

船長通訊第 196 期目錄

專業研究

- 細論船舶碰撞危機之一 -『追越』 台
北海事檢定有限公司 游健榮文 P 2

保險要聞 編輯部

- 印度區域使用衛星電話限制 轉載自
UK P & I P23

船舶管理 編輯部

- CHECK LISTS – JUST WHO IS CHECKING?
轉載自英國海空航安報告方案 CHIRP P24

國際新聞

- 船舶暨海洋產業研發中心 蕭榮發提供 P27

會務報導

- 第二十一屆會員大會紀錄 P35
第二十一屆第一次理監事聯席會議紀錄 P77
第二十一屆第二次理監事聯席會議紀錄 P82

專業研究

細論船舶碰撞危機之一 - 『追越』

台北海事檢定有限公司

海事公證人 游健榮

筆者在這兩年的海事保險事故檢定工作中，船舶碰撞案件中就有二例是因為船舶在追越情況下，皆是因為雙方值班船副的瞭望疏忽所導致碰撞事故的發生，為了避免船舶在追越過程中導致碰撞事故的重複發生，今天特將塵封已久的避碰規則教科書打開，對其中的【第十三條 - 追越】條款，再拿出來複習，跟各位年輕當值駕駛員（OOW）細論一下：當船舶發生追越情況時，**追越船及被追越船各應注意的事項。**

當發生海上碰撞事故時，公證人受船體保險公司之委託上船執行海事責任鑑定時，除了就船體碰撞情況給予勘估外，另外會要求安排與船長、當值駕駛人員（包含船副及舵工）面談，以作出責任比例鑑定報告，當發現有一船在其航行及避碰行動當中未能嚴格遵守避碰規則的規範時，一般會就其違規次數與嚴重性判定該船是否

該承擔較大的碰撞責任，以供日後保險公司理賠或法院判決時參考使用。

鑒於國內出版界對避碰規則的專書論述較少，本人除了參閱國內現有書籍外，也蒐集了境外相關資料，寫下這篇文章，主要是藉這機會跟船上當值駕駛員複習一下規則的重點以做海上避讓時參考之用。

所以，在一切依法的前提下，首先讓我們先回到學校時代的避碰教材【第十三條 - 追越】的條文：

1. 不論本規則中第二章第一節和第二節各條之規定如何,任何船舶在追越其他船舶,均應讓被追越之船舶。
2. 凡船舶自他船正橫之後 22.5°以上之方位駛近他船時,應視為追越船。即對被追越船之相互位置而言,在夜間僅能看見他船之艉燈而不見他船之任一舷燈。
3. 當船舶對其是否在追越他船有任何疑慮時,該船應假定本船為追越船,並依規定採取適當措施。

4. 此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則所稱之交叉相遇船，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前，不得解除其避讓被追越船之義務。

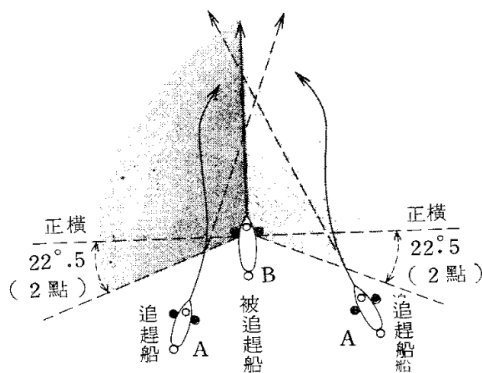
關於本追越條款的論述，參考了上海海事大學蔡存強副校長及其他學者的論點，可將其分為幾個子題逐一討論：

一、追越情況的定義與成立

1、定義

根據本條第二項的規定，構成追越應具備三個條件，即：

- (1) **方位**：後船船位於前船正橫後大於 22.5° 的任何一方向上(見下面兩圖示)；- **基本條件**



動力船超越他船圖示

小艇正遇橫過，超越情況圖

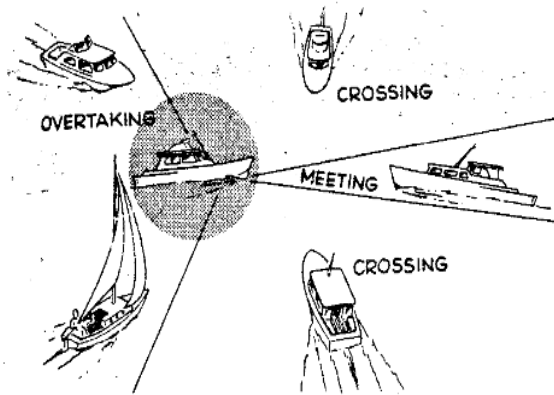


圖 13.3

追越、交叉相遇、對遇局面圖示

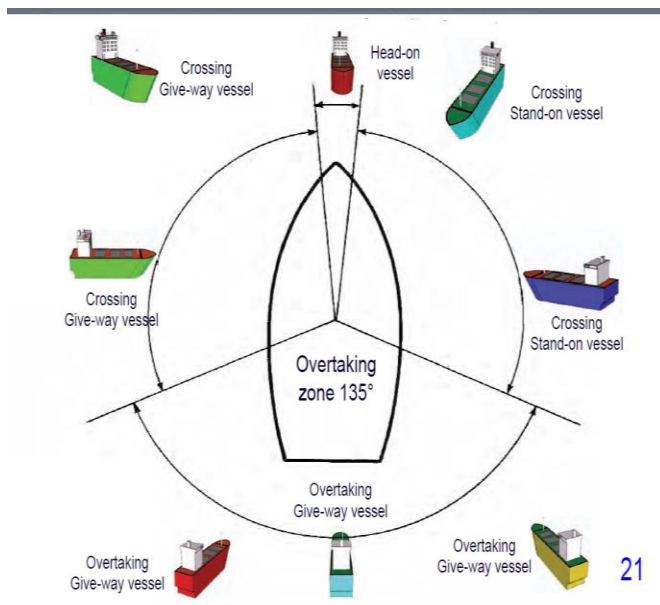
(以上示意圖摘錄自楊樹澤船長 編著乙書)

(2) **距離**: 後船位於前船艏燈能見距離範圍(三海浬)之內;- **必備條件**

(3) **速度**: 後船速度大於前船速度時· - **關鍵條件**

『**追越局面**』只有在上述三個條件同時具備的情況下，才可以認為業已構成，『**追越條款**』才開始適用。

總之，值班駕駛員(OOW)對本船是否正在追越前船持有懷疑時，依本條第三項的精神，應立即假定本船處於追越之中，並應主動採取讓路行動，尤其是當一船位於另一船舶之任一舷正橫後22.5°以上任一方位線附近時（見下面圖示），更應該注意當值的瞭望，否則將可能構成嚴重的後果。



摘自網路 <https://www.google.com>

二、追越條款的適用範圍與生效條件

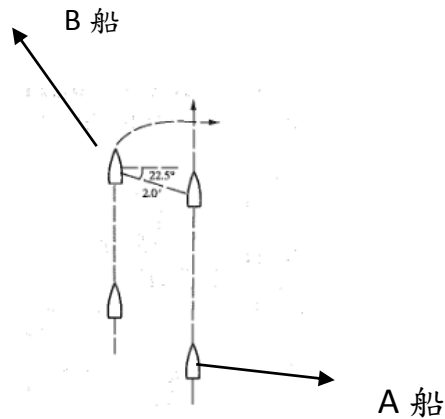
追越條款適用於互見中的任何追越船舶，

也適用於《國際避碰規則》中所適用的一切水域。雖然在【第九條 狹水道】第五項條文中也對『追越措施』做了一些規範,但應認為：『第十三條 追越』條款也是適用於狹水道與適航水道。

也可以這樣說：第九條第五項實際上是對『第十三條 追越條款』對船舶航行在狹水道與適航水道中，所用作的一種補充說明。但應該更明白地指出的是：在狹水道或適航水道中，只有當前方船鳴放”一長、一短、一長、一短”（一·一·）的船笛號聲，表示注意到並同意後方船可以追越，同時採取適當的行動，以使後方船安全通過，並且當後方船開始追越之時，第十三條條款才開始生效。

這一點，是一般當值駕駛員容易忽略的地方，認為只要我保持一定的距離，我船就可以逕行往前追越，往往造成事故發生時，雙方爭執不下的爭執點。碰撞發生時，是要以法規論定責任的，不是『我認為當時.....』可以解釋事情發生的責任歸屬。

下面以英國法院的判例說明追越條款的生效時機。1983 年的"Manchester Regiment"輪一案中，當事的兩船以接近平行的航向駛近，當後方船 A 船位於前方船 B 船的右舷正橫後約 22.5°，相距約 2 海浬時，此時前方船 B 船為校正羅經而突然向右轉向 90°，導致兩船相撞（參見下圖）。



摘錄自菜存強等編著之船舶值班與避碰一書

英國海事法院判決認為：在前方船轉向之前，追越條款不適用，因為兩船近乎平行航行，此時雙方並不存在碰撞的危機，也不存在追越局面，而在前方船轉向以致碰撞前應該引用【第十五條 交叉相遇局面】的條

款·(即：兩動力船舶交叉相遇，而含有碰撞
危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船。
如環境許可，應避免橫越他船船艙。)

另一個碰撞案例，

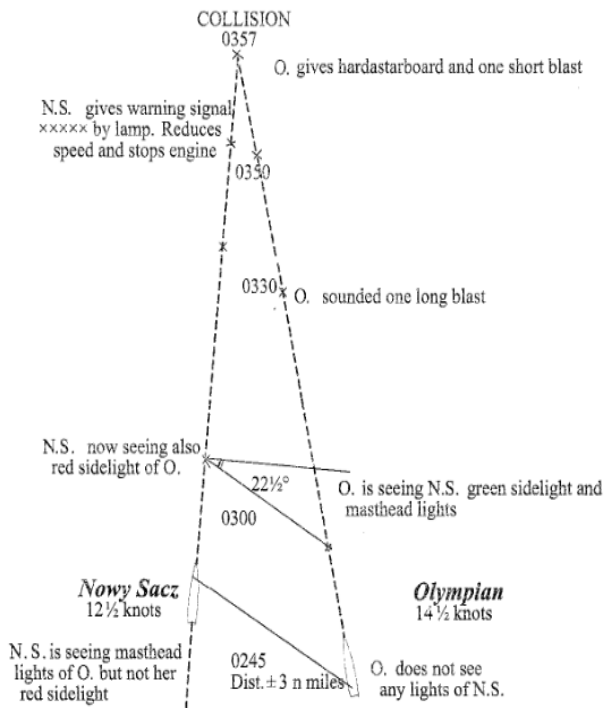


Fig. 4-2-6 Collision between *Nowy Sacz* and *Olympian*

摘錄自趙月林等編著之船舶避碰與值班一書

請讀者詳細閱讀以下的案情敘述：

於 1972 年 2 月 14 日清晨，天氣晴朗，能見度良好，在大西洋 Capt.Vincet 的南方海面上，原告 Olympian 輪與被告 Nowy Sacz 輪兩輪均以偏北航向，接近平行航行狀態；Olympian 輪最大船速 14.5kn，Nowy Sacz 輪最大船速 12.5kn。大約 0245，當 O 輪位於 N 輪正橫後大約 25~30°方位、距離約 3 海浬多時，N 輪二副發現 O 輪的兩盞桅燈，但未發現 O 輪的紅色舷燈。在同一時間，O 輪二副 仍然未發現 N 輪的任何燈光；到 0300，當 O 輪方位不再大於 N 輪正橫後 22.5°時，N 輪二副發現了 O 輪的紅色舷燈及兩盞桅燈，而 O 輪二副也發現了 N 輪的兩盞桅燈和一盞綠色舷燈。

