得一看的墓地，墓園的規模實在很嚇人，光是加拿大柏樹就種有六百多顆。看完後逛街，本地同樣出名的亦是帝王蠟，可惜時間不對，餐廳兩點就關門，於是都回船吃下午茶等開航。



離開 Punta Arenas 就沿著麥哲倫海峽開到太平洋東岸、沿途見到不少比格林蘭巨大的冰河。進入太平洋後向北航，沿著智利的西海岸開了三天，元月二十日到瓦爾帕索(Valparaiso) 港。這是我們此行的最後一個港口，位於智利中部，是該國中部的物流及進出口重要港口。因郵輪的景點安排有兩個是酒莊及一個城市旅遊。我們都不善飲，加上以往在義大利參觀過不少酒莊，所以我們和同行友人選擇到附近另一城市遊覽，但是人算不如

天算的是到港口之後，因船舶吃水過深而不能馬上靠泊。清晨試靠之後，連該港吃水較深的貨櫃碼頭都產生無法安全靠港的困擾，船舶重新回到錨地等待。經船長和當地領港幾度協商，原訂早上靠泊的船一直拖到下午三點多，才利用高潮勉強靠上了貨櫃碼頭。為了下、上旅客的安全，及避免船舶搖擺碰到橋式機，靠上船之後仍然要求兩艘拖船全程推頂。到港前感到公司還挺有江湖道義，因為前一個碼頭未能靠泊，省下的碼頭費用，每位客人又退了 USD 89 現金作為補償。

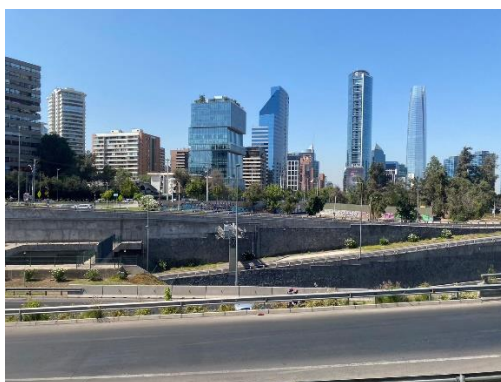
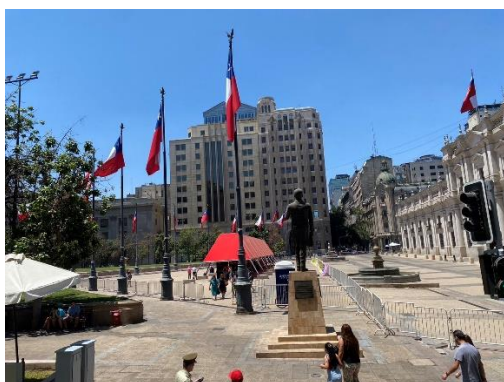
因靠泊時間的 delay 以及下一批旅客在碼頭等候登輪，使得原訂的旅遊全部泡湯。旅客歸心似箭，大家吃完午餐，約三點多才開始分批離船。我們的行程不趕，安檢後坐上郵輪安排的大巴士，開往車程距離港口約兩個小時的首都聖地牙哥(Santiago)，準備次日傍晚搭機返美。

途中西班牙口音的導遊沿途熱情介紹，大片的葡萄莊園及橄欖樹農場，就算聽不太懂，亦算對智利農業有了進一步的認識。尤其進入市區後對其市容的規劃和前幾個港口作比較，都有又回到現代化城市的感覺。不同的是智利市面完全不收美金現金，使得我們稍感不便，好在 Uber 仍可以接受美國信用卡，才能順利的到達預定的旅館 check in，雖然都不很餓，但也不能放棄這個少有的開眼機會，時間已晚上九點多又不太敢亂跑，和謝兄夫婦四人在旅館附近的商場瞎逛，放棄一家十分熱鬧的夜店，而選中一個客人較多的快餐店。

年紀不同的確是取捨有異，雖然都有些失落，但是顯然把安全的考量放在第一位。每人一個大漢堡加可樂消夜，健康問題回美國再說吧。老闆英文流利，客人均和善又笑容可掬，價格高於阿根廷，仍然吃得十分滿意。慶幸的我們是該店最後一桌客人，但是服務仍很到位，疲憊但快樂的回到旅館，為此行的完結篇養精蓄銳。第二天 check out 後行李存旅館，但是真令人驚豔的是旅館的早餐，不愧為南美的農業大國，也難怪美國各超市智利的葡萄酒、橄欖、肉類等農產品均能佔有一席之地，五星級旅館的早餐在剛進餐廳時和船上的多元性一比真的稍有失望，但是哈密瓜、水蜜桃

及西瓜一入口，就有完勝船上的感覺。再嚐一下培根，燻肉更是遠優於以往各地旅館食物所有的經驗，就連蛋都好像比其他地方美味。

由奢入儉難，真的會想到以後去其他地方吃早餐怎麼辦？報名市區的Hop on-Hop off 逛首都，憲法廣場上的總統府及各應該看的景點自不在話下，但是由一日遊、旅館中客人的互動及前晚的瞎逛中給我印象，其中最深刻的是人民的彬彬有禮及雙親和子女的互動，均可發現其國民素養相當有水準。道路呈棋盤式的規劃，城中商業區的大樓及路樹修剪均遠優於台北的敦南及仁愛路的表象，物價雖較阿根廷稍高，但是由街上警察之配置令人亦感到治安相當的好，這些加分均算此次假期更令我們有個完美的ending。





避碰隨筆

第八章：讓路船的行動(下)

略

觀光不碰禽鳥

遠離新A流



衛生福利部疾病管制署
TAIWAN CDC 告

長賜輪運河擱淺事故再次暴露相關國際規定未與時俱進的探討兼論智能船舶風險管理

鄒長維

摘要

1987 年通過 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987)暨其附件 Pilot Card 表列資料，該規定不足以全面詳示船舶運轉科學數據，肇致船長與領航員在技術面瞎猜(Guess Work)不同數值難免有爭執，“長賜”輪過蘇伊士運河歷擱淺、出淺再經法院扣押事故，2023 年元月九日一艘滿載烏克蘭小麥的巴拿馬極限型散貨輪 Glory 擱淺該運河，再次暴露國際海事組織相關技術規範歷數十餘年未與時俱進優化，建議在 1987 年版本基礎上考慮增列若干必要參數項目，俾達成該決議案宗旨所揭示的海上安全暨保護海洋生態環目標。

關鍵字：IMO 國際海事組織，決議案(IMO Resolution A601 (15)，Pilot Card，Turning Circle Diagram，Crash Stop Distance，Advance，Transfer。

