

船長通訊第 231 期目錄

定期租船應注意的事項 章詩如	P.01
台塑集團『立善輪』，麻六甲海峽與英國貨輪相撞 田文國	P.04
派駐斯里蘭卡趣事 校長	P.19
會務報導與花絮	P.27
112 年(111 年度)優秀船長簡介暨優良事蹟 秘書室	P.35

船長通訊 雜誌 第 231 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 7 月 26 日

發行人：胡延章

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

定期租船應注意的事項

章詩如 船長

隨著航運業出現激烈競爭的局面，在貨源緊缺的形勢下，作為經營航運的船公司，勢必改變經營方式來提高經濟效益，因而出現了船員外派、船舶出租等情況，我在即將告別遠洋之際，隨某輪期租，航行於南美、東南亞、地中海一帶。經過一年多的實踐體會，認為要想圓滿完成期租任務應做好如下幾個方面。

(一) 船長的責任

船長作為一船之長，對全船的生命財產安危負有重大責任。同樣在期租期間，船長在全面分析研究契約條款內容的情況下，雖然要依從租船人的命令或指示，但對船舶的安全航行仍有決定權，船長也有權拒絕租船人在惡劣氣候下開航的命令。一旦船舶啟航，就不能無故延誤船期。期租船在外時間長，因此對所有的船舶證書及船員證書要全面地檢查，確保證書有效，以免影響船舶的正常生產。如某輪在印度某港，在辦聯檢手續時，被對方發現該輪的船舶裝卸設備證書過期，港方提出要求該輪離泊去錨地拋錨。船長無奈，只好通過代理經船東同意後，在某港申請驗船師上船檢驗，取得合格證書後，船舶才進行正常的裝卸作業。但一次性花去檢驗費用 5000 美元，這是有關人員的失誤所致，應引起注意。

(二) 貨運

在貨物裝船、途中保管及交付的過程中，租船人往往只考慮到貨物裝得越多越好，而船長、大副除嚴格控制船舶強度、穩性、吃水差等三要素外，還應掌握如下幾點：

- (1) 注意超載。租船人為獲取更多的經濟效益，有意或無意地使船舶超載。如某輪夏季載重線，其載重量為 15753t，但在某港裝完貨後的實際載重量是 15922t 超載 169t。該輪按每天耗油 3t、耗水 12t 計算，也需開航四天後才恢復正常航行。又如同輪，在南美的某港滿載魚粉，經太平洋返航日本卸貨。船舶在港裝貨期間，當地代理與理貨員不但

不提供每天理貨數字，而且還安排在夜間完貨並開航。船長、大副在急忙簽發提單及大副收據時，發現裝船數比原計畫數增加了 200t，該輪需開航後五天才能適航。可見對裝貨中的超載務必引起特別重視。

(2)水尺。水尺是標誌著船舶載重量的一個重要數據。在裝貨港租船人往往雇用貨監上船與船長、大副頻繁核對水尺，使水尺越大越好，其目的是多裝貨；而船舶到達卸貨港時，租船人則要求船方把水尺調整到越小越好，目的是早日進港卸貨，減少船期損失。這樣船長、大副就得不斷調整水尺，如果忽視水尺有時會造成很大的經濟損失。如某輪在印度的某港裝一萬噸鋼材去印尼，裝貨前，租船人與代理都未通知船方該港是限制水尺進出港的，船長也沒有及時詢問此事。完貨後淡水水尺為前 7.70m、後 8.40m，當接近完貨時，代理突然提出離港淡水水尺不能超過 7.90m，此時船長、大副急了，經過再三調整，離港淡水水尺只能達到前 7.90m、後 8.06m，但完貨後為等潮水在港內停泊三天，還付了特殊引水費。對吃水這個數據，同樣要引起足夠的重視。

(3)區帶使用。租船人以縮短船期的辦法來增加收入，使用當時航區的最大區帶的載重量，是可以理解的。但不能不顧船舶的安危，盲目使用區帶。如某輪按熱帶航區裝貨完畢，開航後就接到租船人的電報指示，要求船方縮短航程、降低成本，使用夏季區帶航行，船長為維護船舶的安全拒絕執行租船人的指令，盡管遭到租船人的不滿，但這種做法是正確的。

(三) 貨損貨差

期租船要注意對運輸途中的貨物根據其不同的特性進行合理通風，並採取全面質量管理，貨運質量就有保證，這是期租中的船舶必須抓住的關鍵一環。在裝卸港所引起的貨損貨差與船方關係不大，其原因之一：租船人把船轉租給第三者，而第三者租家往往是不負責任船期的航次租船，或者只租幾個貨艙。航次租船人通常是自己雇用貨監、理貨人員及裝卸工人，並在大副的配合下，身臨現場指揮作業，時時掌握著貨物變化情況。當船到卸貨港，第三者租船人早已等候在卸貨港，這種情況下無貨差出現，貨

損也很少，也不需船方負責，由第三租船人自己出面解決。其原因之二：租船人所裝的貨物，發貨人不讓在大副收據或提單上加以任何批註，即使在卸貨港有短少數字出現，租船人通過代理轉告船方，在短少報告單上加以「按照提單卸貨，沒有貨物留在船上，船方不負責任何短少」的批註後，船方也就盡責了。因此說，貨損貨差不是期租船的重要問題。

（四） 防盜

防盜是期租船不可忽視的一項重要工作。筆者隨船一年多的時間裡，出入於南美、東南亞、孟加拉灣等地區，是世界有名的海盜區，親身體驗到偷盜現象的嚴重性。為使船舶設備財產不受損失，船舶抵達上述地區之前，應事先採取防盜措施，把物料間的門加鎖甚至燒焊加封，同時派出船員晝夜巡邏值班。在此情況下仍有物料間被偷，如某輪 20XX 年在泰國的曼谷港靠泊卸貨期間，夜間物料間門（事先電銲燒妥）被偷，偷走物料間內的全部冷凝設備備件，造成直接經濟損失幾萬美元。又如 20XX 年 2 月某輪在印尼的泗水港內錨泊期間，一天晚九點半許，值班水手覺察到救生甲板有可疑聲響，立即跑到救生甲板，發現一小偷以割斷救生筏加固繩索，連人帶筏同時落入水中，這時船邊立即出現海盜船，把人與筏撈到艇上，快速逃去，直接經濟損失四千美元之多。盡管偷盜現象防不勝防，如果每位船員都有考慮準備，即使海盜登船，也會不擊而退。如 20XX 年 8 月 27 日一艘商船航行於新加坡海峽，0440 時，四名武裝海盜登船，駕駛員及時覺察，立即鳴放汽笛和警報裝置，海盜慌忙逃逸，就是一例。

此外，期租船的船員頭腦是否穩定？身心是否舒暢？間接或直接地影響著期租任務能否完成的大問題。船長、大副必須引起重視。即在做好安全航行這個重點工作之外，還應做好船員的想法工作，做好船舶管理的基礎工作，充分發揮每位船員的作用，共同完成安全運輸，創造更好的經濟效益。

台塑集團『立善輪』，麻六甲海峽與英國貨輪相撞

田文國¹

[摘要]臺塑集團一艘在賴比瑞亞註冊的油品船『立善輪』(M/T Formosa product brick)，2009年8月18日晚8時52分在麻六甲海峽遭英國註冊的散裝貨輪『M/V Ostende Max』追撞，船身起火燃燒，船上25名船員中，有16人獲救，失蹤的9人都是大陸籍船員。

『立善輪』是由Cargill公司租用，從阿拉伯聯合大公國運送五萬八千噸的輕油至南韓，途中經過麻六甲海峽，不料在狄克森港約20海裡外，遭英國籍散裝貨輪『M/V Ostende Max 輪』從左後舷撞上。

臺塑石化表示，被撞的『立善輪』當時船上共有25名船員，其中兩人是台灣籍，目前已經確定生還的16人，9人死亡，而兩名台灣籍船員都平安。

幾次油船發生火災事後，事實證實船舶火災最安全避險地為機艙底層。

一、序言

臺塑集團一艘在賴比瑞亞註冊的油品船『立善輪』(M/T Formosa product brick)，2009年8月18日在麻六甲海峽遭英國註冊的散裝貨輪『Ostende Max』追撞，船身起火燃燒，船上25名船員中，有16人獲救，失蹤的九人都是大陸籍船員，『立善輪』與撞船相對位置如圖1、2所示。

『立善輪』從阿拉伯聯合大公國運送五萬八千噸的輕油至南韓，途中經過麻六甲海峽，在狄克森港約20海裡外，遭英國籍散裝貨輪『Ostende Max』號從左後舷相撞後，船身立即起火。

臺塑石化表示，被撞的『立善輪』是臺塑海運公司所擁有，當時船上共有25人，其中兩人是台灣籍，目前已經救上來的有16人，還有9人下落不明，而兩名台灣籍船員目前都平安。

¹ 臺灣海洋大學商船學系兼任教授 中國航海技術研究會理事長



圖 1 台塑油輪『立善輪』，與英國貨輪 Ostende Max 號在麻六甲海峽
航道相撞火燒(法新社)



圖 2 立善輪與英國『Ostende Max』散裝貨輪在麻六甲海峽航道 Port
Dickson 港相撞位置圖

二、『立善輪』與『Ostende Max』號相撞後報導

1、台塑油輪 麻六甲海峽遭英輪追撞[2009/08/20] 25 名船員中有 16 人獲救

[編譯盧永山、記者陳永吉/綜合報導]馬來西亞官員表示，台塑集團一艘在賴比瑞亞註冊的油輪『立善輪』，週二在麻六甲海峽遭英國註冊的散裝貨輪追撞，船身起火燃燒，船上 25 名船員中，有 16 人獲救，失蹤的 9 人都是中國籍船員，目前『立善輪』已被拖往馬來西亞狄克森港。

媒體報導，『立善輪』是由 Cargill 公司租用，從阿拉伯聯合大公國運送五萬八千噸的輕油至南韓，途中經過麻六甲海峽，不料在狄克森港約 20 海哩外，遭英國籍散裝貨輪『Ostende Max』號從左後舷撞上。