由於兩船航向與航速的持續相對運動關係，兩船以 2~2.5kn 速度逐步接近；當 N 輪位於 O 輪左正橫以及兩船以 25~30°的航向夾角交叉駛近時，碰撞危險開始出現，此時大約 0330，就在同一時間，O 輪船長鳴放長達 20~30 秒的一長聲信號（筆者註：此時應該施放急促之五短聲加上探照燈燈光信號較適宜，表示對 N 船的動態有疑慮），但 N 輪沒有反應。隨後

雖然兩船都採取了避讓措施,但因距離太近最終在 0357 兩船發生了碰撞。

本案於 1997 年經英國海事法院的 Brandon 法官審理本案後，於判決書中指出：

- * 本案例中，『追越條款』的引用僅能適用於在 0300 以前，0245 當 O 輪還處於 N 輪正橫後大於 22.5° 的方位時，但還需滿足兩個條件：
 - a. 需兩船間已經互見；
 - b. 兩船間已出現碰撞危機。
- * 此案不能肯定地說在 0245~0300 之間的某一時刻，O 輪可以看到 N 輪的艏燈。但是由於在 0300 時，O 輪已看到 N 輪的右舷綠色舷燈，因此，兩船在 0300 以前雖然已經互見，就已滿足第一個條件，但還不滿足第二個條件。
- * 上述情況，如果引用《國際避碰規則》，則當時兩船互見情況只能是『交叉相遇』，而不是『追越情況』。而且 N 輪未能及早採取積極行動跟 O 輪保持適當距

離，而且沒有減速以期使 O 輪在其船艙通過。

- * N 輪違反『交叉相遇』條款的規定，N 輪為讓路船，未能給 O 輪讓路，而 O 輪為直航船，違反了『第十七條 直航船舶之措施』第二項的規定，採取適當措施時機太遲。
- * Nowy Sacz 輪違反沒有讓開 O 輪的責任，應承擔 75%的碰撞責任，Olympian 違反了太晚採取避碰措施，應承擔 25%的碰撞責任。

判決後，Nowy Sacz 輪船東不服上訴；英國上訴法院 Stephenson 等三位法官則否定了 Brandon 法官的觀點與不同的判決，並指出：

- a. 『追越他船』(coming up with another vessel) 一詞表明的是距離空間中接近的概念，但從時間概念上說，一船『追越』(coming up with) ”就沒有接近的成分；
- b. 由於《國際避碰規則》的目的不僅是避免兩船間的碰撞，而且也是避免碰撞危機的

產生，因而就有很好的理由來認為『追越條款』可適用於碰撞危機出現之前；

- c. 法官的結論是，碰撞的危機出現在大約 0300 顯然是確定的；和這時間點兩船互見且小於 3 海浬，O 輪追上 N 輪，並在那個時間點 N 輪為直航船，O 輪為讓路船；
- d. 最後上訴法院撤銷原判決，改判為 O 輪作為追越船應承擔 75% 責任，而 N 輪應承擔 25% 責任。

三、追越中兩船間的避讓關係

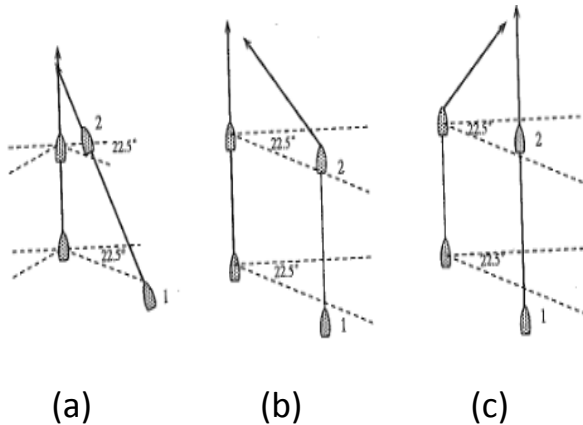
從本條第一項後段條文的規定：「...任何船舶在超越任何其他船舶，應避讓被追越之船舶」這就說明了，當船一旦進入『追越局面』中的任何船舶均為讓路船。《規則》之所以把讓路的責任，明明白白指定給追越船，主要是追越船在避讓過程中，無論用俾或用舵避讓，始終處於主動的地位。因為兩船接近時速度不可能很快，而且追越船通常以較快的速度行駛，因此她較有可能在較早時間內目視到被追越船。

另一個說法，當兩船中的一艘船被認定

為讓路船時，則另一艘船則被應視為被讓路船，亦即『直航船』，則她需依照規則【第十七條 直航船舶之措施】行駛。

在這種情況之下，讓我們進入另一個追越期間，因雙方航進航向的變化而可能變化出來的三種局面的討論：

- (a) 追越船以小角度靠攏的航向逐步地接近，追越船從被追越船正橫大於 22.5° 的某一方位上趕上並進入被追越船 22.5° 之前的某一位置，也就是追越船從艉燈區進入舷燈區，導致兩船將處於交叉相遇局面而發展成逼近情勢(CQS)或碰撞危機(見圖 a)。



- (b) 兩船以平行的航向或擴散的航向處於追越局面之中，當追越船進入被追越船的任一舷燈區之後改變航向，以至於兩船之船向角漸漸靠攏，導致兩船將處於交叉格局而發展成逼近情勢(CQS)或產生碰撞危機。(見圖 b)
- (c) 兩船以平行的航向或擴散的航向處於追越格局之中，由於被追越船的臨時改變航向，導致於兩船各自位於她船的舷燈區，靠攏之艏向角導致兩船形成另一種交叉局面而發展成逼近情勢(CQS)或產生碰撞危機。

在以上三個狀態中，雖然兩船在階段 2 中均改變成處於交叉的狀態，但依本條款第四項的規範，『此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則中稱之交叉相遇船』，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前(Finally past and clear)，不得解除其避讓被追越船之義務。

同時，在此要特別指出：前述中第二要點的案例中，B 船雖是被追越船，她也應該

遵守『已安全被追越並分離清楚』前才可進行下一個轉向措施，不可任意轉向。

請年輕當值駕駛員務必切記在心中：在航行追越中務必謹記此規範，此觀念常被忽略，導致碰撞發生。

四、追越船在追越中應該注意的問題

追越船在追越中過程中需注意下列各項：

1. 若判斷將構成『追越』局面，追越船應依『第三十四條第三項第一款』的規定鳴放信號，以表示其意圖，並獲得**前方船船鳴放”一長、一短、一長、一短”（-·-·）**的船笛號聲，表示注意到並同意後，方可以開始追越。
2. 應盡可能保持平行航向追越，消除逐漸縮小的航向角，以避免在追越過程中，因兩船間距離逐漸逼近，產生船吸現象；
3. 應保持足夠的橫向距離，即使在追越過程，有任何一船發生主機或舵機故障時，不至於產生立即性的碰撞危機；

4. 同時應該謹記：『**追越船負有讓路的絕對責任與義務**』，即使隨著兩船因船舶相對運動的改變，兩船間的相對方位也隨之在變化中，或因主機、舵機等發生故障，任一船處於失控狀態時，追越船仍不能免除其應承擔讓路船的責任與義務。

在多數的『追越碰撞事故判例』中學習到，除非『被追越船』有重大過失，一般情況下追越船必須承擔碰撞的主要責任，甚至全部責任。

例如：1968年12月30日約0515發生在印度洋的Frosta輪與Fotini Carras輪兩艘油輪碰撞案中（如下圖4-2-7），Frosta輪以18節速度行駛追越Fotini Carras輪，兩船相距2個鏈(cables)，儘管Frosta輪因為追越途中舵機突然卡住失靈而失去控制，使航向向右偏離，她也及時鳴放了壹短聲的號笛(警告：本船航向向右轉)且掛上船舶失去控制的信號，但忘了關掉桅燈；雖然Fotini Carras輪亦隨即向右轉向以避讓之，但仍然發生碰撞事故；**請讀者要注意**：『此追越局面從一開始

就確定了 Frosta 輪給 Fotini Carras 輪讓路的義務』，但在駛過讓清楚之前(Finally past and clear)，不能因局面或船舶自身條件的變化(如主機、舵機的故障)，而改變兩船的責任義務關係。

最後法庭判定 Frosta 輪因在追越中與他船的距離過近而需承擔全部責任。雖然在追越過程中舵機失靈而引起碰撞的事故屬於特例，但本案從追越局面的責任關係與船舶條件的發展變化之間關係的角度給出了很好的參考例證(此處強調了：保持寬裕的橫向距離才是安全的追越)。

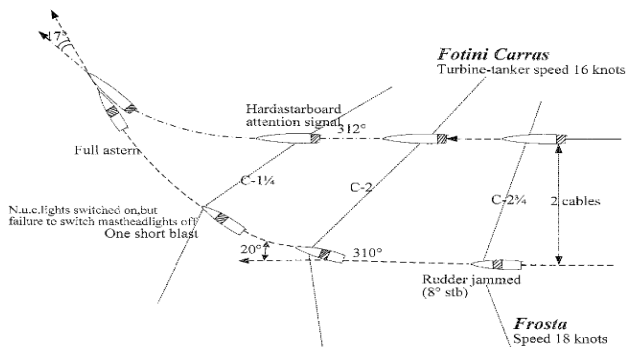
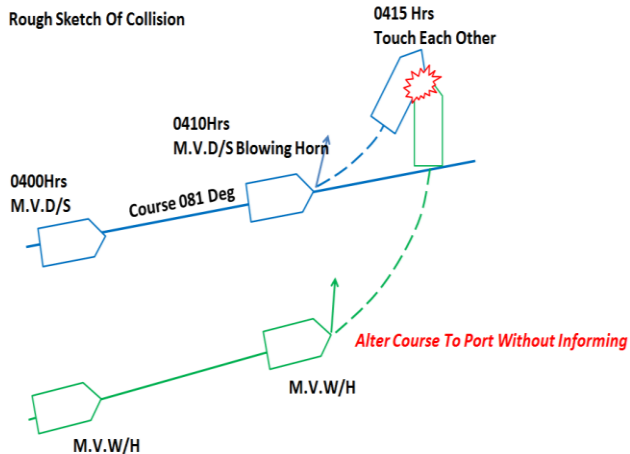


Fig. 4-2-7 Collision between *Frosta* and *Fotini Carras*

摘錄自趙月林等編著之船舶避碰與值班一書

- (4) 追越開始前當班駕駛員(OOW)應該及早判斷，追越過程的演變是否會致使兩船的航向角變成交叉局面？若是，追越船應當適當改變航向，以便從被追越船艉部通過後，再繼續實施追越。
- (5) 當最終追越過他船後，不應立即橫越他船船首，以免發展成逼近情勢(CQS)或致使產生新的碰撞危機。
- (6) 在追越過程中，對被追越船的動態，應隨時保持審慎瞭望，對被追越船的航向動態應給予前瞻性的觀察，諸如被追越船有可能的航向轉向點或被追越船與他船間的有碰撞危機時。

筆者曾在 2013 年做過一個兩船碰撞鑑定案件，案件中 M.V. D/S 本來為追越船，M.V. W/H 為被追越船，後來兩船演變成幾乎同向航行一段時間，然後 M.V. W/H 在 M.V. D/S 尚未駛過讓清楚(Finally past and clear)前，就不明原因地向左轉向(估計是到達其預計轉向點)，M.V. D/S 雖然採取緊急避讓行動向左避讓，但因橫向距離太近(2 海浬)，閃避不及，導致兩船擦撞在一起，本案目前法院仍在審理中。(參見下圖)



摘錄自台北海事碰撞事故公證報告

- (7) 在追過程中，盡可能與被追越船保持良好 V.H.F. 頻道上的聯絡，以隨時保持雙方動態協調。

五、被追越船在被追越中應該注意的問題

- (1) 航行時應保持四周適當瞭望，尤其當發現船艏部有船隻駛近時，應確認兩船間是否將構成或已構成『追越』局面。
- (2) 若判斷本船將構成『追越』局面中的被追越船，且判斷前方航道安全無疑慮時，被追越船應依『第三十四條第三項第二款』

