船長通訊第 194 期目錄

專刊

船長的領導與培育	章詩如	P.02
『監察院一紙彈劾報告』以確認花蓮一號輪沈沒位置	凌道生	P.18
向台灣說再見	John J. Mearsheimer	P.31
一個人的失敗，98%死於“脾氣”		P.34
保險指定幾個受益人，差別很大!	張立元	P.36
保險基本認知	陳翠華	P.40
海洋大學船員訓練中心開班訓練自費須知		P.43
馬來西亞的首要商港－巴生港		P.48
國籍商船遭海盜攻擊或武裝劫掠標準作業程序		P.51

要聞轉載

巴拿馬運河擴建糾紛落幕	P.60
航港局祁局長強調積極參與 APEC、WTO、FIATA	P.61
基隆港積極迎接郵輪旺季	P.62
迎接航海節邁入一甲子，航運界擴大慶祝	P.63

會訊

本會第 20 屆第 12 次理、監事聯席會議紀錄	P.64
本會大事紀(103 年元月至 4 月)	P.77

船長的領導與培育-成就他人也成就自己

(船長必修的一門管理課「論語」)

台灣慧洋海運公司「靜海輪」章詩如船長

(上篇有 10 條，講述「**船長的修身與態度**」)
(本篇有 12 條，強調講述「**船長的領導與培育**」)。

2014 年 3 月 8 日發生馬來西亞航空不幸的意外事件，我們發現，無論是航空器的機長或是航海器的船長，運輸器裡的主要操作者，都是非常重要的關鍵，因此，對駕駛者的領導與培育，是個極為嚴肅的課題。尤其是商船，它的噸位是大過飛機許多倍，航運企業與政府機關都應該重視船長這個問題。

我們都知道，在華人企業裡(當然歐美也有過)常遇到一個實際的問題：很多主管因為擔心地位受威脅，不敢任用比自己優秀的人。其實，船東如果發現那個部門沒有優秀人才，就必須注意該部門主管是否有任用權？如果是，則有兩個選擇：一是解聘該主管；二是由船東親自挑選。因為優秀人才無法進到公司，是航運企業最大的損失，必須設法打破這陋習。《為政篇》哀公問曰：何為則民服。孔子對曰：舉直錯諸枉，則民服；舉枉錯諸直，則民不服。魯哀公問孔子：「怎麼做方可以使百姓服從？」孔子回答：「舉用正直的人做官，捨棄邪曲的人，百姓就會服從。舉用邪曲的人做官，捨棄正直的人，百姓自然就不順服了。」以現代管理學角度來看，EQ 與態度，比 IQ 與學識，甚至比經驗更重要。

航運企業選用船長標準：

①.是否機靈敏捷？也就是有才能，無關乎年紀。

②.所擁有特長在公司是否有互補性？在能船上能發揮最大貢獻。

③.能否積極參與工作？就是正面樂觀的態度。

④.是否有冒險和承擔失敗的勇氣？也就是創新和容忍的精神。看一位船長平常的作為，只從近處看眼前之事，不足以了解，若從遠處看這人過去所作之事，能有進一步了解。仔細觀察這人辦完事情之後的表情，就會知道他內心的本意，最後想獲得的是什麼。用以上方法便能知道是怎樣的船長？是君子或小人都無法隱藏的。《為政篇》子曰：「視其所以，觀其所由，察其所安，人焉廋哉！人焉廋哉！」

第 01 船長，成為值得信賴的人

— 謹言慎行，為你所說的每句話身體力行，並負起責任，就能建立影響力。

《子路篇》定公問：「一言而可以興邦，有諸？」孔子對曰：「言不可以若是，其幾也！人之言曰：『為君難，為臣不易。』如知為君之難也， 不幾乎一言而興邦乎？」曰：「一言而喪邦，有諸？」孔子對曰： 「言不可以若是其幾也！人之言曰：『予無樂乎為君，唯其言而莫予違也。』如其善而莫之違也，不亦善乎？如不善而莫之違也，不幾乎一言而喪邦乎？」魯定公問：「一句話就可以使國家興旺，有這樣的話嗎？」孔子回答說：「話不可以這樣說啊。不過，人們說：『做國君很艱難， 做臣下也不易。』如果真能知道做國君的艱難，不就近於一句話可以使國家興旺了嗎？」魯定公又問：‘一句話就可以使國家滅亡，有這樣的話嗎？」孔子回答說：「話不可以這樣說啊。不過，人們說：『我做國君沒有別的快樂，只是我說甚麼話都沒有人敢違抗我。』如果說的話正確而沒有人違抗，不也很好嗎？

如果說的話不正確而沒有人違抗，不就近於一句話可以使國家滅亡了嗎？

船長位居高敏感度的職位，平常就必須注意自己的言行，特別是在氣氛緊張時，在每個公開發言的場合，都必須謹慎，不只是說真話，也要考慮其影響性。因為很可能船長的一句話，就讓聽者內心激起很大的漣漪，產生所謂「羊群效應」或「蝴蝶效應」。船長的話語就代表你的思維、立場，甚至公司政策，亦可視做一種責任。反之，倘若只是恣意「隔空喊話」，沒有任何行動，那只成了妄念，結果無異是自殺。因此，船長在公眾場合，說話前都必須深思熟慮。事實上，話語得體、合宜，並養成習慣，無形會增加船長的信服力，展現出領導力和影響力。

船長在公開談話時，應注意以下幾個重點：

①.知道你的聽眾是誰。

②.考慮他們的心境(state of mind)。

③.言行一致。

④.為你說的每句話負責。

— 船長，沒有信賴，就沒有人際關係。

《子張篇》子夏曰：「君子信而後勞其民；未信，則以為厲己也。信而後諫；未信，則以為謗己也。」子夏說：「士大夫應該先取得百姓的信任，然後才去指使他們去勞動，因為如果沒有信任，百姓會認為自己被虐待了；士大夫應該先取得國君的信任，然後才去勸諫他，因為如果沒有信任，國君會認為自己被毀謗了。」不管做什麼事，無論是上對下或下對上，建立互信關係最為關鍵。上對下，如果不能取得下屬信任，對你的話有懷疑，就不會心悅誠服的跟隨，也絕對達不到目地與效果。下對上，如果不能取得領導信任，就很難有發揮機會，

而且往往事倍功半。必須先讓自己成為值得信賴的人，唯有透過內向修練(Inward Discipline)，自然從內心出發，想的、說的、做的都要一致，並永遠不背離這原則。

許多船長常感嘆，我對某人誠心誠意，為什麼對方感受不到？好像自己情感被辜負了。事實上，以自我的角度來看，自認理所當然應該受人信任，這本身就是錯誤想法。暫且把是否獲得信賴的念頭放一邊，你要先做到言行一致，並堅守這個原則，再小事情都一樣。因為只要破例一次，就等於打破過去建立的互信關係。更何況，我們眼中小事，對別人來說，可能是件大事，換言之，事情重要程度不是由我們認定，而是由對方來衡量。在職場，想找可以信賴的人做朋友，但這樣的想法是錯誤的，因為你沒想到對方是否信賴你，信賴是雙向的。信賴就像磁鐵具有磁力，當船長愈值得人信賴，磁力就愈強，就能吸引更多人靠近，聚集更大能量，這樣珍貴資源值得我們從內心出發，透過內向修練，一點一滴累積。

第 02，成功船長的特質

— 成功船長往往擁有幾個共同特質：好學、溝通、專注、互信。

成功船長往往擁有幾個共同特質：好學；懂得傾聽和溝通；專注和堅持自己的領域，做人做事都有一貫性；能夠與人建立起信賴關係。船長要及早建立與發展自己的核心專長，那什麼是船長核心專長？就是學習。我的解釋是，雖然學的是航海科學，但進入職場後，往往會在不同領域轉換許多跑道，那麼不管投入那個行業，都需在極短時間內，學會那個行業知識或技術，但最重要是要創新，提出不同見解與解決方法，並以更有效率的方法去執行。學習，是人一生中最寶貴的資產。尤其是船長，

活到老，學到老的實踐者。如果有一天不再學習，那生命就失去意義。《公冶長篇》子曰：「十室之邑，必有忠信如丘者焉，不如丘之好學也。」孔子說：「儘管只有十戶人家的小地方，一定有像孔丘這樣講求忠義信用的人，可是卻找不到像我這樣好學的人。」這證明孔子的智慧，全來自好學，也證明孔子知行合一的一貫性。由此足以理解他受世人尊敬的原因。孔子是學習的實踐者、奉獻者；這也是我到 65 歲才詳讀論語，立刻敬佩不已的原因。

— 還有能夠抗拒權力帶來的種種誘惑。

《顏淵篇》齊景公問政於孔子。孔子對曰：「君君臣臣，父父子子。」公曰：「善哉！信如君不君，臣不臣，父不父，子不子，雖有粟，吾得而食諸？」齊景公聽完說：說得真好啊！如果國君沒有國君樣子，臣子都亂了規章；而一家之主不能言教身教，後輩失去依從的倫理；就算國家經濟強盛，五穀豐收，我能享用得到嗎？人際關係便是以此為基礎，讓每個組成分子均能按其角色、職責、位子而有適當之思想、言語、行為模式及價值觀而達良好之組織氣氛，進而提高組織效能。身為船長，掌握的權力愈大，就要愈謙卑。如何抗拒權力帶來的誘惑，是船長最重要的功課。試想能否寬容異見？周遭是否充斥奉承聲音？當別人想要做不當利益輸送，是否有斷然拒絕的魄力？周邊幕僚是否能遵行一致價值觀？

再者，平時就養成在做錯事能夠反省，承擔錯誤的習慣。坦然面對失敗或錯誤並不容易，從錯誤中學習，從改正中成長進步。咱國人觀念裡，承認失敗和錯誤是很丟臉的事。但如果有人說自己從不犯錯，也從沒有失敗過，他很可能根本無法察覺自己錯誤，或失敗了確不自知，這是最危險的事。

第 03 船長四種戒絕行為

— 船長決策錯誤往往會波及各國的航運，甚至動搖公司的根本，造成始料未及的重大損失。

《子罕篇》 子絕四:毋意，毋必，毋固，毋我。孔子戒絕的四種行為（孔子沒有四種毛病）；毋意（不憑空揣測）；毋必（不絕對肯定）；毋固（不拘泥固執）；毋我（不唯我獨是）。絕：杜絕。意：思慮；意念一直在流動。必：沒有必要。固：固執。我：自我、我執太重。第一不要思慮太多，心不靜止下來。孔子平時就保持無思無慮的狀態。易經上講：無思無慮、寂然不動才能感而遂通。人心在無思無慮的時候，才能寂靜，寂靜以後心就不動，不動以後才能感應。船長總是很容易有這些行為，這是多麼重要的特別引以為戒，近年許多船難是肇因於船長的性格，加上智慧不足、經驗不夠、沒有慈悲心。雖然許多事後歸咎宿命，但我認為，事出必有因，不能慎始那能善終？所以本文一開始就談到「內向修練」(Inward Discipline)，愈是上位者的權力愈大，影響力也愈大，加強內向修練，有此體悟和能力，才能減少做錯決策。「告訴我，我會忘記；教我，我會記得；讓我參與，我就能學會」——(美)班、富蘭克林。尤其，進入了地球村時代，可能船長一個錯誤決策，就足以波及國家港口，動搖企業根本，甚至倒閉。

第 04 船長認錯的勇氣

— 船長面對錯誤的態度，會決定是否適任當船長，也攸關整個企業文化的形塑。

「由一個資質聰明的人當船長，你說好不好？」如果問我，我會說「懂得承認錯誤的，才是最好的船長。」現今船長學經歷都不差，但有的船上團隊確成效不彰，展現出來的幹勁與其專業能力有落差，這往往與船長的風格有關。船長不願承認錯誤、一意孤行，讓屬下無法真正信服並願意用心

投入。但船長認錯事最難的事，這會折損自己威望。有這種觀念，等於船長在認錯上產生一些盲點。

《公冶長篇》子曰：「已矣乎！吾未見能見其過，而內自訟者也。」已矣乎 “表示感嘆的語氣辭。”孔子說：算了吧！我還沒見過能夠發現自己錯誤，並自我批評的人。事實上，人不可能樣樣精通，身為船長，不妨想想：你做是有益船上和公司整體的事，還是只想個人利益？船長要破除迷思，承認錯誤之目的是要解決問題，也能吸收別人智慧，更有利於公司採行有利決策。我想強調：承認錯誤並不可恥，而是有價值的事。日常生活裡，要養成認錯的勇氣，知錯速度愈快，愈能成長，愈能贏得尊敬，無形提高了領導格局和氣度。

— 船長的人生是一場修練。

人應該有自省自律的能力，因為人有天賦的良知。不過當今世局，許多人自以為官大學問大，或企圖以權力交換利益，而完全喪失自省自律的能力。

《里仁篇》子曰：「見賢思齊焉，見不賢而內自省也」孔子說：見了賢人，就想學得和他相等，見了不賢的人，便從內心上省察自己，有沒有犯與他同樣的毛病。

人確實很脆弱，容易受環境影響而改變，也容易學壞，很難抗拒金錢的誘惑而迷失自己，成為金錢與他人的奴隸。要如何不失去自我？唯有靠不斷的自省自律，才能真正主宰自己人生。事實上，人都會犯錯。不管你是船長或是水手，不會因為你是船長犯錯機會就少一些，而水手犯錯就是常態。只因為船長以為自己不可能犯錯；如果有錯那一定是別人的錯。指責別人總比較容易，自己認錯卻很困難。

船長人生的路程就是修練的路程，從錯誤、失敗和挫折中學習。如果無法從自己錯誤中體認問題所在，幾乎一定會再遇到同樣困境。唯有真正理解自己迷障，願意修正改變，才能撥開層層迷霧，重拾唯人的價值。「集合在一起，是開頭；凝聚在一起，是進步；共同努力，才是成功。」亨利、福特。

第 05 船長用人的智慧

— 船長要針對價值觀相同的人溝通與討論，否則容易錯失人才或言論失焦。

《衛靈公篇》子曰：「可與言而不與之言，失人。不可與言而與之言，失言。知者不失人，亦不失言。」可與言，就是可以與他談論學問道德，遇到可以與言學問道德的人，而不與他談論，便不能在道德學上與他互相切磋，當面錯過一個可以交談的人，這叫做失人。反過來說，遇到不可與言的人，而與他交談，無論言學問，言道德，都是浪費言語，這叫做失言。知者，就是智者。失人，失言，都是不智。智者有知人之明，既不失人，也不失言。

在船上，我認為最好的例子，就是新上任船長，當許多支持他的船員們，我們覺得要做更多的對話和執行承諾。但若卻反其道而行，去爭取不支持的船員們對話承諾，結果就是我們看到「失人又失言」。

過去經驗，我在船上往往會遇到四種船員：

第一種是「使事情發生的人」(Those who make things happen)他們的目標、價值觀和船上及公司相同，又願意全力以赴達成目標，其行為積極、態度良好；

第二種是袖手旁觀的人(Those who watch things happen)通常不會主動提供協助伸出援手，態

度較為冷漠，更甚者，別人完成事情後，自己要居功掛名；

第三種是狀況外的人(Those who wonder things happen)對於周遭事物敏感度很低，無法預測即將發生的事，又對已發生的事，置身事外一無所知。

第四種是扯後腿的人(Those who disturb things happen)這對船上和公司產生最大威脅，甚至專門搗蛋，是阻礙船上和公司發展最大的破壞因子。必須儘快要他離開，以減少船上和公司傷害。換言之，就算第四種人非常聰明能幹，事情也能如期完成，這種人對船上和公司負面影響是無形的，這種人價值觀是錯的，就會有盲點，看不見行為背後所要付出的代價，加上自認聰明、心存僥倖，自然會誤觸公司的地雷區，得請他離開。

第 06 船長求好更要求能

— 船長是懂得做出改變的人，求好更要求能。

擔當船長職務的人，只要懂得規範自己，不做壞事，當個好人就很好。但是，要當一位有為的船長，只是好人絕對不夠，「本性好」絕對是當船長的要件，但絕不是當爛好人或鄉愿之人。該要果斷決定或應該說不的時候，就必須毫不猶豫。

《子路篇》子貢問曰：「鄉人皆好之，何如？」子曰：「未可也。」「鄉人皆惡之，何如？」子曰：「未可也。不如鄉人之善者好之，其不善者惡之。」孔子認為，人要有道德的堅持。，此會得到好人的喜愛，卻也會得到小人的妒恨。因此，鄉人[皆好之]或[皆惡之]都不是合於常理的結果， 也絕非是理想的狀態。好人不是僅有知識卻無德行的人。《雍也篇》子謂子夏曰：「汝爲君子儒，無爲小人儒。」