馬來西亞海事執行署表示，『立善輪』在與『Ostende Max』號相撞後，船身立即起火，消防人員試圖控制火勢，根據路透報導，火勢已被撲滅。

馬來西亞海事執行署表示，『立善輪』目前沒有立即沉沒的危險，也沒有漏油跡象，這條繁忙的航道亦未受到影響。

美國能源部的資料顯示，麻六甲海峽是波斯灣到亞洲之間距離最近的航道，每年有五萬艘貨輪通過，海峽最窄處僅 2.7 公里，形成天然的瓶頸，經常發生船隻相撞、擱淺或漏油的情況。

中國大陸駐馬辦事處僑務組表示，兩名台灣籍船員已經由馬來西亞海事執行署救援人員救起，其中一人平安無事，一人嗆傷，已經送往狄克森港醫院就醫。

至於後續的處理，台塑石化表示，目前火已熄滅，船上貨物也都安全，台塑海運只是負責承攬海運工作，而這次的雇主是韓國人，未來的賠償問題，會由保險公司負責，並釐清當時的責任歸屬。

2、『立善輪』

『立善輪』(M/T Formosa product brick)油輪，是一艘在賴比瑞亞註冊的油輪，屬於台塑集團。2009 年 8 月 18 日，油輪在馬來西亞馬六甲海峽遭遇一艘卸完貨正準備駛出波德申港(Port Dickson)的英國散裝貨輪『Ostende Max』撞擊，碰撞所產生的熱量使船上的 5.2 萬噸易燃易揮發的石腦油迅速引燃，併產生了大量有毒氣體。

3、部船員名單及失蹤船員名單

『立善輪』船上共 25 名船員(含兩名台灣船員)，其中 9 名遇難、16 名獲救。[1]全部船員名單及失蹤船員名單如表 1 所示。

表 1 『立善輪』油輪 25 名船員名單

船長	指導張友文(台灣)、姜煥成	輪機長	劉國強
大副	張齊衡	大管輪	李恩常
二副	宋豔豐(死亡)	二管輪	宋雪松
三副	王濤(廈門)(死亡)、黃立鋼(死亡)	三管輪	牟泉
水手長	姜仁福	銅匠	黃孝天(死亡)
水手	陳榮輝(台灣)、宋應達、楊大智、王冰、朱世偉	機匠	王雪峯(死亡)、王雷(死亡) 高宗輝
大廚	張德軍(死亡)	泵匠	王儉(死亡)、趙華革(死亡)
航實 習生	潘宏達	輪實 習生	楊偉

資料來源：法制晚報

4、麻六甲撞船事故九名中國失蹤船員遺體已全部找到 2009 年 08 月 23 日：新華社

新華社吉隆坡 8 月 22 日電(記者李雪青)中國駐馬來西亞使館人員 22 日說，馬方搜救人員找到另外 7 名撞船事故失蹤中國船員的遺體，至此失蹤的 9 名中國船員全部罹難。

馬方救援人員當晚 9 時 30 分左右在被撞油船燒毀的船艙內找到了 9 名中國大陸船員的遺體。馬方救援人員和警方已將遺體運上岸交有關部門辨認身份。

5、台塑油輪遭撞爆炸 9 失蹤 2009/08/20

根據馬國海事警察局，滿載 5 萬 8 千噸輕油的『立善輪』18 日晚 8 時 52 分，在麻六甲海峽遭英國籍貨輪 M/V Ostende Max 撞上左側，起火燃燒。警方獲報後派出 40 人、11 艘船和兩架直升機救火。警長藍姆利表示：「兩船前晚在迪克遜港外對撞，當時氣候良好」。迪克遜港位於首都吉隆坡南部的森美蘭州。

據瞭解，註冊為賴比瑞亞籍的『立善輪』是從阿拉伯聯合大公國出發，原定行經新加坡和麻六甲海峽前往南韓，船上共 25 名船員，2 人為台灣籍，其餘為中國籍。意外發生時，16 人被幸運救起，包括 2 名台籍船員，其中一人嗆傷，已被送至迪克遜港醫院治療；另有 9 人失蹤。與『立善輪』相撞的英國籍貨輪則船身輕微受損，目前停泊在迪克遜港，接受調查。

台塑化表示，台塑已僱用當地救難船勘察，初步瞭解僅一個船艙的輕油著火，由於輕油易燃，很快就燃燒殆盡，不至於污染海域，船隻也無下沉之虞。此外，立善輪上的油品隸屬其他公司，對台塑化沒影響。

6、台塑油輪遭撞爆炸 9 失蹤

台塑集團旗下油輪『立善輪』18 日晚間在麻六甲海峽遭英國籍貨輪撞擊，船上五萬八千噸輕油部分外洩並引發大火。馬來西亞當局出動救災人員、直升機搶救，仍有九名大陸籍船員下落不明，含船長在內的兩名台籍船員則獲救。

這艘船是在馬來西亞狄克森港(Port Dickson)外海遭撞，數小時後船身起火，大馬當局趕緊派出數十名海事警察局成員、11 艘船和二架直升機搶救。

大馬官員表示，「我們已經把油輪拖到國際海運航線邊緣、距離狄克森港外海 33 公里的地方，並同時警告該區的所有船隻，麻六甲海峽的航運沒有中斷或延誤。」麻六甲海峽為世界最頻繁的海域之一，每年至少有九萬四千艘貨輪經過。

報導指出，意外發生時天候良好，『立善輪』依規定行駛在管制航道上，可能是英國籍貨輪在變換航道時未保持安全距離，闖入『立善輪』航線，攔腰撞擊立善輪左側船身。

大馬海事警察局長藍姆利 19 日表示，立善輪因撞擊起火導致船身左傾，「我們擔心它會沈沒」。不過台塑澄清，台塑海運已在當地僱用救難船勘察，初步瞭解只有一個船艙的輕油著火，由於輕油易燃，並未大量汙染海域，船隻也沒有下沉危險。

三、中國大陸駐馬來西亞使節全力協助「立善輪」及船員善後

1、駐馬來西亞使館積極營救我失事油輪船員 2009 年 8 月 19 日

2009年8月18日晚，台塑集團所屬“立善輪”在馬來西亞森美蘭州附近海域遭一英國貨輪撞擊，隨即發生大火，船上25名船員(其中2人為臺胞)中，16人成功逃生，另有9人未能及時逃出。事故發生後，馬海警、海軍、海事局、消防局等單位即聯手實施救援。

中國駐馬來西亞使館於次日上午得知消息後，立即採取緊急行動，領事參贊蘇強和劉健大使先後趕赴事發地點，瞭解和處理有關事宜。劉健大使拜會了森美蘭州警長等營救單位負責人，要求馬方採取一切措施全力營救失蹤船員，如圖3、4、5所示。馬方表示理解和重視中方關切，允擴大搜救範圍並加大搜救力度。劉大使和蘇參贊還赴醫院和酒店探視慰問我船員及臺胞，安排每名船員與家人通話，提供衣物等必需品，逐項落實有關安置工作。我船員及臺胞感謝使館及時協調馬方救助並親往探望。使館並聯絡業主台塑集團及中方派出公司中遠集團儘快派代表趕赴現場處置。



圖3、4 劉健大使趕赴事發地點，採取一切措施全力營救失蹤及獲救後在醫船員



圖5 劉大使和蘇參贊親赴醫院和酒店探視慰問我船員及臺胞

2、麻六甲撞船失蹤中國船員凶多吉少

中國駐馬來西亞外交官透露，因麻六甲貨輪相撞故而失蹤的九名中國船員“生還希望渺茫”。

據透露，這艘名為“立善輪”油輪的生活艙被撞，而且撞擊發生不到十秒鐘後，載有 5.8 萬噸石腦油的油輪及開始起火燃燒。

中國駐馬來西亞大使館領事部參贊蘇強星期四引獲救船員稱，當時撞擊十分猛烈，又瞬間大火，九名失蹤船員極有可能未能逃出船艙，預計生還可能性不大。

3、獲救船員得到馬來西亞救護人員幫助

臺灣聯合報引獲救的臺灣籍船長張友文說：“船上有兩艘各可載 14 人的救生艇，足以讓船上 25 人逃生，但船被撞上後左部傾斜，只能放出一艘救生艇坐上 14 人，另兩人跳海求生，來不及逃的 9 人就這樣失蹤了。”

路透社引狄克森港警察局長透露如圖 6 所示，『立善輪』雖然船體傾斜，但相信暫時不會沉沒，當地最擔心的是油輪燃料或所載石腦油出現大面積洩露。



圖 6 8 月 21 日，在馬來西亞森美蘭州海峽航道，救援人員登上被撞油船尋找失蹤的 9 名中國船員。新華社發(張紋綜攝)

這名警察局長星期三夜間透露，『立善輪』仍在燃燒，並開始出現漏油，消防人員在冷卻油輪的貨艙以防止發生爆炸。

『立善輪』2005 年建造，近年來都由韓國公司承租運送石腦油，本次航程也是由阿聯酋向韓國運送石腦油。

石腦油又稱輕油、白電油，是石油提煉後的一種油質的產物，主要用作化肥、乙烯生產和催化重整原料，也可以用於生產溶劑油或作為汽油產品的調和組分。

4、『立善輪』船舶主管事後陳述海上求生狀況

(1)指導船長張友文：只有一艘救生艇可用

正在度假村休養的指導船長張友文向馬來西亞當地媒體記者回憶了事故發生時的情景。張友文說，“立善輪”上原有兩艘救生艇，每艘救生艇可以乘載 14 人，足以供船上 25 名船員逃生。但輪船被撞後左部尾端傾斜，大家只能取出一艘救生艇。無奈之下，只能讓 14 名船員乘救生艇逃生，而船長姜煥成和大副只能穿上救生衣跳海逃生。

張友文說，當油船來到事發地點時，後面的一艘貨船突然與油船追尾。油船被撞破油槽箱，擦出的火石花很快引起大火。他說，事發時，船上的 25 人中，有人在值班，有人在休息，一時間無法一次通知所有人逃生。“9 名船員就這樣失蹤了。”