的規定鳴放信號，依序：一長聲、一短聲、一長聲、一短聲(— · — ·)以表示同意追越。

- (3) 若已構成『追越』局面，被追越船應依『第十七條第二項』的規定：直航船得保持原航向及速度航行；若前面有障礙物時，需要轉向時，則需最小限度操舵、並轉向前鳴放汽笛或施放信號以喚醒他船的注意。
- (4) 若已構成『追越』局面，發現追越船對本船的存在未注意時，且逐漸接近本船時，被追越船得依第『第三十四條第四項』之規定，應即以號笛鳴放急促之短聲至少五響(· · · · ·)表示疑慮，並同時全面性檢查本船的航行號燈狀況，尤其是艏燈及舷燈是否處於正常狀態。
- (5) 保持密切瞭望，並隨時做好船舶操縱應變措施。
- (6) 當到達航線預定轉向點前，或必須避讓他船，在實施轉向前，應該審慎度勢當前局面，以避免與追越船進入另一個緊迫局面(CQS)。

總結：航行中，謹慎的遵守值班規則跟切實的瞭望是避免海上碰撞事故的唯一黃金規律。

作者註：本文為讓多數海上年輕駕駛員參閱，另也刊載於中華海員月刊。

參考書籍：

1. 一九七二年國際海上避碰規則公約(二〇〇七年修正) 中華民國船長公會譯印
2. 最新 1972 年國際海上避碰規則解說, 楊樹澤編著, 曉園出版社
3. 船舶值班與避碰, 蔡存強編著, 人民交通出版社
4. 船舶避碰與值班 (英文版), 趙月林編著, 大連海事大學出版社
5. 網上相關資訊

此文亦刊登於本公會網站上提供參考

保險要聞(轉載自 Britannia P & I Club) 編輯部

印度：港口內(包括錨地) 禁止使用衛星電話

最近發生的一起案件剛好可提醒讀者注意到在印度港口使用某些種類的衛星電話所遇到的麻煩問題。某艘停靠在印度 Tuticorin 港的商船在結關申請時被海關擱置甚久且被課處罰金，理由是海關宣稱該船錨泊於港區錨地時，使用舒拉亞(thuraya)衛星電話。因該船在停港期間發生了恐怖份子在清奈(Chennai)發動火車炸彈攻擊而變得相當嚴峻緊張。根據本協會的瞭解，其他互保協會的船隻也在當地遇到類似問題。

據悉印度政府曾於 2012 年 5 月 17 日發布一道命令，禁止在印度境內使用舒拉亞(thuraya)、鉅衛星(Iridium)或其他種類的衛星電話，原因顯然是因為這類的衛星行動電話可能會被恐怖組織利用。根據該命令，使用衛星電話必須先取得該國電信通訊部所簽發的證書，且每件申請案將依個案情況而定。當地船務代理業者應將船上衛星電話之完整資料在船舶抵達該國港口前事先提供給主管機關。本協會建議會員們應先向當地船務代理業者諮詢，若遇到問題時應立即請求當地聯絡員協助。

CHECK LISTS – JUST WHO IS CHECKING?

(轉載自 CHIRP 2014/March 版第 36 期)

CHIRP received three reports of hazardous occurrences; each of these would have been avoided if the Bridge team had completed their own onboard checklists in a vigilant manner and not adopted a ‘tick box’ mentality to their own inspection routines.

1. **The ship’s bell had been missing for several months** but it was only noticed when the ship was preparing for a tanker vetting inspection. Without the ship’s bell the vessel is unable to comply with International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972 (COLREGS) Rule 33 Sound Signals in Restricted visibility. The hand over between second officers did not include a comprehensive check of all equipment required by the COLREGs, similarly pre sailing checks and internal bridge audits failed to identify the missing equipment. The bell was later found, but only after a

crewmember admitted to hiding the bell, with the intention of removing it from the ship.

2. An incoming Captain's inspection found **the Navigation shape for a 'vessel not under command' was incorrectly made**. The two black balls had a vertical distance apart of 0.40 metres and not at least 1.5 metres as required by the COLREGS Annex 1.6.

3. **The off course alarm used when steering with the automatic pilot had been switched off for nine months**. The fault first occurred after the liquid in the magnetic compass was replaced. The alarm sounded at all times and was routinely cancelled by each OOW; nobody read the instruction manual to find out how to correct the fault. The incoming Master read the manual and soon identified the fault; the sensor light had been fitted 180 degrees out of line.

CHIRP Comment: The danger of not identifying the cause of equipment malfunctions and therefore unwilling to fix the problem, or not making good damaged or missing navigation equipment, cannot be understated. Pre-sailing checks of the bridge

equipment and the internal bridge safety audits are put in place for very valid reasons. Seafarers should be aware; adopting a ‘tick box’ approach to safety checks carries a high risk to the safety of all onboard the ship. It is suggested that a formal system of recorded follow up to any identified issues from pre sailing checks is put in place. In addition, a comprehensive cross check of all bridge equipment should be carried out on a regular basis, by another officer to those carrying out pre sailing checks, to provide for a level of backup to avoid complacency.

本公會之訓練中心已取得

NK ISO 9001-2008 品質認證

承接各界及船員之在職訓練

來電詢問專線

(02)27120022

國際新聞

船舶暨海洋產業研發中心蕭榮發提供

船東更需要“高速”環保船

2014-09-11 08:38:16 來源：國際船舶網

據悉，航運市場的逐漸改善或將推動船廠進行更加徹底的船舶設計革新。目前，大部分第一代環保船都依靠**優化船體外型及降低航行速度來增加燃料效率**，這適應了2008年後蕭條的航運市場。隨著市場狀況的改善，船東希望建造能夠**高速航行並節約燃料的環保船**。

第一代環保船能夠輕鬆達到船舶能效設計指數（EEDI）的第一階段節能目標，一些在建新船甚至已經達到第二階段節能目標。EEDI指數由國際海事組織（IMO）討論通過，要求第1階段（2015~2019年）的折減係數為10%，第2階段（2020~2024年）為20%，第3階段（2025年及以後）為30%。

英國勞氏船級社（LR）的 Katherine Palmer 表示，集裝箱船市場的設計趨勢最為明顯，船舶載貨量不斷提高，船舶航速相對較低，這些新船的 EEDI 指數顯著提高。DeltaMarine 的 B Delta 散貨船設計已經達到 EEDI 指數第二階段目標，折減係數為 29%，這是目前最受歡迎的第一代環保船

設計之一。

許多日本設計船舶也同樣達到 EEDI 的節能目標。今治造船的“IS-Nextar”系列超巴拿馬型散貨船設計採用特殊的上部構造，可以減少空氣阻力。其中，首制船 95000 載重噸“Raga”號（2013 年建造）獲得了日本船舶海洋工學會頒發的年度船舶獎。常石造船的“TESS”系列散貨船採用獨特的船體外形，能夠將燃料效率提升 20%。

儘管如此，LR 指出，至今為止，所有為了滿足法規要求而進行的船舶設計革新都**僅僅只是船型的進化而非革命**。他認為，市場的蕭條為船廠提供了機會，在這樣的情況下，船廠可以更輕鬆地實現燃料效率的提升，而不用突破技術的邊界。不過，由於貨運市場的改善、高速航行需求的增加以及 EEDI 指數的要求，這種情況將有所改變。

事實上，已經有一些船廠開始研發能夠適應市場對高速航行需求的環保船設計。日本船舶設計公司 Mijac 已經開發了新的環保船設計“Flex Ultramax 2014”，該設計使船舶在**減速行駛及通常速度行駛時均能節省燃料**。Benito 稱，考慮到未來法規管理以及貨運市場均存在著巨大變數，這種設計上的靈活性將成為重點考慮因素。

日本推出全球首台商船用塑膠螺旋槳

2014-09-10 08:43:29 來源： 國際船舶網

據悉，日本中島螺槳有限公司已在一艘商船的主推進系統安裝了世界首台碳纖維加強塑膠 (CFRP) 螺槳。據悉，這台 CFRP 螺槳於今年 5 月由日本 Koa 工業公司安裝至日本 Sowa Kaiun YK 公司的“Taiko Maru”號 499GT 化學品油船上。這台裝船的 CFRP 螺槳由中島螺槳有限公司在日本船級社的支援下研發和製造，除了重量超輕成分，這種 CFRP 還具有與鋁青銅材料相同的強度。由於重量輕，螺槳軸能以更小的直徑建造，從而顯著減少重量和燃料成本。

“Taiko Maru”號船早在 2012 年 9 月就在其側推上配備 CFRP 螺槳。基於這些側推螺槳的成功性能，船東 Sowa Kaiun YK 決定將 CFRP 螺槳技術擴展使用至主推進系統，使該船成為世界首艘在主推進系統使用 CFRP 的船舶。在海試期間，與傳統鋁青銅螺槳相比，CFRP 需要減少 9% 馬力運營，相信隨著在商船上逐步推廣使用後，能更好的提高燃料經濟性和運營效率。

TGE 獲 2 艘 LNG 加注船設計及配套合同

2014-09-09 13:25:37 來源： 國際船舶網

TGE Marine Gas Engineering 已和韓國韓進重工簽署合同，為世界首艘 5100 立方米能力的 LNG 燃料加注船提供設計，並且供應貨物處理系統、

LNG 燃料氣體系統和 LNG 貨物艙，合同還包括另一艘船的優先選擇權。據悉，該船由日本郵船（NYK）和 GDFSuez 公司訂造，預計將於 2016 年交付，將部署在比利時 Zeebrugge 港，服務北海和波羅的海 ECA 區域的客戶。

TGE Marine 已和多個潛在客戶合作設計各種新一代燃料加注船，從 2000 立方米到 7500 立方米。

全球新造船市場將趨於平靜

2014-09-09 08:33:15 來源：國際船舶網

據悉，2014 年上半年新造船市場的繁榮使得船廠手持訂單量大幅增加；儘管如此，法國經紀商 BRS 表示，新船訂單量正在逐漸減少，未來可能有更多船廠將面臨財務危機。

BRS 的資料顯示，過去 18 個月來新船訂單量大幅回升，在此期間船東已經訂造了 3151 艘新船，總運力高達 2.356 億載重噸。今年上半年訂單量相比去年同期大幅提高了 35%。不過，有跡象顯示，訂單量的增速可能將逐漸放慢。BRS 稱，2013 年下半年訂單量達到了過去 18 個月的最高峰。當時，船東訂造的新船運力達到 9370 萬載重噸，而今年上半年這一數字僅為 8130 萬載重噸。BRS 認為，船價抬升是訂單量減少的原因之一，過高的船價使得船東無意訂造更多新船。

BRS 分析師 Francois Cadiou 表示，2013 年末及 2014 年初新造船市場持續活躍，但這一局面並未持續至近幾個月。2014 年第一季度，新船訂單總運力約為 5900 萬載重噸，但第二季度新船訂單運力已經降至約 2400 萬載重噸。Cadiou 補充，許多船東及投資者已經訂造了足夠多的新船，因此他們並不願意支付高價來訂造船舶。與今年年初相比，新船造價已經增長了 5% 至 10%。當前，小型船廠及新船廠不大可能獲得銀行支援，因而無法提供較低的造價，尤其是在中國。

他認為，中國政府近期發佈了船企“白名單”，採用更加嚴格的信貸措施，銀行也有了更加謹慎的貸款政策；對於中國銀行而言，造船已經成為一項非常危險的業務。BRS 最新資料已經證實，中國在新船訂單量及完工量方面均已成為主要造船國。