1. 前言

2021 年三月“長賜”輪過蘇伊士運河歷擱淺、其後出淺再經法院扣押，最終於六月下旬相關各方對賠償金額初步達成協議：船東支付賠償此一事故所肇致船隊運河通行費和水道運河管理當局受損的損失，以及器材使用和勞力成本，七月七日就可以放行。毫無例外地此一重大海事發生後，船東與蘇伊士運河管理局必然各執一詞，針鋒相對，比如：[“長賜”輪超速（13.5 節），船舵沒有调整好]；[運河管理局（SCA）管理不當]，[船長既然沒有要求更換領航員]；[通過運河時的航行由領航員和該管理局（SCA）船舶交通管理服務單位控制並駁斥超速指控不成立]，...等等，事實看似複雜，而根本原因真是如此嗎？當遇陣風及該船意圖壓制強風是事實，惟當地及當季突遇陣風為眾所週知，關鍵是這當下難道任何一方科學數據困難到說不出口嗎？是否可控或不可控？如果確定不可控難道無緊急措施嗎？

1.1 國際技術規範未與時俱進

海事案件事實歷程及控辯雙方法律面暨領航技術面爭執：

運河管理局（SCA）表示，事發當時該輪航速每小時 13.5 節，遠超過該水道通航所規定之每小時 7.6 至 8.6 節的航速，而且船舵沒有調整好，存在許多技術故障，其中包括船舵的面積與船的大小不相稱。針對船長遭指控超速乙節，日本船東正榮汽船反控該局（SCA）管理不當，在天氣惡劣的情況下為何不阻止該輪進入運河？並辯稱沒有證據證明該輪有任何導致擱淺的失誤。運河管理當局（SCA）則表示，依據公告週知之航道行駛規則早有明示，船長是唯一負責該船一切安全責任的人，當時若是因為惡劣天氣原因困擾著過河，船長有權依據該規則應請求而竟未請求運河管理當局推遲運河航行，該規則又規定只要船長提出推遲運河航行之請求，該項要求會立刻得到運河管理當局（SCA）批准，另一方面船長同時有權要求更換不適任的運河領航員，既然當時該輪沒有提出任何上述請求，該管理當局（SCA）對此次事故就無任何管理不當。以上雙方事實面論述看似有點複雜，然而真正剖析其事故技術面及法律規定核心，嚴格專業角度及深層分析下不由感慨核心的核心癥結在於落伍的國際技術規範，IMO 國際海事組織決議案(IMO 1987 年 Resolution A601 (15), Pilot Card)歷數十餘年還未與時俱進優化，從而涉及的國際公約或各國海商法也就不可能跟進。其實該癥結已經肇致過往歲月類似不尋常天候下所肇致海事案件發生過，遺憾的要說，未來依然會發生類似船長與當地領航員因為技術面認知差異而誘發海事案件。簡單的說，正是國際海事組織早年設計參數項目不夠全面，也就無從預知船舶運轉動態關鍵數據，一旦遇特殊情節或前所未遇挑戰時，難免使船長與領航員之間根本溝通不良，到底誰的認知才對？身為船長者遇特別惡劣天氣時，無科學數據支援下又如何能下正確決策以保證安全有效。

尤有進者，聯合國國際海事組織涉及這部分的落伍技術規範決議文，又將如何面對新科技？不是都將要跨入智能自主船舶（Autonomous ship）數據化時代？科學數據證明力勝過個人認知差易性的瞎猜 Guess work of observation？歷來類似誤判的海事案件不在少數，若只是在海事災難後依據科學數據作出結論又有何實質意義？為何不能在事前就科學數據溝通而達成雙方見解一致呢？這就需要討論現行 Pilot Card 上是否列示出相關必要項目及數據，這一點容後詳敘。

1.2 海上運送是否依然充滿著太多不確定性？

就法律面而言是否未來有符合時代意義的立法不無令人期待，事實上，科技發達之今日就海上運送相關國際公約法律面探討，不無令人疑惑是否能夠符合向來的一個觀念，也就是說進步的立法方向引導著現代社會的進步？反之若是立法方向未能與時俱進，不無恍若置身在依舊風帆船時代或者工業化初級階段時空背景中。篇幅所限本文將略過傳統法律面詳細探討而是提供如何因應包括即將到來的智能自主船舶的新科技應用時代。往昔科技不發達的時空背景下，總認為海上運送充滿著太多不確定性，然而時至今日既然惡劣天候、狂濤巨浪可以早期預測、也有趨吉避凶的可行性，不禁反思是否還需要繼續如此守舊下去，照樣賦予海上運送業免責或限責條款等等立法優遇以減輕有關索賠責任，從而繼續守舊藉此項優惠立法宗旨以鼓勵民間投資海運業嗎？如此豈不是依舊提醒世人不忘當下依舊置身在舊風帆船時代或者工業化初級階段時空背景，是嗎？

2. 船長與領航員間領航技術面彼此認知不同（Personal Difference）

法律面規範了船長與領航員間權責劃分，實務上雙方對於領航技術存在一定的個人認知差異，從而不能完全避免意見爭執，這就是為何當年國際海事組織從科學證據力角度針對技術面規範作出決議文之立法原因，然而也恰恰是聯合國國際海事組織涉及這部分的早年技術規範決議文已經歷數十餘年未與時俱進，細節不夠全面，難免引發船長與領航員間領航技術面彼此認知不同而爭執不下，其實標準答案早就應

該明示於 Pilot Card。

退萬步言，法律或當地航行規章賦於船長擁有隨時辭退當地領航員之權利，以避免爭執，但是再換個新領航員，在特殊天候或特殊客觀背景下，依舊存在個人認知差異性，就船長職責部分討論，畢竟事關船長為一般事故終極責任人，哪會退縮而不主觀自持己見的道理？所以根本癥結就是因為船上文件 Master/Pilot Information Exchange Card 簡稱 Pilot Card 未具備全面詳盡科學證據力的參數項目以止紛定爭，畢竟科學數據只有一個標準答案。

2.1 1987 國際海事組織(IMO)決議案 A601(15)(IMO Resolution

A601(15)adopted in 1987)。

1987 年通過 IMO 決議案(IMO Resolution A601(15)，建議船長提供引水人(領航員)認識本輪運轉的重要參數系列項目詳如其附件，只是建議性質(contains recommendations)並非強制規定，其後 1995 年才強制規定(The 1995“Seafarers Training, Certification and Watch keeping STCW Code, Section A-VIII/2 part 3-1,and article 49)船長必須提供引水人認識本輪運轉的重要參數系列資料(require the master and pilot to exchange information regarding navigation procedures ,local conditions and the ship’s characteristics.”)。而 1987 年通過 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987)之該附件表列資料中，此 Master/Pilot Information Exchange Card 簡稱 Pilot Card，為船長提供給應約而來登輪執行諮詢顧問之領航員(引水人)如何深切認識本輪運轉的重要參數系列資料。內容涉及船舶運轉的必要參數：排水量、前吃水、後吃水、全長、船寬、球型艙與否、左右錨鍊個別節數、駕駛台距離船艙與船尾個別之距離、桅杆頂距水面高度、桅杆頂距龍骨高度、主機種類型式、最大馬力或千瓦值、重載時船舶運轉之前進與後退各段速率與其俾葉轉數、壓載時船舶運轉前進與後退各段速率與其俾葉轉數、啓動倒俾所需費時、運轉速率中由全速進俾急換成全速倒俾並且達全額輸出值之所需費時、主機起動最多次數上限、俾葉最低轉數及其速率、