孔子曾向子夏說：君子視有教養德行的，而小人是有知識，但欠缺教養，只站在自己角度思考。事實上，身為船長要傾聽部屬的聲音，但不是什麼都是「好、好、好」然後又依自己喜好去評斷處置。如果只會說好話，僅是討好部屬而沒有真誠的上司，只是好人，而不是能人，是行不通的。船長只要想的是為船上和公司謀福利，儘管有些人會因權益受損而光火，船長還是要堅持。竭盡所能追求公平與正義，使那些明事理的人感謝你做的一切，那些不明事理的人，即使背後毀謗你，也無需理會。你內心是坦蕩蕩的。

第 07 船長獨立的思考能力

— 謠言最易破壞船上團結，一定要追根究底，還原真相。

在船上或公司，常有謠言產生。謠言是一種因果關係的顯現，因為許多船上或公司文化，若有容許謠言發生的地方，它就如同野草般，見縫紮根生生不息，要想杜絕謠言，就從謠言散佈的根源追溯起。我認為謠言是一股可怕的力量，破壞性也最大。團結的團體，卻非常容易被謠言破壞，唯一避免方法，當你聽到時，一定要追根究底，絕不以訛傳訛讓它繼續擴大。只要被我聽到，就一定會去追問散佈者，這些訊息那裡聽來的？我發現這些散佈者常以不能揭發為由，迴避我的追問。我的處理方式是，如果不願意坦誠相告，就先在我辦公室裡罰站，直到想清楚自己在做什麼。但這並不表示找到造謠源頭後，就要連帶處罰一竿人等。若是這樣處理，以後也沒人願意再和你說真話了。當追根究底後，必須採取不處罰措施，但要對大家說明這個謠言的原委？經過不斷傳播又變成什麼？最重要的是事實真相是什麼？對大家開誠佈公，讓整個過程攤在陽光下，毫無隱瞞。謠言像種遊戲，第一人講

出的話，經過不斷傳遞，其內容會漸漸變質，直到最末者說出答案，通常錯得離譜。不管有心無心把未經證實的話傳言出去，都可能對他人、船上或公司造成莫大傷害，所以遏止謠言是船長相當重要的工作之一，這並不容易，船長必須下很大功夫，去建立一個能夠杜絕謠言散播的團體文化。

孔子說：「在道路上聽聞某事，不加思辨，不問確實與否，即加傳述，亦即妄聽妄傳不實之言，為自棄其德的行為。 」。《陽貨篇》子曰：「道聽而途說，德之棄也！」

— 船長不可人云亦云。

孔子說：「衆人厭惡的，必須仔細觀察；衆人喜歡的，必須仔細觀察。」《衛靈公篇》子曰：“眾惡之，必察焉；眾好之，必察焉。”

我在某航運公司任職期間，和一名第一次擔當又相當優秀的古姓輪機長同船，他有很強的專業能力，但是公司工務部門卻不願意找他入門上班，雖然我有意提拔他，但是我的直屬主管不同意，我無法改變情況。儘管這家是相當好的股票上市航運公司，但他有志難伸，再繼續待下去也只是浪費時間。我找他談，把我感想告訴他，並建議他離開公司。不久，他真的離開了，考進了駐台美國驗船協會，找到可以發揮的地方；如今，更自己創建兩岸通航的某某航運公司。「在爬過一個大山丘之後，才發現還有更多山丘要爬」——曼德拉，諾貝爾和平獎得主。

從人生歷練中，我領悟到孔子要我們為人處世要有自己的獨立思考能力。知道大家都厭惡或喜歡某個人，一定要觀察事為什麼。沒有獨立思考能力，容易受人云亦云之誤導，而對人產生誤解。

第 08 船長自省與識人之明

— 用較嚴苛的方式，讓對方知道問題的嚴重，避免重複犯錯，這是建設性的破壞，也是基於愛護對方。

回想起來，我曾有過一位船副，他常讓周遭人的心裡不舒服，甚至把脾氣最好的船員惹火了。這因為他不只理直氣壯，就算理由不直，但是個性很拗，也會堅持己見批評別人，當我針對他態度討論時，他總說自己對事不對人。並不知道自己情緒智慧(EQ)不足，傷了別人也害了自己，實在是損人不利己的愚蠢行為。《子張篇》子夏曰:「大德不踰閑，小德出入可也。」子夏說:「守住大節，不越出範圍；那末，小節地方，即使稍有出入，也無妨大體的。」我告訴那位船副：每個人有不同意見很正常，溝通要讓人信服，關鍵在於是否能夠站在對方立場去設想？還是只以自己立場和本位主義去面對？溝通，要能夠「通」，發展對方的尊重和同理心，絕對不可缺。所謂君子從不會無意識去刺傷任何人的感受。高 EQ 也是成功船長的重要條件，如何使團體氣氛保持正向是船長的必備條件。上述道理都不難了解，但是自己做了多少呢？要自省對同事、家人和朋友，是否總是習慣看人短處，指責他人評論他人？如果真的這樣，那自己才是最該反省並做出改變的人。

《憲問篇》子貢方人。子曰:「賜也賢乎哉？夫我則不暇。」子貢「方」人：音同「棒」，意指：批評、詆毀、評論。「夫」，音同「扶」。子貢喜歡評論別人，孔子說：你自己真的這樣賢能嗎？就我來說，自省都來不及了，那有閑暇去議論別人！孔子要我們不要輕易責備別人，而要懂得反省自己、嚴以律己才是。

第 09 船長明辨輕重緩急

— 稱職的船長清楚什麼是最重要的，也懂得授權部屬把事情做好。

樊遲有一天去請教孔子如何學習種植五穀。孔子說：「這個我是不如一個老農夫，農夫比較有經驗。」那請教如何種菜？孔子說：「這我就不如老圃了。」樊遲走了以後。孔子說：樊遲是升斗小民，沒有志向，不是聖人君子，自私自利、心胸狹小。在上位的人只要好禮，那百姓不敢不尊敬。居於上位的人重義輕利，則百姓不敢不服從。居上位的人講求信用，則百姓就不敢不老實，不欺騙了。 如果一個國家百姓都恭恭敬敬，都服從且又老實，這就是一個太平的國家，不是一個亂國，一個安和樂利的社會，那麼四面八方的人民會背著小孩子，就奔馳而來，怎麼需要我去種植五穀雜糧呢？《子路篇》樊遲請學稼，子曰：「吾不如老農。」請學為圃。曰：「吾不如老圃。」樊遲出。子曰：「小人哉，樊須也！上好禮，則民莫敢不敬；上好義，則民莫敢不服；上好信，則民莫敢不用情。夫如是，則四方之民，襁負其子而至矣，焉用稼？」(『稼』種植五穀之意思。這裡用的小人，不是我們一般人認為的小人)。孔子的學識確實淵博，但絕不在農耕方面，請教孔子問題，應該聚焦經營與領導哲理方面，孔子弟子學習也正是為了學習做人處世的道理。船長應該做的是什麼？就像孔子所說，要談自己應該做的事情，而不是什麼都可以談，可以做。絕大部分船長都很努力想把事業做好，但為何有些整天忙碌的船長，領導出來的船隊卻始終做不強？其關鍵就在沒有區辨出「必須做」與「把事情做好」的差異。

稱職的船長，心中必須清楚什麼是最重要的，懂得從繁多事情中挑出最該做的，更懂得授權部屬把事情做好。船長要把最重要的挑出來優先做，不

是讓自己陷入一堆事務裡，看似忙碌，事實上卻讓重點失焦，該做的事反而被擱置在一旁。

第 10 船長問對問題找答案

— 船長應該採用蘇格拉底式的提問，在討論中，不斷修正船員們的觀念。

孔子說：「我有知識嗎？我所知實在不多。如果有個知識淺薄的人態度很誠懇的向我求教，我會針對問題的正反兩面反問他，然後再盡我所能的來分析其中的道理。」《子罕篇》子曰：「吾有知乎哉？無知也。有鄙夫問於我，空空如也，我叩其兩端而竭焉。」什麼是成功的船長？船長應該是採用蘇格拉底式的指導，也就是負責提出問題，在彼此討論和詰問之下，不斷修正船員的觀念，來形成正確的決策，過程中，船長不是指導者，而是發問者，以一連串相關問題去激發船員們的思考。我在船上時，船員都說跟我做事很累，因為我常要求他們進修，總以船上工作本身的邏輯與衍生的問題提問，若答不出來，就要他們回去想想，想清楚了再報告，總要好幾次才過關。不過，他們也說覺得獲益良多，成長不少。這樣訓練，在執行計畫和思考上總能更加慎密全面安全。我一直認為除了學習知識外，學會如何提問更重要，藉由提問可以加深印象，釐清錯誤觀念，更能延伸其他相關的討論。《禮記-學記》「善待問者如撞鐘，叩之以小則小鳴，叩之以大則大鳴。」這正是船長必須教導船員學習的。

第 11 完美的船長與下屬關係

— 船長要以禮對待下屬，下屬對船長則要忠實。

《先進篇》子曰：「所謂大臣者，以道事君，不可則止。」孔子說：所謂大臣，必須要能以正道來侍奉君主，如果行不通，寧願辭職。在本文中可以看出孔子在權勢、道德之間，看得很清，所謂：

“你有千條妙計，我有一定之規”，不卑不亢，義正嚴辭。孔子在為政的辭就去留，也慎重其事。《八佾篇》定公問：「君使臣，臣事君，如之何？」孔子對曰：「君使臣以禮，臣事君以忠。」魯定公問孔子：「上司如何對待下屬，下屬如何對待上司呢？」孔子回答：「上司要依禮尊重下屬，下屬要盡忠於上司。」船長更需要內向修練，清明且有定力，不被地位權力迷惑，能將自己擁有的權力和資源做最有效運用，為船上和公司貢獻最大價值。

《憲問篇》子路問事君。子曰：「勿欺也，而犯之。」子路問事奉上級的道理。孔子說：「先要盡忠不欺瞞，在進諫的時候要據理力爭，不怕觸怒了上級，而要能犯顏直諫。」船長要能夠激發渴望，說服別人接受自己的意見，帶動改變。人生終究是一場競賽，每個人都想成為贏家，贏的關鍵，不在做了什麼，而在洞悉需求，知道如何說、如何做，才能影響人心。

第 12 船長與部屬對話帶來正面力量

— 大部分船長都很少花時間與部屬對話，不但失去寶貴的傳承，更失去鼓舞人心的機會。

《述而篇》子曰：「述而不作，信而好古，竊比於我老彭。」孔子自謙的說：自己並沒有發明什麼偉大的創作，而是把古代先聖先賢（例如堯舜禹湯），說過的名言佳話加起整理彙編，私心效法我們商朝的賢大夫老彭。天底下沒有什麼最好的制度，只有是否最合適現況發展的制度，需要不斷改善。換言之，別艘船或別家公司好的制度，不見得適合你，你現在的制度，也不一定適合未來。同樣的，我也不認為船上的精簡船員編制是航運的標準答案，編制要變成今天這樣子，或者應該變成什麼樣子，都有它的理由，沒有標準答案可循。《憲問篇》子曰：「驥不稱其力，稱其德也。」孔子說：

對於千里馬，不稱讚牠的力氣，要稱讚牠的品質。剛上船之際，要求船員們自己提出工作目標，同時鼓勵那些有潛力的船員，把目標訂高一點，至於中期檢討未達目標的，則提醒他們要再落實。但最終目標仍是由他自己承諾和承擔。這樣的自由又自重環境下，確實可以培養傑出人才，供航運企業倚重。

船長要靈活應變，從恐慌的日本經濟、復甦不明的美國經濟、沉淪之虞的歐洲經濟，許多公司把目標轉向中國大陸等國家。大陸船員低廉成本與幅員廣闊，扮演世界航運操船角色，大陸船員與航運崛起對世界的深層影響，從製造業轉型為服務業。換言之，大陸船員市場已佔相當重要的地位與影響力。我們要運用大陸資源創造航運公司的優勢。最近可觀察到：大陸船員已經很多，但市場競爭激烈難以想像！甲乙級船員太多，光以價格競爭壓力與挑戰最為激烈。如今，大陸船員開始產生供過於求、人力過剩狀態，這是大陸航運界的隱憂。以下幾點值得船長注意：

① 在快速變化的今日，你過去成功的延長線，註定將是失敗的軌跡。在船員市場狀況瞬息萬變的時代，航運公司必須機敏因應管理、規則和市場變化。過去享受著成功果實的船長，和無法查覺環境變化的船長，是最難以改變的。

② 低成本船員薪資已是基本要素，但非決勝要素。建立創新機制與航運公司文化的形成，能提供貨主或租家有價值的服務和創新才是關鍵點，做「不同」才有價值。

③ 船員市場趨勢必會引來眾多強勢開發中國家競爭者，如印度、菲律賓…等，所以更需強調觀察、細分和區隔。因為大陸與亞洲、歐洲有很多船員區塊，因此，船長需確認你的船員族群是誰？你的管理資源在那裡？如何抓住全船需求向心力，是重要的第一步。

監察院一紙彈劾報告確認了花蓮一號輪沈沒位置

凌道生船長

民國 89 年 2 月 28 日載著 5380 噸砂石的花蓮一號輪，頂著十級巨浪，由花蓮港開出後即無音訊，長年來，政府機關投注了龐大人力、物力，動用海空兵力及海巡警力不計其數，展開全面性地毯式搜尋，然一無所獲，其後的殘身，由國科會、中科院、各級研究機構及學術界，動員頂尖專業技術人員，以各式研究船，利用最新高科技儀器海底探尋，迄今亦未發現任一蹤跡，實難解離奇失蹤之迷。

自花蓮一號失蹤後，在這十餘年當中，確也陸續發生了不少砂石船海難意外，引發各界震驚與關注原因何在，眾說紛紜，交通部極度重視，研擬防範之道以作嚇阻，對砂石船增列制訂了各項嚴厲規範及限制，但事故之發生，似無減緩。去年交通部航港局委請船長公會彙編研擬有關「散裝砂石船海事預防及檢討」等方面之課程教材編撰及授課內容，並將此類海難事件之成因，後果及預防列入爾後船員職能教育訓練必修之課程。

船長公會宋秘書長經人推薦，得知本人有此方面實務經驗及心得專長，特來電請本人撰寫，提供一些資料，並要親臨拜訪闡述海難事故，這實令人承受不起，因每件海難事故之發生，不能像說故事，寫文章那麼容易隨意，事事要有根據、內容要確實，有船名、時間、地點，還必須利用一些經驗、聽聞、人脈等自行調查、採訪、釐清、核對、找相關資料、查證等，寫出最正確的實錄，這絕非一次面對面的交談就可講清楚的，加上宋秘書長非常的忙，身兼數職，一人當數人用，於是我請他別來了，還是等查清楚弄明白，再整編撰寫送稿比較好，於是開始著手收集各方面的資料，採訪相關人士，調查原因，撰寫內容。在這調查、核對時間、人、事、物過程中，確實碰到了不少

挫折，因時間長久，人事變動大，追溯困難，幸鍥而不捨，大家都很熱心相助提供許多珍貴資料，逐能一一克服完成。

在這繁瑣的求證，撰寫過程中，確也發現了官方及一些學者所列出的「砂石船海難事故」內容含糊過於制式化，理論性的見解稀疏薄弱而又粗糙，與本人實際參與調查撰寫之內容逕庭相遠，在文獻記載中的官方海難事故，僅八艘，死亡人數 89 人，其每件海難事故均無具體內容，而由我整編收集之資料，其海難事故，多達 35 艘，死亡人數高達 164 人，與其相差甚遠，而這些海難過失成因多非外人所知，已到千奇百怪，無奇不有的神奇地步，更可說是海難奇緣、海難奇蹟、海難奇譚來形容，就舉下列幾件值得一提的海難案例：

民國 89 年 1 月 2 日，友泰六號滿載 6,000 噸砂石開往澎湖，行經桃園外海，在巨浪中浸水沉沒，當時天剛要亮，接獲求救信號，參與了這項救援任務，並與海鷗直升機聯合搭配，實施海空立體搜尋，救起了兩名生還者，餘 16 名船員全失蹤。

民國 97 年 12 月 14 日聯盟輪海難，十餘艘救難艦艇在黑夜中花了六、七個小時，遍尋不到失蹤者，我以當時的潮水流向、流速用時間推算，駛離海難現場至西方七浬遠之定點，救起一位船員，這位船員竟是 9 年前友泰六號海難中被我救起的大廚曾福趾。另一位水手撈起時因救生衣鬆脫又落海已久而死亡。