今年上半年，中國船廠共交付了 271 艘新船，總運力約為 1920 載重噸，位居世界第一。排名第二的是日本船廠，共交付 200 艘新船，總運力約為 1200 萬載重噸。同期，中國船廠接獲訂單 497 艘，3700 萬載重噸；排名第二的韓國船廠接獲訂單 201 艘，2300 萬載重噸。

近期，新船訂單多為好望角型散貨船、超靈便型散貨船、VLCC、化學品船及 LPG 船，而 LNG 船訂單量迅速減少。BRS 預計，今年年底新造船市場

將更加平靜，船價也將停止增長，而未來幾個月液化氣運輸船及集裝箱船訂單量將開始回升。Cadiou 指出，一些船廠在 2012 年至 2013 年簽訂了許多虧損訂單，在 2008 年至 2012 年長達 4 年的市場危機之後，其中大部分船廠都存在著一定程度的財政問題。因此，未來可能有更多船廠將面臨破產

瓦錫蘭和曼恩“攜手”啟動新專案

2014-09-24 08:58:19 來源： 國際船舶網

瓦錫蘭和曼恩柴油機與透平公司已聯合宣佈表示將正式開始啟動由歐盟資助的 Hercules-2 專案，以減少大型船用柴油發動機的污染排放。據介紹，最初的 Hercules-1 研發項目於 2004 年開始，主要致力於研發大型發動機技術，由上述兩家主要的歐洲發動機製造集團共同發起。如今，該專案工作已由 1 階段發展到 2 階段，並進入 Horizon 2020 歐盟框架項目。

Hercules-2 項目主要致力於研發燃料靈活的船用發動機，優化後能適應船舶運營環境，工作主要包括 4 個集成的工作包集團(WPG)——WPG 1 為燃料靈活發動機，WPG II 為發動機應用新材料，WPG III 為全生命週期性能的適應性動力，WPG IV 為接近零污染排放的發動機。

瓦錫蘭指出，此次的工作將超越之前的 Hercules

專案目標。通過結合最新的技術和集成方案，新專案將在節約燃料消耗和減少污染排放方面取得明顯效果。瓦錫蘭和曼恩公司的合作還將涉及一些其它歐洲公司、大學和研究機構，以進一步推進航運業提高燃料效率和加強環保。整個專案的合作方達 32 家，其中 30%是行業企業，70%是大學和研究機構，各自分擔的預算分別為 63%和 37%

希臘船隊越來越“年輕”

2014-09-23 08:48:52 來源：國際船舶網

在過去的 6 年裡，航運市場上大多數國家和地區經營狀態都不佳，這一點也顯著體現在了希臘船東上。根據 Petrofin 研究機構對於希臘船東船隊和市場運營的調查結果顯示，今年上半年，希臘較為活躍的船東均為船隊規模較大，船齡較年輕的船東。畢竟，大公司由於金融流通和融資機會較多，能夠在現代化環保船上投入更多的資金。其結果是大船東和小船東的差距越來越顯著，使得航運市場更加兩極分化。

根據調查結果，希臘船舶總數在過去的一年裡成功反彈，淨增 134 艘，達到了 4707 艘船。希臘船隊的總運力從 2013 年的 281467983 載重噸，增至 2014 年的 303579176 載重噸，相比 2013 年前該國船舶運力不斷下降，今年年增長量達到了

8%。而船隊的平均船齡從 2013 年的 14.05 年下降至 13.25 年。自 2005 年以來，該國的船舶平均船齡處於不斷減輕的趨勢。

資料還顯示，希臘船隊的船舶平均運力從 2013 年的 61550 載重噸增至目前的 64495 載重噸，年漲幅 4.6%。相比 2013 年的 6.4% 有所下降，不過相比 2012 年的 4.2% 有所上升。新船運營船舶尺寸規模越來越大，不過小型船仍然佔據了一定比例。目前希臘共有 668 家船舶公司管理上述船舶，相比 2013 年的 690 家有所下跌。自 2011 年以來，希臘船東總量減少了 94 家，減少比例占 12%。Petrofin 研究機構指出，目前希臘船隊中非常顯著的趨勢在於船齡較輕的船舶規模不斷擴大，即便是小船東的船隊中也有低齡船舶。很明顯的是，大約有四分之一的極小船東（船隊僅有 1-2 艘船）和三分之一的小船東（船隊為 3-7 艘船）對船齡較輕的船舶表現出強烈的需求，並將對這些船舶進行投資。預計隨著時間推移，這些公司可能將進一步擴大船隊規模，成為平均船齡較輕的新型現代化船舶。

中華民國船長公會
第二十一屆第一次會員大會紀錄

時間：中華民國 103 年 7 月 25 日（星期五）下午 3 時 30 分

地點：台北市南京東路路三段 255 號兄弟飯店 13 樓宴會廳

親自出席：（按姓氏筆劃排名）。

王 季、王天元、王光嘉、王匡時、王克強、
王春源、王復興、王鴻椿、水健國、安台中、
朱國寶、吳建興、宋周奇、宋昭南、忻元宏、
李國良、李 蓬、李承中、李繼康、汪業森、
谷祖明、沈正雄、沈祖望、周禮中、林光銘、
林宏偉、林 彬、林益家、林寬仁、林震巽、
林鐵漢、南寧泉、姚忠義、柳震宇、柏雲龍、
徐國裕、唐基明、張 強、張義恆、張嘉明、
梅崇山、許文正、許茂雄、許善根、陳 慶、
陳人道、陳正雄、陳昌順、陳金二、陳振勛、
陳基美、黃政吉、萬鴻源、葉炳佔、楊根黃、
黎鎮球、趙 鈞、劉炳桂、慶啟迪、蔡同康、
鄧志中、鄭心迪、鄭家祺、鄭暘擘、盧立傑、

蕭瑞生、駱和燦、鍾建生、韓豐俊、羅守平、
饒維立。

委託出席：

丁漢利、丁兆泮、吳志男、林廷祥、姜大為、
胡延章、施明華、洪聰彬、曾冠領、彭志成、
詹福榮、劉 煒、劉昌恕、劉祥本、趙濟明、
榮大飛、叢樹人。

合計出席人數：**88**人(應出席 98 人，實際出席 88
人)

列席：羅洽河、許朝厚、黃湘瀕、張藹薇、王雯華

貴賓：

中華海員總工會 陸理事長王均

中華搜救協會 銀秘書長柳生

主席：林理事長 光銘 記錄：羅秘書洽河

壹、 主席致詞

今天是本屆理事會任期的最後一天，我們召開第二十一屆第一次會員大會，將改選理、監事。回顧三年來我們在全體理、監事的指導下，完成了許多重要的任務，尤其在宋秘書長接任後，在業務的開展方面，緊密的配合航港局，協

助完成多項交付任務，在會務方面，除了全面使用電腦外，財務透明化，我們完成多年來未完成的會所整修，目前辦公室及會議室都煥然一新，希望會員能經常到會給工作人員加油打氣。另外我們爭取自行辦理模範船長選拔，詳細的工作報告請參閱手冊。

來賓致詞

中華海員總工會 陸理事長王鈞致詞：

今天很榮幸代表海員總工會參加 貴會的會員大會，在此預祝大會成功。多年來我們工會與船長公會緊密配合，合作無間。海員工會一直在追隨船長公會，外界有談論兩會合併的說法，我們工會樂觀其成。

中華搜救協會銀秘書長柳生致詞

感謝林理事長邀請，謹代表中華搜救協會祝賀今天大會成功，並祝福大家萬事如意，身體健康。

貳、 理事會工作報告

前言：

本屆理事會在 100 年 7 月 13 日成立迄今已屆滿三年，今天召開會員大會，除審議一些例行

議案外，還要選舉下屆理、監事，期盼大家踴躍投票，讓熱心的會員加入理、監事行列，指導會務推動，為會員做更多、更好的服務。

一年來我們召開理監事聯席會議四次，通過重要議案 25 案，召開會員大會一次，通過重要議案 6 案。其中除了例行的年度工作計畫及預、決算外，我們參與多項政府委辦事項及意見諮詢約 16 項，另受邀參加政府機關各項會議 28 次，參加航業相關社團會議 13 次。

在會務的管理上，原先建立的制度持續執行，已漸漸步入正軌，在開源節流方面，我們訂定會議室出租辦法，在會議室閒置時對外出租，以增收入。另外我們整修三十餘年的會所，全面改裝變頻冷氣，換裝 LED 燈，我們又發現七樓公共用電錯接本會電表，經改正後預估每年可減少電費支出六萬餘元。由於會務工作人員 15 年來未曾調薪，我們衡量財務狀況，自本年元月 1 日起會務工作人員加薪百分之十，以鼓舞員工士氣。

另有 60 年來新創舉，自本年起本會自行辦理模範船長選拔，三位當選 102 年的模範船長已在今年航海節慶祝大會中，由本會林理事長親自頒獎。所有參選的七位船長，我們理監事聯席會議通過列為 102 年本會優秀船長，另有會員林彬船長獲聘為海洋大學『講座教授』，是教授行列

中的最高榮譽，也是船長行列中唯一，理監事聯席會議亦通過列為 102 年本會優秀船長，都將在今天接受表揚。

本會為內政部登記立案的全國性職業團體，會務、財務均依內政部工商團體處理辦法執行，由於全體會員的支持，各理監事的協助及主管機關的指導，會務工作推動順利。內政部 101 年度全國性社會暨職業團體工作評鑑，本會獲評選為甲等團體，係內政部列管的 12,000 餘個全國性社會暨職業團體中，獲選的 143 個團體之一，殊屬不易，全體會員與有榮焉。

謹就一年來本會的工作要項報告如下，敬請指教。

甲、行政工作報告

一. 上次（第 20 屆第 3 次）會員大會決議事項執行情形：

1. 本會 101 年度收支決算表、資產負債表、現金出納表、基金收支表及財產目錄，經報奉內政部 102.9.2 內授中團字第 1025061302 號函示；現金出納表「本期結存」金額與資產負債表中現金、銀行存款、定期存款等合計金額未合，應查明更正。本會已遵示更正並於 102.9.9 以船公(102)銘字第 3174 號函，重新將

本案報內政部核備。

2. 修正本會章程部分條文一案，經報奉內政部 102.10.2 內授中團字第 1025061936 號函復，簡述如下：

i. 有關修正章程第七條，

原章程第七條所規定「無法換領執業證書者，得保留其會員資格」與規定不合，應修正，本會要如何修正仍在研議中

ii. 有關修正章程第十六條

修正條文中「得隔屆辦理通訊選舉」文字與規定未合，應改為「通訊選舉不得連續辦理」，本會已遵示修正。

iii. 有關修正章程第四十二條

將第四十二條增列「經停權處分之會員得申請申請復權，其會費至復權日起繳交。」核與其他依章程規定繳交會費之會員的義務分攤顯失公平，歉難同意，故章程第四十二條維持原條文不變，不予修正。

iv. 其他修正章程第十四條第 4 款、刪除第九條、第十二條第 1 項第 4 款等條文規定，內政部同意辦理，其中第十二條第 2 項有關停權處分應報本部「核備」用詞，內政部指示應修正為「備查」，

經已遵照修正。

v. 此次章程修正條文，其中內政部已同意備查部分，已將把原條文改正後報奉內政部於 102.10.30 以內授中團字第 1025062371 號函，予以備查。

(三) 本會報廢辦公設備(影印機)壹台及 101 年度工作報告書經報奉內政部 102.9.2 內授中團字第 1025061302 號函示予以備查。

一. 一般行政工作報告:

(一) 召開理、監事聯席會議四次，通過之重要議案如下：

1. 本會會所整修案。
2. 聘用羅洽河先生為本會專任秘書案。
3. 新入會會員十九人計有：
蘇聖興、劉明德、卓承佑、張晉德、
宋承達、張明東、周錫康、曹懋華、
楊晉勝、張衍義、卓文斌、杜張輝、
陳世掌、黃俊達、蔡朝祿、薛安恭、
方嘉興、陳德歐、楊晉易等。
4. 退會會員四人計有：羅錦隆、陳寶建、
王忠文、陳培德等。
5. 逝世會員五位計有：薛志驕、何萬

- 華、陳輝雄、郭金木、江洪麟等船長。
6. 本會 102 年度工作報告書。
 7. 本會 102 年度經費收支決算表。
 8. 訂定本會模範船長選拔辦法及評審基準表，並推選丁漢利、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。
 9. 訂定本會辦公室出租實施辦法。
 10. 訂定本會第 21 屆第 1 次會員大會召開時間、地點。
 11. 成立本會第 21 屆理、監事選舉司選小組，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司選小組成員，郭炳秀常務理事為召集人。
 12. 本(103)年 7 月 11 日與引水協會在高雄香蕉碼頭海景宴會廳舉辦南部會員聯誼餐會，與會者六十餘人。
 13. 本會 103 年度工作計畫與經費概算表。本會 103 年度收支預算表。
 14. 本會船訓中心 ISO 證書改由 NK 發證。
 15. 自 103 年 1 月 1 日起調整本會會務工

作人員待遇，調薪幅度為 10%。

16. 修正本會 103 年度收支預算表。
17. 聘請林寬仁船長為本會高級顧問。
18. 第二十一屆理、監事選舉，監事候選人登記名額不足問題，經更動協調後，參選人名額已符合選舉所需。
19. 第二十一屆理、監事選票，其中候選人之排名問題，仍比照往例按姓氏筆劃排名。
20. 第二十一屆理、監事選舉，選舉人名冊核定為 741 人。
21. 第二十一屆理、監事選舉，本會在岸會員經核對計有 98 人。
22. 將參選模範船長的七位本會會員及林 彬船長列為本會 102 年優秀船長，製做琉璃水晶，於會員大會時頒贈。
23. 為降低船上訓練紀錄簿印製成本，將已改版八本中之六本船上訓練紀錄簿各印 1,000 本，擬動用會務發展基金 28 萬元以支應。
24. 報廢辦公設備一批。

(二) 一般行政工作報告

1. 檢視本會存放會議室圖書，淘汰無保存價值及網路上能搜尋到的資料如

法規類書籍，均予以清除，並騰出可用鐵櫃移放辦公室放置文具等。

2. 將辦公室物品重新規劃放置地點，期使有限空間能充分利用，並求整齊美觀。
3. 將本會成立以來總計2,800餘位會員之基本資料及相片存入電腦以長久保存，並整理歷屆理監事名冊，為本會的會史留下永久完整的紀錄，並嚴格列管。
4. 本大樓七樓公共走道、男女廁所照明所用之電，長期以來接自本會會議室電表，造成本會電費每年多支出約5萬餘元，經已僱請電工人員改正。
5. 102年會費經於102年9月下旬函請全體會員繳交，同時函請欠費會員一併繳交所欠會費。103年3月函請欠費會員補繳，截至目前已繳會費會員652人，總金額\$1,872,100，其中補繳金額 \$384,200。
6. 會所整修報告
 - i. 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。

- ii. 經估價比價結果，總工程款約新台幣 657,200 元，因本年度無編列此預算，必須動用會務發展基金新台幣 650,000 元，經分函全體理監事同意並指示預留 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。
- iii. 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，經提本會第 20 屆第 11 次理監事聯席會議中報告通過。
- iv. 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。
- v. 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，是一件非常繁瑣且困難的工作。

- vi. 整修施工大原則就是當省則省，能用的就盡量不拆不換。但許多工程在天花板拆除後才發現必須更修，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。還有一些是原先未估算的項目，如：網路線及電話線重新整理，增設插座，更新舊開關及舊插座面板等，因此就增加許多支出。另也有一些工程款變少之情形，主要是工作項目變更。
 - vii. 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，其中
*****在 102 年度支付，
*****由 103 年度支付。
2. 為節省開支，本會不動產商業火災保險到期後，改向另一家產物保險

- 公司投保，投保額與原先相同，保費比以往為低。
3. 為節省開支，經向中華電信公司辦理停用本會原有 2712-1872 電話，因現有的其他三線 2712-0022 27120023 2712-8860(傳真機)已敷業務需求。
 4. 為節省開支，經向台北郵局辦理廣告回郵登記申請，以節省日後會員回寄信件時的郵資開銷。台北郵局已核定並發給本會台北廣字第 04754 號登記證。
 5. 財團法人中華海員服務中心 103 年 3 月 17 日以海服(103)字第 039 號函告本會指派董事 2 人，本會按往例指派理事長及秘書長為該中心董事。
 6. 內政部 103 年 4 月 25 日以内授中團字第 1035930266 號函告，因該籌備處業務酌作調整，自 5/1 日起相關業務移由北部辦公室辦理，地址：徐州路 5 號 8 樓。

(二)會員服務工作

1. 出版船長通訊季刊，每三個月出刊一次，每次均寄發會員及相關單位約 900 份。一年來各期出刊日期為：

192 期—102 年 10 月 3 日，

193 期—103 年 1 月 28 日，

194 期—103 年 4 月 28 日，

195 期—103 年 7 月 10 日。

2. 代辦會員勞保及健保業務

本會代辦會員勞保及健保業務，目前平均每月代辦會員勞保及健保人數約 250~280 人，代收、代付勞、健保保費約新台幣一百萬元，因本會為投保單位，除辦理加、退保外，還須兼辦勞保各項給付申請工作，每月進進出出都有數十件，是一項為會員服務的重要工作，備受會員肯定。茲將一年來代辦會員勞保及健保的人數明列如下：

| 時 期 | 參加勞保人數 | 參加健保人數 |
|-----------|--------|--------|
| 102 年 7 月 | 229 | 42 |
| 102 年 8 月 | 233 | 43 |

| | | |
|------------|-----|----|
| 102 年 9 月 | 231 | 41 |
| 102 年 10 月 | 244 | 46 |
| 102 年 11 月 | 245 | 47 |
| 102 年 12 月 | 230 | 47 |
| 103 年 1 月 | 224 | 33 |
| 103 年 2 月 | 221 | 31 |
| 103 年 3 月 | 215 | 33 |
| 103 年 4 月 | 218 | 32 |
| 103 年 5 月 | 218 | 30 |
| 103 年 6 月 | 214 | 32 |

3. 舉辦臘八節會員聯誼活動。

本會於本(103)年 1 月 8 日即農曆 12 月 8 日臘八節，循往例舉辦臘八會員聯誼活動，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。

4. 本會於 103 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。

5. 本會會員朱船長託家屬詢問 STCW 2010 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，而自費生常有缺額發生。

6. 中華民國仲裁協會來函，將在高雄辦理仲裁人訓練事宜，已轉知相關會員參考。
7. 會員吳建興船長任職台航公司台華輪，於 103 年 5 月下旬航行馬公途中突然暈倒，本會聞訊後立即致電吳船長家屬表示關切，並告知如有需本會協助，請隨時來電。
8. 協助處理會員就業案二件。

(三) 辦理本會 102 年模範船長選拔

本(103)年慶祝航海節籌備會議決議，自本(103)年起，本會模範船長的選拔由本會自行辦理，茲將辦理經過詳述如下：

1. 首先訂定模範船長選拔實施辦法及評審基準表，經提本會 103 年 3 月 21 日第 20 屆第 12 次理監事聯席會議通過，並成立模範船長評選小組，推選全體常務理、監事為評選委員，執行選拔工作。
2. 4 月 9 日本會函請各航運公司推薦模範船長，並鼓勵全體會員自行參選，結果

計有:光明海運、陽明海運、新興航運、長榮海運、萬海航運、信友實業、裕民航運等七家航運公司推薦七位船長參加選拔。

3. 5月初先行寄發模範船長選拔實施辦法、評審基準表、被推薦人個人資料供各評選委員先行了解，同時附上評分統計表供各委員填寫，請各評選委員按照評審基準表的規定及優良事蹟表給分，填妥評分統計表。

4. 5月14日召開評選會議，參與評選的委員合計有五位，評選結果個人得分如下:

蔡同康船長 1380分、
廖永昌船長 1088分、
鄭一雄船長 1053分、
游董連旺船長 992分、
洪聰彬船長 827分、
王振平船長 767分、
吳志男船長 684分。

當選102年模範船長計有:

光明海運推薦的蔡同康船長。
信友實業推薦的廖永昌船長。
裕民航運推薦的鄭一雄船長。

5. 獲選的模範船長，本會於5月21日以船公(103)銘字第033號函將評選紀錄寄

各推薦單位，並於 5 月 27 日將當選人簡介、優良事蹟、相片，以船公(103)銘字第 037 號函報航海節籌備會。

6. 由於七位被推薦的船長都有許多優良事蹟，都很優秀，每位足堪當選模範船長。由於名額只有三位，頗有遺珠之憾。評選會議決議，建議由本會製作獎牌，在會員大會時頒贈七位被推薦的船長，以表彰他們的優良表現。
7. 評選會議決議另做決議；檢討評選基準表與評分表的設計，盼能製作一份更能彰顯模範船長的評選機制，以利下屆評選。
8. 三位當選 102 年的模範船長已在今年航海節慶祝大會中，由本會林理事長親自頒獎。

二. 目前會員人數統計：

一年來入會會員 24 人，自請退會會員 6 人，亡故會員 4 人，均按規定報請內政部備查。截至 103 年 6 月底止，在籍會員人數共計 871 人，欠繳會費三年以上者有 130 人。

乙、業務工作報告

- 一、圓滿達成航港局船長級及大副級實作項目之「適任性實作評估作業」。收支情

形如下：

*102 年第一次 總收入\$305,825，總支出
\$87,665，結餘\$218,160

*102 年第二次 總收入\$281,925，總支出
\$85,117，結餘\$196,808

*另砂石船 總收入\$71,300，總支出
\$64,608，結餘\$14,149 + 安台中船長將砂石
船稿費及講師費回捐本會共\$26,179 =
\$40,328

*102 年第三次 總收入\$299,575，總支出
\$73,993，結餘\$225,582

*103 年第一次 總收入\$312,800，總支出
\$84,837，結餘\$227,963

*103 年第二次 總收入\$159,700，總支出
\$73,617，結餘\$86,083

以上合計 \$994,924

二、應邀參與交通部航港局主辦之 102 年
度「遊艇或動力小船駕駛訓練機構評
鑑」場勘。

(一) 102 年 10 月 4 日宋秘書長參與場
勘「大雄動力小船駕駛訓練班」及「台
北海洋技術學院」。

(二) 102 年 10 月 9 日宋秘書長參與場
勘「通順國際股份有限公司」及「海

岸巡防署海洋巡防總局」。

(三) 102年10月17日宋秘書長參與場勘「中華航業人員訓練中心」。

(四) 102年10月24日宋秘書長參與場勘「國立高雄海洋科技大學」及「瓊業企業有限公司」。

(五) 10月25日宋秘書長參與場勘「哈瑪星船舶企業公司」及「中華民國港口總工會動力小船駕駛訓練中心」。

三、執行交通部航港局委託中華海員總工會辦理之「102年度第三梯次晉升訓練適任性評估」實作測驗。

四、完成台灣澎湖地方法院交辦澎湖縣白沙鄉公所與日月潭船舶運送股份有限公司間損害賠償事件之鑑定案。

五、交通部航港局為執行STCW公約第三次品質標準獨立評估事宜，品質標準獨立評估小組成員吳學基、陸王均、郭俊良暨DNV STCW專案經理吳文仁等四人，經於102年12月9日來會執行現場品質標準獨立評估，評估結果大致符合規定，僅有少許補件後，現場品質標準獨立評估通過。