退俾功率相對於進俾功率的百分比、舵的種類、最大舵角、左、右滿舵轉換所需費時、以及.....其他項目等等就不逐項列舉。

2.2 科學數據面前不容許個人差異性

領航員或船長基於成長、教育背景不同，當然領航技術面彼此認知或有異同，此外固然領航員對於當地水道瞭若指掌，卻未必對於他未曾帶過的船舶特定運轉數據熟悉，加上在特別惡劣天候海象時，雙方都很難提出科學說服力，但是真理只有一個，科學數據不容許個人差異性，雙方如果對於該船舶所具備明示的科學運轉數據事前協同認知無礙，就不會發生運轉過程之技術爭執，所以問題就出在本來應該明示的科學運轉數據，決議文之初就沒登載在該 Master/Pilot Information Exchange Card，沒有人不相信是 1987 年通過 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987)之該附件 Master/Pilot Information Exchange Card 表列資料不足以全面性詳示了船舶運轉必要的科學數據項目。

2.3 1987/1995(IMO Resolution A601 (15)未與時俱進不足以全面詳示船舶運轉科學數據。

舉例，就其中一項 DEEP WATER TURNING CIRCLE DIAGRAMS 的縱、橫距(advance,transfer)資料，不信有哪位航海專業人可以立刻洞察出理應經由系統轉換成任何角度轉向點之提前距離數據，同樣的道理就 1987 年版其中一項的各運轉高低段前進速率之倒俾衝止距而言，如何能迅速洞察出更低速率的衝止距精確數據？還有許多類似的重要數據，就不在此一一列舉詳敘，若是採用充滿風險的 Guess Work，不符合船舶安全暨保護海洋的最高宗旨。針對 1987 年 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987)之該附件表列資料之 Master/Pilot Information Exchange Card，是否宜建議增列若干必要參數項目，爾後不僅船長和領航員就不用各憑有限主觀經驗各自瞎猜而爭執不下，而且也實質上減少了船長執行職務時的可能誤判。

3. 如上剖析說明了 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987 之現行 Master/Pilot Information Exchange Card 加列若干重要項目的必要性，本文謹扼要說明如次。

3.1 1987 年通過 IMO 決議案(IMO Resolution A601(15)adopted in 1987)之該附件表列 Master/Pilot Information Exchange Card 資料中，是否宜增列以下必要參數項目:(1)迴旋圈(Turning Circle)傳統式敘述基礎上，加列一項經系統轉換成為更加實用的新參數，也就是“改變艏向角度之相對提前距離參數”、(2)各運轉高低段前進速率之倒俾衝止距項目基礎上，是否考慮增列更低速時，不同前衝速率之倒俾衝止距，以符合實用需求，(3)船舶內在操縱動力當然會受到客觀環境特別惡劣天候、海象以及強勁流水外力之挑戰，肇致船舶接近乎失控，考慮增列肇致船舶失控之風力應達多強、浪高多少、流水幾節等等警示科學數據，(4)一旦失控陷入接近無能為力時，不論原因出自機械動力故障或是不及預期的突發惡劣天候、海象以及強勁流水，是否可以憑藉雙錨長、短鍊抓著力(holding power)增強船舶內在操縱動力以解除失控之災難性後果，是否宜加列該項不同情況下 “多遠距離前以及多少前衝速率”等具體數據，制止災難。

其他還有，例如在此第(4)項科學數據大前提下，一般繫泊或錨泊作業，建議之安全接近速率，一旦主機突然故障如何緊急處置適當，還有諸如繫泊纜繩等科學數據等等，由於篇幅所限就不在此贅述。多方綜合各國專家優化意見加列各個新項目，Master/Pilot Information Exchange Card 本建議新版如附英文表格，拋磚引玉俾完整而細膩呈現運轉核心參數提供引水人(領航員)暨船長參考。

4. 海上運送是否還需依舊定性為充滿著太多不確定性？

往昔科技不發達的時空背景下，人們當然一致認為海上運送充滿著太多不確定性，時至今日都快進入智能自主船舶的新科技時代，科技數據強有力背景下既然可以精確預測了氣象、海況，而具備了適航及貨

物適航能力者，也具有趨吉避凶避開危險海域的可行性，時至今日是否還需要如此守舊，往昔立法衡平偏愛從事海運業者，認為賦于免責、限責優惠法律條款以減輕海上運送業責任，從而達到鼓勵民間投資當時極具風險甚至危險的海運業的目的。而今是否思考限縮解釋適用航行及管理船舶之免責規定，以調整回應合乎科技新時代，期使兼顧運送人與託運人、貨主之利益衡平，達到契約正義之目的。

以法定免責事由為例說明，[航行與管理船舶過失之探討]，海商法第六十九條第一項規定：「船長、海員、引水人(領航員)或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失致毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。」一方面由於運送人就可歸責之貨物管理過失，藉詞航行、管理船舶之過失而法定免責事由飾卸責任(海商法第69條條文)，致實務上託運人若是透過訴訟往往曠日廢時，貿易資金既得不到快速補償，卻又得持續支付訴訟費用，另一方面由於貨物毀損、滅失、交付遲延其單位責任限制額計算下，當然與貨物應補償額有落差，扼言之，在商言商，一切以快速經濟為考量，因此只要貨方曾經投保貨物險，一旦發生貨物毀損、滅失、交付遲延之損害，往往向運送人發出貨物索賠通知後，轉身先向貨物險保險人申請理賠，再經保險人確認保險貨物損害是否屬於保險責任範圍內而理賠。

傳統公約立法背景之所謂「不可能預見」或「無法控制」，已經因為現代進步科技之不可同日而語，而早早背離了舊時代背景。以「不可抗力」為例，極惡劣天候海象，縱然超逾日本、英國，美國一般之習慣認定蒲福氏風力浪級十級以上，以今日氣象觀測無遠弗屆兼衛星通訊網之普遍，或是發生人為災難(例如船舶碰撞、爆炸、瞬間沉沒、航行水道水文及導航助航設施之故障或人為破壞)，都能即刻自動透過GMDSS國際通報系統播送，經由船舶自動接收、記錄，換言之，即刻取得所謂舊時代所一致公認「不可抗力」之資訊，再經專業謹慎注意之精確判斷，採行早期趨吉避凶、防患未然之一系列航行、管理船舶、貨物管理暨其他斟酌具體狀況一切應予注意者，參酌各公約要求一切