(2)船長姜煥成：10 秒內火舌躡了 60 多米高

19 日上午，中國駐馬來西亞大使劉健和參贊蘇強去醫院探望接受治療的 3 名受傷船員。船長姜煥成對蘇強講述了事故發生時可怕的一幕。

據姜煥成說，這艘油輪原定於 19 日早上 10 時抵達新加坡，沒想到 18 日晚卻發生了意外。船上的石腦油遭到撞擊後立即起火，10 秒鐘內火舌便躡到 60 多米高，隨後船上濃煙滾滾，3 分鐘之後船艙裡一米之內已經看不見人影。當時，船長姜煥成正呆在船體最高處的船艙中。油船左舷船尾被撞後，他只能跑到船頭繞到船的右舷。當他到達右舷時，一些船員已經逃到甲板上。姜煥成立即組織船員擠上救生艇逃生。此時他一直在尋找沒有逃出的 9 名船員。直到最後一刻才不得不穿上救生衣跳海逃生。

姜煥成跳海時，附近海域已經是一片火海。他向當地媒體記者回憶說：“海水好燙，真的很燙，發生事故後我跳下海裡，甚至被海水燙傷。”姜煥成說，跳海時他的胸口受創，至今仍隱隱作痛。

(3)大副：為保命跳入火海

與船長一起最後穿著救生衣跳海的還有大副。據介紹，大副負責甲板，在事故發生後，他立即清點人數，逃出火海的 14 人登上救生艇後，他確定再沒有人活著跑出來，才與船長一起跳海。

大副向當地媒體記者回憶，“雖然當時風不大，但火勢卻很猛。”他說，油船的高度距離海面約 60 至 70 米，雖然當時海上已是一片火海，但為了保住性命也唯有跳海一搏。“哪怕海水如此炙熱，燙傷總好過沒命。”

5、Taiwanese tanker collides with ship REUTERS

A loaded Taiwanese oil tanker carrying 58,000 tonnes of naphtha was involved in a collision with a cargo ship late on Tuesday in the Strait of Malacca bordering Malaysia and Indonesia, leaving nine crewmen from the oil vessel missing, a Malaysian maritime official said.

Oil traders said yesterday the Cargill-chartered tanker, Formosa product Brick (立善輪), was shipping the naphtha cargo from the United Arab Emirates through the strait between Malaysia and Indonesia to Daesan and Yosu in South Korea.

The origin of the naphtha was likely Abu Dhabi National Oil Co (ADNOC), with whom US trading firm Cargill Inc. has a term contract to lift around 100,000 tonnes for an unspecified period, traders added.

The captain of a Taiwanese oil tanker, Jian Han-cheng(姜煥成)right Fig 7, receives medical attention at Port Dickson, 50km south of Kuala Lumpur, yesterday after he and 15 members of his crew were rescued from their vessel following a collision at sea. The loaded Taiwanese oil tanker was on fire and nine crew members were missing after a collision with a Greek-managed bulk carrier in the Strait of Malacca, Malaysian police said.



圖 7 The captain of a Taiwanese oil tanker, Jian Han-cheng(姜煥成)right,

An official from the **Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)** said there was no danger of an oil spill from the Liberian-registered tanker with 25 crew, which was on fire hours after the collision with the **Ostende Max**, a British-registered bulk carrier. Sixteen of the crewmembers were picked up by a passing cargo ship.

A Reuters cameraman near the scene said the fire appeared to have been put out and the tanker did not seem to be listing or at risk of sinking.

A Malaysian firefighting vessel sprays water on the MT Formosa product Brick yesterday near Port Dickson, Malaysia, after it collided with another vessel.

The Formosa product Brick is registered to Formosa Alpine Marine Corp in Liberia, with Formosa Plastics Marine Corp (台塑海運) serving as a technical operator, according to information posted on the Taiwanese firm's Web site.

The double-hull vessel, a design meant to prevent oil leaks or flooding beyond the outer compartment, was built by Japan's Universal Shipbuilding Corp in 2001 and delivered to Formosa Plastics Marine in 2005, the Web site data showed.

The collision occurred at 10 pm in international waters in the Straits of Malacca Straits, the MMEA official said.

“We have towed the tanker to the edge of international shipping lines 18 nautical miles [33km] offshore from Port Dickson [in Malaysia] and alerted all vessels in the area, so there is no -disruption or delays to shipping in the Straits,” the official said.

An MMEA spokeswoman later said the cargo ship was empty when it sailed from Port Dickson for Singapore at the time of the collision and the slightly damaged bulk carrier has been directed to return to the west coast Malaysian port for investigations.

There was still no sign of the missing crewmen, she added. additional reporting by staff writer.

四、罹難喪禮及獲救船員陸續平安返國

1、向遺照敬禮 船員哭別罹難同僚 2009-08-26 光明日報

[森美蘭·波德申]船務公司今日(週三，8月26日)為波德申船難事件的9名罹難者舉行告別儀式，即將回國的生還船員，只能憑罹難同僚的遺照說道別，大家壓抑多日的情緒終於崩潰如圖8所示。



圖8 “818 立善輪海難事故遇難船員告別儀式”

告別儀式開始，部份船員已開始拭淚，當儀式進入瞻仰遺照時，船員望著一張張熟悉的面孔，內心的悲痛一湧而上，哭成淚人，給罹難船員一個又一個的敬禮。

首半場一直強忍淚水的船長姜煥成，在致告別詞時，終於按捺不住，哭紅雙眼，接著帶淚再次給 9 名罹難船員敬禮。

事發時，船長姜煥成憑著專業判斷，立刻放下救生艇讓船員逃離，本人仍留在駕駛台，在確定救生艇放下後才跳海逃生。

他說，千鈞一發之際，若非船長當機立斷，再遲 20 秒，生還的船員可能更少，而船員宋英達在發現救生艇無法放繩，又跳上濃煙彌漫的船上放繩，最後自己才跳海逃生。

2、獲救船員陸續平安返國

馬六甲海峽發生輪船相撞事故中生還的 7 名船員，乘坐 CA972 航班於 8 月 29 日 6 時抵達北京，北京邊檢民警熱情高效的服務，讓遭受了苦難的 7 名同胞頓時感受到了祖國的溫暖。

CA972 航班抵達北京。北京邊檢入境現場的民警在為該航班旅客辦理手續時，發現有 7 名旅客神情黯然，他們僅持有《中華人民共和國旅行證》。

經詢問得知，這 7 名旅客是在 8 月 18 日馬六甲海峽輪船相撞事故中“立善輪”油輪海員中的幸運生還者。“我們什麼東西都沒有了，逃生的時候只有身上這一件衣服。”一名潘姓船員低聲告訴民警。據瞭解，這 7 名旅客是在中國駐馬來西亞大使館的幫助下辦理了旅行證件，才得以回國。北京邊檢民警迅速為他們辦理了入境手續，並送上了親切的問候。

五、船舶發生火災最安全地方證實為機艙底層

幾次油船發生火災事後證實最安全地方為機艙底層，有圖及事實證明：

1、19741109 戰神輪與第十雄洋丸東京灣撞船，二管輪躲於機艙全船唯一生還

戰神輪的二管輪陳玉棟何以獨能生還呢？因為撞船當時在機艙內值班，因為職責所在，曾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，使他不肯再向外跑，此時覺得機艙反較安全，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三天早晨五時許，火燄燒燼自熄，才從機艙內爬出來，被救難人員發現而獲救，但因瓦斯中毒，曾在日本住院檢查，日本報紙曾讚揚他是一位負責盡職的海員，如果他也像其他同事那樣，丟下一切不管，而只顧搶着逃命的話，也就不會倖免於難了。

2、1979年11月1日清晨墨西哥灣『新甸輪』油輪與貨輪相撞，『新甸輪』31死亡4名船員躲於機艙獲救。

躲於機艙獲救銅匠魏敬富事故後主動陳述『新甸輪』使事發過程，『新甸輪』1979年11月1日清晨船正在進港途中與出港『萬茂輪』意外相撞，銅匠魏敬富也告知事發後大家一團亂分別往艙外跑，根本沒有時間放救生艇筏，有些船員急情之下穿了救生衣跳海，他往甲板上跑因火太大溫度高，退回且困在艙內，但濃煙頗大造成瞬間嗆昏，經過一段時間後自然醒來發現自己還活著，即叫醒旁鄰附近其他醒來船員共4人，一同躲在機艙底部艙軸艙，也因此都幸運逃過一劫存活。

3、2009/08/18日晚台塑集團所屬『立善輪』，在麻六甲海峽與英國貨輪相撞後起火修船後照片證實。

由『立善輪』，在麻六甲海峽與英國貨輪相撞後起火修船後照片顯示，整個碰撞部位及住艙全被燒毀，當被拖往新加坡入塢修理，圖9、10照片顯示甲板及住艙燒毀情形，圖11、12、13及14照片顯示，機艙控制室、機艙底層主機、機艙上層主機及機艙底層檢查修理，發現機艙多層防火隔艙及水密隔艙，這一事實給我們海上求生顯現出重要的防火艙間啟示及選擇。

『立善輪』這次火燒船的歷練事後發現，當船舶大火最安全地方應該是機艙底部，因機艙有多層防火隔艙及水密隔艙且再船舶最底部，這一事實給我們海上求生教育方向多了一層重要啟示及選擇。



圖 9 『立善輪』撞船後被拖往新加坡入塢修理



圖 10 『立善輪』撞船後被拖往新加坡入塢修理住艙燒毀情形



圖 11 『立善輪』機艙控制室完好如初



圖 12 『立善輪』機艙底層主機檢查修理



圖 13 『立善輪』機艙上層主機檢查修理



圖 14 『立善輪』機艙底層主機檢查修理

參考文獻

- [1] 台塑油輪 麻六甲海峽遭英輪追撞 2009/08/20。自由日報 20090820。
- [2] 『立善輪』 百度百科。
<https://baike.baidu.hk/item/%E2%80%9C%E7%AB%8B%E5%96%84%E8%99%9F%E2%80%9D%E8%99%9F/4643524>
- [3] 台塑油輪撞船 2 台籍船員獲救。人間福報 2009.08.20。
- [4] 馬六甲輪船相撞事故中 7 名生還中國船員回國。搜狐新聞。20090830。
- [5] 駐馬來西亞使館積極營救我失事油輪船員。中華人民共和國外交部。2009-08-19。
- [6] 馬六甲兩船相撞 9 名中國人失蹤 船上火未熄(圖) 搜狐新聞。2009-08-20。
- [7] PTT 實業坊。
<https://www.ptt.cc/bbs/Navigation/M.1250745825.A.75E.html>。
- [8] 麻六甲兩船相撞 9 名中國人失蹤 船上火未熄(圖)。法制晚報 20090820。
- [9] Taiwanese tanker collides with ship. Reuters Aug/20/2009 p-12。
- [10] 被撞中國油船大火已熄滅 救援人員登船搜尋。來源:貿易金融網 20090821。
- [11] 向遺照敬禮 船員哭別罹難同僚。光明日報 2009-08-26。