六、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一項第一款原條文「患有傳染病防治法所訂傳染病尚未痊癒」。
- 七、接受台灣高等法院委託，辦理永霖工程股份有限公司與建隆航業股份有限公司

公司間損害賠償事件鑑定案;本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，經多次集會後完成鑑定報告。

八、交通部於 103 年 1 月 29 日函轉農委會漁業署函，略以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，本案處理經過如下：

1. 經本會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。
2. 經由越洋電話，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。
3. 本會 2 月 14 日將本案處理結果函覆交通部航港局，略以該輪在事件發生時，船長之處置作為並無失當之處。
4. 交通部航港局再於 2 月 20 日函該輪所屬公司並副知本會，請就本案處理經過儘速回覆。該輪所屬公司於 2 月 25 日正式回函交通部航港局，就本案處

理經過詳細報告。

5. 然交通部航港局卻於3月8日函本會，告知主管單位認定該輪船長未能提供生病船員即時醫療，應研議改善措施，以維護我國船舶海上航行安全及國際形象。

九、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。

十、交通部航港局103年2月19日以航員字第1030051160號函示本會釋義「船上訓練紀錄簿簽屬人」資格一事，本會經於3月17日以船公(103)銘字第012號函覆如下：

(一)「船上訓練紀錄簿簽屬人」有指派訓練員(DESIGNATED TRAINING OFFICER)、船長(Master)或輪機長(Chief Engineer)及公司(COMPANY)三類人員所核閱後始完成。

(二)就指派訓練員係由船長或輪機長就

該船最適當的人選，再就所實習的項目而指定。完成後經船長或輪機長驗收再簽報公司，由指派訓練員及『船長或輪機長』之審查鑑定意見，公司做最後之確認。

(三) 『船長或輪機長』之資格不容置疑，船上『指派訓練員』之資格應尊重該船『船長或輪機長』之認知及『公司』做最後之把關。

(四) 如有特例，建請 貴局再專案處理。

十一、交通部航港局於 5 月 12 日以航員字第 1031910249 號函正式委託本會辦理「修訂各職級船員船上訓練紀錄簿」，並已完成簽約手續。

(一) 按合約規定，本會應廣邀產官學界專家舉辦「STCW 2010 船上訓練紀錄簿」座談會，以求該項訓練紀錄簿符合各界所需。本會經於於 5 月 19 日邀請交通部、交通部航港局暨各航務中心、中華海員總工會、海洋大學、高雄海洋科技大學、台北海洋技術學院、中華航業人員訓練中心等相關人士，在本會會議室召開座談會。與會各單位對「船上訓練紀錄簿」提出許多建言，詳如座談會議紀錄。

(二) 6月17日完成「修訂各職級船員船上訓練紀錄簿」期中報告審查會議。

十二、交通部航港局函示本會就「裝載危險物品船舶申請夜間進出港許可規定」擬修法刪除裝載危險物品需申請夜航許可之規定乙案表示意見，本會敬復無意見。

十三、交通部航港局於103年5月1日以航員字第1030002639號函示本會，對於全國船聯會建議於2017年1月1日以後船員第一次換發適任證書時才需完成換證複習訓練一案表示意見，本會函覆原則同意。

十四、交通部103年5月26日以交航字第10350065062號函檢送「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」部分條文修正草案及「船員訓練專業機構管理規則」第7條附件一修正草案公告，並告知如對公告內容有任何意見或修正建議者，請向交通部航港局陳述意見。本會經於6月4日以船公(103)銘字第039號函覆，對於「船員船員訓練專業機構管理規則」第七條附件一修正草案，表達修正意見如下：

「船員船員訓練專業機構管理規則」第七

條附件一修正草案，其中船員專業訓練之參訓及領證資格之備註：第四項第(二)小項-申請換發證書之資格之第 8 點-基本安全訓練合格證書之(1)條文如下：

- (1) 證書有效期限為五年，申請換發證書需具有最近五年內至少有一年或最近六個月內至少有三個月之海勤資歷，並完成換證複習訓練；無上述海勤資歷者，須完成證書重新生效訓練。

本會建議上述條文修正為：

- (1)證書有效期限為五年，申請換發證書於 2017 年 1 月 1 日前，需具有最近五年內至少有一年或最近六個月內至少有三個月之海勤資歷；無上述海勤資歷者，須完成證書重新生效訓練。自 2017 年 1 月 1 日以後，船員第一次換發適任證書時則需完成換證複習訓練。交通部航港局復於 103 年 6 月 9 日以航員字第 1030003552 號函復將另案研議辦理。

十五、交通部航港局於 103 年 5 月 23 日舉行「運輸及觀光產業論壇會議(海運部分)」，函示本會推薦 40 歲以下會員

代表參與，本會因無適當人選，因此函覆無法推薦。

十六、 本會宋秘書長擔任交通部航港局「STCW 公約履約文件編撰及獨立評估專案小組」成員，圓滿完成該公約履約文件更修及品質標準獨立評估作業，節省公帑且切合實用，該局特來文予肯定並致謝忱。

十七、 參加政府機關各項會議

1. 102年7月19日宋秘書長出席航港局委託本會辦理「散裝砂石船舶海事預防」授課教材編撰之期末報告審查會。
2. 102年7月24日林理事長代表本會出席交通部運輸研究所召開之「MOTC-IOT-102-SDB004 與 IMO 海運安全公約及國際海事案件處理規範調和之研究」期中報告審查會議。
3. 102年7月25日林理事長代表本會參加海洋大學召開之「中華民國 STCW 公約履約文件更新及修正案說明會」。
4. 102年8月7日宋秘書長出席由航港局委託海洋大學辦理「中華民國 STCW 公約履約文件更新及修正案」之期中報告審查會議。
5. 102年8月9日宋秘書長出席航港局召

開「桃竹苗區動力小船 駕駛訓練班
學、術科場地會勘」。

6. 102 年 8 月 27 日林理事長率同秘書長、
榮理事、安監事及多位會員，參加交通
部航港局主辦之「砂石船船員職能教育
講習會」。
7. 102 年 8 月 30 日宋秘書長出席航港局召
開「客船未載客進行緊急避風航行之船
員配置」研議會。
8. 102 年 9 月 14 日宋秘書長出席由交通部
委託高雄海洋科技大學辦理之「船員
發展政策綱領研究計畫」第二次產官學
座談會議。
9. 102 年 10 月 2 日林理事長出席由國立台
灣海洋大學召開之「中華民國 STCW 公
約履約文件更新及修正案第二次說明
會」。
10. 102 年 11 月 13 日宋秘書長出席由交通
部航港局主辦之 102 年度「遊艇或動力
小船駕駛訓練機構評鑑」結果檢討會
議。
11. 102 年 11 月 19 日宋秘書長出席交通部
航港局主辦研商「船員法第 25 條修正
草案」、「航行船舶船員最低安全配置標
準第 4 條修正草案」及「船員服務規則
第 64 條、第 65 條文修正草案」會議。

12. 102 年 11 月 20 日宋秘書長出席由交通部航港局主辦之「船員就業徵才媒合平台」系統建置功能需求及「船員外僱 CBA 團體協約」事宜。
13. 102 年 11 月 21 日宋秘書長出席由交通部航港局主辦之「102 年第四次航海人員測驗航行組試題疑義」會議。
14. 102 年 11 月 26 日林理事長出席由交通部運輸研究所召開之「MOTC-IOT-102-SDB004 與 IMO 海運安全公約及國際海事案件處理規範調和之研究」計劃案期末報告審查會議。
15. 102 年 12 月 5 日宋秘書長出席由交通部航港局主辦之研商「台閩之星」申請配置低於最低安全配額標準審核會議。
16. 102 年 12 月 18 日宋秘書長出席由考選部主辦之研商「專門職業及技術人員高等考試驗船師考試採行分階段考試」會議。
17. 102 年 12 月 23 日宋秘書長出席由交通部航港局召開之研商「因應放寬公私立專科以上學校航海、航運技術、運輸技術系航海組、輪機工程等系科組所招收之外籍學生或畢業生參加航海人員測驗並領取我國適任證書，相關法規修正草案」會議。

18. 102 年 12 月 24 日宋秘書長出席由交通部航港局主辦之台加海事體系技術合作備忘錄 102 年度工作計畫期末審核會議。
19. 102 年 12 月 24 日宋秘書長出席由交通部航港局委託 DNV 舉辦「中華民國執行 STCW 公約第 3 次品質標準獨立評估案」期中報告審查會議。
20. 103 年 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。
21. 103 年 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雇用外籍人員」研商會議。
22. 103 年 1 月 22 日宋秘書長出席交通部航港局委託 DNV 舉辦「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」。
23. 103 年 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。
24. 103 年 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。

25. 103 年 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」其中報告審查會議。
26. 103 年 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。
27. 103 年 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。
28. 103 年 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。
29. 103 年 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。
30. 103 年 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。
31. 103 年 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。

32. 103 年 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。
33. 103 年 4 月 15 日宋秘書長參加交通部航港局辦理「高雄港登一碼頭部分水域動力小船術科訓練場地會勘」。
34. 103 年 5 月 6 日宋秘書長出席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」會議。
35. 103 年 5 月 14 日宋秘書長出席考選部召開之「研商專門職業及技術人員高等考試驗船師考試採行分階段考試會議」。
36. 103 年 5 月 20 日宋秘書長參加交通部航港局辦理「金門料羅灣港淺水碼頭部份水域作動力小船術科訓練場地會勘」。
37. 103 年 5 月 20 日林寬仁顧問出席交通部航港局召開「103 年第 2 次航海人員測驗應試資格審查會」。
38. 103 年 6 月 11 日林寬仁顧問出席教育部召開研商「海事院校學生實習及畢業後上船意願相關事宜」會議。

十八、參加航業相關社團各項會議

1. 102 年 7 月 12 日羅秘書代表本會出席中華海運研究協會第 21 屆第 2 次會員大

會。

2. 102年7月25日羅秘書代表本會參加中華航運學會召開之「亞洲鄰近國家海運政策發展論壇」。
3. 102年10月30日宋秘書長出席由香港航運發展局等單位主辦之「香港台灣航運服務研討會」。
4. 本會獲內政部評鑑101年度績優全國性社會暨職業團體為甲等獎團體，由內政部列管的12,000餘個全國性社會暨職業團體中，獲甲等獎單位計有143個。經於102年11月25日假公務人力發展中心福華國際會館，由內政部李部長親臨頒獎，頒發獎狀壹幀，本會由羅秘書代表領獎。
5. 102年11月26日羅秘書出席全國船聯會召開中華民國第六十屆航海節籌備會及研商籌辦航運界103年春節團拜事宜。
6. 103年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。
7. 103年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。
8. 103年4月24日林理事長暨宋秘書長參加中華航運協會召開第18屆第1次會員大會並選舉理監事。

9. 103 年 4 月 25 日林理事長暨宋秘書長出席海洋大學舉辦的「海運安全整體延續及管理策略研究」研討會。
10. 103 年 5 月 2 日宋秘書長出席內政部召開「ROC 各界慶祝 103 年國慶籌備委員會」成立大會。
11. 103 年 6 月 9 日林寬仁顧問出席中國航海技術研究會召開「我國航路標識管理體制及相關法案之研究」第一次座談會。
12. 103 年 6 月 13 日林寬仁顧問出席海洋大學舉辦「2014 船舶資源管理論壇-以南韓歲月號海難事件為例」。
13. 103 年 6 月 16 日林寬仁顧問出席中華海員總工會為因應「勞委會 102 年 10 月 3 日公告調整基本工資為每月新台幣 19273 元，自 103 年 7 月 1 日生效乙案」調整雇用人僱用中華民國船員最低月薪表」協調會議。