合理措施(to take all reasonable measures)，以避免事故及其結果發生為度而早早就防範未然了，哪會是一般所認知之[不可抗力]定義之想像嚴重，然而實務面，運送人就是不無遭人質疑將原來可歸責之貨物管理過失，藉詞所謂「不可抗力」七級風浪，航行、管理船舶之過失而法定免責事由卸毀損或滅失責任。

是否理應回歸科學技術真實面，不無期使兼顧運送人與託運人、貨主之利益衡平，達到契約正義之宗旨。如果不誠實面對科技日進之事實，展望未來，又是該如何正確看待自主智能船舶包括無人化商船 Autonomous Ship 新趨勢呢？

5. 簡介自主智能船舶 (Autonomous Ship) 概念

該概念在 2017 年召開的 MSC98 屆會議上被正式提出。國際海事組織公佈了船舶自主化發展的四個層級。第一級：船舶擁有自動化處理以及決策支援功能，依然有海員在船，必要時恢復傳統人工接管。第二級：進入遠程遙控，由陸岸其他地點來監控管理操控船舶，依然保留海員在船操控船舶。第三級：由陸岸遠端遙控無人船。第四級：完全自主智能船舶。

眾所週知任何科技設備有其先天性適用條件，自然也有其功能極限，絕對不要完全信賴科技等同於航行安全的保證。

5.1 自主智能船有哪些先天限制？

- (1)系統設計之惡劣天候、海況、流水逾其力所能控範圍；
- (2)並不是地球上現行所有航線區域都適宜劃定為智能商船無人化航線專屬海域。

除了船舶本身所涉及的自主控制與安全航行技術外，還涉及航行環境設施(例如河道、港灣)配合，以及國內與國際相關船舶檢驗標準與航行規範的調整與改變。涉及層面包括國際及沿岸國航道建置是否必要資控連線、通訊設施是否互聯互通、如何協同共管軟硬體比較繁瑣，相應增訂國內與國際海控系統檢驗公約法規，相當繁雜的工作，至今未聞國際間已達最佳論證階段，未來漫漫長

路取得國際終極公論。

5.2 自主智能船舶風險

自主智能船風險因素：主機電機船舶動力是否穩定可靠、陸岸遠端操控系統（互聯網還是專用網路？）是否穩定可靠、人為錯誤疏失、資訊信息指令傳輸是否可靠安全、衛星通訊、或岸船通訊故障、網路攻擊軟體，想得到或意想不到的網路潛在風險。在技術面對於船舶端傳輸過來的信息沒人不相信確實有個人差異性解讀或嚴重誤讀，還有眾所週知被惡意網路攻擊入各主系統之虛假信息，子系統被惡意操控肇致嚴重犯罪事件。總之內外風險，形式上或潛在風險，包括人為疏失錯誤以及信息解讀誤讀此一人為因素 human element 永遠存在改善空間，所以整個作業管理如何備有各種操作程序書文件，而 Risk management 更是重中之重，不斷優化職前及在職訓練以減少人為錯誤 Human Error。

5.3 務實規劃自主智能船舶海運管理

首先就是審酌主客觀條件是否合宜，例如是否選定科技設施及實力力所能控又是交通流量不是太複雜的海域而劃定自主智能商船航線專屬海域，並不是地球上現行所有航線區域都適宜劃定為自主智能商船航線專屬海域，俾便使事故意外風險降低到可以管控，不致於嚴重失控到肇致嚴重災難。在不能豁免海洋污染防治、航行安全、船舶安全等三大法定責任下，正確認識到自主智能商船只是未來一種嶄新的最佳化操作及管理方式，既然已經大量減低人事成本大前提下，適當維持法定最佳化的在船必要人數來補強該無人船舶的必要應變及連絡溝通能力，再高端的工程設計不能等同於人類智慧，舉例，一旦來自船舶險情呼喚，岸上支援團隊迅速趕到船上前，這些法定最低在船當值人員早已迅速採取了必要行動避免災難擴大，已經預為防止發生嚴重事態或不可挽救的災難。此外尚有監控管理者在海運公司三班輪流值班中，或者是是否考慮想像由唯一國家級海運管理機構或唯一船東協會組織的監控管理公司，統籌監控管理受委託管理的各個不同海運

公司船隊而不致發生連絡單位太多而溝通不良，還有各位都想得到各式各樣新挑戰。據此可以想像涉及海運各該等公、私法中是否另立特別專節涉及監控管理者之訓練、發證，法定權責義務，海上運送及海上保險等具體特別新章節。傳統上船長、海員之盡必要注意與措置責任例如傳統目視瞭望，貨物之管理保管特別立法如何改由進步的科技遠程監控管理代之等等，例如包括海上保險繼續適用惟必須對各類涉及航行安全的核心關鍵設備儀器是否宜添加備份緊急同式裝備，宜及早議定特別章節而不能待發生慘重海上事故後才立法亡羊補牢。

6. 結論

本文藉諸長賜輪運河擱淺事故一角建議 IMO 決議案(IMO Resolution A601 (15) adopted in 1987 之現行 Master/Pilot Information Exchange Card 所提供項目參數，是否可以考慮與時俱進優化項目，增加必要參數項目以完整細膩呈現運轉核心數據，提供引水人及船長參考，以確保船舶安全操縱。

作者：鄒長維，海大、台大畢業，碩士，電機、造船、法律、航海專業，
高考及格。船長，智能自主船舶工程、法律專業人（AI Conning Autonomous ship）

附件：Pilot Card 建議新版本

Note: The ship's response may be different from above listed once the prevailing condition either of ship's normal condition or weather, sea, current, water depth and etc. are varied.

AICON MARINE® (AI Conning Marine System)

Master/Pilot Information Exchange Card

Ship Name:		Port :		Date:	
Deadweight:		Displacement:		GRT:	
Draft Fwd:		Draft Aft:		NRT:	
LOA:		Breadth:		Depth:	
Bulbous Bow :Yes/No		Air Draft:		Max.no. of consec. starts :	
Anchor Chain :Port shackles			Anchor Chain : Starboard shackles		
Type of Engine:			Maximum Power:		
Bridge to Fwd:			Bridge to Aft:		
Minimum RPM:		Time Limit Astern Full Ahead to Full Astern :			
Manoeuvring Order	Engine	RPM	Speed(Knots)		
			Loaded		Ballasted
Full Ahead					
Half Ahead					
Slow Ahead					
Dead Slow Ahead					
Dead Slow Astern					
Slow Astern					
Half Astern					
Full Astern					
Crash Stop Distance(meters)			Distance(CABLES) in advance of COURSE ALTERNATION		
Headway	Loaded	Ballasted	Loaded	Ballasted	
6 Knots			30 DEGREES :	30 DEGREES :	
4 Knots			45 DEGREES :	45 DEGREES :	
3 Knots			60 DEGREES :	60 DEGREES :	
2 Knots			90 DEGREES :	90 DEGREES :	
1 Knots			recommended critical limit of adverse weather : 30 Knots beam wind(near Gale) & 0.5 knots of cross current.		
0.5 Knots					
0.2 Knots					
Master :		Pilot:		Anchors Risk Control Option :	