派駐斯里蘭卡趣事

校長

斯里蘭卡趣事

出國外派趣事多，但那絕對是事後回憶及事後想像再加上吹牛，記得出國前一個多月依例要巡迴公司各相關部門作業務瞭解，各單位也分別安排業務承辦人員或是主管對外派人員介紹及講習，以方便以後駐外人員和母公司業務的配合，但代理行的管理及監督主要還是在企劃本部的運營（BCD）及運技（OCD）室負責，所以就跟著運營室的洪○塗經理接待及認識各地來訪的代理行及晚上陪吃飯，只跟著工作兩天，和各來訪客人說個 Hello 再交換個名片，第三天我已經想打退堂鼓了，當時和每一個來訪的代理行拉拉手，晚上吃飯對方立刻可以叫出 Capt. Chiang 或是 David，但是我除了 Tom、Billy 幾個單名外，怎麼也記不住對方 Bitouskie, Goutabost...等又長又怪的名字，更別說記住對方來自那個國家及代理行的名字及階級了，因此自信心盪然無存，挫折感油然而生，只想回去運務還是幹船長快活，經洪經理百般安慰才留了下來。記得當時派駐斯里蘭卡的主要任務是 Setting up operation system，其實對把 stowage 安排好，再掌握住船期似乎並不太困難，但是沒想到出發前兩天又多了項任務，因為是新代理行，公司交待若是感覺公司財務或人事太不稱職，或是其他方面表現不佳，可另外再找其他的船舶代理，這下子，真是騎虎難下，懷著一顆極度不安的心情上飛機，來不及好火但真的「好怕」。

當過兩年多遠、近洋船長資歷，跑過外借船公司（東欣）大副，船征紐澳，錨泊西非，又在英國旗外藉長官的船上工作過，不能說沒見過世面，但派駐國外，又是從來沒有前輩去過的 Sri Lanka，心中實在有點七上八下，當時在可倫坡機場接機的總經理叫 Rohan，留英讀書並且在錫蘭國家航運公司工作過，在當地航運界可謂學經俱優，在機場時西裝筆挺，但是腳上却穿穿著一雙拖鞋，十分不協調但是很有趣，到了辦公室有間

Owner office 實在相當氣派，但兩天之後發現全辦公室近卅人，但只要我拿起電話，馬上全辦公室沒有聲音，仔細研究才知道辦公室是漂亮，但是對外只有一支電話線，只要我跟台北聯絡，其他人就自動切斷通訊，而將電話切給我用，到底算被尊重，還是落後？新辦公室需要改進處實在不少，但也很享受這樣被挑戰的狀況，代理行的母公司是做沙烏地等國家的工人介紹，財力雄厚政商關係良好，但第一次做 Shipping 的業務，好在 Rohan 經驗老到之外，船邊作業用了很多美國總統海運公司的員工，所以一切進展尚稱順利。

當時台灣人對 Sri Lanka 的印象就是一個很好的佛教國家，會免費捐贈我們很多眼角膜，事實的確如此，不論公、私接觸的每一個人都十分和善，連外面全被槍兵封鎖戒嚴時，旅館服務人員仍然保持禮貌及笑容，這對於初次出國工作的我給予相當大的鼓舞。但生活一段日子就發現主要因為大部分人都很知足而能長樂！其實他們的貧富的差距相當大，提供一些 1989 年的物價數字給來做參考，我先住在 Holiday inn 四星級飯店，US19.50/day，兩個月後搬到隔壁的五星級飯店 Taj Sumerdra 長期合約每天 21 塊美金不含早餐，公司管住，吃自己付錢，當時五星級飯店自助餐，台幣 130 塊錢一頓，外面中餐館一條清蒸石斑加一青菜，也是台幣 130 塊錢，因為馬路靠左開車，代理行提供一輛 Honda 小車為公務車，為避免麻煩決定僱一個司機，月薪新台幣 1000 塊錢，行情價當然自己付，但每週十九支洋煙（一包拿出一支，怕他賣）作 bonus，在外他馬上成司機王，對主人則是赴湯蹈火在所不辭。聽說接替的楊船長沒住飯店，所以請一女傭，供吃月薪約台幣 700 元，當地一般有錢的老中家平均僱傭六個人，一位總管，一個司機，廚子及女傭各一之外還加上兩個保全輪值，不記得當時駐外津貼有多少？但是記憶中日子過得相當富裕。

在海外工作曾經兩次參加有些競賽性質的運動活動，第一次八九年我 42 歲，在可倫坡參加 10 公里路跑賽，由當地五個五星飯店捐款支持的比賽，分老中青三組同場競技，不知輕重的報了名，很僥倖竟然得到中年組

冠軍，姓名及成績都登上當地報紙的新聞版面，成績並不怎麼好，因為老年組 10 公里的冠軍比我跑得還快，參加者很少老外，幾百人中東方臉孔竟然只有我一個，另外有五、六個歐洲的白人，記得當時代理行老闆要求全體員工到路邊為我加油，場面實在十分感人，好歹也算為國增光吧。第二次是九七年我 50 歲赴美探親時參加在在德州奧斯汀的十公里路跑，這場面就大了，分別有國際選手的馬拉松、半馬及十公里的小場面，每級又用分齡及以往紀錄來分組，事後方知美國總統小布希亦參加了 10 公里路跑賽，記得那次因時差關係，加上沒有特別練跑了 53 分鐘，但晚上電視報導看到終點的錄影，小布希在終點時他的隨身保鏢在他前後交叉跑，我差一點以為他是跑假的，但報告出來他的成績是 47 分鐘，我倆相差一歲，實在令我非常驚訝及佩服，當場立刻忘了他的智商笑話及政績。

人無遠慮 必有近憂，天天石斑魚、自助餐、偶爾還在海邊餐廳享用一個紅蟳螃蟹，很自然對身體內部產生了一些變化，普林值偷偷升高，雖然天天上健身房，但就有那一天熟悉的腳踝突然又腫又痛，悽慘的是除了吃止痛藥，斯里蘭卡代理行及醫生好像都沒聽過痛風這種富貴病，要解決只有求助船上同仁，至今仍然記得等了兩班船，才等到同病相憐的痛風老病號學長胡○輝船長，要到十二顆救命的秋水仙素，至今感恩不盡。另外有趣的是過春節，代理行怕我寂寞，為我開春節慶祝會，除了請客還準備禮物，並請藝人來家中表演及送禮，無以為報想到寫春聯送人的招數，紅紙黑字沒想到秀才人情大受歡迎，幾乎所有的主管都來求字，當時自認當個斯里蘭卡于右任應該絕沒問題，中文書法一定是全國第一，當仁不讓的各送乙幅春聯應景，他們也很喜悅的拿回家中貼在各自的家門口慶祝，沒想到隔年來接我的楊○船長竟然得過台灣省書法比賽第一名，頭皮發麻之餘也終於知道人貴自知，不自量力的膨風會見光死的，也真的瞭解了覆水難收的真正意義。

斯里蘭卡的美女

擔任第一任的船東代表，在一個陌生的國度，一定會面臨不少未知的挑戰，但也同樣會有不少趣事發生，因為內戰影響而觀光客大幅減少，所以物價相當低，又為了安全及省麻煩，住大飯店（US20.50/day）應該是最好的選擇。因為環球綫各輪都是首航，所以每艘船都會招待船長、輪機長等老友上岸逛一逛並吃一頓，很自然的好奇心使得一般的海上同仁常會問我，斯里蘭卡的女性漂亮不漂亮？應該這也是大家好奇的問題，因為薪資低又不太好找事，在五星級大飯店的接待人員水準相對較高，除了美貌其教育程度也不錯，主要是其出自內心的笑容及禮數更是會讓人加分不少，特別是可倫坡代理行門口的接待小姐，在全體來訪船長或同仁的見證下，一致同意是環球航線所有代理行中最美的一位，當然他們的皮膚較為黑，細看腳上因為穿拖鞋涼鞋而顯得粗糙一點，但深逐精緻的五官，確實每一個似乎都可以登上雜誌的封面。

我住的旅館（Taj Samudra）是印度系列的連鎖飯店，長期客戶自然可以選擇更滿意的房間，打開窗簾每天都可看到美麗的夕陽落下印度洋的海面，萬變的雲彩配上落日實在十分令人陶醉，每隔一天旅館就送上一盤免費的巧克力外加時鮮水果，更是提醒客人這是五星級飯店，每個週三黃昏在大廳都有時裝表演，大約六、七個專業模特兒來走秀，我是常客場場必到，所以每次舉辦走秀時最前排中央的座位永遠留給我，其實支出僅台幣130元就擁有一杯現調雞尾酒，另外飯店還提供免費的點心，讓我可以輕鬆愉快的情況下欣賞美女，因為常駐的客人不多，所以模特兒都面熟到不認識也會打招呼，媽媽和內人來訪期間，自然都是必定參與的節目之一，尤其內人第一次來訪，反正有固定的座位，所以有一次我們還故意晚到進場，走秀的模特兒也常特別走到桌前擺個 pose，現在回想起來可真是難忘的回憶。