丙、財務報告

自 103 年 1 月 1 日起至 103 年 6 月 30 日止，本會財務狀況：

收入：新台幣 1,950,765 元

支出：新台幣 2,174,914 元

餘絀：新台幣 — 224,149 元

參、 監事會監察報告

中華民國船長公會監事會監察報告

本監事會依職權監察理事會處理會務及財務收支情形，對本會 102 年度經費收支決算暨工作報告及 103 年度經費收支預算暨工作計畫，均能按照法令及本會章程辦理，所有帳簿、憑證、傳票均屬無訛，符合內政部工商團體財務處理辦法之規定。

此 致

本會第二十一屆第一次會員大會

常務監事

王天元

監事

賴銘圳

陳昌順

林全良

程 修

安台中

谷祖明

中 華 民 國 1 0 3 年 7 月 2 5 日

肆、 討論提案

第一案：

理事會提

案由：本會 102 年度工作報告書，如附件一，
提請審議。

說明：

- 一. 本會 102 年度工作報告計分會務、業務兩大項，其中會務分召開理監事會四次通過議案二十五案，召開會員大會一次通過議案六案，另有一般行政工作、會員服務工作。業務方面分委辦事項及派員參加政府機關及各社團各項會議。
- 二. 本案經提第二十屆第十二次理、監事聯席會議通過。

辦法：本案經本次大會通過後，將專案報請內政部核備。

決議：通過。

第二案：

理事會提

案由：本會 102 年度收支決算案，提請審議。

說明：

一. 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。

二. 隨附收支決算表如附件二，資產負債表如附件三，現金出納表如附件四，基金收支表如附件五，財產目錄如附件六。

三. 本案經提本會第 20 屆第 12 次理監事聯席會議通過。

辦法：本案經本次大會通過後，將專案報請內政部核備。

決議：通過。

第三案：

理事會提

案由：本會 103 年度工作計畫與經費概算表如附件七，提請審議。

說明：

一、本表依照內政部規定的要項編製。

二、 本案經提本會第 20 屆第 11 次理監事聯席會議通過。

辦法：本案經本次大會通過後，將專案報請內政部核備。

決議：通過。

第四案：

案由：本會 103 年度收支預算表如附件八，提請審議。

說明：

一、 依據預算編列收支平衡原則，本會 103 年度收支各編列 501 萬餘元，較去年增加約 40 餘萬元，主要是預估收入部分銷售訓練紀錄簿及鑑定費增加，支出部分人事費及修繕費增加，水電費、會刊編印費及及書籍編修費減少。

二、 本案經提本會第 20 屆第 13 次理監事聯席會議修正通過。

辦法：本案經本次大會通過後，將專案報請內政部核備。

決議：通過。

第五案：

理事會提

案由：擬報廢之辦公設備如附件九，提請通過。

說明：

一. 本案經提本會第二十屆第十三次理、監事聯席會議通過。

二. 本案經本次大會通過後，將專案報請內政部核備。

決議：通過。

第六案：

鍾建生船長提

案由：有關船長服務期滿返台於航港局航務中心簽證海員手冊上服務資歷事宜，提請討論。

說明：船長覓職不易，一旦擔任未參加外僱會之船舶，船長之資歷航港局航務中心就不能接受認證簽署。

辦法：盼望本會能研擬可行的辦法，如讓船長自行繳規費，而能得到簽證。

決議：依現行法規規定，必須由雇用公司申請外雇，沒有由船長自行繳規費的問題，本案牽涉到修法問題，將研議是否有其他可行辦法。

伍、 選舉第二十一屆理、監事

推選票務工作人員

理事部分

發票:鄭暘曄、唱票:林宏偉、記票:梅崇山、監票:盧立傑

監事部分

發票: 林寬仁、唱票:安台中、記票:鄭心迪、監票:鄭家祺

理事選舉

發票 88 張 收回 88 張 有效票 86 張 廢票 2 張

監事選舉

發票 88 張 收回 87 張 有效票 87 張 廢票 0 張

選舉結果

理事部分

| 姓名 | 得票數 | 名次 | 備註 |
|-----|------|----|----|
| 林 彬 | 67 票 | 1 | 當選 |
| 胡延章 | 64 票 | 2 | 當選 |
| 方信雄 | 63 票 | 3 | 當選 |
| 李齊斌 | 61 票 | 4 | 當選 |

| | | | |
|-----|------|----|-----|
| 姜大為 | 50 票 | 5 | 當選 |
| 陳正文 | 50 票 | 6 | 當選 |
| 林光銘 | 49 票 | 7 | 當選 |
| 李 蓬 | 49 票 | 8 | 當選 |
| 丁漢利 | 48 票 | 9 | 當選 |
| 王雲召 | 48 票 | 10 | 當選 |
| 李國良 | 46 票 | 11 | 當選 |
| 榮大飛 | 45 票 | 12 | 當選 |
| 徐國裕 | 45 票 | 13 | 當選 |
| 林廷祥 | 44 票 | 14 | 當選 |
| 劉 煒 | 43 票 | 15 | 當選 |
| 姚忠義 | 42 票 | 16 | 當選 |
| 郭炳秀 | 42 票 | 17 | 當選 |
| 黃玉輝 | 42 票 | 18 | 當選 |
| 王鴻椿 | 40 票 | 19 | 當選 |
| 安台中 | 39 票 | 20 | 當選 |
| 張寶安 | 38 票 | 21 | 當選 |
| 陳振勛 | 29 票 | 22 | 候補一 |
| 施光華 | 27 票 | 23 | 候補二 |
| 游健榮 | 26 票 | 24 | 候補三 |
| 羅守平 | 24 票 | 25 | 候補四 |
| 鄭心迪 | 18 票 | 26 | 候補五 |
| 黎鎮球 | 14 票 | 27 | 候補六 |
| 陳基美 | 12 票 | 28 | 候補七 |

| | | | |
|-----|------|----|--|
| 葉炳佔 | 11 票 | 29 | |
| 蔡朝祿 | 11 票 | 30 | |
| 梅崇山 | 3 票 | 31 | |
| 林惟祥 | 2 票 | 32 | |

監事部分

| 姓名 | 得票數 | 名次 | 備註 |
|-----|------|----|-----|
| 王復興 | 63 票 | 1 | 當選 |
| 王天元 | 56 票 | 2 | 當選 |
| 梅崇山 | 49 票 | 3 | 當選 |
| 林全良 | 45 票 | 4 | 當選 |
| 南寧泉 | 45 票 | 5 | 當選 |
| 程 修 | 42 票 | 6 | 當選 |
| 陳昌順 | 36 票 | 7 | 當選 |
| 廖國凱 | 34 票 | 8 | 候補一 |
| 袁順光 | 28 票 | 9 | 候補二 |

陸、 臨時動議:無

柒、 專題報告

中華海事法律事務所洪甯雅律師報告—船長遇海員發生非常事變應有的作為
(詳如簡報資料)

中華民國船長公會

第二十一屆第一次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 103 年 7 月 31 日(星期四)下午 5 時正。

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室本會會議室。

出席:(按姓氏筆劃排名)

理事:(應出席 21 人，實際出席 19 人)

方信雄、王雲召、王鴻椿、安台中、李蓬、李國良、李齊斌、林彬、林光銘、林廷祥、姚忠義、胡延章、徐國裕、張寶安、郭炳秀、陳正文、黃玉輝、蔡大飛、劉煒。

監事:(應出席 7 人，實際出席 5 人)

王復興、林全良、南寧泉、陳昌順、程修。
請假人員：

理事：丁漢利、姜大為。

監事：王天元、梅崇山。

列席:

會務工作人員：宋周奇、林寬仁、羅洽河、許朝厚、黃湘瀕。

會議開始

一、推選會議主持人 推選林 彬理事為會議主持人

二、主持人報告今日會議程序

三、選舉

(一) 推選發票、唱票、記票、監票等票務人員，推選結果：

發票：林廷祥、唱票：張寶安、記票：徐國裕、監票：陳昌順

(二) 選舉第二十一屆常務理事

發票 17 張、收回 17 張、有效票 17 張、廢票 0

(三) 開票結果

| | | | |
|-----|------------|-------|----|
| 徐國裕 | 12 票 | 第 1 名 | 當選 |
| 林 彬 | 11 票 | 第 2 名 | 當選 |
| 姚忠義 | 10 票(自行放棄) | | |
| 方信雄 | 10 票 | 第 3 名 | 當選 |
| 胡延章 | 10 票 | 第 3 名 | 當選 |
| 黃玉輝 | 9 票 | 第 5 名 | 當選 |
| 林光銘 | 6 票 | 第 6 名 | 當選 |
| 郭炳秀 | 6 票 | 第 6 名 | 當選 |

(四) 宣布選舉結果:如上列當選名單。

(五) 選舉第二十一屆常務監事

發票 5 張 收回 5 張 有效票 5 張 廢票 0

(六) 開票結果

王復興 4 票 當選

林全良 1 票

(七) 宣布選舉結果: 王復興當選常務監事

(八) 選舉第二十一屆理事長

發票 19 張 收回 19 張 有效票 19
張 廢票 0

(九) 開票結果

徐國裕 8 票 當選

林光銘 5 票

方信雄 4 票

林 彬 2 票

(十) 宣布選舉結果: 徐國裕當選理事長。

四、新舊理事長交接:

監交人 林主持人 彬

(林前理事長光銘將公會印信移交新任理事
長徐國裕領港)

五、徐理事長致詞

感謝各位前輩的支持給我機會，在未來的三年我們的工作希望：

1. 做好會員的實質服務，諸如加強網站內容的充實與管理，希望成為會員與公會溝通的橋樑，以增強會員對公會向心力，同時與國際接軌。其次就是是否恢復發行以前的船長報導不定期刊物，如何提供船長最新訊息，是否辦理？我們將慎重研商。
2. 與交通部密切配合，發揮船長的專業，善盡公會的職責，做好政府政策制定諮商的角色。我們要邀請更多的會員參與，在各自的專業領域裡發揮所長，諸如船員的培訓及課程的編訂.....，希望為政府、航商做更多的服務。
3. 個人參與社團，一向秉持犧牲奉獻的服務精神，希望在三年內能做到讓會員、政府、航商都滿意，當然各位的支持與協助是絕對必要的。

六、提案討論

有關新任秘書長人選問題，因時間倉促尚未選定，我們另擇期召開臨時會議再議。

七、臨時動議

提案人:宋前秘書長周奇

案由:本會擬接受海洋巡防總局委託，協助該局規劃專業訓練等相關事宜，是否同意，提請討論。

說明：

一、 本會船員訓練中心擬接受海洋巡防總局人員研習中心之委託，協助洋總局規劃換證、發證、師資培訓、代聘講師、課堂教材、艦艇實作規畫、航海/輪機專業訓練之委訓及自訓、重新換證複習測驗、擔任鑑測官、船上訓練紀錄簿等任務。

二、 有關委託費用，原則上採分別議價方式與本會簽約。

三、 是否可行？提請討論。

決議：表決通過，同意接受委託。

八、散 會。

中華民國船長公會

第二十一屆第二次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 103 年 9 月 22 日(星期一)下午 7 時正。

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室本會會議室。

出席:(按姓氏筆劃排名)

理事:(應出席 21 人, 實際出席 11 人)

王鴻椿、王雲召、林廷祥、姜大為、徐國裕、郭炳秀、陳正文、陳振勛、黃玉輝、蔡大飛、劉 煒。

監事:(應出席 7 人, 實際出席 6 人)