流感、新型A型流感 大解密



流感

- 由人類流感病毒引起，於人類間相互傳播，主要由A型及B型流感病毒引起季節性流行，可能產生嚴重併發症，甚至死亡。



新型A型流感

- 原本只在禽鳥、豬等動物間流行的動物流感病毒，藉由吸入和接觸，偶發性感染人類，稱為「新型A型流感」，嚴重也會導致死亡。



接種**流感疫苗**、配合**勤洗手**等良好衛生習慣可以同時預防兩種惱人疾病！

阿根廷共和國(Argentine Republic)

李齊斌

阿根廷共和國，通稱阿根廷（西班牙語：Argentina），位於南美洲南部的
主權國家。首都布宜諾斯艾利斯，由 23 個省以及布宜諾斯艾利斯自治市組
成的聯邦共和國，北鄰玻利維亞與巴拉圭，東北與巴西接壤，東臨烏拉圭
及南大西洋，西接智利，南瀕德雷克海峽。領土面積約 2,78.04 萬平方公
里，居世界第八位，拉丁美洲第二位，語言以西班牙語為官方語言。

阿爾韋托·安赫爾·費南德茲，律師、教授及正義黨領袖，現任阿根廷總統。
現年 63 歲，任期：2019-2024。

阿根廷國歌：阿根廷，別為我哭泣。(Don't Cry for me, Argentina)。

西元 2022 年，總人口數約 4,604.2 萬人，人口增長率約 0.93%，南美洲第
三位人口大國，僅次於巴西及哥倫比亞。主要民族：85% 白種人，其餘為
印地安人及印地安及歐洲混血種人。宗教：天主教。經濟產業：石油、鋼鐵、
機械、水泥、食品加工、紡織。農產品：小麥、玉米、稻米、亞麻、向日
葵、菸草。畜牧：牛、羊。旅遊景點：伊瓜蘇大瀑布，莫雷諾冰川。

阿根廷主張對南極洲的一部分、福克蘭群島（阿根廷稱馬爾維納斯群島）、
南喬治島及南桑威奇群島擁有主權。阿根廷文化呈現深度歐洲化，首都文
化幾乎是歐洲城市文化的延伸。阿根廷屬一個中等強國以及拉丁美洲地域
大國，亦是聯合國、世界銀行集團、世界貿易組織、南方共同市場、南美
洲國家聯盟、拉美及加勒比國家共同體與伊比利亞美洲國家組織的創始
國。傳統農業大國及新興市場國家，阿根廷屬於 20 國集團成員及拉丁美
洲第三大經濟體。國內購買力屬於中高水準，與智利、烏拉圭同屬拉丁美
洲第一集團，與東南歐相同。布宜諾斯艾利斯(Buenos Aires)自治市，阿根
廷的首都及最大城市，位於拉普拉塔河（Río de La Plata：銀之河）南岸、
南美洲東南岸、對岸為烏拉圭（東方）。

布宜諾斯艾利斯(Buenos Aires)為拉丁美洲最歐洲化的城市。七月九日大道是世界最寬的馬路，有約 130 公尺寬（超過 16 車道）。著名的阿根廷探戈的發源地就在布宜諾斯艾利斯市(Buenos Aires)的博卡區 (La Boca)。

卡達於西元 2022 年舉辦世界盃足球賽 (2022 FIFA World Cup)，阿拉伯國家中首次舉辦該比賽的國家。每四年舉辦一次的足球賽於西元 2022 年 11 月 20 日隆重登場，至 12 月 18 日結束。西元 2022 世足賽賽程：準決賽 (四強)：阿根廷,法國,克羅埃西亞,摩洛哥。

西元 2022 年: 12 月 17 日 (星期六) 23:00 季軍賽 (克羅埃西亞勝。)

12 月 18 日 (星期日) 23:00 冠亞軍賽 (阿根廷勝)

阿根廷與法國冠軍戰，最終，阿根廷在 PK 大戰以 4:2 勝法國隊。阿根廷贏得世界冠軍。阿根廷繼西元 1986 年，約 36 年後，第三次奪得世足冠軍，阿根廷曾經於西元 1978, 1986, 2022 獲得世足冠軍。阿根廷捧大力神盃，梅西金球獎：梅西 (阿根廷)

阿根廷的通膨: 西元 2021 年,阿根廷的日常必需品價格每月、甚至每週都在上漲。Abeceb 公司表示，西元 2022 年，每公升牛奶價格上漲 320%、食用油價格劇升 456%，1 公斤糖的價格更高漲 490%。服裝及鞋類的漲幅最大，超過 120%；飯店和餐廳的漲幅則將近 109%。阿根廷大選僅有 9 個月，物價上漲對執政當局是個壞消息。西元 2022 年，阿根廷通膨高漲 94.8%，西元 1991 年時任總統孟年 (Carlos Menem) 執政期間通膨率超過 171% 以來，最差的年度通膨數據。由於阿根廷經年與經濟危機奮戰；以往 12 年中，每年通膨率都高達兩位數。阿根廷通膨由諸多因素造成，包括：持續的赤字支出、不斷的貨幣貶值，以及影響能源及穀物價格的烏克蘭戰爭等外部因素。

參考文獻資料：

- 1.) 維基百科,自由的科全書。Wikipedia。
- 2.) 世界地圖集。大興出版社(股)公司。網路新聞資訊。地圖。
- 3.) Distance Table for World Shipping。The Japan Shipping Exchange Inc. Tokyo. Japan.

附：阿根廷(Argentina)地理位置圖。國旗(Flag of Argentina)。



附件/Appendix:(距離表):

阿根廷，布宜諾斯艾利斯(Buenos Aires)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(Country/Distance/Nautical Miles)

No.	港口中文/英文	國家	距離/海哩
01	蒙特維多 (Montevideo),	烏拉圭	125 miles
02	聖多斯 (Santos),	巴西	1,006 miles
03	里約熱內盧 (Rio de Janeiro),	巴西	1,142 miles
04	開普頓 (Cape Town),	南非	3,763 miles
05	直布羅陀 (Gibraltar),	英國	5,292 miles
06	里斯本 (Lisbon),	葡萄牙	5,339 miles
07	巴塞隆納 (Barcelona),	西班牙	5,807 miles
08	那不勒斯 (Naples),	義大利	6,271 miles
09	倫敦 (London),	英國	6,313 miles
10	新加坡 (Singapore),	新加坡	9,334 miles