在職期間正逢斯里蘭卡環球小姐的選拔賽，捐贈約 2000 台幣的現金就可以算一個贊助單位，所以決定自己出錢答應贊助，環姐的正式邀請卡上則印長榮海運駐斯里蘭卡總代表，決賽前一天舉辦單位特別邀請所有贊助人參加一個酒會，並由 20 位進入準決賽的小姐分別接待各贊助人，酒會共兩個多小時，總不能由頭吃到尾，美女在側有一句沒一句的瞎扯，對坐在旁邊的小姐隨口來一句「若你入選前兩名，我們公司就邀請妳去台灣參訪」，沒想到這句話立刻成為我們聊天的主題，那位小姐接著就一直興沖沖地猛問我台灣的各種狀況，但我心中可真是後悔嘴快招災，只有祈禱她不會真的成為前兩名之外，也有想到萬一真的選上前兩名，公司出點公關費，媒體報導本屆斯里蘭卡環球小姐受邀訪問長榮公司，也算是國民外交的一種，希望幼獅通訊社訓練出的新聞觸覺還正確，聊天時美女手不知何時已入我手婉，其他貴賓一定想這臭老中好厲害。

環球小姐決賽當天，一進入會場的大門口，立刻就有人奉上高腳雞尾酒一杯，五、六隻探照燈由各角度投射了過來，震撼狀況出現，鎂光燈亂閃中，由燕尾服招待領到前排的座位，（次日船邊遇到海關及同事都說在電視上有看到我）環顧四週左右的贊助者，除了是唯一的黃種人之外，也幾乎是最年輕的贊助者，剛剛定下心還沒環顧四周，正式走秀已經開始心中七上八下，真沒想到昨天身邊那位小姐真的進入前十名，假裝高興但是心中真的有點不安，等了約半個多小時才決賽，好在最後那位小姐只獲得第六名才真正鬆了一口氣。決選十人走伸展台時除了那位認識的小姐之外，總感覺另外一位小姐特別從台上對我眨眼，起初以為是錯覺，決賽後特別去恭喜奪冠的小姐，正好就是那位似有對著我眨眼的小姐，雖然總覺得那位得后冠的小姐好像對我特別熟悉，想到以往常會自作多情的本性，不敢表錯情吃完點心就早早回旅館，沒想到回到 Taj. 走進大廳時就已有歡慶其同仁當選環球小姐的布條，原來那位奪冠的小姐，就是每週三模特兒走秀時，為我送上雞尾酒的那位招待小姐，平日雖每次都謝謝其服務，但一化濃妝真的認不出來，但她還以為我是去為她加油的呢。

斯里蘭卡內陸遊

斯里蘭卡因環東及環西航綫均每週一班靠泊之外，又加上一艘跑 Bombay 的 feeder，所以日常還挺忙的，此外又有北方叛軍泰米爾之虎的威脅，所以很少有機會可以到處去旅遊，當然利用船期空檔，由代理行安排車輛及嚮導去過全國第二大城 Candy，參觀他們的佛牙寺，以及當地人百般推薦，去看了一次號稱世界第二大的臥佛，但是對我這個基督徒來說，除了到此一遊跟著起鬨，看多了也不會有多興奮，老闆知道我想深入內陸去看看，所以有天特別安排了一個三天兩夜的內地遊，一大早就有輛車來旅館接人，轎車上經介紹為首的是位便服的將軍，陪著一個小軍官，一位司機（便服軍人）加我共四人，後座放著長、短槍各一，仔細一看後面還跟了兩部軍用吉普車，每車四個帶著卡賓槍的軍人，原來是老闆娘透過關係，利用將軍北上巡視其防區的機會，請他順便帶著我去內陸觀光，當然佛教國家沿途參加的也大部份都是寺廟，將軍去各營區視察開會時，就由一輛吉普車和四個衛士陪我逛附近的名勝，到達當地的景點再下車玩及拍照，記得當時每當我要買風景卡或小紀念品的時候，無論對方是和尚或店家大部分都不收費，起初認為他們是對外國人特別好，事後回想起來，我才瞭解後面跟著兩個全副武裝的卡賓槍隨侍，真是傻瓜才會向我收錢。

內人及小犬怡平赴可倫坡遊玩期間，我上班時就由司機開車陪著去各地購物及逛逛，到各五星級飯店喝咖啡買紀念品，少不了的是買了些藍寶石及紅茶，當時感覺到生活中碰到的每個人都有親戚在賣寶石，制式推銷術當然先說別人賣的都比較貴，加上老闆娘常常送些小禮物，雖返台就成為伴手禮而送出一些，但是現在家中還有不少寶貝。此外去了一個大象公園，看大象表演，一大一小兩隻象又翻又滾加上用象鼻子噴水自己洗澡秀，洗乾淨才給我們騎上象背，那時怡平才六歲個子小，打死不敢一人騎，所以三人同騎象背拍照，左一張右一張的玩了一個多小時，一組三個人加上兩隻象，一共要價新台幣 130 元左右，其中還包括 30 元算是額外的小費。當然星級飯店的旅館中有游泳池、健身房、桑拿、躺椅和大洋傘，記得有

天提前一點下班，看到怡平一人坐在躺椅上手一揮，服務生立刻送上一瓶冰可口可樂及一張賬單，他很自然的填了個房間號碼就開始享受冰可樂，回房間內人別說沒有教他，她自己都沒有在旅館簽過單，想到由儉入奢易，由奢入儉難，小孩不懂事，但是花錢享受還學得真快，還好休假只有兩個星期，否則還真的不知道他會另外學到那些招術？

斯里蘭卡的戒嚴

因有北方泰米爾之虎的對峙，可倫坡經常有不同程度的戒嚴出現，報到第四天就遇到戒嚴，馬路上全是持 AK47 或是卡賓槍站崗及巡邏的軍人，老百姓不准出門，代理行自然沒有人能夠上班，首班船六天後就到，台北總公司嚇得要命，每日上/下午各來電詢問一次狀況，決定船需要 skip 否？沾外國人的光，由旅館走到隔街的代理行倒從來沒有出過問題，辦公室雖只有一人，和台北保持通訊反而更加輕鬆，下午則用旅館的傳真再作一報告，白天在健身房及游泳池中間晃，想想這種日子還有薪水領，日子倒過得挺樂的，其實對於戒嚴停止時間，雖然報紙（英文）和電視（當地語言）天天都有報導，但沒有人有確定答案，老闆娘及總經理雖然天天有 maybe ... 或 I believe 的電話，但首航船的 skip 與否可不能靠猜的，又過兩天，主要是看到旅館員工不能出門及回家，但仍然笑得相當安祥，就正式報告返台希望船不要考慮 skip，我相信船到前戒嚴應該會解除，不論總公司的相信度如何？有個正式報告作根據，再向層峯呈報總安心一些，慶幸的是船到兩天前（共四天）解嚴，船如期靠泊、裝卸作業及慶祝酒會正常進行，初上任船東代表的第一項任務在心驚肉跳中圓滿達成。

第二次碰到戒嚴，正巧是內人帶著怡平來可倫坡玩的時候，他倆一下飛機跟著我坐上有私人司機的車還挺開心的，但一出機場就看到外面的裝甲車，還有車上及路旁一群群全付武裝的持槍軍人，雖然我的車及司機都有老闆娘申請的特別通行證，可暢行無阻的進入高速公路及市區，但免不了在半路及進入市區前各被檢查一次，由持槍的軍人打開行李箱之外，前

面的引擎蓋也被打開檢查，並且還用反射鏡照車底，到了旅館重新又被門口的安全人員再檢查一次，看到車內是外國人還有小孩，手持步槍的軍人都客氣些，常常臉帶笑容表現得十分友善，但眼見上膛的步槍在眼前晃來晃去，第一次見到實在有些嚇人，到旅館房間後，雖盡力安撫但內人驚魂未定的問了第一個問題，公司知不知道這裡這樣危險？到底付給了你多少錢讓你到這種地方工作？怡平倒是興奮的不得了，裝甲車近距離看見兩次，又看到那麼多的軍人荷槍實彈的像拍電影的情節，而我因為服役過，加上平時看習慣了，並沒有特別驚怕的感覺，內人看到豪華旅館的排場，心情也隨之穩定些，兩天後解嚴，也玩得相當高興。

期間路續經歷一/兩次小戒嚴，習慣了好像也沒有太在意，和台北公司間也有了戒嚴若停工或禁止靠泊時互動的模式，但間隔三個月後，正當跑印度綫的 feeder 立鋒輪 (Uni Pioneer) 裝卸作業快完工時，碼頭突然衝入了幾輛滿載著軍人的軍車，人員跳下車就命令碼頭全部停工並驅離作業人員，裝卸工人立刻離場，當時一看便知道這是短期難以復工的場面，權衡輕重雖然裝卸工作沒有完成，立鋒若能離開應該是最好的選擇，立即透過代理商向港務局申請船舶離港，但被告知因為戒嚴，船准許離開，但領港及拖船等人員因已驅離故均不可協助開航，立刻上船與邱偉民船長協調無領港拖船離港之可行性，當時吹頗強的向岸風，所以特別和邱船長商量安全第一，千萬別勉強，特別強調若我當船長，沒有領港、拖船又沒 Bow Troust 一定開不出去，沒想到船長想都不想二話不說就滿口答應可以開船，經再三確認後才向港務局報備及申請離港，接下來就是船長精彩船藝的展現，立鋒輪絞頭纜再一個倒車就平穩順利的開出可倫坡而駛向印度的 Bombay 港，這是當時全可倫坡十多艘靠泊船唯一出港的大船，中華海員的傑出表現給長榮增足了面子，世界第一大船公司的海員不一樣就是不一樣。

中華民國船長公會

第二十三屆第 12 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 112 年 6 月 6 日(星期二)下午 4 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

出席人員：

理事：共計 12 人

黃玉輝、方信雄、胡延章、林 彬、陳策勤、姜大為、榮大飛、
李 蓬、陳馬力、吳雲斌、侯中南、陳正文。

監事：共計 5 人

林全良、吳洪渤、林寬仁、簡文哲、黃志平。

請假：張進興、丁漢利、程 修、張寶安、游健榮、王文峯、賴仁旺、
郭炳秀、鄧華民、陳富嵩、鍾克華。

列席人員：陳力民、黃湘瀨、陳一銘、劉守麟、桑國忠。

壹、 主席致詞：黃理事長玉輝致詞

本屆理監事會今年已邁入第三年進入尾聲，感謝各位理、監事於
疫情期間大力支持，今 112 年 7 月 8 日上午 10 時將於張榮發基
金會召開會員大會選出新一屆理、監事。