廣源輪海難的前一個月，在深澳港即目睹該船長的靠船特技：船艏附近撞得凹凹坑坑，似不成形，並撞壞了碼頭設施，可見這位船長經驗與技能疑似新手，缺乏離靠船操船的能力。民國 90 年 6 月 23 日，廣源輪載著 3,500 噸砂石進陌生的安平港卸貨，當時因無拖船協助，又不敢進港自靠，就在外海下錨等待。當時有一強烈颱風要登陸此地，安平港也成立了防颱指揮中心，港內停靠避風的都是國內線自靠商

船，各船長均懷有高度靠船技術，大難關頭權宜之計，安平港務局應請一位在港船長協助，代為引領一下，把廣源輪開進港，就可避免此海難事故之發生，畢竟救人一命勝造七級浮屠，相信沒有一位船長會拒絕幫忙的，結果安平港務台明知不處理將會造成大災難，竟而視若無睹，待颱風過境，船沉了，23 名船員僅 4 名獲救生還，當然船沉，人亡在自家門口，更嚴重影響港口航道安全，對港譽也不好，不知身為一位當前防災指揮官應如何做防治工作？造成了原可輕易避免的災難，竟然還大言不慚的推說：「廣源輪外海下錨避颱風是選項之一，不見得進港避風才安全」，更以「船隻老舊」「安平港欠缺拖船」一詞將責任推得一乾二淨，不可思議的是身為防災指揮官，竟然連防颱避風的基本常識都不懂，更不知「颱風」為何物？其嚴重失職及無能的情形，竟連他自己都不知道。我一個月前還看到這艘船及這群人相互打招呼過，一個月後竟在防颱指揮官救人、救船、救港的操盤下化為烏有，猶記在心，歷歷在目，令人痛心疾首。

民國 96 年 11 月 28 日，為了抄近路，行駛離小屹礁僅 150 公尺之距離，在寒冬滔天巨浪中，意外發現一落水者，被救起詢問下，是印尼籍船員哈瑞，為瑪莉納輪海難中，全船 21 人唯一的一位生還者。

民國 99 年 1 月 12 日，升隆一號因艉軸斷裂失去動力，在風平浪靜近在咫尺的蘇澳港口附近漂流求救，蘇澳港務台說：「你要把船開至兩浬內我才能救你。」在旁戒護的海巡艇則說：「我只負責救人不救船」各大新聞媒體每日大勢報導，升隆一號輪四周海面圍滿各式艦艇，港勤拖船及採訪船隻等，還有空警直昇機不停上空盤旋，真是紅遍一時，連環保署也做好了萬全準備，運來大批攔油索、除油劑、防污設備，這些圍觀、待命、湊熱鬧的船隊，卻無任一艘肯幫升隆一號帶個纜，花個十分鐘把船拖入港內就可得救解除危機，卻寧肯大費周章，在三天三夜不眠不息的戒護、圍觀、追蹤、煎熬、苦等的折磨下，任憑吳船長

苦苦哀嚎懇求，最終還是在眾目睽睽之下，活生生讓船觸礁、擱淺、沉沒在龜山島旁，這種已做好萬全準備，卻又背負法條、規章及各種阻令下的奇特救難方式，過去就曾發生過「布拉哥油輪」重大災害，延昔迄今無法改善，在我國救難史上也成古今奇譚。

監察院對救難單位提出的彈劾報告中，予指正：對法令規定執行之救難工作，有業務重疊現象，造成相關機關心存觀望，躊躇不前，相互推諉卸責，甚有怠惰、知識不足、指揮不力，造成應可避免之災害，虛耗國家救難資源。其言實不為過。

眾所矚目的花蓮一號輪，撲朔迷離迄今無解的懸案，其推理的報導為：老舊、超載、液化、貨移、翻船，沉沒地點：金山、萬里、石門。失蹤 13 年後的今天，由船長公會委請我所作的調查分析，竟截然不同，由鍥而不捨的追蹤、查訪、及大家熱心提供的資料，得到許多不為外人所知的真實內幕，今特將整個「船難」過程公諸如下：

花蓮一號輪周船長有十五年的海上年資，經驗豐富，工作相當認真負責，當花蓮一號成軍時，為鄭工程師所賞識，推薦公司先任職大副為儲備船長，當周船長考取船長後，立即原船升任，是位相當優秀傑出的航海人員。

民國 89 年 2 月 28 日，該輪 0800 靠妥花蓮港 5 號碼頭，因備料不足，延至 1200 裝貨，船員利用此段時間整補伙食、加添淡水及維修保養工作。 1200 開始裝貨，conveyor 操作員為資深領班「阿和」，並負責整個現場裝卸貨之指揮及調度。配艙及裝貨順序：第 1 艙：粗砂；第 2 艙後段：六分石；第 2 艙前段：三分石。卸貨港：台北港。

當日中午瑞太八號離開花蓮港開往日本石垣島時，該船陳船長驚見風浪過大海象極其惡劣，船有危險，轉向掉頭折返困難，於是冒險硬頂巨浪前進，並告知振興輪劉船長，叫他千萬不要開船，會有危險，

故振興輪裝完貨就一直停留在錨地下錨，等待天候好轉。

第一船務代理潘總經理得知此一消息，即轉告花蓮一號周船長因外海浪大，切勿開船，以免發生危險，潘總還特別在完工前一小時提早到達船邊協助督導裝貨事宜及封艙，lashing 工作。

1610 裝貨完畢，由海豐公證公司 Surveyor 王驗船師登輪查驗水呎、核算水呎單、載貨數量 5,380M/T，離滿載夏季吃水線尚預留了 7 公分。該水呎單一份送繳花蓮港務局業務組查驗並登錄存檔。完工時，亦有船政組技術課陳先生到船邊，突擊檢查看水呎及裝載情形。

1610~1620 岸巡隊安檢人員登輪檢查，清點人數，21 名船員核對無誤，代理行亦完成了報關手續，安檢完畢，船長及用 VHF-14 向信號台申請出港，由信號台指令纜工及拖船“萬榮”協助離碼頭。1630 駛離 5 號碼頭後即直接到錨地下錨等待天候好轉。

當時因船多碼頭少，往往須排班等候多時，尤其搶不到碼頭，老闆會把船長罵到臭頭，而台北港船席是先用無線電報到，當時有多艘船裝完貨準備回航，船長怕碼頭會被別船搶到，於是在 1915 時起錨，決定先開。1930 時以手機向潘總報備說：「台北港預計明早 7 時抵達」之後即無音訊。

花蓮港五號碼頭設計不良，碰墊小、內縮又低、稍有角度不平行就會擦碰到碼頭上端之水泥，在強勁東北季風吹襲下，五號碼頭是向岸風，拖船也很難配合好將船完全平行靠上，如成一角度，前後舷線外傾的地方，就吃不到碰墊而擦撞到碼頭，不少船在此擦撞過，有些船長碰怕了，乾脆自己動手，買了許多大輪胎掛在碼頭邊，船碰凹了，面子問題，少有張揚，過去曾有升隆一號、瑞太八號碰破船殼而不知，待卸貨掀蓋開艙時發現大艙內滿是海水，乾舷只剩幾十公分。

花蓮一號及第一船務代理行都是富國新關係企業，而富國新是花蓮最大一家礦產開發公司，擁有近半的砂石運送量，5 號碼頭是富國新專用碼頭，相信花蓮一號在此停靠必相當頻繁，東北季風強勁，靠船難度高，想必是傷痕累累。

機匠楊 xx 稱：「船況不佳、船殼鏽蝕嚴重、船艏附近撞得『密密麻麻』，貨艙內常有積水漏水現象。」為此而離船。又據剛從花蓮一號下船的高大管說：「一艙左前方在靠船時有三根肋骨被撞斷」，一位藤船長說：「被撞處凹陷達 30 公分深，靠碼頭才會有此長條狀痕」，如依上述 2 位說法，顯然新傷舊痕擦撞處結構已受到相當大的損傷。公司吳工程師說：「損傷過大，無法通過保險公司及 CR 之臨檢，將待返回後換補鐵板，徹底大修。」

花蓮一號頂著十級巨浪出海，走向北北東，強勁的迎頭巨浪撲撞下，造成前傾後仰（pitching），左前艙脆弱處承受巨大迎面浪，船殼產生扭動，強大應力，慢慢將船殼板拉裂而進水，同時巨浪淹沒甲板，無法分辨吃水深度，在寒冷漆黑的深夜，除當值人員外，也全躺在床上就寢，準備迎接明早繁忙的卸貨工作，當浸水淹至甲板周圍部份之上時，形同缺口崩解，大量海水瞬間湧入剩餘空間，船立即左傾，船艏先開始朝下，由前向後，由左向右排序似的注滿所有空間，在無預警下，傾斜加劇中船員始莫名驚覺，船艛住艙浸水須越過第二層甲板是最後沒水的部份，但從 GM 變成零到翻覆，時間只需數秒鐘。

船最後一通聯絡電話是當晚 9 點 15 分，韓報務員打給同學說：明早 9 點船抵台北，靠碼頭再相約見面。而瑞太八號遇大浪通知振興輪勿開，相信浪非常大，當時花蓮一號頂多只能跑四、五節，從 1915 起錨開航到報務員的 2115 通話時間，船已航行了兩個小時，依左船艏損傷程度，相信也撐不了多久，應在

和平外海附近就遭不測，時間應在 2 月 28 日深夜 12 點之前即發生了。

往台北港的船均在烏石鼻這一帶開始用無線電 VHF-14 呼叫台北信號台搶報到，此區為淡水河、新店溪、蘭陽平原直線峽谷，電波集中易傳達，雖很遠，但報到率約五成，在烏石鼻附近，幾乎所有去台北的船都會在這裡開始呼叫，甚至會先打手機告訴台北信號台說：「我要呼叫你了，請守聽。」蘇澳港至龜山南方一浬處，更容易叫到台北港，成功率約七成，三貂角正橫則百分百可叫到台北信號台，而在此區域，花蓮信號台、蘇澳信號台、基隆信號台均用相同 VHF-14，採 24 小時守值，全程錄音，專案調查小組未調到任何錄音談話，這明確表示了船根本就沒到過此，篤定在烏石鼻之前就已出了意外。

無線電常有莫名的雜訊干擾，三芝基地台曾收到數日後某船員的手機雜訊，這種不確定的訊號，海難調查小組竟以此雜訊做判斷而不採用各港務台具有公信力的官方錄音查證，導致誤判了花蓮一號遇難的船位及時間，難怪用各種儀器，多艘探測船，在北部找了幾年都找不到，造成日後一連串懸奇詭異令人遐思的錯誤離譜的報導。

花蓮一號的失蹤船員 21 人，在家屬堅持「生要見人，死要見屍」及李慶華、李慶安兩位立委關切介入下，交通部即委託國內一些單位，在富貴角至鼻頭角間之海域，用最新科學儀器探測尋找，均無所獲。

92 年 8 月 27 日至 9 月期間，台大海研所貴儀中心王教授率海測團隊搭乘海研二號出海進行多波束測掃聲納探測，在石門十八王公廟附近之外海三浬處水深 82 公尺，測得一沉船，長 110 公尺，寬 16 公尺，其大小長度與花蓮一號相仿，引起國人一陣震驚，斷定「九成九」就是花蓮一號，為做更進一步接觸，王教授改用中華氣象號遊艇實施 ROV（無人觀測遙控潛艇）做面對面深潛攝影，因該處水流大，ROV 過輕，無法深潛而告失敗。懸盪已久即將揭曉的謎底，

豈能就此終了？在家屬及立委堅持要「見到」情況下，交通部即出面協調，由「花蓮一號災難調查小組」總召集人謝副局長策劃指揮，動用軍方海測船達觀號，以遙控潛艇深入水下 80 公尺攝影一探究竟，從煙囪 MARK 看來，是艘沉沒已久的老船，家屬及眾人期待之心，頓時又化作失望與不解。

今年 2 月 10 日海大春節團拜，蓆間與田文國及徐元和兩位老師暢談砂石船海難事故原因及預防，彼此交換意見及心得，並作為學生授課教材之用。下午竟又巧遇三立電視台記者來學校向我作專訪有關花蓮一號「不可解的神祕三度空間及迷團」，我斬釘截鐵的告訴記者，勿聽信讒言，眾多資料顯示，船就沉在和平外海，根本無所謂的失蹤、迷航、神秘百慕達、福爾摩沙三角洲之說，更無此神奇古怪，妖魔化的神鬼奇航。這一連串的談論受訪，回到家再度引起我對花蓮一號的遐思，上網查看，所有報導都是過往的陳腔老調，無一可取信，無一我所求，但在其中，卻意外看到一份 90 年 6 月 21 日，監察院對花蓮一號案發布的彈劾報告中，對各部會提出的糾正文中之第三條：「海軍及海巡署之雷達系統未主動偵測該輪及航跡追蹤」，此重大發現，令我為之振奮，這說明了，確曾調閱過雷達情資，調查小組及各專家握有如此重要證據竟渾然不知，延宕已久的謎底，早已全存在這裡，請問：沒了這艘船，哪來的目標供追蹤偵測？

雷達是高科技電子產品，除設站之地理位置有必然的盲區死角外，在有效掃射範圍內，天線每三秒鐘會對水面目標進行掃描一次，任何船艦（除潛航中之潛艇及沉掉的船外）不可能躲過其偵測，也不可能有漏失的可能，利用海軍蘇澳雷達無法偵測到的盲區死角與花蓮一號航線的交叉點作比對時，其位置就在和平外海，與我先前推算的沉船位置竟完全相符。

蘇澳海軍中程雷達站，負責監控花蓮三貂角東向太平洋海域船艦海面活動狀況與各雷達站連線構成

一防禦網，官兵採 24 小時三班制執勤，雷達上發現的任何目標，由雷達觀測士描繪在戰情顯示板上，資料直接傳至公館蟾蜍山坑道內的作戰指揮中心供研判，在正常情況下，對收集之水面目標，每半小時呈報一次，並用艦隊運動圖紙描繪登錄供存查，如遇特殊目標，例：不明船隊、高速船、未正常航行、形跡可疑船，或有個別情資之船，均為鎖定之目標，隨時呈報，由作戰指揮中心研判下達指令，是否須派戰機或海偵艦察看、攔截、以確保我海疆之安全。

民國 92 年 4 月，龜山外海一漁船遭不明船撞沉，向蘇澳海軍雷達站調出當日航跡圖，是在早晨四點被金鴻八號所撞沉。

民國 97 年 9 月，一艘漁船在蘇澳外海東方八浬處遭撞沉，船員四名全失蹤，附近漁船指認，曾看到聯暄輪經過附近，家屬、漁會要求扣船及賠償，經調閱雷達資料，查出是由高雄駛出的一艘大陸商船，在凌晨兩點將漁船撞沉肇逃駛往上海，聯暄輪險遭漁民詆賴，幸真相大白，雷達資料功不可沒，蘇澳海軍雷達站可說是戰績彪炳，記錄輝煌，所有資料是百分百絕對可信賴的。

另北部嵩山 CRC 戰管聯隊及中部樂山 CRC 戰管聯隊，為遠程海空雷達，均駐有海軍戰情人員，採 24 小時三班制值勤負責防空識別區內，對海面雷情搜索監視，各雷達站之搜索半徑在兩百海浬以上，彼此範圍重疊，即便某個雷達站無法運作，也不會「破網」，且各雷達站有獨立的電力系統，至少有兩部雷達交替使用，雷情偵測永不中斷，而花蓮一號的航路為三部不同位置之雷達所重疊覆蓋。

蘇澳海軍雷達站背山面海，向南有 821 公尺高之東澳嶺南伸至 1380 公尺高之大白山，該雷達天線發出的脈衝波受到高峭峻嶺阻擋，由烏石鼻向南延伸至清水斷崖之海面，形成盲區死角，花蓮一號是沿岸航行，從航行路線來看，要在和平附近才能駛出陰影區被雷達掃測追蹤到。

雷達科技日新月異，演進到精密型數位化，有 ARPA 自動導航避碰，加 GPS 定位系統，精確無比，在任何時間、任何地點、任何目標，能自動偵測追蹤鎖定，顯現方位、距離、航向、航速、經緯度及相互間的動向數據，目標消失或有碰撞危機，在向量線上即顯示紅色閃爍菱形標及紅色 lost target 警語，同時 Alarm 呼叫聲嗶嗶大作，無法關閉也不會自動消除，其響聲足夠讓值班人員驚慌，非去處理不可，要用人為操作，將游標捕捉到閃爍之菱形標上（有問題的警示目標），按下 ACK Alarm 鍵才能消除。這也意味著：「我已知道，並做處理。」值班人員非僅一人，不可能有怠惰摸魚的機會。