觀光旅遊景點：



2022 卡達世界盃冠軍：阿根廷捧大力神盃，梅西金球獎：梅西（阿根廷）



中華民國船長公會
第二十三屆第 11 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 112 年 03 月 21 日(星期二)下午 04 時

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 13 人

黃玉輝、方信雄、胡延章、林 彬、陳策勤、榮大飛、李 蓬、
陳馬力、游健榮、侯中南、王文峯、賴仁旺、鄧華民。

監事：共計 4 人

林全良、林寬仁、簡文哲、黃志平

請假：張進興、姜大為、丁漢利、程 修、張寶安、吳雲斌、陳正文、
郭炳秀、陳富嵩、吳洪渤、鍾克華

列席人員：陳力民、黃湘瀕

壹、 主席致詞：黃理事長玉輝致詞

- 一、 第 24 屆第 1 次會員大會將於今(112)年 7 月 8 日假張榮發基金會召開，會中進行第 24 屆理、監事現場投票。
- 二、 為擴大服務中部會員，將於永康船舶股份有限公司，設立「中華民國船長公會中部服務處」。
- 三、 「航海夾克」，認購訊息將刊登於該會船長通訊。

貳、 會務工作報告：

- 一、 上次(第 23 屆第 10 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 10 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 111 年 1 月 5 日台內團字第 1110064396 號函准予備查。

2. 本會資深船長臘八聯誼活動於 111 年 12 月 25 日(日)假「榮雍坊」(張榮發基金會)辦理，本次參加人員約 80 餘人共歡一堂。
3. 陽明海運 50 週年慶祝酒會於 111 年 12 月 28 日舉辦，本會黃理事長、陳秘書長出席。
4. 交通部航港局 112 年揚眉「兔」氣員工聯誼活動於 112 年 2 月 10 日舉辦，本會黃理事長、陳秘書長出席。
5. 高雄航海協會於 112 年 1 月 8 日假高雄麗尊飯店舉辦尾牙宴，邀請與本會南區會員聯誼，本次南區參加會員約 20 餘人。
6. 臺灣海洋大學為辦理研究中華民國「STCW 公約履約文件更新及修正」，海運學院鍾政棋院長一行於 112 年 1 月 31 日拜訪本會。
7. 全國航運界 112 年春節團拜謹訂於 112 年 2 月 1 日(星期三)農曆正月十一日上午 10 時假台大校友會館 4 樓舉行，本會陳秘書長代表出席。
8. 震傳媒於 112 年 2 月 10 日訪問本會黃玉輝理事長。
9. 本會陳力民秘書長於 112 年 2 月 10 日拜訪永康船舶公司、112 年 2 月 16 日拜訪本會團體會員大三商航運公司。
10. 本會黃玉輝理事長於 112 年 2 月 11 日參加國立蘇澳海事高等職業學校新春團拜。
11. 本會陳力民秘書長於 112 年 2 月 16 日拜訪台北港貨櫃碼頭股份有限公司黃文堯董事長，並邀請台北港引水人辦事處吳天壽主任、莊學偉副主任一同聚會。
12. 本會黃玉輝理事長於 112 年 3 月 1 日赴國立竹東高級中學演講。
13. 112 年海事教育人才培育暨航運產業新知教師研習課程，本會理事長於 112 年 3 月 11 日授課。
14. 本會黃玉輝理事長於 112 年 3 月 17 日赴臺北市立萬芳高級中學演講。

15. 會員楊振中船長，於 112/3/7 仙逝；會員南寧泉船長，於 112/3/15 仙逝，本會致送花籃。
16. 本會趙曼青秘書於 3/19 仙逝，公祭日期 3/24(五)早上 10 點。
17. 交通部航港局 112 年 1 月 5 日航員字第 1121910007 號，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。
18. 交通部航港局 112 年 1 月 4 日航員字第 1110075032 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」，並自 112 年 1 月 1 日起實施案，本會已刊登網站，通告會員週知。
19. 衛生福利部中央健康保險署 112 年 1 月 6 日健保北字第 1128200043 號，依全民健康保險法規定，保險對象以適法身分投保及覈實申報投保金額，務請貴工會協助轉知所屬會員配合辦理，本會已刊登網站，通告會員週知。
20. 中華海員總工會基隆分會 112 年 1 月 7 日基 27 業字第 0189 號，茲訂於 112 年 2-3 月份分別假總會船員訓練中心及本分會 4 樓，舉辦 4 場「航海人員測驗考前衝刺班」，本會已刊登網站，通告會員週知。
21. 交通部航港局 112 年 1 月 18 日航員字第 1120051062 號，函轉衛生福利部 111 年 11 月 2 日衛授疾字第 1112100465 號公告「自國(境)外進入國際及小三通港埠船舶之抵港前通報事項及裁罰規定」，自 112 年 1 月 1 日停止適用，本會已刊登網站，通告會員週知。
22. 交通部航港局 112 年 1 月 19 日航員字第 1121950069 號，衛生福利部函為防範 COVID-19 及流感等呼吸道傳染病傳播，維護民眾健康，請協助轉知所屬會員加強呼吸道傳染防治措施及衛教宣導事宜一案，本會已刊登網站，通告會員週知。

23. 交通部航港局 112 年 1 月 19 日航員字第 1121910032B 號，檢送修正之船員定期僱傭契約範本及修正條文對照表各 1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。
24. 交通部航港局 112 年 2 月 2 日航員字第 1121910051 號，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。
25. 交通部航港局 112 年 2 月 2 日航員字第 1120051559 號，函轉法務部廢止「立人醫事檢驗所(高雄)」濫用藥物尿液檢驗機構認證資格，本會已刊登網站，通告會員週知。
26. 交通部航港局 112 年 2 月 2 日航員字第 1120051560 號，函轉法務部「毒品危害妨害條例」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 112 年 1 月 17 日以院臺法字第 1110040010 號公告修正，並自 112 年 1 月 17 日生效，本會已刊登網站，通告會員週知。
27. 國家運輸安全調查委員會 112 年 2 月 10 日運安字第 1120000540 號，檢送本會運輸安全自願報告系統「水路安全自願報告專刊第 1、2 期」電子檔，本會已刊登網站，通告會員週知。
28. 交通部航港局 112 年 2 月 14 日航員字第 1121950125 號，函轉勞動部配合中央流行疫情指揮中心調整自主防疫篩檢時機之規定，修正該部移工入境自主防疫措施，本會已刊登網站，通告會員週知。
29. 交通部航港局 112 年 2 月 17 日航員字第 1120052548 號，有關世界衛生組織最近聲明更新查核小兒麻痺症高風險國家人民申請來臺簽證疫苗接種紀錄事，本會已刊登網站，通告會員週知。

30. 交通部航港局 112 年 3 月 2 日航員字第 1121910125 號，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。
31. 輔仁大學學校財團法人輔仁大學輔校法二字第 1120011905 號，訂於 2023 年 3 月 31 日假本校野勝樓一樓谷欣聽舉辦輔仁大學 2023 年「海洋污染防治法修正」研討會，本會已刊登網站，通告會員週知。
32. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
33. 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。