貳、 會務工作報告：

一、 上次(第 23 屆第 11 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 11 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 112
年 4 月 7 日台內團字第 1120016271 號函准予備查。

2. 本會黃玉輝理事長：

- (1)、 與董慶代船長共同於 112 年 3 月 25 日參加船員勞動權利保障與社會保險制度國際學術研討會。
 - (2)、 於 112 年 4 月 7 日參加中國航海技術研究會舉辦「布拉哥油輪專題報告的研討會」。
 - (3)、 於 112 年 4 月 8 日參加國立蘇澳高級海事水產職業學校招生探險營活動。
 - (4)、 於 112 年 4 月 16 日參加參加新臺馬輪首航典禮。
 - (5)、 國立高雄科技大學與國立光復高級商工職業學校共同辦理海事人才培育暨海事產業校園講座，本會黃玉輝理事長於 112 年 5 月 10 日舉辦赴光復職業學校演講。
 - (6)、 於 112 年 5 月 15 日參加中華民國船舶機械工程學會年會，同日拜訪德龍造船工業股份有限公司。
 - (7)、 分別於 112 年 5 月 25 日、27 日參加送書到彰化大新國小與雲林大新國小的活動。
3. 112 年 5 月 11 日大統海運股份有限公司張念書副總經理會同其合資公司峰達海運股份有限公司譚治邦總經理，來訪本會陳力民秘書長討論有關加入本會團體會員事宜。
4. 本會 112 年春季聯誼活動於 112 年 5 月 27 日(六)假「榮雍坊」(張榮發基金會)辦理，本次參加會員與會務人員共計 96 人。
5. 交通部航港局 112 年 3 月 23 日航員字第 1120054613 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。
6. 交通部航港局 112 年 3 月 24 日航員字第 1121950239 號，為提升我國船舶安全管理成效，請協助轉知國內航商應落實船員之平時訓練及考核，本會已刊登網站，通告會員週知。

7. 交通部航港局 112 年 3 月 24 日航員字第 1120054861 號，有關勞動部配合中央流行疫情指揮中心放寬相關邊境管制措施，自 112 年 3 月 20 日起，取消移工入境自主防疫規範回歸常態引進一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
8. 台北市輪船商業同業公會 112 年 3 月 24 日北市會(112)字第 035 號，為慶祝中華民國第六十九屆航海節，本會舉辦攝影比賽活動，謹檢附實施辦法乙份(<http://www.csaot.org.tw> 可下載)，如有攝影作品，請於本(112)年 5 月 20 日前惠送本會，俾便彙整評審，本會已刊登網站，通告會員週知。
9. 交通部航港局 112 年 4 月 7 日航員字第 1120055765 號，函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修訂「因應 COVID-19(新冠肺炎)慢性病人無法返臺親自就醫代為陳述病情或代為領藥作業流程」及「疫情期間延長遠洋漁船及國際航線船舶出海船員持慢性病連續處方箋，每次調劑之總用量至多為一百八十日」等 2 項措施，實施至 112 年 12 月 31 日(含)止案，本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 台北市船務代理商業同業公會 112 年 4 月 6 日北船字第 1121182043 號，檢送「慶祝第 69 屆航海節網球聯誼賽」比賽辦法及報名表如附件，本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 交通部航港局 112 年 4 月 11 日航員字第 1121910210 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。
12. 交通部航港局 112 年 5 月 1 日船員字第 1120057322 號，為落實辦理「2023-2024 反剝削行動計畫」，請協助運用相關海報及影片宣導，本會已刊登網站，通告會員週知。

13. 交通部航港局 112 年 5 月 2 日航員字第 1120057452 號，函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心自本(112)年 5 月 1 日起停止適用「船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」及「防疫交通船指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
14. 交通部航港局 112 年 5 月 4 日航員字第 1121910253 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。
15. 交通部航港局 112 年 5 月 5 日航企字第 1121510275 號，有關交通部函轉行政院國家永續發展委員會秘書處函，檢送「112 年國家永續發展獎表揚計畫」1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。
16. 國家海洋研究院 112 年 5 月 12 日國研綜字第 1120002419 號，本院訂於本(112)年 6 月 5 日舉辦「2023 年國家海洋人才培育論壇」，本會已刊登網站，通告會員週知。
17. 交通部航港局 112 年 6 月 5 日航員字第 1121910317 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. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
19. 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

112 年 03 月 01 日至 05 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 62 人次、健保會員人數合計 9 人次，明細如下：

3 月份勞保 22 人次/健保 3 人次；4 月份勞保 20 人次/健保 3 人次；5 月份勞保 22 人次/健保 4 人次。

參、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、國際船長協會 (IFSMA) 事宜

1. 第 47 屆雙年會將在日本東京召開，並辦理改選事宜。
2. 會議日期為 112/10/25(三)~10/27(五)。

(二)、本會 NK 外稽稽核案

112 年 4 月 26 日稽核後，於 112/5/22 收到報告。

(三)、為辦理第 24 屆第 1 次會員大會暨選舉事宜

1. 司選小組會議於 5/15(一)召開，討論選務事宜(大會開會通知函、委託書以及大會流程與選舉投票注意事項)，以及審核候選人參考名單。
2. 大會開會通知與常年會費催繳通知於 5/19 合併掛號寄發。

(四)、辦理本會 112 年(111 年度)模範船長選拔案

1. 本會第 23 屆第 11 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 112 年(111 年度)模範船長評選結果，排名順序如下：
第一名長榮海運 黃志齡船長總分 376 分、第二名裕民航運 曹以華船長總分 375.5 分、第三名萬海航運 江俊賢船長總分 328.5 分、第四名台塑海運 張友文船長總分 320.5 分、第五名長榮海運 顏建成船長總分 299.5 分，上列五位當選模範船長，已報請第 69 屆航海節籌備會備查。
3. 第六名新興航運 張昭翊船長總分 290 分、第七名德勝航運 (原名德翔海運) 沈冠榮船長總分 264 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 24 屆第 1 次會員大會報告備查，並頒發「優秀船長」獎牌乙面，以資祝賀。(優秀船長優良事蹟將刊載 231 期船長通訊，敬請參閱)。

4. 112 年(111 年度)模範船長當選名單本會業於 112 年 5 月 17 日以船公(112)輝字第 112021 號函報航海節籌備會備查。

(五)、保全職責台北專班案

1. 簡章已刊登於本會網站。
2. 授課時間 8/3(四)~8/4(五)、受訓地點本會會議室。

二、派員參加各項會議

1. 中華海員總工會於 112 年 3 月 30 日，召開交通部航港局 112 年第 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，本會秘書長陳力民委員代表出席。
2. 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 112 年 4 月 21 日，召開交通部航港局南部航務中心及臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司共同召開「航安專案會議」，本會秘書長陳力民代表出席。
3. 立捷建設股份有限公司(大安都更危老重建工作站)於 112 年 5 月 4 日，召開南京東路四段 75 號 德和大樓 劃定更新單元範圍說明會，本會王雯華小姐代表出席。
4. 交通部航港局於 112 年 5 月 8 日，召開研商「航路標識設置技術規範」部分規定修正草案會議，本會會員鄭怡船長代表出席。
5. 交通部航港局於 112 年 5 月 16 日，召開 112 年度船員訓練專業機構評鑑作業評鑑前會議，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
6. 交通部航港局於 112 年 5 月 30 日，召開「中華民國 STCW 公約履約文件更新及修正委託專業服務案」期中報告審查會議，本會會員鄭怡船長代表出席。

肆、財務報告(112 年 01 月 01 日~112 年 05 月 31 日)詳如議程附件二

(上列工作報告准予備查)

伍、 討論提案

第一案

提案人：行政組

案由：茲有日本海事協會等 2 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 2 家：

(一)、日本海事協會

負責人：河上淳一

會員代表：河上淳一(台灣總經理)、許財福(經理)

(二)、峰達海運股份有限公司

負責人：林宏年

會員代表：譚治邦(總經理)、吳翊帆(營運經理)

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。

第二案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員連晨等 3 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：連晨、羅國剛、簡秉信等 3 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：本會第 24 屆理、監事選舉人(會員)名冊，提請審核案。

詳如議程附件四

說明：

- 一、經本會清查會員會籍，截止至 112 年 6 月 5 日止，在籍會員人數共計 601 人，其中積欠會費三年以上予以停權會員人數 16 人，有效會員人數 585 人。
- 二、本會團體會員計有 16 家，依據本會章程第九條「團體會員代表無選舉權、被選舉權、表決權及罷免權」。

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。

第四案

提案人：行政組

案由：本會在岸會員代表名冊，經核對計有 250 人，提請審核案。

詳如議程附件五

說明：為配合第 24 屆理、監事選舉，除於大會前造具選舉人(會員)名冊外，還需造具在岸會員代表名冊(因本會會員工作性質特殊)，依此名冊會員數為會員大會應出席人數。

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。

陸、 臨時動議 (無)

柒、 散會 中華民國 112 年 6 月 6 日(星期二) 下午 5 時 15 分

中華民國船長公會 112 年(111 年度)優秀船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：黃志齡

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：黃志齡船長，今年 63 歲，學歷-高雄海專漁業科，自 1988 年於長榮海運服務至今，船長海勤年資 14 年 8 月餘。

優良事蹟：

黃志齡船長於 1988 年進入長榮海運服務迄今，公司海上年資 27.27 年，船長年資 15.81 年。個人充分配合公司調派，在有緊急換人需求時，從不推卸。

一、研究發展:

除在船隊服務亦參與海陸輪調制度，曾派駐在台中港櫃場擔任駐埠船長，規劃指導現場作業人員，在櫃場整備，改善裝卸貨物動線，縮短船隻泊港作業時間以節省作業成本。以黃船長豐富的船上經驗，對船隊裝卸貨的流程提出改善方案，實質提升整體效率並節省大量作業成本。

二、領導統御:

為人處事公正廉明，以身作則，嚴格要求並樂於傳授自身之經驗，經常關懷同仁日常生活，督導環境衛生，致力於伙食量足質精，使同仁能安心快樂的工作。

三、安全管理:

在船服務期間，除發揮個人優良船藝，成功的完成無事故記錄（無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷），並領導全船同仁遵行公司安全管理手冊，以零缺失通過 PSC 檢查和港口國檢查無滯留記錄，深獲公司肯定。