當日海象極其惡劣，海面無任何漁船作業，而東部海面之太平洋，過往多是國際線船隻，離岸甚遠且稀疏，每日偶爾有一兩艘經過，海面可謂非常清爽空無一物，而花蓮一號為鋼材船，雷達回波反射強，天線每三秒鐘密集掃測一次，50 浬的監視航程壓縮在盤子大小的螢幕上，目標在內要行走七、八個小時之久，怎有憑空跳脫或消失的可能？而花蓮一號一直未出現在盲區外，蘇澳、嵩山、樂山各雷情資料空空如也，早已明確告知了花蓮一號的「去向」。

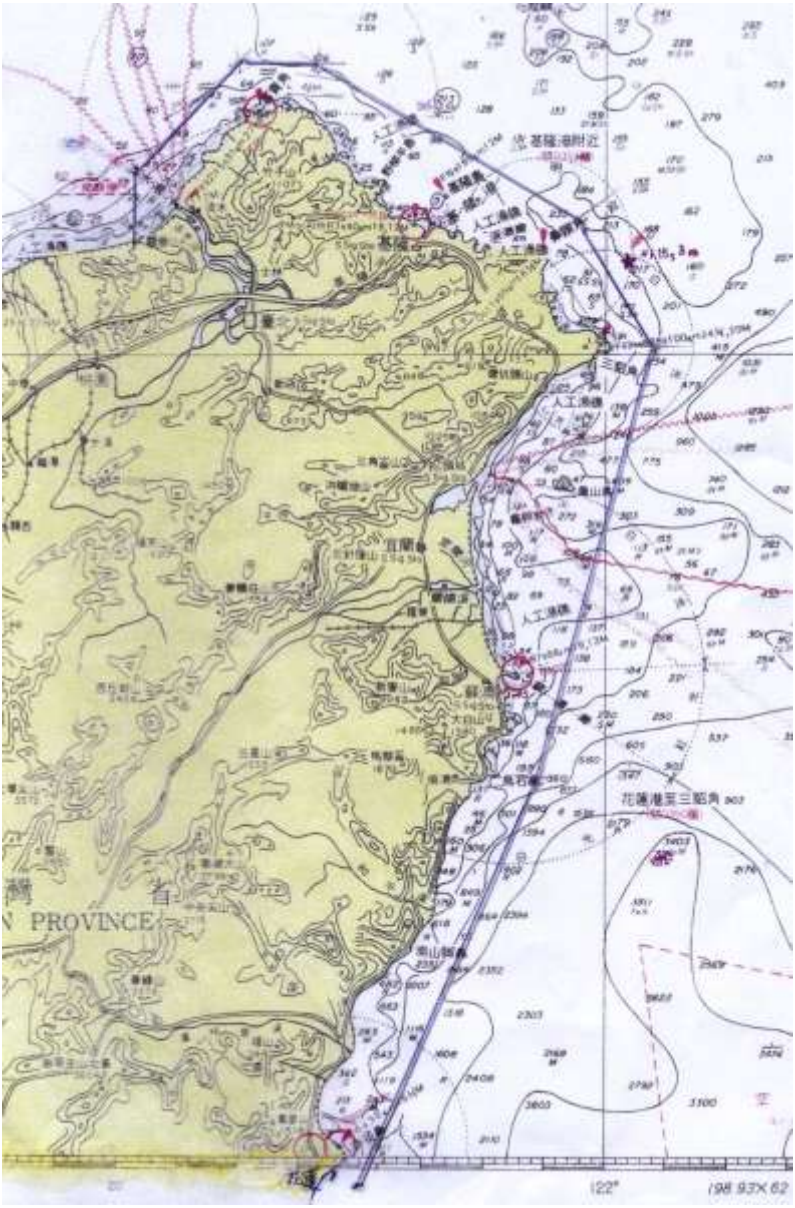
監察院對海軍部門的懲處報告中稱：海軍總部主管人員調查竣事，督導不善，雷達值勤怠惰，軍紀渙散？何其無辜！何其冤枉！獲得如此重要「證物」竟被各「專家」誤當垃圾處理，致貽誤大事，眾受愚弄，實在是太外行、太荒謬了。

花蓮一號輪原是一件普通易解的海難，甚多資料可找出原委，交通部卻以重大海難處理，找來一群產、經、學、工、商、農五合之眾多專家，集思廣義研商討論，受邀禮聘為專家是相當尊貴榮耀的事，各專家必有獨特見解及論述，字字珠璣、句句箴言，這些坐大位的各路專才力求表現，每日桌上埋頭思原，堀發出許多不可解的荒謬議題，議題一多必然衍生更

多問題，被複雜化後的難題成致密密麻麻線頭找不到源頭，這些白領專家無外出查訪之習慣，竟連自己的理論都不做實驗、計算、求證，胡亂發表致監察院的每件彈劾報告錯處百出，令人啼笑皆非，造成今日無解的謎題供想像，當初未請船長公會協助，找有經驗的航海人員參與實為一大敗筆，花蓮一號輪海難事故完全是鬧劇一場。

從花蓮一號航路上看，由 2115 韓報務員通聯時之船位到未駛出雷達盲區這段路，船是行走在平均 1800 公尺之等深線上，以和平溪帶出的砂石沉積量，13 年來將有一米以上的覆蓋，此段水深最適合側掃聲納（Side-Scan）探測，中央大學地球物理研究所，海洋地質探測權威蔡慶輝博士稱：「只要將 Side-Scan 放入水下 1200 米深拖行即可近距離看出原貌，Side-Scan 兩側是以不同頻率波束測掃地形，中間 S-bottom 以兩種高、低頻測地質，其穿透力之深淺得知地層結構及物體之性質，其波束修正及角度調整，加水平調整，可增加解析度，再以燈光投影術，用目標深淺變化，可以 360 度立體彩色原貌呈現。」

21 位養家活口、離鄉背景、忠於職責、堅守崗位、孤寂無助的力拼大自然與巨浪搏鬥而告終的英勇烈士，令人肅然起敬，如今隨船沉睡於太平洋深處，被人捉弄 13 年後終告還原真相，但此處水深 1800 公尺，打撈無望，花錢探測取影也毫無意義，觸景傷情，將再撩起船員家屬的悲痛、感傷及夢幻的破滅，謹以此事警惕世人做人處世態度能以此為戒，曾遭人作弄沸騰一時，讓人充滿幻想與迷思的神祕花蓮一號輪，早已聲名大噪，在這尚未揭發的謎底深處，帶有些神秘色彩，編織像戲劇般的迴異，扣人心弦或帶有詩情畫意情節讓人們想像追憶，做永遠的懷念來得較有意義。其實此處並不寂寞，每日有許多賞鯨船，帶著大批歡樂的遊客作伴，在乘風逐浪驚聲尖叫追逐鯨豚的刺激快感中及瀏覽海上美景作紀念的同時，請來關懷祭念一下腳下的朋友，祂們也正在庇佑大家的平安。


人工海堤
人工海堤
人工海堤
人工海堤
花蓮港至三貂角
PROVINCE
122°
198 93X 62

21:15 報務員韓國基，最後通聯時之
10級大浪
22:00
縣
花蓮港

向台灣說再見 (Say Goodbye to Taiwan)

美國學者：米夏摩（John J. Mearsheimer）

著名的國際政治學者、美國芝加哥大學講座教授米夏摩在美國期刊《國家利益》（National Interest）3 月號撰文，中國大陸在經濟及軍事上日漸強大，十數年或數十年後，美國保不了台灣，台灣無從選擇，只能走向統一。題目是〈向台灣說再見〉（Say Goodbye to Taiwan）。

〈向台灣說再見〉可謂最新的「棄台論」，不同的是這篇的理論基礎雄厚，從古老的政治思想史談到今天的國際政治現實，從美國立國之初談到冷戰後的國際爭鋒，全文近 6 千字。在網上刊出後，迅即登上熱門排行榜第一名。

文章說，今天中國的力量落後美國很多，無力與美國開戰。但國際現勢是變動的，「情勢將迅速對台灣及美國不利」。數十年後，中國實力將與美國相仿，能夠施展的空間比現在大得多，也許世界各國不願意見到這種現象，但恐怕難以避免。

米夏摩深信，「中國崛起，台灣勢必面臨嚴峻後果；幾乎所有後果都很糟；時間不在台灣這一邊」。他認為中國看待台海議題存在 2 個因素，一是民族主義，一是戰略安全。「二者指向同樣結果，就是兩岸統一」。在民族主義方面，中國不論菁英分子或

普羅大眾都認為台灣是神聖的固有領土，因此北京固然主張和平統一，但別無選擇時也只好動武。

在戰略方面，兩岸統一令中國獲得兩項重大優勢，一是吸收了台灣的經濟及軍事資源，使亞洲的平衡進一步向中國傾斜；二是獲得了台灣這個「不沉的航空母艦」，使中國的軍力得以投射進入西太平洋。

中國可能把美國趕出亞洲

美國當然想讓台灣留在美國這邊，但中國軍事力量強大後，固然不太會侵略鄰國，卻可能要把美國趕出亞洲，就像美國當年的「門羅主義」，把歐洲列強趕出西半球。

他指出，台海兩岸的軍事平衡繼續向大陸傾斜，台灣勢必仰仗美國，問題是美國能夠確保台灣安全嗎？他分析指出：

第一， 美國與台灣之間沒有協防條約，美國又遠在 1 萬公里之外，地理位置對美國不利。

第二， 美國不會大規模攻擊中國本土，免得升高為核子衝突。

第三， 美國不但註定會輸，而且會付出沉重代價，因此美國領導人會遲疑再三。

第四， 台灣未必願意打這場仗，因為戰場主要在台灣，台灣的生命、財產損失慘重，而且最後還會輸。

他指出，如果美國無法有效捍衛台灣，無異是告訴日、韓：你們不能仰仗美國保護。這對美國的信譽傷害很大，因此美國必須從長計議。他的結論是：美國固然要捍衛台灣，但長期來看，不能保證。

台灣應爭取有利條件

米夏摩表示，台灣的選擇應該是「香港策略」，就是接受統一的命運，但努力確保過程和平，且要盡力爭取最大的自治權。他說，這個選項，台灣今天看著很不舒服，而且至少 10 年內不會發生，但「如果中國十分強大，征服台灣變得相對容易，這個選項應該會在遙遠的未來變得愈來愈具吸引力」。

他繼續寫道，台灣當然不願放棄目前的實質獨立，然而就像古希臘史學家修昔底德（Thucydides）說的，在國際政治中，「強者做他們所能做的，弱者忍受他們必須忍受的」。

米夏摩的結論是：台灣應盡一切努力爭取時間，爭取對自己最有利的條件，以維持現狀。「但如果中國持續出色的成長，台灣顯然註定成為中國的一部分」。他說，中國大陸在 1980 年代開始大幅成長之際，大家普遍視為好消息，沒想到中國變成了巨人，「整個說來，對台灣而言，強大的中國不僅是個問題，它根本是夢魘」。

一個人的失敗，98%死於“脾氣”！

一個人的脾氣原來如此重要，每天讓自己必看一遍，直到一切慢慢改變~

泰國的傳奇人物—白龍王告誡: 人只要脾氣好，凡事就會好。很多人來到這裡都問我：我的事業好不好？家庭好不好？孩子好不好？姻緣好不好？我只是回答一句：你的脾氣好不好？人的一生都在學做人，學習做人是一輩子的事，沒有辦法畢業的。人生不管是士農工商，各種人等，只要學習就有進步。

第一、「學習認錯」

人常常不肯認錯，凡事都說是別人的錯，認為自己才是對的，其實不認錯就是一個錯。認錯的對象可以是父母，朋友，社會大眾、上帝，甚至向兒女或是對我不好的人認錯，自己不但不會少了什麼，反而顯得你有度量。學習認錯是美好的，是一個大修行。

第二、「學習柔和」

人的牙齒是硬的，舌頭是軟的，到了人生的最後，牙齒都掉光了，舌頭卻不會掉，所以要柔軟，人生才能長久，硬反而吃虧。心地柔軟了，是修行最大的進步。一般形容執著的人說，你的心、你的性格很冷、很硬，像鋼鐵一樣。如果我們像禪門說的調息、調身、調心，慢慢調伏像野馬、像猴子的這顆心，令它柔軟，人生才能活得更快樂、更長久。

第三、「學習生忍」

這世間就是忍一口氣，風平浪靜，退一步海闊天空；忍，萬事都能消除。忍就是會處理、會化解，用智慧、能力讓大事化小、小事化無。要生活、要生存、要生命，有了忍，可以認清世間的好壞，善惡，是非，甚至接受它。

第四、「學習溝通」

缺乏溝通，會產生是非、爭執與誤會。最重要的就是溝通，相互瞭解、相互體諒、相互幫助，大家都是龍兄虎弟、鳳姊凰妹，互相爭執、不溝通怎麼能和平呢？

第五、「學習放下」

人生像一隻皮箱，需要用的時候提起，不用的時就把它放下，應放下的時候，卻不放下，就像拖著沉重的行李，無法自在。人生的歲月有限，認錯、尊重、包容才能讓人接受，放下才自在啊！

第六、「學習感動」

看到人家得好處，要歡喜；看到好人好事，要能感動。感動是一個愛心，在幾十年的歲月裡，有許多事情、語言感動了我們，所以我們也很努力的想辦法讓別人感動。

第七、「學習生存」

為了生存，要維護身體健康，身體健康不但對自己有利，也讓朋友、家人放心，所以也是孝親的行為。每天晚上睡覺前問問自己：今天我發脾氣了嗎？

保險指定幾個受益人，差別很大!

張立元

當年 525 華航空難事故，許多夫妻或一家人同時罹難，使得『受益人』問題受到消費者的重視，有不少罹難者是夫妻同時死亡，生前各自投保人身保險時，互填對方為保險指定受益人，如果是這種情況，其法定繼承人在領取保險金時，將面臨申報遺產稅的問題。

保險法規定，投保人身保險時，如果有指定受益人，在發生事故理賠時，指定受益人所領取的保險金，將不納入遺產課稅（包括將受益人指定為法定繼承人亦適用）。

由於國人投保時對受益人的指定，通常互相指定配偶為唯一受益人最多，如果沒有在保單中填寫其他指定受益人，夫妻兩人同時罹難，因指定受益人已同時死亡，其繼承人領到的保險金必須併入遺產課稅。

為了避免保險金被課徵遺產稅，辜負了當初投保的本意，提醒您，投保時一定要指定受益人，並且可以同時指定多位親屬為受益人。由於人身保險保單，一般都是可以依順位填寫多位指定受益人，就算第一順位的受益人同時發生不幸，其他指定受益人領取保險金時，仍可以適用免納入遺產的優惠。

此外，還要給您更多的建議，於眾多壽險保單及產險之個人意外險或旅遊險等之受益人欄中，除了依序寫上自己親愛的家人外，最終不要忘了再填上「法定繼承人」。以大園空難為例，當時有一家四口同時死亡，徒留年邁雙親的情況，由於指定受益人全部身故，又未指定「法定繼承人」為受益人，因此理賠金算是遺產，要併入遺產計算稅款，必須於清償所有資產、負債後有餘額，家屬才能拿到這筆所剩不多的遺產，倘若不幸負債超過資產及理賠金總合，那麼遺留給家屬的僅有負債，完全喪失當初投保的本意。

依據民法第一一三八條規定之法定繼承人為受益人，法定繼承人的順序為：

1. 配偶：所謂配偶，指合法婚姻關係存在的夫或妻。至於雙方的婚姻關係究竟合法與否，則以繼承關始時為判斷標準。(同居並不能認為有婚姻關係，自然不該有繼承權)

2. 直系血親卑親屬

   - 子女：子女多人平均繼承，男女相同

   - 養子女：養子女為養父母之直系血親卑親屬，與婚生子女相同，為第一順位繼承人

- 孫子女、曾孫子女：其繼承順位以親等近者為優先，內孫、外孫均是同一順位的繼承人，女性不問是否出嫁，皆有繼承權

3. 父母：沒有直系血親卑親屬時，則由父母與配偶共同繼承

4. 兄弟姐妹：沒有直系血親卑親屬與父母時，則由兄弟姐妹與配偶共同繼承

5. 祖父母：沒有直系血親卑親屬及父母兄弟姐妹時，則由內、外祖父母與配偶共同繼承

於指定受益人為法定繼承人時，一順位中有多人時保險均分，例如：投保一千萬保險，並指定法定繼承人為受益人，卻不幸在事故中夫妻都身故，保險金將由子女均分，若子女也同時身故，則由父母均分，假若父母亦身故，則由兄弟姐妹均分理賠金，且不列入遺產稅課徵。