三、代辦會員勞保及健保業務

- (一)、111 年 12 月 01 日至 111 年 12 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 32 人次、健保會員人數合計 5 人次，明細如下：

12 月份勞保 32 人次/健保 5 人次

- (二)、112 年 01 月 01 日至 02 月 28 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 55 人次、健保會員人數合計 12 人次，明細如下：

1 月份勞保 30 人次/健保 6 人次；2 月份勞保 25 人次/健保 6 人次

肆、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、國際船長協會 (IFSMA) 事宜

1. 本會於 2 月 15 日繳交(2023)年年費。
2. 第 47 屆年會預定於 10 月底召開。

(二)、本會 112 年常年會費繳交通知

適逢改選，本年常年會費繳交通知與第 24 屆理、監事參選登記通知，於 2/1 合併寄發。

(三)、為籌備第 24 屆第 1 次會員大會暨選舉事宜

於 2/2 赴長榮張榮發基金會 6 樓場刊。

(四)、調整船員薪資岸薪及加班費最低標準案

交通部 112 年 2 月 24 日交航字第 11200049774 號令修正發布「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第三條附表。

(五)、內政部 112 年工商自由職業團體績效評鑑

依據 鈞部 112 年 2 月 4 日台內團字第 1120280196 號函辦理，本會已於 112 年 3 月 7 日船公輝字第 112008 號函送。

(六)、本會 NK 外稽稽核案

1. 本會業於 111 年 10 月辦理內稽稽核及 12 月召開管理審查完畢。
2. NK 外稽稽核將於 112 年 3 月 29 日辦理。

(七)、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)，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)。
2. 受課時間 8/3(四)~8/4(五)、受訓地點本會會議室。

(八)、交通部航港局 112 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估案

1. 本會頃接受中華海員總工會委託辦理交通部航港局 112 年度適任性評估案辦理。
2. 適任性評估第 1 梯次時間為 111 年 3 月 17 日與 3 月 19 日已辦理完畢。

二、派員參加各項會議

1. 中華海員總工會於 111 年 12 月 20 日，召開調整「船員最低月薪資標準」111 年第 2 次協商會議，本會秘書長陳力民代表出席。
2. 交通部航港局於 111 年 12 月 27 日，召開「風場航道航行安全推動小組」111 年度第 2 次會議，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
3. 中華海員總工會於 111 年 12 月 29 日，舉辦「我國船員雇傭及勞動條件」座談會，本會李蓬理事代表出席。
4. 中華民國引水協會於 112 年 1 月日召開第 22 屆第 3 次會員大會，本會黃玉輝理事長、陳力民秘書長出席與會。
5. 中華海員總工會於 112 年 1 月 17 日，召開交通部航港局 112 年度船員岸上晉升訓練及適任性評估評鑑員預備會議，本會秘書長陳力民委員代表出席。
6. 基隆港務分公司於 112 年 2 月 3 日，召開協和電廠更新改建計畫東移方案真時操船模擬及水工試驗第三方驗證會議，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
7. 中華海員總工會於 112 年 2 月 6 日，召開交通部航港局 112 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，本會秘書長陳力民委員代表出席。
8. 中華海員總工會於 112 年 2 月 7 日，召開修訂船員法第 24 條協商會議，本會秘書長陳力民代表出席。
9. 中華民國船員外僱輔導會於 112 年 2 月 15 日，召開第 16 屆第 8 次委員會議暨 112 年春酒餐敘，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
10. 交通部航港局於 112 年 2 月 20 日，召開「新能」油輪申請調整船員配置審議會議，本會船長鄭怡委員代表出席。

11. 中華海員總工會於 112 年 3 月 3 日，交通部航港局 112 年度第 1 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，本會會務人員黃湘瀕列席。
12. 交通部航港局於 112 年 3 月 8 日，召開「白沙之星」交通船申請調整船員配置審議會議，本會船長李蓬委員代表出席。
13. 交通部航港局於 112 年 3 月 10 日，召開「風場航道航行安全推動小組」112 年度第 1 次會議，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
14. 輪船商業同業公會全國聯合會於 112 年 3 月 21 日，召開中華民國第 69 屆航海節籌備會議，本會王雯華小姐代表出席。

三、主管機關發布之公告及法規

1. 交通部航港局 112 年 1 月 5 日航安字第 1112012793A~L 號，「各港暨其輔助港引水費率表」業經本局於中華民國 112 年 1 月 5 日以 1112012793A~L 號公告修正，並自 112 年 3 月 1 日生效，檢送「各港暨其輔助港引水費率表」公告影本(含附件)1 份。
2. 交通部航港局 112 年 2 月 3 日航安字第 1122010205 號，檢送 112 年 1 月 5 日公告修正「基隆港暨其輔助港引水費率表」、「臺中港引水費率表」、「高雄港引水費率表」、「花蓮港引水費率表」、「和平港引水費率表」、「麥寮港引水費率表」及修正總說明與對照表英譯版。
3. 交通部 112 年 2 月 24 日交航字第 1120004977 號令修正發布「船員薪資案薪及加班費最低標準」第三條附表。

伍、財務報告(112 年 01 月 01 日~112 年 02 月 28 日)詳如議程附件二(略)

本會倉庫氣密窗之修繕，於去年底與今年初率續汰換老舊窗戶，已完工。增購設備清單詳如議程附件十七。(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 111 年度工作報告書，詳如議程附件三，提請審議。

說明：本會 111 年度工作報告計分行政與會務、業務兩大項。

辦法：審查通過後，提報本年度會員大會追認並呈報內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

第二案

提案人：財務組

案由：本會 111 年度經費收支決算表、現金出納表、資產負債表、基金收支表及財產目錄，詳如議程附件四-八，提請審議。

說明：

一、本會 111 年度經費收支決算表，收入方面：收入 6,301,292 元較預算數增加 1,159,504 元。支出方面：支出 6,246,040 元較預算數增加 1,104,252 元。