四、船員訓練:

對船員訓練講求務實有效，在船親自製作中英文講義，在各項操作中的重點以及遵行事項。於每次操演後，都會對演習中的優缺點予以講評，以在發生緊急狀況時能將訓練的成果有效的發揮。

對於台灣甲級船員，只要擁有上一級適任證書者，皆大力的推薦給公司任用，造就更多優秀的船員。

五、危機處理:

於 2022 年 9 月在 EVER LOYAL 長忠輪，中南美洲西岸，因哥倫比亞、秘魯、智利等國對於 COVID-19 的控管並不嚴謹，登輪官員及上船工人皆無配帶口罩，致使船員不慎感染病毒，於智利開航后多位船員經快篩檢驗，確認陽性反應染疫確診，船上執行危機處理，所有船員每日執行快篩檢驗一次、早晚測量體溫及血氧量二次，遵照公司苗醫師指示服藥，每日將船員檢驗現況回報公司，並安撫船員情緒，適當的人員值勤調度，確診者安全的隔離，非常幸運回亞洲第一個港口(香港)前，所有船員經快篩檢驗都是陰性反應已恢復正常，並沒有延誤靠泊船期，經海技課負責人將此事件過程呈報公司高階主管，獲得公司來信嘉獎，以茲勉勵。

第二位

姓名：曹以華

推薦單位：裕民航運股份有限公司

簡介：曹以華船長，今年 66 歲，學歷-基隆海事航海科畢業，船長海勤年資 18 年 3 月餘。

優良事蹟：

- 一、自基隆海事畢業後，即投入航運界服務，迄今已逾廿三年，期間努力不懈加強本質學能、精進航管專業知識，由於表現優異八十八年即升任船長。
- 二、任職亞泥五號輪、亞泥六號輪期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，迄今已連續九次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀。
- 三、任職亞泥六號輪期間，全力配合公司業務所需，培訓船員，以因應美國諸多法規要求及檢查，由於事前準備充足，得以順利完成關島運務。
- 四、任職裕民船長十八年期間，善盡本職以自身專業為公司培訓優秀船員，提攜後進不遺餘力，其敬業精神深獲船員及公司各級主管好評，為人樸實、公私分明、熱心服務、教導後進、榮獲好評，堪稱海員之楷模。

四、公司獎勵：

1. 2021 年依公司 PSC、FSC 及 Rightship 等外部檢查獎懲辦法，連續三次齡缺失通過檢查者應給予獎勵，記功乙次。
2. 2022 年依公司 PSC、FSC 及 Rightship 等外部檢查獎懲辦法，連續三次齡缺失通過檢查者應給予獎勵，記功乙次。

第三位

姓名：江俊賢

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：江俊賢船長，今年 62 歲，學歷：國立台灣海洋大學，自 1994 年在萬海任職迄今，船長海勤年資 14 年 9 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

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

二、船岸溝通：

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

三、船舶安全：

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

四、公司獎勵：

1. 2011 年服務於 WAN HAI 165，提供 NEAR MISS 供公司船隊參考。表現卓越，堪為楷模，記嘉獎一次。
2. 2012 年服務於 WH225，針對領港梯位置調整提供心得。記嘉獎一次。
3. 2015 年任職我司 WAN HAI 312，船長期間第二季船隊工安環保節油評比獲得第一名，記嘉獎一次。

第四位

姓名：張友文

推薦單位：台塑海運股份有限公司

簡介：張友文船長，今年 62 歲，學歷：基隆海事職業學校航海科畢業，經歷：中國航運公司、香港海宏公司與台塑海運公司，船長海勤年資 11 年 1 月餘。

優良事蹟：

一、研究發展：

擔任船長負責執行公司安全會議(審查會議)之內容宣達在船上召開安全會議。另外公司有每月安全活動主題，針對公司實際需求所製訂，讓在船/岸皆能參與留有備註欄，讓一些實際案例可以表達顯現出來實屬良好 idea。服務於危險品船多年，對於 CDI/SIRE 檢查各項缺失，公司對船隊各輪缺失項目有系統整理後分發各船並要求後回覆，透過檢查及公司回應而到最後改善，讓船員得到許多寶貴的知識。同時也可執行教育訓練讓所有在船工作者都能集思廣益為公司之安全管理、營運及個人未來發展提供相關的規劃及促進海洋運輸事業的蓬勃發展。

二、敦睦海外：

海勤人員時有出國上(訪)船，利用國外上(訪)船機會於各國港口停靠裝卸貨/離泊作業期間，及在船上/公司與外籍人士接觸及公務執行或外出時，發揮公司賦予的職務及台灣人固有的禮儀接待和人際關係交流互動，及確實要求在船之船員遵從各國港口之法律規範及特殊港口之要求，達到公司交付及個人應盡的職責外也同時做好國民外交，維護公司信譽及形象。

三、社會服務：

身為海勤工作的一員，除了公司賦予的船舶安全管理職責外，除自身做好外，平時工作中隨時對環境維護盡力，常規性的求船上同仁共同維護做好 MARPOL 無污染行動，以為回饋社會應盡的義務之力；休假期間配合社區活動共同維護社區安寧及整潔，發揮里民應盡的義務。並踴躍參與宗教團體與當地民俗活動。

四、領導統御：

身為船長當以船舶、船員、貨物之安全以及防止海洋污染為最大利益考量，確實執行以維護公司交付的責任，需要時向公司長官或所屬單位請示給予支援，盡全力達到人安/船安/貨安/環安之公司賦予的責任。

統籌及督導船上安全管理制度，負起該制度運作及執行之權責，依據公司組織章程之規定確實執行，並將部份職責委由組員協助負責。以確保船上所有船員皆能遵從公司規範。日常盡量讓船員船上工作上及生活上能安全無慮並關懷注意船員行為情緒反應，給予關心及必要幫助，讓相處氣氛和諧融洽。以期望所有在船每一位人員都能快快樂樂出門，平平安安回家。

五、安全管理:

在船上服務期間，本著公司賦予的職責及任務，致力達到船員在船上服務期間，務必遵從公司安全管理規章最高準則，與全體船員互相通力合作完成公司要求之零違法、零污染、零傷害、零缺失、零意外、保護海洋與乾淨地球以及給予船上同仁優質生活環境及工作安全場所，執行公司之安全及環境保護政策及策動船員遵守該政策及執行公司之 ISM 及 ISPS 安全、保安管理及環境保護政策。

六、船員訓練:

除了定期執行船員之技職專業及設備講解教育訓練外，也根據公司 ISM 安全管理規章及海洋安全之 IMO/SOLAS 海上安全公約之安全訓練要求，每週/月定期於海上執行所有的安全、求生、救生、滅火、醫療急救、密閉倉間救援/SOPEP 及 ON-JOB 之各項教育訓練及演練講習，並執行每年度之 ISM/ISPS 船岸操演。尤其對於新進之船員不定期給予適當協助及指導，以期所有在船船員皆能熟悉各項訓練，以預防事故發生，將所有的意外傷害及事故降至最低。

七、危機處理:

近年多處航行海域皆陸續發生海盜劫船事件、軍事衝突波及一般貨商船，使在船服務之船員航經該海域時須特別謹慎及戒備，因此船上須確實執行公司 SSP 章程及 ISPS 各項保安及保全應急程序及佈署。當得知航線必需經過穿越 HRA 可向公司申請安排 ARM GUARD 上船護航。船上定期每月對船員實施教育訓練及實作演練，以期達到船舶及人船貨之保全及安全。也定期執行 SOPEP 之各項預防污染海洋之船岸演習與訓練之實作演練，共同維護海洋環境生態之健康。

八、急難救助:

服務期間嚴格要求船上所有船員於工作場所及工作作業程序務必於作業前，每日招開工前會議討論施工前或保養工作時，需特別注意安全措施及安全防護裝備，預防任何意外及突發事件發生，確保所有在船人員處於安全無虞的工作環境下作業，駕駛台值班人員隨時守

值及守聽 VHF16 頻道由海事局所發出的安全信息和 GMDSS 之全球遇險救難儀器設備所發出之任何訊息，必要時加入 RCC 之船舶航行水域之附近救助編制及編隊共同協助救助及搜尋，確保發揮人溺己溺的精神，期勉互助海上所有船員及為海上每一個工作者的生命安全盡一份心力。

第五位

姓名：顏建成

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：顏建成船長，今年 44 歲，學歷：國立海洋大學航技系，自 2007 年於長榮海運服務至今，船長海勤年資 1 年 7 月餘。

優良事蹟：

顏建成船長於 2007 年進入長榮海運服務迄今，公司海上年資 8.12 年，船長年資 1.66 年。

一、安全管理

在船服務期間，無事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷)，秉持公司安全管理手冊，多次 PSC 和港口國檢查無滯留記錄。

二、急難救助

2022 年 10 月服務長源輪航經彰化外海時，於惡劣天氣環境下，遇巴拿馬籍鑫順一號水泥專用船故障，臨危不亂，冷靜發揮管理及領導職責，沉穩分配任務，讓全員積極參與船舶搜救行動，成功救起 5 名遇難船員，對方船東對於長榮船隊之專業、紀律及訓練有素，給予極大肯定與感激。

三、船員訓練

於公司海技部服務期間，同時擔任長榮船員訓練中心多項課程之講師，結合其海上經歷，以重點式、幽默風趣的教學方式，讓學員們在上完課程後都能謹記相關安全操作要點，進而到人安、船安、貨安之要求。

四、領導統御

雖船長年資僅近兩年，但善盡職責、工作調派機動性高且態度積極認真，全力配合公司達成目標，學習前人豐富管理經驗，開明且實事求是之精神，在船督導所屬，發揮 BRM 與 ERM 團隊合作，達到人安、船安、貨安之重要任務目標，使屬輪均能以最大貨載安全運抵目的港，為公司創造利潤。

五、研究發展

除在船隊服務亦參與海陸輪調制度，曾派駐公司海技部一職，擔任駐埠船長二年半，對於船隊緊急事故處理，皆能發揮專業積極之態度，協助船隊完成各項任務；於階段性任務服務期滿後，再度投入船隊服務，將公司之管理經驗，實際運用於船上業務管理，於每次航行任務及每次合約完成，其優異表現均獲得公司各部門最大之肯定。