你的保單必須讓第三者知道

小珍是一家機械工廠的操作員，三年前X保險公司透過電話行銷，打電話到小珍上班的工廠向小珍介紹保險商品，小珍於是向X保險公司購了 100 萬的壽險、100 萬的意外險與一些醫療險。然而因為小珍的老公極反對保險，所以她沒將這件事讓老公及其他人知道。而留給保險公司的資料也是留她上班的工廠地址和電話，保險費則由銀行自動轉帳扣

繳。一個月前，小珍上班的機械工廠鍋爐爆炸，因工廠的易燃物甚多，整個工廠就這麼燒完了，而小珍也在這場意外中不幸走了。小珍的老闆因工廠不賺錢，而沒有修護工廠繼續營業，工廠就這麼荒廢在那兒。

保險的理賠屬「申請主義」而非「事實主義」，也就是說，假如發生符合理賠的情況，保險公司方面必須有人提出申請，才會理賠，並非事情發生了就主動給付，不論是壽險、意外險或醫療險都是如此。除非是一些大型的社會新聞，如阿里山的小火車事件，或空難事件(也不見得每家保險公司都會主動理賠)。若沒有人知道要申請，保險公司是不會主動告訴你可以申請理賠的。故事中的女主角小珍，原本在這次事件中可以得到保險公司 200 萬元的理賠金，但因沒有人知道小珍有買保險，包括小珍的老公也不知道，而且又是透過電話行銷，所以也沒有業務員來拜訪，更不幸的是工廠也關了，保險公司縱使有再好的服務也找不到小珍，保單至多就是扣不到錢而進入停效或失效，保險公司並不會主動來找人理賠。<你知道你的保險必須要讓第三者知道了吧!>

保險基本認知

陳翠華

大陸阿里巴巴集團創始人馬雲先生談保險，他提到：「很多人一生輸就輸在對事物的看法上：第一，看不見；第二，看不起； 第三，看不懂；第四，來不及。」。馬雲先生談保險就兩字：霸氣！他說：「保險是後路，在春風得意時佈好局，才能四面楚歌時有條路，有錢，錢不值錢，沒錢時，人不值錢。要想人永遠值錢，就必須用您現在有能力的時候，把賺到的錢拿出一部份，來規劃那不確定的將來。您放在銀行的錢和放在保險公司的錢都是您的錢，不同的是：銀行肥在現在，瘦在未來；保險規劃將贏在未來！讓現有有錢的您，變成未來值錢的您，人壽保險恰能做到這一點。提早規劃，提早安心。做一個沒有後顧之憂的人。才能在事業上真正做到大展拳腳！」。

馬雲先生的一席話，對於從事保險服務業一年多來的我，更能深刻領悟每字內容的真締。本人從事公職期間，外子對家庭每一份子所買的保單，當下的我，只記得業務員用食指比本人須簽署「要保書」空白處的欄位，當時簽的文件是什麼？買的保險是什麼？一概不知，就這樣糊里糊塗過了三十年，直到退休那一刻，有天與鄰居閒聊中聊起保險，並在因緣際會下，進入這個產業學習保險相關

知識。以下將針對保險基本認知與會員及眷屬分享：

一、商業保險架構：分為「壽險」、「醫療險」、「長照險」、「癌症險」、「意外險」等五大類，再加上「豁免保險」，始算完整的保險範疇。我們知道，一張保單的成立須有「要保人」、「被保險人」及「受益人」，「要保人」就是實際繳交保險費的人，「被保險人」就是需由保險公司保障的人，「受益人」則是有權請求保險公司給付保險金的人；另目前仍有許多朋友對豁免的功能不甚明瞭，簡單而言，當實際繳交保險費的要保人，因個人身體發生體況的程度，符合保單條款豁免規定時，則無需再繳交後續未到期的保費。

二、保單的成立：一張保單的成立需有主約的商品，才能搭配其它附約的險種；換句話說，主約本身可自行成立一張保單；但附約就無法單獨出單。另保單內每一險種的繳費年期可分「終身」及「定期」，屬「終身」繳費年期者，期滿即享終身保障(無年齡限制)；至於「定期」屬一年續約，且依保單條款規定，定期險種的效期有年齡上的限制。

三、如何檢視家人的保單：進入保險產業一年多來，前前後後也幫不少朋友作保單健診；同時也常聽年齡較長的長輩們說：「保險都是騙人的」，其實，各家保險公司辦理保戶申請理賠金是依據保單條款規定核付，被保險人發生理賠事實並檢據相關文件，相信均可妥善獲得公司理賠。但重點是，家

人的保單都被我們擺到那裡了呢？曾幾何時我們會翻出來看呢？家人投保什麼險種我們知道嗎？藉此也與大家簡單分享檢視的重點：

(一)民國八十幾年前的保單，若有投保醫療保險者，應注意該險種是屬終身險或定期險，早期醫療險以定期險居多，且保障年齡僅限 65 歲為止。但目前醫療科技發達，民眾對於養身之道也日漸重視，高齡化社會的來臨，甚至未來超高齡化的到來已是不爭的事實，如何確保自己下半輩子的人生，在醫療上可以獲得妥善、終身的照顧，且不造成子女的負擔，有空請檢視家人保單的醫療險是否終身保障？另外醫療定期險的保障年齡是否為 75 歲？甚逾 75 歲？

(二)隨著法令修正、時代潮流的改變與需求，早期意外定期險的保費未必比現在便宜，且保障範圍卻比目前少。檢視項目如果保障年齡祇到 65 歲，殘廢等級祇涵蓋 1-6 級殘，同時無失能補償的理賠金等等，建議請保險業務員協助變更險種，以確保我們的權益。

保險是什麼？用最簡單八個字來形容「保障自己，幫助別人」，意外與明天那一個會先來到，不是我們可以預估，也不是我們可以掌控的。從事一年多來最大的心得，也是最常與別人分享的結論「趁未有體況、趁年輕保費低，儘早投保」。

海洋大學船員訓練中心開班訓練自費須知

本訓練機構公佈之各期訓練項目及訓練人數，參訓學員可依本身需求先行擇期報名參訓，惟報名第 4 期或第 5 期之學員，若倘遇交通部 96 年度公務預算不足支應該等期別訓練經費時，本訓練機構得依交通部 93 年 1 月 27 日發佈實施之『船員訓練檢覈及申請核發證書辦法』第 34 條第 2 項『專業訓練除由交通部編列之年度預算支應外，得由船員或雇用人基於自身或業務需要，自費參加訓練。』及本合約書第七點『合約期限內，若交通部年度預算不足支應乙方訓練經費，交通部得刪減訓練機構部分訓練項目之人數。』規定，以自費方式辦理，已繳訓練費不得要求退費或補償，否則需俟交通部開辦 97 年度船員專業訓練公費班招生，再報名參訓。

備註：各項船員專業訓練課程，如有意願以自費方式參訓者請告知，本中心將依報名順序安排併同公費班參訓或視報名人數另擇期開辦自費班。

報 名 須 知

1. 本中心為維護受訓學員之報名公平性，公費排序不得互換。
2. 因公費班之隨班自費名額有限，本中心不接受隨班自費報名，**已於船訓中心報名之學員，如欲隨班自費者，請於開課當日現場等候，本中心不另行通知。**

3. 隨班自費遞補順序以登記日期先後為遞補依據。為維持報名順序之公平性以及提升訓後發證效率，請報名者將部分文件先行傳真或郵寄予本航訓中心確認資格；或電洽報名時，中心將主動查詢報名者資格是否符合，核可後才算完成報名程序。倘若發現受訓資格尚未符合者，中心有權刪除之，並不另行告知，敬請重新報名。文件上請附個人姓名、報名項目、連絡電話(請留市內電話及手機門號)、通訊地址。

電話：02-2462-2192 轉 3050 或 3033；傳真：02-2463-6040
地址：20224 基隆市北寧路 2 號海洋大學商船學系 107 室

訓練班別	傳真或郵寄文件	船員職級
操作級雷達及 ARPA 訓練	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等船長、一、二等大副、一、二等船副
通用級 GMDSS 值機員	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等船長、一、二等大副、一、二等船副、三等船長、三等船副
管理級雷達及 ARPA 訓練	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本 3.操作級雷達及 ARPA 證書影本	一、二等船長一、二等大副、一、二等船副具 1 年以上海勤資歷
船舶保全人員訓練	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等船長、一、二等大副
領導統御與駕駛台資源管理訓練	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等船長、一、二等大副、一、二等船副
醫療急救	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書	一、二等甲級船員、三等航行員

	影本 3.基本安全訓練證書影本	
電子海圖與資料顯示系統	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等航行員
保全職責	1.船員手冊影本第 1 頁(效期內) 2.考試院及格證書或適任證書影本	一、二等甲級船員

換證辦法(STCW'78 換 STCW'95)

注意：申請每張證書必繳交：2 吋照片 2 張、身份證影本一份、船員手冊影本、換證費 200 元、及掛號郵資 30 元(申請兩張證書(含)以上者，35 元)。另外各項訓練證書尚需準備文件如下表：

STCW'95 證書名稱	尚需備妥資料		備註	適用船員
	STCW'78 舊證(有效期限至 91 年 1 月 31 日止)	船員手冊影本(有效日期期限)		
基本四項	已持有 STCW'78 舊證【海上求生、滅火、急救、救生艇筏】，並增訓「人員安全及社會責任」訓練。	基本資料頁面	基本四項---【人員求生技能、防火及基礎滅火、基礎急救、人員安全及社會責任】	甲級船員
救生艇筏及 救難艇操縱	同上	基本資料頁面+海勤資歷頁面	若海勤資歷不足或無海勤資歷者，需補「進階滅火」訓練證書。	甲級船員
基本四項	同上	基本資料頁面	無需海勤資歷，可直接換發	乙級船員
救生艇筏及 救難艇操縱	同上	基本資料頁面	無需海勤資歷，可直接換發	乙級船員
操作級雷達及 ARPA 訓練	持有 STCW'78 舊證「雷達觀測」、「雷達模擬」、「自動測繪雷達」。	基本資料頁面+海勤資歷頁面		一、二等船長； 一、二等大副 一、二等船副

助理級航行當值	已持有 STCW'78 舊證【航行當值】	基本資料頁面+海勤資歷頁面	若乙級船員海勤資歷不足或無海勤資歷者，需附「人員安全及社會責任」訓練證書，始可發證。	甲、乙級船員
助理級輪機當值	已持有 STCW'78 舊證【輪機當值】	基本資料頁面+海勤資歷頁面	若乙級船員海勤資歷不足或無海勤資歷者，需附「人員安全及社會責任」訓練證書，始可發證。	甲、乙級船員
通用級 GMDSS 值機員	已持有 STCW'78 舊證【全球海上遇險及安全系統普通值機員】	基本資料頁面+海勤資歷頁面		
熟悉液體貨船	已持有 STCW'78 舊證【油輪安全】、【油輪實務】、【原油洗艙、惰氣系統】、【熟悉油輪】其中一張證書。	基本資料頁面+油輪服務海勤資歷頁面		

海勤資歷：指商船船員手冊"服務經歷登記"頁面，或各港務局開立之"船員服務經歷證明書"上，符合最近 5 年內有 1 年以上或最近 1 年內有 3 個月以上之天數。

凡持有 STCW'95 舊證(有效期限至 94、95 年)者，可直接換發證書，故備妥照片、身份證影本、船員手冊影本、STCW'95 舊證、換證費、掛號郵資即可。

遺失補發：除了上述備審文件，需加寫「證書遺失切結書」，並向原訓練單位申請補發(因需原訓練單位參訓的成績名冊)。

若證書上船員之基本資料要做更正(如：中英文名字、出生年月日、身份證號碼/居留證號碼有誤)，請船員先行向港務局提出(因登錄系統裡，各港務局才有此權限更動)，而後再至本中心申請換證。

更改姓名者，請附「原證書正本」、「已更換成新名字的船員手冊」影本、「戶籍謄本」、「護照」影本。

換證辦法

(STCW’95 專業訓練合格證書有效期之換發作業規定)

自 95 年 7 月 1 日起開始實施，效期為 5 年，須更換之 8 項證書分別為：「**通用級 GMDSS 值機員**」、「**限用級 GMDSS 值機員**」、「**熟悉液體貨船**」、「**油輪特別訓練**」、「**化學液體船特別訓練**」、「**液化氣體船特別訓練**」、「**客輪特別訓練**」、「**駛上/駛下客輪特別訓練**」。

準備文件如下

1. **身份證影本正反面一份**
2. **船員手冊第一頁影本（有效日期內）**
3. **照片 1 吋/張證書（可多 1 張備用）**
4. **舊證書 正本（船公司若以證書影本送件申請，需填具切結書同意 3 個月內繳回正本，本中心再逐件收齊後送交通部銷毀）**
5. **新證書工本費 200 元/張證書**
6. **掛號回郵 30 元/張證書**

SSO 訓練證書換發

依據交通部來函（交航字第 0960011192 號）為因應 STCW 公約新增規則Ⅵ/5 有關船舶保全人員（**S**hip **S**ecurity **O**fficers, **SSO**）訓練並於 97 年 1 月 1 日起生效，故已持有中國驗船中心核發之 SSO 訓練結業證書（其效期延至 98 年 7 月 1 日止）者，可向本中心申請換發交通部「**船舶保全人員專業訓練合格證書**」。

檢附申辦相關文件如下：

1. 身份證影本。
2. 最近 1 年內一吋照片 1 張。
3. 有效期內之海員手冊第 1 頁及海勤資歷至少 1 年的頁面影本。
4. 中國驗船中心核發之「船舶保全人員訓練結業證書」影本。
5. 換證費用 200 元。
6. 回郵 30 元。

馬來西亞的首要商港－巴生港

一向被視作吉隆坡外港的巴生港，實係位於馬來西亞的雪蘭峨州境內。地理位置優良，但於 1973 年方才設立為港埠機構，並由馬來西亞政府交通部直接管理的巴生港(Klang Harbor)，是馬來西亞最大、業績最佳的港埠，也是通往大馬全國及東南亞各旅遊景點區的門戶，以及東協國家中僅次於新加坡的第二大港口。1999 年，由國際港埠協會主辦的第 21 屆大會，便是在馬國的巴生港召開，此時巴生港已是世界著名的商港了，而成為國際港埠協會的大會召開地，日後必將更有利於巴生港的擴充成長。

19 世紀時期的華僑，常將當初僅屬漁港和兼可運卸貨物的巴生港稱瑞天鹹港（Port Swettenham ，鹹港意指海港），孰料現今的巴生港乃是足可影響馬來西亞經濟發展的重要據點。早期的華人移徙巴生當地謀生時，不少人是在碼頭一帶擔任苦力的低下工作，由於體力透支極大，便有人將廣東潮汕故居民眾於飲茶之際原所配用的排骨食材，添加當歸、肉桂等中藥及當地生產的胡椒一起燉煮，俾食後增益體力，未久全馬來西亞各城鎮的華僑區，便皆相繼出現販賣此一食餚的店攤，並先後擴散至台灣和東南亞各國，且回傳至中國大陸，此即源起自巴生港而現已普傳於全球華人世界的「肉骨茶」。

「滄海桑田，物換星移」,「世事多變，豈需三代」！今之巴生港和馬國的海運交通界，同樣有不少華裔人士獻身其間，但仍於碼頭擔任勞力工作者比例已經極

小；反之，有不少人係晉身於政務決策或領導管理之階層，例如 2007 年於美國休斯頓市舉行的國際港埠協會第 25 屆大會時所選出的首位女性總裁，便是出身於巴生港務局(Port Klang Authority，PKA)局長兼巴生港自由貿易區籌備處主席的華裔 O.C. Phang（華名馮惠珠）女士，之後接任其港務局局長職位者－曹智雄亦為華裔，且馬來西亞現今之交通部長－拿督斯里・江作漢先生，暨數名前任交通部長－陳廣才先生和翁詩傑先生亦皆為華裔，得共為華裔移民增添榮采。

位居馬來半島西部沿海地帶及巴生河(Klang Harbor)河口岸區，瀕臨麻六甲海峽(the Malacca Strait)，距離吉隆坡市區僅 37 公里的巴生港，係座落於雪蘭峨州(馬來語 Selangor，簡稱雪州)的首府－沙雅蘭 (Shah Alam)境內。就行政體制的劃分言之，並不屬於吉隆坡，但常被視為是吉隆坡的外港，吉隆坡市民需用的外來生活用品和製造業所用的工業原料，大都透過巴生港進出供補；相對的，巴生港同時可藉由鄰近兼擁首都圈暨全國最大城雙銜的吉隆坡，所具有人口稠密、工商發達的優勢，帶動商港圈貨物裝卸量和運輸量的成長，連帶促進雪蘭峨州的進步繁榮。