二、收支相抵提存會務發展基金 5,000 元，結餘 55,252 元。

辦法：審查通過後，提報本年度會員大會追認並呈報內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

第三案：

提案人：行政組

案由：請推選本會 112 年(111 年度)模範船長選拔評審小組成員，提請討論。

說明：

一、本會 111 年(110 年度)的評審小組成員推選為：林全良、方信雄、陳正文、李蓬、陳馬力等五人，林全良為召集人。

二、評選選拔結果須於 5/20 前，發函通知「中華民國第 69 屆航海節籌備會」，評選會議建議於 5/8~5/12 召開。

三、船長公會模範船長實施辦法、模範船長評審基準表及模範船長選拔表，如議程附件九~十一。

辦法：敬請推選 112 年(111 年度)模範船長選拔評審小組成員，俾利辦理選拔評審事宜。

決議：通過，112 年(111 年度)模範船長選拔評審小組成員為：林全良、方信雄、陳正文、李蓬、陳馬力等五人，林全良為召集人。

第四案

提案人：行政組

案由：請推定本會第 24 屆理、監事選舉，司選小組成員，並決定大會日期、地點及時間，請核議案。

說明：

- 一、依往例本會選舉，由理、監事聯席會議互推理事三人、監事一人，連同本會秘書長組成司選小組，策畫選舉事宜。
- 二、目前常務理事胡延章已答應做為本屆司選小組召集人，常務理事方信雄與常務監事林全良，也同意做為司選小組成員。
- 三、建議大會召開日期訂於 7 月 8 日(星期六)，地點為張榮發基金會 6 樓 601 室。

辦法：本屆司選小組尚差一名，敬請理、監事踴躍報名，俾利辦理選務工作。

決議：第 24 屆司選小組成員為：胡延章、方信雄、鄧華民、林全良、陳力民等五人，胡延章為召集人。

第五案：

提案人：行政組

案由：本會第 24 屆理、監事集會選舉辦理事項及擬定選舉作業日程表，詳如議程附件十二，提請討論。

說明：

- 一、本會第 24 屆理、監事選舉須以集會方式選舉。
- 二、本會集會選舉辦理事項如下：
 1. 審查選舉人(會員)資格及人數，於選舉前清查會籍並造冊，提報理、監事會審查後，呈報內政部核備。
 2. 第 24 屆理、監事候選人登記名額應達應選名額的兩倍。
 3. 本會依據上項參考名單，印製理、監事選票(時間尚未訂定)，召開第 24 屆第 1 次會員大會時，集會投票選舉理、監事，親自出席之會員可持委託書，接受會員 1 人委託代為投票，但不得超過總出席人數三分之一，已出席簽到順序憑委託書領取選票。

辦法：敬請同意，交由司選小組據以實施。

決議：同意，交由司選小組據以實施。

第六案：

提案人：陳秘書長

案由：本會為擴大服務中部會員，擬在中部（臺中）設立服務處
乙事惠請同意案。

說明：

- 一、本會為加強服務中部會員，擬於台中設立「中華民國船長公會中部服務處」，經與本會會員孫定國船長協調，獲得同意於其所屬永康船舶股份有限公司免費附設辦公室服務會員。
- 二、建議聘請中部資深會員高政強船長擔任中部服務處主任、蔡希真船長擔任副主任。

辦法：如蒙同意設立「中華民國船長公會中部服務處」，將比照南部服務處設立方式協調辦理各項籌備設立事宜。

決議：同意，並於提下次第 24 屆第 1 次會員大會通過後，報請內政部備查。

第七案

提案人：行政組

案由：茲有宜眾資訊股份有限公司等 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. 宜眾資訊股份有限公司

負責人：林育業

會員代表：謝其佐(特別助理)、張書豪(總經理)

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。

第八案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員鄒長維等 17 位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件十三，提請備查案。

說明：鄒長維、戴禮亮、巫翰聲、樊國光、陳仁輝、陳興漢、余承璋、韓克勇、李大仁、王平西、王國基、陳育哲、吳崇逸、陳威仲、林育志、宋曉蓉等 17 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。

第九案

提案人：行政組

案由：茲有李禧年等 8 位船長申請退出本會，詳如議程附件十四，

經予以除名，提請備查案。

說明：退會會員計有：李禧年、潘榮泰、王健、林文雄、杜鄂川、汪德源、許澤耀、施光華等 8 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。

第十案

提案人：行政組

案由：茲有楊振中等 2 位會員逝世，詳如議程附件十五，經予以除名，提請備查案。

說明：會員楊振中船長與南寧泉船長，於本月逝世，經已先行簽請理事長予以除名。

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

第一案：

提案人：陳秘書長

案由：本會所屬社區都更案(德和大樓)，請同意案。

說明：本大樓屋齡已 40 餘年設施老舊。

辦法：

- 一、 本公會將於下列條件下同意繼續進行本都更案。
- 二、 自搬遷後至使用執照核發日為止，租金補貼每月新台幣 27.6 萬,另加搬遷補償費 3 個月租金。
- 三、 原有租賃契約至 116 年 5 月 31 日結束後，始啟動搬遷。

決議：同意。

捌、散會 中華民國 112 年 03 月 21 日(星期二) 下午 17:56

112/1/8 本會與高雄航海協會尾牙聯誼





112/1/31 研究中華民國 STCW 公約履行之國立台灣海洋大學團隊來訪
 海運學院院長鍾政棋 (左 4)、院長助理陳姿瑩小姐(左 2)、
 本會黃玉輝理事長(右 5)、本會陳力民秘書長(右 4)、
 海事訓練中心主任郭俊良(右 3)、商船學系系主任曾維國(右 2)



112/2/3 協和港計畫第三方驗證會議
 右起：台灣港務股份有限公司總經理陳劭良、本會黃玉輝理事長、
 本會船長林彬教授、前國家海洋研究院院長邱永芳、
 本會會員臺中港引水人辦事處主任候中南



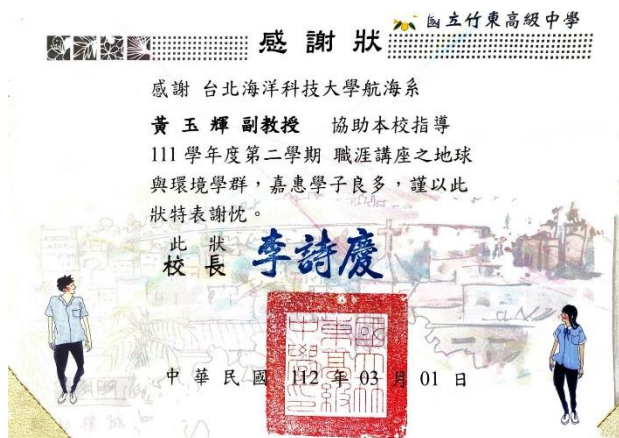
112/2/10 本會理事長接受震傳媒黃光芹小姐(右)專訪



112/2/11 本會理事長參加國立蘇澳高級海事水產職業學校新春團拜
校長陳永峰(右)

112/3/1

本會黃理事長受邀至
國立竹東高級中學演講
-校長李詩慶(左)



112/3/11 國立高雄科技大學 112 年海事教育人才培育暨航運產業新知
教師研習課程-本會理事長受邀為講師



左起：本會黃玉輝理事長、國立花蓮高級工業職業學校黃鴻穎校長(中)
與謝 驥老師(退休)



112/3/17 本會黃理事長受邀至
臺北市立萬芳高級中學演講-黃小萍老師(左)

航海夾克認購辦法

略

5. 本辦法適用至 112 年 12 月 31 日止。