第六位

姓名：張昭翊

推薦單位：新興航運股份有限公司

簡介：張昭翊船長，今年 38 歲，學歷-國立臺灣海洋大學商船學系畢業，船長海勤年資 2 年 8 月餘。

優良事蹟：

- 一、民國 96 年 6 月畢業於國立臺灣海洋大學商船學系，民國 98 年 4 月進入公司由水手起，歷經幹練水手、三副、二副、大副、見習船長，於民國 108 年 4 月正式晉升船長一職，於我司服務 16 年，海勤資歷近 10 年，資歷完整，嫻熟公司作業章程及各項制度，目前於本公司所屬之 25 萬噸大型礦砂船天寶輪任職船長中。
- 二、學識與專業能力兼備，熟悉理論且具備豐富實踐經驗。處事端正、責任心重，面對工作態度一絲不苟，認真細心且積極有效率，亦能協同各方合作，在緊湊的時間壓力下仍確保工作效率質量，出色完成本職工作，其在本公司 HandySize 船上任職大副及船長時表現出專業及協調能力，在面臨各種複雜裝卸貨環境，檢查或是刁難時能順利且圓滿的達成雙贏，讓船舶順利完成運務。
- 三、2020 年 11 月，擔任舟山輪船長任內，進行定期小艇入水施放訓練時，艇架突然故障無法收回，雖立即與公司進行聯繫進行排查，但多次討論後發現故障原因頗為罕見也很難靠船上自力修復，但若無法及時解決，將嚴重船舶適航性導致船無法開航。當下船舶雖未配備相關特殊零件可迅速進行修復，但張船長並未放棄任何修復可能，堅持尋找任何解決方案，經過不懈嘗試各種維修方式後，最終成功修復艇架，讓船舶順利啟航到港口後進行後續維修，避免船舶被租家解租的損失與外海維修的鉅額費用。

- 四、2021年2月於舟山輪船長任內，船舶於澳洲 Dampier 須接受澳洲 AMSA 檢查。船長事前針對 AMSA 檢查標準已有深入研究和準備，除依照公司管理標準外，以其更高標準及早確保船舶各個系統和設備，包括機械、電氣、船體和 MLC 規範等方面皆符合標準。檢查時親自帶領船員積極地與澳洲檢查員合作，遵循其每項檢查標準逐一查驗，最終船舶順利通過檢查且沒有任何缺點。歸功於張船長所帶領的船員幹部，能以良好的團隊合作與專業知識，加上高標準的堅持，才能達到此成果。
- 五、2023年4月擔任天寶輪船長任內，船舶進行第三方 RightShip 檢查且結果為零缺點。該檢查為乾散貨船中非常重要的一環且很難有零缺點的結果，尤其該船又是 RightShip 啟用新版檢查表後的第一次檢查，RightShip 對於檢查項目與要求標準更加嚴苛。即使首次面對新版更嚴格的檢查項目，張船長仍然展現優良的統籌與協調能力，對船舶進行仔細的檢查和準備，積極解決問題，讓船舶各方面皆維持最高標準狀態，能確保船舶的安全和環保性能符合標準，使我司船隊持續獲得非常理想的檢查結果。
- 六、擔任船長期間所屬各輪，多次以高標準通過各項檢查，充分顯現優秀的領導統御能力和專業素養，能激勵和引導團隊達成共同目標，問題解決和決策能力高，並在壓力下保持冷靜與果斷。此外，船長對在校實習生的實習過程與在船生活亦相當關心，熱心地提供各項協助，對於公司培育新一代台灣籍甲級船員的努力功不可沒。至今與張船長合作過的幹部主管皆能給予極高評價，是一位相當可靠的優秀船長，對公司貢獻良多，若張船長有幸獲選，屬實至名歸。

第七位

姓名：沈冠榮

推薦單位：德勝航運股份有限公司 (原名德翔海運)

簡介：沈冠榮船長，今年44歲，學歷：高雄海洋大學，船長海勤年資1年1月餘。

優良事蹟：

領導統御能力-該船長具有良好領導能力，能確實依照公司管理章程及船上現有資源，協調船員達成任務，其良好領導統御能力表現，在輪機長生病安排緊急就醫時，船長能立即規畫最小偏航減低公司成本，同時協調機艙人員維護船舶航行安全，並與直升機隊溝通船上最適停靠點，完成海上安全將輪機長送醫。

中華民國船長公會第 24 屆第 1 次會員大會暨理監事選舉

112 年 7 月 8 日 第 24 屆理監事選舉開票結果(1/3)

理事部分

編號	姓名	得票數	名次	編號	姓名	得票數	名次
1	丁漢利	59	候補 1	16	李華龍	92	20
2	于鐵五	8		17	李齊斌	33	
3	方信雄	143	3	18	李德仁	102	11
4	王文峯	45		19	杜松林	99	15
5	王維東	100	12	20	周士明	7	
6	王鳳明	11		21	周東來	5	
7	石松山	4		22	林沛樵	108	10
8	冷治明	10		23	林高慶	41	
9	吳天壽	139	4	24	侯中南	128	6
10	吳弘毅	53	候補 3	25	柳志明	46	
11	吳雲斌	53	候補 3	26	胡天健	26	
12	忻元宏	24		27	胡延章	148	1
13	李 蓬	35		28	荀明泰	96	19
14	李年台	6		29	高炳光	99	15
15	李崇岱	42		30	張一成	31	

中華民國船長公會第 24 屆第 1 次會員大會暨理監事選舉

112 年 7 月 8 日第 24 屆理監事選舉開票結果(2/3)

理事部分

編號	姓名	得票數	名次	編號	姓名	得票數	名次
31	張中雋	98	17	46	黃智泉	49	候補 6
32	章詩如	19		47	董加亭	100	12
33	許洪烈	30		48	榮大飛	144	2
34	許善根	4		49	蔡希真	92	20
35	郭坤木	100	12	50	鄧家明	13	
36	陳一銘	48	候補 7	51	鄭暘曄	44	
37	陳志南	18		52	盧水田	113	9
38	陳馬力	116	8	53	賴仁旺	51	候補 5
39	陳基美	134	5	54	謝茂溪	41	
40	陳策勤	124	7	理事 21 席、候補理事 7 席			
41	斐世雄	4					
42	黃文堯	98	17				
43	黃玉輝	59	候補 1				
44	黃振邦	32					
45	黃偉峰	44					

中華民國船長公會第 24 屆第 1 次會員大會暨理監事選舉

112 年 7 月 8 日第 24 屆理監事選舉開票結果(3/3)

監事部分

編號	姓名	得票數	名次	編號	姓名	得票數	名次
1	李文愚	108	5	9	莊學偉	151	1
2	李繼康	34		10	許秋雄	19	
3	周宏基	10		11	陳毅	52	候補 2
4	周李禎祥	3		12	黃志平	55	候補 1
5	林全良	142	3	13	蔣克定	149	2
6	林寬仁	134	4	14	鄧華民	106	6
7	孫瑜鋒	43		15	藍庭旭	98	7
8	翁意龍	9		監事 7 席、候補監事 2 席			

中華民國船長公會

第二十四屆第一次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 112 年 7 月 16 日(星期日)上午 10 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

出席人員：

理事：共計 18 人

方信雄、王維東、李華龍、杜松林、林沛樵、侯中南、胡延章、
荀明泰、郭炳光、張中雋、郭坤木、陳馬力、陳基美、陳策勤、
黃文堯、榮大飛、蔡希真、盧水田。

監事：共計 6 人

李文愚、林全良、林寬仁、莊學偉、蔣克定、藍庭旭。

請假：吳天壽、李德仁、董加亭、鄧華民。

列席人員：黃玉輝、陳力民、黃湘瀕、王雯華、周金芳。

壹、宣布開會

貳、主持人報告(第 23 屆理事長黃玉輝)(略)

參、選舉

1. 介紹候選人。

2. 推請發票、唱票、記票、監票各 1 位。

發票、唱票、記票：會務人員；監票：林全良常務監事

3. 選舉第 24 屆常務理事 7 位、常務監事 1 位。

4. 開票並宣布常務理事、常務監事當選人。(得票數排序)

常務理事：胡延章、方信雄、李德仁、侯中南、董加亭、
盧水田、黃文堯。

常務監事：林全良。

5. 選舉第 24 屆理事長 1 位。
(理事就常務理事 7 位候選人中，選出 1 位為理事長)
6. 宣布第 24 屆理事長當選人。
理事長：胡延章
7. 開票結果詳如附件一。(略)

肆、移交

伍、新任理事長報告並主持會議(第 24 屆理事長胡延章)(略)

陸、討論提案

第一案

提案人：行政組

案由：本會是否續聘會務人員，秘書長陳力民船長、會計黃湘瀕小姐、出納周金芳小姐、總務王雯華小姐乙事，提請同意案。

說明：依據人民團體理監事選舉說明，除於本次會議中選出常務理監事及理事長外，另應於會中討論聘僱會務人員。

辦法：敬請同意。

決議：同意。

柒、臨時動議

第一案

提案人：陳秘書長

案由：討論本屆理監事聯席會議召開會議時間乙事，提請討論。

說明：因本屆理監事在職甚多，建請每次理監事聯席會議中，訂定下次會議召開日期及時間。

辦法：建議下次(第 24 屆第 2 次)理監事會議，時間訂為 9/17(日)，上午 11 時召開。

決議：同意下次會議時間訂為 9/17(日)，上午 11 時召開。

捌、散會：11 點 20 分



112/5/25
本會理事長參加送書到彰化
彰化縣大新國民小學黃信君校長(右)



112/5/26
本會理事長參加送書到雲林
雲林縣大新國民小學賴淑娟老師(左)

本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會(1/7)



本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會(2/7)



本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會(3/7)



本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會(4/7)



本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會(5/7)



本會 112 年 5 月 27 日春季聯誼會(6/7)





本會 112 年 5 月 27 日 春季聯誼會 (7/7)

本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(1/6)



本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(2/6)



本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(3/6)



本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(4/6)



本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(5/6)



本會 112 年 7 月 8 日 會員大會(6/6)