雪蘭峨州是馬來西亞 13 個州之一，位於馬來半島西部海岸中段，是馬來西亞最富庶昌明的州邦。首都－吉隆坡（Kuala Lumpur，常寫為“KL”）和布查加雅（Putrajaya，簡稱布城）兩個聯邦直轄區(Federal Territory)，實則皆被雪蘭峨州所包圍環繞，故雪蘭峨州和吉隆坡常合稱為「雪隆」。由於因吉隆坡已日趨飽和擁擠，因此不少的聯邦政府機構，遂陸續遷往布

查加雅。馬來西亞聯邦政府在沙巴州西南部的拉閩(Labuan)尚劃設有一處直轄區，在馬來語中拉閩乃是良港之意，且業經規劃為一個自由港和旅遊勝地。就設立年分而論，馬國最早的聯邦直轄區，是設立於1974 年的吉隆坡，亦稱首都特區；次為十年後設立於1984 年的拉閩聯邦直轄區；排名第三，旨在紓解吉隆坡聯邦政府公務用地不足的布查加雅城，則成立於2001 年。

巴生港的地理環境和建設經過

屬熱帶氣候區的巴生港，年均溫達攝氏 29 度，終年炎熱多雨，尤以 10~12 月分的雨量最多，潮差極大，平均潮差為 2.9 公尺，月圓大潮之日竟可逼近 3.5 公尺。19 世紀，巴生港尚僅為一個小漁村，大船需在外海水深之處下錨再換小船駛近岸邊，俟 20 世紀中葉的英國殖民期間，港埠型態初成，開始建造碼頭以供商船停靠；但在二次世界大戰被日軍佔領時，設施遭到摧殘破壞，戰後馬來人爭取獨立時期，港埠建設亦緩慢不前，平白浪費了漫長的光景。所幸自其建國並組成聯邦政體後，在英國的技術協助下，港埠設施明顯的改善，經營型態亦極成功的轉型，加上巴生港地處全國中央位置和接近首都兼第一大城－吉隆坡的緣故，遂在上(20)世紀 80、90 之交的年代超越了位於檳城的喬治港，躍晉為馬來西亞的最大港，未久又次第躋身為全球排名前百大、前 50 大和前 20 大的貨櫃裝卸港，排行名次推進得極為快速。

國籍商船遭海盜攻擊或武裝劫掠標準作業程序

一、 訂定目的：

國際海盜攻擊或武裝劫掠商船日益猖獗，海盜劫掠我國商船，等同侵犯中華民國領土，危及國家安全，為因應我國商船遭遇海盜攻擊或武裝劫掠時，維護我國人民生命及財產安全，訂定本標準作業程序。

二、 主政機關：

我國籍商船在公海遭海盜攻擊，或在他國管轄範圍內非屬公海海域之領海、臨接區及經濟海域遭武裝劫掠時，由交通部航港局擔任主政機關，負責管控案情及協調相關機關進行必要處置，各相關機關應將案情發展和處置情形隨時知會主政機關。各相關機關之權責事項、聯絡窗口及應變小組成員名冊。

三、 適用範圍：

(一) 國際航線之下列商船：持有中華民國船舶國籍證書，或臨時船舶國籍證書之客船或貨船。

(二) 本標準作業程序不應違反國際船舶暨港口設施保全章程(International Ship and Port Facility Security Code 簡稱 ISPS)、國際安全管理規章以及有關國際公約要求船舶所有人及船長之特別規定。

(三) 適用水域：公海海域之海盜攻擊事件及在他國管轄範圍內非屬公海海域之武裝劫掠事件。

四、 事前防範：

（一）船方措施

1. 船上暢通隨時接收海盜相關警告資訊，如獲有海盜攻擊或武裝劫掠訊息，立即相互通報附近航駛之國籍商船，並通報我國主政機關聯絡窗口。

2. 凡航駛麻六甲海峽、印尼領海及經濟海域、非洲海岸、亞丁灣之類海盜活動猖獗區域，建請各船依國際船舶暨港口設施保全章程及國際安全管理規章作好安全準備，並將準備情形載入航海日誌備查。
3. 船舶在港時船長、船員避免討論航路事宜，隨時注意海盜攻擊或武裝劫掠活動資訊。
4. 發航前落實各項航前檢查確認無偷渡客。
5. 船舶航行於海盜攻擊或武裝劫掠海域，建議船方採取下列防制措施，並告知船舶所有人：
   （1）暢通無線電通訊以尋求幫助。
   （2）迴避海盜攻擊或武裝劫掠活動航行警告區。
   （3）遇類似海盜攻擊或武裝劫掠時啟動警報聲，並以工作燈照明船身，使其瞭解船方有完善準備，不易登輪或掠奪成功。
   （4）船員避免與海盜直接以武力抗衡。
   （5）請求多國海上部隊之軍艦護航。
   （6）建議我國籍商船通過非洲索馬利亞附近及亞丁灣水域時，參照國際海事組織(IMO)海事安全委員會 2011 年 9 月 14 日發佈之 MSC.1/Circ.1339 通函並採用歐盟協助我國反海盜提供之手冊情資「第四版反海盜最佳管理措施(Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy - Version 4, BMP4)或其更新版本，於進入高危險區域前(北由蘇伊士運河，荷姆茲海峽至南緯 10 度，東經 78 度間環繞區域)採取前揭措施向「歐盟海事安全中心—非洲之角」（EU Maritime Security Centre—Horn of Africa, MSCHOA）網站登錄，並每日向「英國海事貿易行動辦公室」（The UK Maritime Trade Operations, UKMTO）通

報船舶位置。船隻遭受海盜攻擊或武裝劫掠時向英國海事貿易行動辦公室（UKMTO）通報，該行動辦公室將迅速通知海域內船舶閃避，並請周圍軍艦馳援，另為與該行動辦公室溝通無虞，船舶上應確實配置通曉英語人士。

6. 為落實前揭措施，建議船舶所有人運用衛星監測系統監視所屬船舶。（A satellite system called Shiploc allows shipping companies to monitor the location of their ships.）
7. 對於航駛麻六甲海峽、印尼領海及經濟海域、非洲海岸、亞丁灣之我國籍船舶加強舉行反海盜訓練。

（二）政府措施

1. 主政機關應向我國籍商船宣導採用「最佳管理措施第 4 版」（Best Management Practices 4, BMP4）執行商船防護安全，並通知我國籍商船在進入「高危險海域」（HRA）（東經 78 度、南緯 10 度及蘇伊士運河間）前，向「歐盟海事安全中心—非洲之角」（EU Maritime Security Centre—Horn of Africa, MSCHOA）網站登錄，並盡可能向「英國海事貿易行動辦公室」（The UK Maritime Trade Operations, UKMTO）通報船舶位置。
2. 主政機關在接獲 UKMTO 所提供之海盜警訊資料與週報後，擇要譯成中文轉供我在海外作業船隻參考。
3. 透過外交途徑參與反海盜組織或國際合作，於麻六甲海峽、印尼領海及經濟海域、非洲海岸、亞丁灣等海盜攻擊或武裝劫掠之危險海域，建立救援據點，就近就便提供協助。

4. 倘我國已建立救援據點，如其有通報機制時，周知我國籍船舶在航經該危險海域，依機制通報航駛狀況。
5. 各級政府及駐外機構協助蒐集海盜攻擊或武裝劫掠活動資訊，送交主政機關聯絡窗口，提供業者查詢最新警告訊息。

五、 通報時機：

遇有海盜攻擊或武裝劫掠無論既遂或未遂，於確保人、船安全原則，我國籍商船應依國際海事組織(IMO)通函 MSC. 1Circ. 1334 附錄 5 所載標準通報格式指引及國際海事組織同意使用之表格，將船上發生所有海盜攻擊或武裝劫掠事件，不論損害程度，儘快通報就近之救援協調中心和我國通報單位，再依本標準作業程序通報。

（一)通報方式：依全球遇難系統 GMDSS(Global Maritime Distress Safety System）作遇難通報。

（二）通報單位：主政機關聯絡窗口接獲海盜攻擊或武裝劫掠我國籍商船訊息時，依通報流程圖及處理流程圖將通報單轉發相關單位。並視情況以電話或傳真，通報行政院國家搜救指揮中心、行政院海岸巡防署、國防部聯合作戰指揮中心及基隆海岸電台。

（三）通報內容)：

1. IMO No.
2. 船名、船舶呼號、特徵。
3. 事件發生時間、地點。
4. 遇難狀況。
5. 船員、旅客、船舶傷亡及損失情形。
6. 船舶遭海盜攻擊或武裝劫掠後之航向及航速。

7. 海盜攻擊或武裝劫掠使用之航行器具。

8. 其他請求支援事項。

六、 我商船遭不明船隻追逐：

（一）各相關機關獲通報我國籍商船遭不明船隻緊追或已呈失聯狀態時，即知會主政機關。外交部應配合即通知我鄰近館處與國際海事局（International Maritime Bureau, IMB）設於馬來西亞卲隆坡之海盜通報中心（Piracy Reporting Centre, PRC）及 UKMTO，協助瞭解狀況並洽繫附近船艦馳援。

（二）緊追船隻確非該海域沿岸國之公務船且有攻擊行為，主政機關應請我商船加速駛向安全海域，並辨識緊追船隻特徵。

（三）我商船遭緊追或攻擊後，自行逃離而未遭劫持時，由主政機關視實際情況需要，向相關單位及沿海國確認案發地點，並將相關訊息通報各機關。

（四）各機關接獲我商船遭緊追或攻擊後，自行逃離而未遭劫持，或疑似遭海盜劫持充作攻擊母船等相關資訊，應通報主政機關，由其綜整後轉報 UKMTO，主政機關並應主動通知附近我國籍商船走避。

七、 我商船失聯時：

（一）主政機關接獲失聯船隻通報後，請外交部配合將相關資訊通知國際海事局海盜通報中心(IMB 之 PRC)等相關反海盜機制。

（二）主政機關確認商船最後失聯之時間及位置，並以 AIS（船舶辨識系統）或其他定位系統定時監控失聯商船之座標、航向及航速。倘 AIS 資訊顯示海盜可能利用該船作為母船伺機攻擊其他目標，應速通知鄰近我國船隻提高警覺。

（三）失聯商船 AIS 訊號顯示船位朝海盜猖獗地區（如索馬利亞）沿岸快速移動，我方（船東及主政機關等單位）仍無法與船長取得聯繫時，主政機關即應電話聯繫該商船船東（或家屬）表達我政府之關切立場，同時洽取商船基本資料，轉請外交部提供國際海事局海盜通報中心(IMB 之 PRC)參考。

（四）主政機關聯繫相關公會及曾處理海盜事件之船東（需視其意願），協調外交部等相關機關共赴失聯商船公司或船長在臺家屬住處慰問，並協助進行相關處理。

八、 商船船組人員成功反制海盜逃脫：

主政機關接獲被劫商船船組人員成功反制海盜進行逃脫之通報後，聯絡外交部將相關資訊通知國際反海盜機制，如 IMB 之 PRC、MSCHOA、UKMTO、位在英國 Northwood 之「北約船運中心」（NATO Shipping Centre）及「美國第五艦隊駐巴林聯絡辦事處」（MARLO）等，請該等機構通知附近執勤軍艦前往馳援護航並提供必要醫療救助。

九、 商船經確認遭劫後之談判：

（一）為確認我商船遭挾持勒贖，主政機關先以 AIS 訊號核對商船是否已在海盜猖獗地區（如索馬利亞）沿岸停泊，並向船東確認其是否已接獲海盜（或海盜要求船長）以商船衛星電話要求贖金。

（二）談判初期由外交部通知國際海事局海盜通報中心(IMB 之 PRC)、UKMTO、歐盟對外事務部（EEAS）及歐盟海軍行動指揮部（EU NAVFOR）等相關反海盜機制，請其協助藉由

商船錨泊點提供有關當地海盜活動及使用我遭劫商船充作攻擊母船之資訊。

（三）外交部不定期更新具贖金談判經驗之外國公司資訊，提供主政機關參考。主政機關視船東需要，提供國際間贖金談判專家或公司之名單，供遭劫商船船東參考與海盜談判贖金問題；主政機關另應提醒船東，此階段宜低調處理，以免遭外界渲染，徒增贖金談判之難度。

（四）於談判期間，主政機關應主動聯繫船東或船東委託之談判人員瞭解談判進度，並同步知會遭劫船員家屬與我政府各聯繫窗口。倘遭劫船員家屬或外界媒體盼瞭解談判進度，由主政機關或適當單位統一對外說明。

（五）必要時主政機關可洽國家太空中心對商船座標安排衛星取像及判讀衛星照片，以掌握商船現況。

（六）遭劫商船有可能獲釋時，主政機關向業界瞭解遭劫商船停泊海域附近油水補給船舶資訊，駐外人員則在當地蒐集遭劫商船停泊海域之油水補給公司資訊，外交部請駐外館處洽詢並適時提供船東有關船隻獲釋後海上油水補給服務公司之聯絡資訊。

（七）遭劫商船倘有外國籍船員，由主政機關提供船員名單予外交部視個案發展適時通知相關國家。

十、 獲釋：

（一）主政機關應掌握談判進度，並於談判完成時，通知外交部洽請 UKMTO 及 EU NAVFOR 等國際反海盜機制提供人道援助，並協助船舶儘速駛離高危險海域。

（二）主政機關透過遭劫商船船主或向該船船員確認商船已安全脫離海盜掌控，並瞭解船員狀況，

倘後續航程需由我駐外館處協助，主政機關協調外交部配合辦理。主政機關應將商船已安全脫離海盜掌控之訊息，通知遭劫船員家屬及我政府各聯繫窗口。倘外界盼瞭解案情最新發展，由主政機關或適當單位統一對外說明。

（三）船隻獲釋後，具我國司法警察（官）身分之駐外人員，在不侵害其他國家司法主權之下，應到場協助攝影、錄影或製作被害人及證人筆錄等證據保全之偵查作為，若情況允許，製作筆錄時應行錄音、錄影；另應向處理案件之外國司法機關取得本案卷證，或至少知悉承辦本案之機關名稱，以利日後國內司法機關偵查並供政府回覆人權團體關切之用。

（四）主政機關瞭解獲釋商船將逕返國或將繼續作業，倘擬返國，則通報相關部會（法務部、內政部、海巡署）依法調查蒐證。

（五）主政機關及相關機關協調安排商船返國時接船慰問事宜。

（六）獲釋商船倘有外國籍船員，由主政機關提供船員名單予外交部視個案發展適時通知相關國家。

十一、外力介入導致嚴重人船損害之突發狀況：

（一）主政機關協助家屬申領船員海上保險、船員海上救助及勞保給付等事宜。

（二）外交部向 IMB 之 PRC、UKMTO 等反海盜機制查證，並於必要時請造成嚴重人船損害之國家駐華代表處（機構）協查。

（三）外交部確認訊息無誤後，即通知主政機關，由主政機關通知船東（或家屬），請其立即終止贖金談判及交付贖金，並派員陪同主政機關人員赴船東（或家屬）住所說明案情。倘外界盼瞭

解案情最新發展，由主政機關或適當單位統一對外說明。

（四）主政機關協助辦理後續撫卹及慰問。外交部要求造成嚴重人船損害之國家政府儘速提交調查報告，以及請該國政府視案情補償我受害船員或撫卹傷亡者家屬。倘未獲該政府適當回應，各機關應協調研議協助船東（或家屬）進行法律訴訟，爭取合法權益，或酌情提供其他必要之協助。

十二、收到訊息之應變作業:

（一）成立緊急應變小組

1. 主政機關聯絡窗口接獲通報後,依通報單轉發通報相關單位,並由事件演變研判成立緊急應變小組必要性及時機。
2. 緊急應變小組成員包括：外交部、交通部、內政部、法務部、行政院海岸巡防署。
3. 召集人由主政機關指派綜理小組應變處理事宜。

（二）緊急應變小組解除：無緊急應變任務時，召集人得決定縮小本小組規模或解除本小組。

十三、善後作為：

我國籍商船遭海盜劫持造成人員及財產損失時，船公司、船員家屬所需協助事項，由應變小組成員依權責分工盡力協助受害人解決。

十四、事後檢討：

由主政機關於事件處理基本完成階段，儘速召集相關機關會商檢討，以累積經驗，改善未來應處作為。主政機關並應於事件平息後，將檢討處理始末做成案例檔案，以為日後參考與改進。

要聞轉載

巴拿馬運河擴建糾紛落幕

巴拿馬運河擴建工程糾紛為期三月，在巴拿馬運河管理局（ACP）與船閘建設項目承包商西班牙企業 Sacyr 為首的國際財團 GUPC 簽署協議，使該事件最終圓滿落幕。

據外電報導，雙方已達成臨時協議，當時 ACP 負責人 Jorge Quijano 曾表示，本年三月雙方將簽署協議。根據該協議，ACP 將向 GUPC 預支一億美元，GUPC 也將提供一億美元，繼續該項建設。

ACP 將延長 GUPC 償還七・八四億美元貸款期限，可能至二〇一八年。為 GUPC 提供四億美元履約保證金的保險公司 Zurich North America 也同意保證金可用來獲得新貸款。協議內容還包括剩餘十二座船閘需於十二月前交付，目前已經交付四座。GUPC 承諾，該項工程在二〇一五年十二月完工。

擴建後運河投入商業營運，最早也要到二〇一六年第一季末。目前，擴建項目已經完工七成，船閘是最後一項工作。

巴拿馬運河拓寬工程於二〇〇七年九月三日開工，原訂二〇一五年四月完工，總工程款原訂約為五十二・五億美元。

該工程委由西班牙企業 Sacyr 為首的國際財團 GUPC 承包，約定工程費用原為三十一・一八億美元，GUPC 於去年十二月三十日致函 ACP，追加十六・二五億美元工程款問題，並限期二十一天內解決，否則停工。台灣新生報航運網【記者黃雅羚／台北報導】

航港局祁局長強調積極參與 APEC、WTO、FIATA

交通部航港局長祁文中在「一〇三年中韓海運業務交流座談會」中表示，台灣積極營造優質的海運經營環境，航港局除了持續優化各項航港行政業務，提供民眾滿意的服務，創造價值，因應業界需要，並與國際接軌。同時，也將積極參與 APEC、WTO、FIATA 等國際事務，提升我國海運整體競爭實力。

交通部航港局二十五日舉辦「中韓海運業務交流座談會」，祁文中致詞時表示，此一盛會是一九九二年以來，中韓第一次官方的交流，也是歷史上具有重大意義的一次。象徵著未來雙方在航運、港埠、物流等議題上持續溝通，同時也在更廣、更多面向合作上，建立起合作的橋樑。

本次來台與會的韓方代表團包括韓國海洋水產部，海運物流局局長田基整（Mr. Jeon Kijeong）等，祁文中希望中韓海運雙方能充分意見交流，並在未來持續溝通聯繫，進行互訪，以強化雙邊的合作與友誼。

近年韓國在政府與民間企業的努力經營下，航港發展顯示強烈企圖心，祁文中表示，韓國釜山港已成為全球第五大貨櫃港，這是台灣需要積極學習的模範。他非常期待在雙方建立溝通管道與充分交流下，我國的航港業務也能蒸蒸日上，有更長足的進步。

他也提到，一〇一年我國航港局在眾人期許下成立，確認我國推動航港體制改革及強化海運發展願景與目標。藉由落實「政企分離」政策，明確樹立航港局專責掌理航港公權力的定位。經過兩年，目前各項業務無縫接軌。

台灣新生報航運網【記者陳維強／台北報導】

基隆港積極迎接郵輪旺季

迎接溫暖四月天，根據基隆港預報船期，由馬爾他籍「海娜」輪拔頭籌於一日率先航抵，四月將有三十四艘大型郵輪接續密集彎靠，預告台灣郵輪旺季即將開鑼。

台灣港務公司積極佈局郵輪業務，今年起有五家國際遊輪公司以台灣為母港，顯示台灣郵輪產業供應鏈逐漸成形，可望在未來打造出東北亞及東南亞雙郵輪航圈，奠定台灣在亞洲郵輪市場的樞紐地位。

基隆港迎接維多利亞、海洋航行者、藍鑽石公主輪、太陽公主輪新成員加入母港營運行列，基隆港郵輪事業可望隨著眾多大型郵輪航抵蒸蒸日上，今年預估突破四十二萬人次，航次部分預估由去年的一三九航次成長至一五二航次，郵輪商機精彩可期。

深耕亞洲麗星郵輪嶄新航程四月起陸續啟動，旗下「寶瓶星號」返回基隆母港營運，另「處女星號」以香港母港營運，安排四天三晚高雄/台中航程。為吸引更多民眾登輪出航，麗星郵輪更新娛樂表演規劃，邂逅精彩演出。

稱霸亞洲「海洋航行者號」也訂十六日於基隆啟航，耗資二百億打造十五樓層高，內裝豪華，今年度還引進親子喜愛的芭比娃娃和夢工廠卡通人物，讓小小遊客化身為芭比娃娃走秀，並近距離參與夢工廠卡通人物大遊行。

四月預報郵輪還包括華倫丹輪、千禧輪、太平洋維納斯等中小型客輪陸續靠泊，作為來台試水航程。

此外，喜愛郵輪民眾有福了，基隆港自四月起迎接各式各樣大型郵輪泊靠，可望吸引船迷們來港觀賞大船英姿。

台灣新生報航運網【記者黃雅羚／台北報導】

迎接航海節邁入一甲子航運界擴大慶祝

航海節慶祝活動是專屬於航運界年度盛會，今年更因邁入一甲子而顯得意義非凡。籌備工作小組集思廣益，研擬擴大舉辦各項活動事宜，昨（八）日召開第二次籌備會議，由主任委員盧峰海主持，討論各項活動進度，並決議特製慶賀第六十屆航海節悠遊卡作為紀念品留念。籌備工作小組由航運相關產官學界總計六十五個航運團體成員組成，往年頒獎表揚各項績優獎項仍將照辦，昨日再次列席進一步研擬各項慶祝活動籌備事宜。

航海節為每年七月十一日，為鄭和下西洋日，鄭和締造航海史叱吒風雲一大壯舉，於明初規模號稱空前、跨越國界涉及政治、經濟、外交領域，是一次震驚世界的航海活動。航海界遂提議訂該日作為紀念，傳承航海精神，沿襲至今，我航運產業持續蓬勃發展，締造成果卓著。

每年例行慶祝大會由航運合唱團擔綱要角，優美歌聲表演作為壓軸節目，今年該團將與基隆港務分公司合唱團攜手登台演唱，此外航運合唱團還會進行巡迴演唱，兩團皆廣邀航運界共襄盛舉。

航運合唱團已排定台北市中山堂中正廳表演時間，訂六月十三日將舉辦「一甲子航運一家親」演唱會，除了表演宗教歌曲、外文歌曲、流行歌曲及原住民歌謠外，還有歌劇、中生代及小朋友表演，代表著航運界老中青三代同聚一堂，是一個溫暖的大家庭，節目內容豐富，且生動活潑。

由六十五個航運產業成員代表的籌備會通過表態支持兩岸簽訂服貿協議。籌備會認為由於服貿協議簽訂，將促進我國經貿發展國際化，海運業可直接受惠增加貨載，隨著海運產業的擴張，未來將增加岸勤員工及海勤船員的就業機會，立足台灣，放眼全球，竭誠歡迎國內青年學生加入我海運產業的行列。

台灣新生報航運網[記者黃雅羚／台北報導]

中華民國船長公會第 20 屆第 12 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 103 年 3 月 21 日(星期五)下午 3 時 30 分至 5 時 40 分

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室本會會議室

一、 主席：林理事長光銘

二、 紀錄：羅秘書洽河

三、 出席人員：(按姓氏筆劃排名)

理事：丁漢利、王復興、方信雄、李齊斌、林光銘、姚忠義、姜大為、施光華、郭炳秀、張寶安、陳正文、榮大飛、羅守平。

(應出席 21 人實際出席 13 人)

監事：王天元、安台中、林全良、陳昌順。

(應出席 7 人，實際出席 4 人)

請假人員：理事：王雲召、王鴻椿、李國良、林彬、林廷祥、胡海國、余玉成、許茂雄。

監事：谷祖明、程修、賴銘圳。

列席人員：候補理事：南寧泉。

會務人員：宋周奇、羅洽河、許朝厚、黃湘瀕。

四、 主席致詞：

今天是本會在今年的第一次理監事聯席會議，感謝大家撥空參加，我們會所整修討論了兩年，現在終於整修完畢，因為施工只能在周六及周日進行，整修工作費時約二個月，感謝宋秘書長及羅秘書的辛苦，尤其羅秘書在休假日還需到會監工，非常感謝。

今年七月我們要召開會員大會，目前預定在 7 月 25 日召開，由於南部會員長期以來很難北上參加，因此我們計畫在 7 月 11 日航海節當天，辦理南部會員聯誼餐會，已獲引水協會丁理事長同意合辦。至於會所整修，引水協會已協助分攤費用將近三分之一，非常感謝，所有帳目在會議報告事項中已詳列，我已仔細審查，大致上沒有問題。

不久前參加海員總工會會員代表大會，我呼籲兩會未來要加強合作，多溝通多了解，以因應大環境的改變。另外本會不動產火災保險即將到期，宋秘書長費心檢查以往保單的錯誤同時找到保費較以往便宜的

保險公司，非常感謝。美國海岸巡防隊通知我國籍貨船船長未能提供罹病船員適當且即時之醫療乙事，經宋秘書長了解並回覆交通部，但交通部仍來函本會研議改善措施，以維護我國船舶海上航行安全及國際形象，本案詳情已在報告事項中說明，各位可以發表看法。再者有中華民國仲裁協會來函，即將在高雄辦理仲裁人訓練事宜，這項講習有助於船長在海事法律問題的認知，有意參加者可向本會索取報名表。每年三次的船員適任性評估，非常感謝梅崇山領港、安台中領港、郭炳秀常務理事及宋秘書長四位召集人的協助，為了減少日後往返南部的辛勞，我們計畫吸收南部合格評估員之會員加入，以便就近協助本案。今年會員大會是否製作紀念品已列入會議議程，稍後請大家討論。

今天要討論的議題很多，請各位不用客氣，多多發表意見。會議結束後請留下來一起用餐，謝謝大家。

五、 會務工作報告：

(一)、上次(第二十屆第十一次)理監事聯席會議決議事項執行情形：

1. 本會 103 年度工作計畫暨收支預算表，經報奉內政部 103.1.17 內授中團字第 1035033228 號函示:103 年度會務工作人員薪資表予以備查，另 103 年度收支預算表中，辦公費與業務費支出未達總支出 40%，與規定不符，請自行調整修正後，併同工作計畫提會員大會通過後再報部。本會當遵示辦理。
2. 本會船訓中心 ISO9001 品質證書已由 DNV 改為 NK 發證。
3. 有關曹懋華船長等四人申請加入本會為會員案，經報奉內政部 103.1.17 內授中團字第 1035033232 號，予以備查。

(二)、行政工作報告:

1. 本年三月初分函各欠費會員繳交會費，並告知會員大會即將在七月召開，按內政部規定，在會議召開前必須清查會籍，又按本會會章規定，積欠會費三年者將被停權。

2. 目前已繳費會員 670 人，總金額$1,924,900。
3. 截至 103 年 2 月底止，在籍會員人數共計 867 人。

(三)、會員服務工作

1. 出版船長通訊季刊 193 期，於 103 年 1 月 28 日發行，寄發會員及相關單位約 900 份。
2. 代辦會員勞保及健保業務
3. 截至二月底代辦會員勞保人數 277 人、健保人數 46 人。
4. 舉辦臘八節會員聯誼
5. 本會於本年 1 月 8 日即農曆 12 月 8 日臘八節，循往例舉辦臘八會聯誼活動，參加的會員 26 人，大家相見歡，齊聚一堂，多人建言本會應多辦聯誼活動。
6. 本會於本年 2 月 18 日以船公(103)銘字第 007 號函告全體會員，為辦理第二十一屆理、監事選舉，請踴躍辦理參選登記，截至目前登記參選理事者 31 人，參選監事者 6 人。如附錄一。
7. 本會會員朱船長託家屬詢問 STCW2010 年加訓報名事宜，經洽詢海大船訓中心得知，其網站所公布開課日期，公費生十名、自費生 6 名，公費生依報名順序遞補(目前已超過 1000 號)，而自費生常有缺額發生。
8. 中華民國仲裁協會來函，即將在高雄辦理仲裁人訓練事宜，已轉知相關會員參考。

(四)、會所整修總結報告

1. 2013 年 10 月 4 日第 20 屆第 10 次理監事聯席會議通過整修本會辦公室及會議室。
2. 經重新估價結果本會約需支付工程款新台幣約 657,200 元，亦即必須動用會務發展基金新台幣 650,000 元，並經全體理監事同意，同時預留 10 萬元作為追加工程備用款，亦即需支付工程款新台幣約 757,200 元，必須動用會務發展基金新台幣 750,000 元。

3. 後經詳細核算 102 年收支情形，預估結餘款達 88 萬元，因此無需動用會務發展基金。本案經第 20 屆第 11 次理監事聯席會議中報告通過。
4. 為不妨害大樓上班，施工只能在周六及周日進行，整修工作自 103 年 1 月 11 日動工，正式完工 103 年 3 月 9 日。
5. 本次會所整修為了節省開支，沒有統包給設計師承攬，而是獨自將各工程分別招商比價，計分冷氣、木作、油漆、天花板拆除、輕鋼架釘做、電工等，因此在動工後如何協調各工程的施工順序及相互配合，就不是一件容易的事，因此工期就會拖長。施工大原則就是能用的就盡量不拆不換。但許多工程就是在天花板拆除後才看清楚該如何處理，因此施工項目就增加許多。另外也有一些原先沒考慮到，而是經由承包商建議才決定要做的。還有原先未估算的項目:網路線及電話線重新整理，增設插座，更新舊有開關及插座面板等，因此也增加許多支出。另也有一些工程款變少之情形，主要是工作項目變更。
6. 經驗收結算全部總工程費:1,049,735 元(未稅)，含稅 1,102,222 元，另加 13,270 元(收據)，合計 1,115,492 元。引水協會已分攤 299,070 元，餘款 816,422 元由本會負擔。隨附會所整修完工後實作項目、金額與原估項目、金額比較表如附錄二。

七、業務工作報告

(一) 交通部航港局函示本會就有關衛生福利部建請將「船員體格健康檢查及醫療機構指定辦法第四條、第十條及第二條附件修正草案」其中第四條第 1 項第 1 款修正為「患有傳染病防治法所訂傳染病尚未痊癒，且其工作內容可能導致疾病散播」一案，提供具體意見，本會函覆如下:

1. 商船航行國際，每到一港口必先經過當地國檢疫單位之檢查，船長要據實申報船員健康現況，如船員患有法訂傳染病尚未痊癒者，即使

在台灣各港，衛生福利部疾病管制署也絕不會放行，接下來船員隔離、船舶禁止靠岸裝卸貨、燻船消毒等一連串的防疫措施，使船員及船東將遭受重大的損失。

2. 就船長在船上管理方面，將面臨要說服與有傳染病尚未痊癒者共同工作，萬一在船上發生交叉感染時，在船上有限的資源情況下，要確保船舶安全實在深為憂慮。

3. 故建請交通部仍維持第四條第 1 項第 1 款原條文「患有傳染病防治法所訂傳染病尚未痊癒」。

(二) 辦理永霖工程股份有限公司與建隆航業股份有限公司間損害賠償事件鑑定案:本案係臺灣高等法院函示辦理，案經林理事長邀集方理事信雄及本會宋秘書長組成鑑定小組，著手鑑定。經多次集會，完成鑑定報告後回覆臺灣高等法院結案。

(三) 本會不動產商業火災保險即將於 4 月 9 日到期，檢視保單時發現本會建物所有權狀共有三張，但以往投保之「商業火災保險單」中華民國船長公會只有兩張，並發現投保標的物與建物所有權狀門牌號不一致。經改向另一家產物保險公司詢價，投保標的物應與建物所有權狀門牌號一致，船長公會有 3 張、引水人協會有 1 張，投保額與原先相同但保費卻比以往為低。

(四) 1/29 交通部以正本來函本會，轉農委會漁業署函，稱美國海岸巡防隊通知我國籍某貨船船長未能提供罹病船員適當且即時之醫療乙案，請查明回報。2/12 交通部航港局又以正本來函本會，亦轉農委會漁業署函(與前同函)，亦要求本會請查明回報。

經向該輪所屬公司查詢得知該輪船長為周**船長，民國 74 年加入本會為會員，服務表現均佳，無任何事故紀錄。經詢問周船長夫人得知周船長衛星電話，在越洋電話中周船長詳述事件處理經過。當時在船上的處置就是以即時、定時向公司請示及報告，也以最快最安全的方式請當地代理行送醫，得以保全該船員之性命。故 2/14 本會回

文給交通部航港局，有關該輪經了解船公司及船長本人，在事件發生時，在船處置作為上並無失當之處。故 2/20 交通部航港局以正本給該輪所屬公司、副本給本會，請就美國海岸巡防隊通知我國籍貨船船長未能提供罹病船員適當且即時之醫療乙案，請儘速回覆。2/25 該輪所屬公司正式回函交通部航港局，影本給本會，就該輪所屬船員在美國因病下船就醫經過做詳細報告。

3/18 交通部航港局以正本來函本會，轉交通部 3/14 函，文中主管單位認定該輪船長未能提供生病船員即時醫療，研議改善措施，以維護我國船舶海上航行安全及國際形象。

(五) 臺灣高等法院高雄分院函示本會，查明有關未經主管機關核備引水人額外津貼或報酬等有無一定收費標準或市場行情一案，本會以「死船」(Dead Ship)與「棄船」(Abandon Ship)，及常態的船舶引領(Pilotage)與船舶海難救助(Salvage)之不同而致發生不同之津貼或報酬函覆。

(六) 派員參加各項會議：

1 月 13 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「智慧女神」雜貨輪申請最低安全配額審查會。

1 月 14 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「海事院校航海輪機招收外籍學生考領我國證照暨放寬國輪顧用外籍人員」研商會議。

1 月 22 日宋秘書長出席中華民國執行 STCW 公約第 3 次品質標準獨立評估第 2 次座談會。

1 月 24 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「進出港區總噸位超過 10 萬之貨櫃船，堆疊超過 5 層(含)以上貨櫃是否須雇用 2 名引水人」座談會。

1 月 27 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「103 年航海人員測驗應試資格」審議會議。

2 月 6 日林理事長及羅秘書參加 103 年全國航運界春節團拜。

2 月 12 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「STCW 公約 2010 年修正案評鑑員發證規劃案」期中報告審查會議。

2 月 18 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之研商「船員法修正草案」會議。

2 月 24 日林理事長出席由交通部航港局召開之「琉球鄉安和號救護船申請配備低於最低安全配置標準」審核會議。

2 月 26 日宋秘書長出席由交通部航港局委託 DNV 辦理之「中華民國執行 STCW 公約第 3 次品質標準獨立評估案」期末報告審查會議。

3 月 11 日林理事長出席海員總工會第 25 屆第 2 次會員代表大會。

3 月 13 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「102 年度 MTNET 海技人員管理系統提升--船員服務手冊電子化核發系統建置案」第 2 次工作會議。

3 月 18 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 14 條、第 39 條之 2 第 1 項附表 1 法規修正草案」會議。

3 月 19 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之「我國航路標識管理體制及相關法案制定之研究」案採購評選委員會議。

3 月 20 日宋秘書長出席由交通部航港局召開局長主持之「船員媒合平台建構」之座談會。

八、財務報告(103 年 1 月 1 日~2 月 28 日)：

收入：新台幣 375,949 元

支出：新台幣 697,337 元

結絀：新台幣 321,388 元

歷年累積結餘:新台幣 6,240,961 元

以上報告決定:洽悉。

九、提案討論：

第一案：提案人：業務組

案由：本會 102 年度工作報告書如附件一，提請審議。

說明：本會 102 年度工作報告計分召開理監事會、會務與業務三大項，其中召開理監事會計通過議案 16 案，會務工作分一般行政、會員服務，業務方面分委辦事項及派員參加各項會議。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。
決議：通過。

第二案：提案人：財務組
案由：本會 102 年度經費收支決算表如附件二，提請討論。
說明：
1. 本會 102 年度經費收支決算表，收入部分較預算數增加 31 萬餘元，其中入會費與常年會費收入略減，訓練業務費補助、訓練紀錄簿銷售與鑑定費收入增加。支出部分因會所整修費不在 102 年預算內，雖然人事費、水電費、印刷費均較預算數減少許多，決算數仍較預算數增加 30 餘萬元。收支相抵結餘 9293 元。
2. 隨案檢附現金出納表如附件三、資產負債表如附件四、財產目錄如附件五及基金收支表如附件六。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。
決議：通過。

第三案：提案人：財務組
案由：擬修正本會 103 年度預算表如附件七，提請討論。
說明：
1. 本會會所整修完工，總工程費 1,115,492 元，其中引水協會分攤 299,070 元，餘款 816,422 元由本會負擔，扣除本會在 102 年已支付部分，尚餘款 248,617 元將在本年預算中支付。
2. 上次理監事聯席會議所通過之預算數僅列 10 萬元，因此必須修正預算表。
3. 辦法：本案通過後，將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。

決議:通過。

第四案：提案人：業務組
案由：訂定本會模範船長選拔辦法如附件八及評審基準表如附件九，並推選本會模範船長選拔評審小組成員，提請討論。

說明：

1. 本案依據本年航海節籌備會議決議辦理。
2. 自本(103)年起，每年航海節前，本會將選拔三名模範船長，報請大會表揚。因此必須訂定選拔辦法及評審基準，同時成立模範船長評審小組，執行選拔工作。

辦法：本會模範船長選拔辦法及評審基準表通過後，將報請中華民國航海節籌備會備查後實施。

決議:

1. 模範船長選拔辦法及評審基準表審查通過。
2. 丁漢利、王天元、李國良、林光銘、林廷祥、姚忠義、胡海國、郭炳秀等八人為模範船長選拔評審小組成員，林光銘理事長為召集人。

第五案：提案人：總務組

案由：訂定本會辦公室出租實施辦法(如附件十)，提請審議。

說明：本會會議室整修後寬敞、舒適，為充分使用閒置空間，將對外出租，一者發展公共關係，再者服務航運界及本會會員，因此訂定出租辦法

決議：修正通過。

第六案：提案人：業務組

案由：請確定第 21 屆第 1 次會員大會召開時間、地點。

建議：21 屆第 1 次會員大會召開時間:103 年 7 月 25 日(星期五)下午 3 點 30 分召開地點:台北市兄弟飯店 13 樓。

決議：通過。

第七案：提案人：業務組

案由：為成立本會第 21 屆理、監事選舉司選小組，請推薦小組成員。

說明：為因應理監事改選，按慣例須成立司選小組，成員 5~7 人以執行選舉事務。

決議：推請林光銘理事長、姚忠義常務理事、丁漢利常務理事、郭炳秀常務理事安台中監事等五人為本會第

21 屆理、監事選舉司選小組成員，郭炳秀常務理事為召集人。

第八案提案人：業務組

案由：擬於本(103)年 7 月 11 日在高雄舉辦南部會員聯誼餐會，提請討論。

說明：本年 7 月 11 日適逢航海節 60 周年，又 7 月 25 日是本會第 21 屆第 1 次會員大會同時改選理監事，擬於晚上 6 時在高雄香蕉碼頭海景宴會廳舉辦南部會員聯誼餐會，一方面慶祝航海節一甲子，再方面傾聽南部會員對會務發展與改進之建言。

辦法：此次活動商請引水協會丁理事長之同意與引水協會合辦，餐費平均負擔。當日由林理事長及丁理事長聯合主持，宋秘書長負責所有行政事務。估計 100 人參與(10 桌)，預算$60,000(本會與引水協會各出$30,000)，在聯誼活動費及其他業務費預算項下支付。

決議:通過。

第九案提案人：業務組

案由：擬於今年會員大會時贈送會員紀念品，當否？提請討論。

說明：

1. 本年會員大會，擬贈送會員紀念品，經考量以贈送經濟、實惠物品為優先。
2. 經多方物色，建議購買「樂扣樂扣」牌微波烤箱多用途耐熱玻璃保鮮盒較適宜。
3. 經與經銷商詢價，該保鮮盒定價 290 元，如訂購 500 個，特優惠本會每個單價 115 元。購買費用$57,500(含稅)，在會議費及購置費預算項下支付。
4. 如本案通過將於高雄舉辦會員聯誼會時當場贈送與會會員(原則上不郵寄)。

決議：如本年財務足以支應，同意購贈紀念品，本案授權理事長全權處理。

第十案提案人：業務組

案由：茲有杜張輝等四人申請加入本會為會員，名冊如附件十一，提請追認。

說明：

1. 新入會會員計有:杜張輝、陳世掌、黃俊達、蔡朝祿等四位船長，經已先行簽請理事長核准入會，謹提請追認。
2. 本案經本次會議通過後將報請內政部備查。

決議：通過。

第十一案提案人：業務組

案由：茲有王忠文、陳培德等兩位船長申請退出本會，名冊如附件十二，提請追認。

說明：

1. 會員王忠文、陳培德等二人因退休且年事已高，申請退出本會，經已先行簽請理事長核准，謹提請追認。
2. 本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

第十二案提案人：業務

案由：茲有何萬華、陳輝雄、郭金木等三位船長因病逝世，已按規定予以除名，提請追認。

說明：

1. 何萬華船長因病於 102 年 7 月 11 日逝世，陳輝雄船長因病於 102 年 12 月 5 日逝世享年 63 歲，郭金木船長也因病於 103 年 1 月病逝，享年 55 歲，除何萬華船長因逝世時家屬未告知，本會無表示慰問外，陳、郭兩位船長，均按本會規定各致贈奠儀伍仟元致哀，並已依規定將三位會員與予除名，謹提請追認。
2. 本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

六、　臨時動議：無。

八、散　會：17 時 40 分。

附錄一 中華民國船長公會參選第二十一屆理、監事登記名冊

附錄二 會所整修完工後實作項目、金額與原估項目、金額比較表

附件一 中華民國船長公會 102 年度工作報告書

附件三 中華民國船長公會現金出納表

(中華民國 102 年 01 月 01 日至 102 年 12 月 31 日止)

附件六 中華民國船長公會基金收支表

(中華民國 102 年 01 月 01 日至 102 年 12 月 31 日止)

附件八 中華民國船長公會選拔模範船長實施辦法(草案)

一、依據:中華民國第六十屆航海節籌備會議決議辦理。

二、目的:

1. 獎勵船長敦品勵行,敬業樂群,對發展海運事業之卓越成就。
2. 表揚船長克盡職責,領導統御船員完成任務,為發展海運事業與發達國家經濟之重大貢獻。

三、選拔對象及其應具備條件:

凡本會會員,符合下列「基本條件」及一項以上之「一般條件」,得由服務公司推薦或由本人自行報名選拔為模範船長。

(一)「基本條件」:

1. 本會會員從事船長工作,擁有一年以上海勤資歷,敦品勵行、敬業樂群、負責盡職。
2. 欠繳會費未達 3 年者。
3. 最近三年內未獲選為全國性模範船長者。

(二)「一般條件」:

1. 研究發展:在船員管理制度與管理方法上,曾提出改進方案,經主管機關或其所服務之單位採擇施行確具績效者,或對於海運方面,有專門著作,確具學術價值者。
2. 敦睦海外:熱心國民外交與政策宣導有具體優良事蹟,並受友邦或僑界敬佩、讚揚者。
3. 社會服務:重視公德、熱心公益、急公好義,可為海運界引以為豪者。
4. 領導統御:能充分應用船上資源,適當協調指揮,達成任務者。

5. 安全管理:在船舶安全管理上有顯著功效者。
6. 船員訓練:在船上或岸上主動積極進行船員在職訓練者。
7. 危機處理:在船舶遇難時，沉著應對而化險為夷者。
8. 急難救助:在參與海上救難有具體事實並值得表揚者。

以上各項，須詳舉事證(盡可能檢附被推薦人受肯定之文書資料影本)，並以最近三年內發生者為限。

(三)限制規定：

1. 具有不良犯罪記錄(包括殺人、重傷害或素行累犯)者，不應推薦。
2. 最近五年內，曾受刑罰判決確定(包含緩刑、罰金、拘役)者，或目前因案被起訴者，不應推薦。

被推薦人員，經發現有上列情事者，則不予評審；或經評審為模範船長者，其當選自動失效。

(四)選拔原則：

1. 模範船長之選拔，按評審成績錄取前三名。
2. 當評審成績相同時，則按：在船服務者較在岸服務者優先，海勤資歷久者較海勤資歷淺者優先。

四、作業規定：

(一)一般作業：

由本會發函各船公司推薦及發函各會員自行報名(附選拔表如附件一、二)。

(二)評審作業：

1. 由本會理監事組成五人評審小組，就彙總的選拔表評選。
2. 模範船長選拔評分基準表(如附件三)。

(三)綜合作業：

經評審小組選拔出的模範船長，將報請航海節籌備會於航海節慶祝大會時當眾表揚。

五、其他：

(一) 模範船長當選人名單及其優良事蹟由本會刊載船長通訊傳揚之。

(二) 本辦法經本會理事會通過後報請航海節籌備會備查後實施，修正時亦同。

中華民國船長公會大事紀(續)

中華民國一〇三年元月至四月

元月

13 日： 宋秘書長出席由交通部航港局召開之「智慧女神」雜貨輪申請最低安全配額審查會。

14 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「海事院校航海輪機招收外籍學生考領我國證照暨放寬國輪顧用外籍人員」研商會議。

22 日： 宋秘書長出席中華民國執行 STCW 公約第 3 次品質標準獨立評估第 2 次座談會。

24 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「進出港區總噸位超過 10 萬之貨櫃船，堆疊超過 5 層(含)以上貨櫃是否須雇用 2 名引水人」座談會。

27 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「103 年航海人員測驗應試資格」審議會議。

二月

6 日：林理事長及羅秘書參加 103 年全國航運界春節團拜。

12 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「STCW 公約 2010 年修正案評鑑員發證規劃案」期中報告審查會議。

18 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之研商「船員法修正草案」會議。

24 日：林理事長出席由交通部航港局召開之「琉球鄉安和號救護船申請配備低於最低安全配置標準」審核會議。

26 日： 宋秘書長出席由交通部航港局委託 DNV 辦理之「中華民國執行 STCW 公約第 3 次品質標準獨立評估案」期末報告審查會議。

三月

11 日：林理事長出席海員總工會第 25 屆第 2 次會員代表大會。

12 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「台閩之星駛上駛下高速客貨輪有關船員任職資歷、船上訓練紀錄簿、船員適任證書述求案」會議。

13 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「102 年度 MTNET 海技人員管理系統提升--船員服務手冊電子化核發系統建置案」第 2 次工作會議。

18 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 14 條、第 39 條之 2 第 1 項附表 1 法規修正草案」會議。

19 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開之「我國航路標識管理體制及相關法案制定之研究」案採購評選委員會議。

20 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開局長主持之「船員媒合平台建構」之座談會。

21 日：林理事長主持「第 20 屆第 12 次理、監事聯席會」。

25 日：宋秘書長出席由交通部航港局召開局長主持之「船員媒合平台建構」之座談會。

27 日：宋秘書長、梅崇山船長、郭炳秀船長主持「103 年第一次船員晉升訓練適任性評估」實作測驗。

30 日：梅崇山船長、安台中船長主持「103 年第一次船員晉升訓練適任性評估」實作測驗。

四月

1 日：林理事長聘請林寬仁船長擔任本會高級顧問，協助秘書長處理「船長通訊」編輯、「ISO 9001-2008 品質系統」維護、STCW 2010 版「船上訓練紀錄簿」發行、「船員晉升訓練適任性評估實作」業務及代表本會參加專業性會議等，任期至 103 年 7 月 31 日止。

8 日：ClassNK 總部派 JRCA 登錄品質主任審查員重田久留美(Miss Kurumi Shigeta)對本會執有之 ISO 9001-2008 品質證書進行年度稽核。

15 日：宋秘書長出席由交通部航港局主持之「高雄港登一碼頭部分水域作動力小船術科訓練場地」會勘。

17 日：宋秘書長出席由交通部航港局主持之「STCW 2010 新增船員職務之適任標準及領證資格等規定案」期中報告會議。

25 日：林理事長偕同宋秘書長出席由國立海洋大學主持之「海運安全整體研究及管理策略研究」研討會。

29 日：宋秘書長出席由交通部航港局主持之「STCW 2010 評鑑員研究案」期末報告會議。

30 日：第 194 期之「船長通訊」出刊。

封面照片超級郵輪 Celebrity Eclipse 簡介

Line：Celebrity Cruises

Ship：Celebrity Eclipse

Builder： Meyer Werft

Registry：Malta

Launched：2010

Entered Service：29/04/2010

Beam (Ship Width)：121 ft

Draught(Ship Depth)：27 ft

Length：1,033 ft

Gross Tonnage：122,000

Cruising Speed：24 knots (25.6 max.)

Power Plant： diesel electric (4 Wartsila diesel engines)

Propulsion： 2 azipods

Bow Thrusters： Yes

Stablizers： Yes

Number of Decks：13

Number of Lifts：10

Passengers： 2,850

Officers： International

Crew：1,500