王天元、林全良、南寧泉、陳昌順、梅崇山、廖國凱。

請假人員：

理事：丁漢利、方信雄、安台中、李國良、李齊斌、林 彬、姚忠義、胡延章、施光華、張寶安。

監事：程 修。

列席：

候補理事:游健榮。

會務工作人員：李 蓬、林寬仁、羅洽河、黃湘瀕。

主席：徐理事長國裕 記錄：羅秘書洽河
主席致詞：

因部分仍在上班的理、監事反應，不方便在上班時間來會開會，因此本次會議改在下班時間，但又有理、監事反應，如此改變可能對來自南部的理、監事們造成不便(回程車班太晚)，因此我們僅是試辦，將來會做適當的調整，務必讓大多數人都方便。

今天的會議是例行性會議，我們遵照往例每年3，6，9，12月召開會議，今天會議主題就是要討論即將成立的三個委員會組織簡則及成員名單，本案通過後即可展開工作。

感謝今天大家撥空參加會議。

七、會務工作報告：

(一)、 上次會員大會決議事項及上兩次會議
(第二十一屆第一次理、監事聯席會議暨第二十一屆第一次臨時理監事聯席會議)決議事項執行情形：

1. 本會第21屆第1次會員大會紀錄及第1次理監事聯席會議紀錄經報奉內政部 103.8.28. 台內團字第1030301455號函予以備查。

2. 完成第二十一屆常務理、監事暨理事長選舉，第二十一屆理、監事通訊錄如附件一。
3. 本會第 20、21 屆理事長移交清冊一案，經報奉內政部 103.9.4 台內團字第 1030303556 號予以備查。
4. 敦聘李 蓬船長為本會秘書長一案，經報奉報奉內政部 103.8.28.台內團字第 1030301725 號函予以備查。
5. 有關本會同意接受海巡署海洋巡防總局研習中心之委託，協助該局規劃換證、發證、師資培訓、代聘講師、課堂教材、艦艇實作規畫、航海/輪機專業訓練之委訓及自訓、重新換證複習測驗、擔任鑑測官、船上訓練紀錄簿等事宜，經本會正式函復該局後接獲該局邱專員心怡來電，略以該局為做好委託事宜，正詳訂相關細節，俟完成後將再度來會詳談並正式委託。
6. 擬成立之海運政策研究組、船舶技術管理組、船員培訓與品質管理組，經研議按章程第三十一條規定，編制改為委員會，已將各委員會組織簡則草案草擬完成，另各委員會委員也已遴聘，將提本次會議通過。

7. 本會印製改版後船上訓練紀錄簿，擬動支會務發展基金 28 萬元乙案，經報奉內政部 103.7.17 台內團字第 1030214189 號同意備查。

(二)、 行政工作報告：

1. 本會獲評為 102 年度全國性社會及職業團體績效評鑑之甲等團體，已於 9 月 10 日在公務員人力發展中心由內政部長陳威仁親自頒獎，本會派羅秘書代表受獎。
2. 本會因人事異動，改派徐國裕理事長、李蓬秘書長為財團法人中華海員服務中心董事。
3. 加強充實本會網站內涵。

(三)、 會員服務工作

1. 出版船長通訊季刊 195 期，於 103 年 7 月 10 日發行，寄發會員及相關單位約 900 份。
2. 截至八月底代辦會員勞保人數 190 人、健保人數 32 人。

八、業務工作報告

(一)、交通部航港局委託本會辦理之「修訂各職級船員船上訓練紀錄簿」乙案，已於7月31日完成期末報告審查，本會已針對審查意見完成修正並如期報請航港局審核。俟航港局審核通過後將進行改版印刷工作。本會已接獲國際航運同盟刊行船上訓練紀錄簿之 Marisec 來函同意授權本會中譯其刊行之2010年船上訓練紀錄簿。至於新增之電技員及電技匠職位之訓練紀錄，正在與航港局周小姐溝通中。

(二)、日本海事協會(ClassNK) 稽核員 Kiyoshi ISOGAI 樣暨台北事務所所長張仲麟先生於9月3日來會實施品質管理換證的評鑑，評鑑結果本會有兩項優點：

- 1.內聘講師確實有資格培訓員工成為內部稽核員的資格，內部稽核員訓練過程及記錄完整。
- 2.理事長有宏大的目標成立三個委員會，要持續維持公會服務及品質提昇的工作。建議事項有三點：
 - (1)意見調查表太簡陋，每一次訓練開班都要做意見調查。
 - (2)相關公約資料，應保持最新。
 - (3)應增加召開研討會的次數。

- (三)、交通部航港局為辦理 103 年度遊艇與動力小船駕駛訓練機構評鑑作業，函示本會推派評鑑員一人，本會已函覆推派李秘書長擔任。有關評鑑日期已安排如下：9/17 9/18 9/26 9/30 10/1。
- (四)、有關今年第三次晉升訓練評鑑員之招募，正籌畫準備中，一切按照時程辦理。

九、派員參加各項會議：

- (一)、林寬仁顧問出席交通部航港局召開-檢討修正「交通部航港局遊艇或動力小船駕駛訓練機構評鑑計劃」暨辦理 103 年度遊艇與動力小船駕駛訓練機構評鑑前會議。
- (二)、林寬仁顧問出席交通部航港局召開-研商「船員法第 25、32 條修正案」「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法部分條文修正草案」「船員訓練專業機構管理規則第 3 及第 7 條復建 1 修正草案、遊艇服務規則部分條文修正草案。
- (三)、林寬仁顧問出席交通部航港局召開-103 年度鼓勵青年投入船員行列宣導影片製作第 2 次審查會議。
- (四)、李秘書長出席交通部航港局召開-因應 STCW 公約 2010 年修正案新增船員職務

之是認標準及領鄭資格案期末報告審查會議。

- (五)、李秘書長出席交通部航港局召開-「台閩之星」駛上駛下高速客貨船停航船舶之留船人員計劃審查會議。
- (六)、林寬仁顧問出席研商「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法部分條文修正草案」船員服務規則部分條文修正草案、船員訓練專業機構管理規則第3條及第7條附件1修正草案、遊艇與動力小船駕駛管理規則部分條文修正草案、外國籍船員僱用許可及管理規則第8條修正草案、外國僱用人顧用中華民國船員許可辦法第11條第14條修正草案。

十、財務報告(103年1月1日~8月31日)：

收入：新台幣 2,554,674 元

支出：新台幣 2,919,787 元

餘絀：新台幣 -365,113 元

詳如附件二一收支對照表。

截至 103 年 8 月 31 日歷年結存共計：新台幣 5,853,707 元

以上報告決定：洽悉。

十一、提案討論：

第一案：

案由：本會海運政策研究委員會、船舶技術管理委員會及船員培訓與品質管理委員會組織簡則草案暨各委員會委員名單，提請審議。

說明：本會第二十一屆第一次臨時理、監事聯席會議決議通過成立海運政策研究委員會、船舶技術管理委員會及船員培訓與品質管理委員會，有關各委員會組織簡則暨各委員會委員名單如附件三，請審議。

決議：修正通過。

第二案

提案人：行政組

案由：擬訂定離團會員恢復會籍，停權會員恢復權利辦法如說明，提請討論。

說明：

- 一、為鼓勵退會、失聯及停權會員重返本會行列，擬訂定離團會員恢復會籍，停權會員恢復權利辦法如下：
 1. 凡離團、停權會員繳費新台幣伍仟元，離團會員即可恢復會籍，停權會員即可恢復權利。

2. 本會重新製發會員證，會員證編號延用原有編號不變。

二、本案通過後公布實施。

決議：通過。

第三案

案由：茲有鄭暘曄船長等四人申請加入本會為會員，名冊如附件四，提請追認。

說明：

- 一、新入會會員計有：鄭暘曄、黃瑞銘、葉甘超、游謨逸等四位船長，經已先行簽請理事長核准入會，謹提請追認。
- 二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

十二、 臨時動議：無

十三、 散 會。

海運政策研究委員會組織簡則

- 第一條 依據中華民國船長公會（以下簡稱本會）章程第三十一條暨本會第二十一屆第一次臨時理、監事聯席會議決議，成立海運政策研究委員會（以下簡稱本委員會），訂定本簡則。
- 第二條 本委員會採委員制，設主任委員一人及委員五~七人，主任委員由本會理事長提名經理事會通過後聘任，委員由主任委員提請理事會聘任之。
- 第三條 主任委員及委員任期均與理、監事同，期滿得續聘。各委員均為無給職，其研究費、論文稿酬及出席交通費由主任委員提請理事會核定之。
- 第四條 本委員會負責有關海運政策之研究，其主要任務如下：
- 一、航港法規之增修訂建議事項。
 - 二、國際海運市場研究與報導之編譯。
 - 三、國際海事公約資料蒐集及相關研究。
 - 四、船舶營運及船員管理相關政策之研究。
 - 五、專案委託相關計畫之評估與執行。
 - 六、其他與海運發展政策相關之事項。
- 第五條 本委員會置執行秘書一人，由主任委員委任之，負責聯繫及處理交辦事宜。

- 第六條 本委員會每六個月舉行會議一次，必要時得召開臨時會議，均由主任委員召集之。
- 第七條 本委員會開會時得由主任委員邀請其他相關人員列席。
- 第八條 本委員會對某專案之作業程序由委員會擬定，提報理事會備查。
- 第九條 本簡則經理事會通過報請內政部備查後施行，修正時亦同。

船舶技術管理委員會組織簡則

- 第一條 依據中華民國船長公會（以下簡稱本會）章程第三十一條暨本會第二十一屆第一次臨時理、監事聯席會議決議，成立船舶技術管理委員會（以下簡稱本委員會），訂定本簡則。
- 第二條 本委員會採委員制，設主任委員一人及委員五~七人，主任委員由本會理事長提名經理事會通過後聘任，委員由主任委員提請理事會聘任之。
- 第三條 主任委員及委員任期均與理、監事同，期滿得續聘。各委員均為無給職，其研究費、論文稿酬及出席交通費由主任委員提請理事會核定之。
- 第四條 本委員會負責有關船舶技術管理之資料蒐集及研析，其主要任務如下：
- 一、有關海運新知與船舶技術法規之資料蒐集。
 - 二、船舶技術管理實務與海事案例之研析。
 - 三、船舶安全管理與港口國管制檢查諮詢服務。
 - 四、船舶海事風險評估與管理之調查研究。
 - 五、舉辦相關講習會及研討會。
 - 六、其他對某專案委辦事項及諮詢服務。

- 第五條 本委員會置執行秘書一人，由主任委員委任之，負責聯繫及處理交辦事宜。
- 第六條 本委員會每六個月舉行會議一次，必要時得召開臨時會議，均由主任委員召集之。
- 第七條 本委員會開會時得由主任委員邀請其他相關人員列席。
- 第八條 本委員會對某專案之作業程序由委員會擬定，提報理事會備查。
- 第九條 本簡則經理事會通過報請內政部備查後施行，修正時亦同。

船員培訓與品質管理委員會組織簡則

- 第一條 依據中華民國船長公會（以下簡稱本會）章程第三十一條暨本會第二十一屆第一次臨時理、監事聯席會議決議，成立船員培訓與品質管理委員會（以下簡稱本委員會），訂定本簡則。
- 第二條 本委員會採委員制，設主任委員一人及委員五~七人，主任委員由本會理事長提名經理事會通過後聘任，委員由主任委員提請理事會聘任之。
- 第三條 主任委員及委員任期均與理監、事同，期滿得續聘。各委員均為無給職，其研究費、論文稿酬及出席交通費由主任委員提請理事會核定之。
- 第四條 本委員會負責有關船員培訓與品質管理作業之推展，其主要任務如下：
- 一、船員培訓計劃的擬定與執行。
 - 二、船員適任性評估、晉升訓練與考試之執行作業。
 - 三、品質管理系統之稽核與有效維持。
 - 四、STCW 公約與船員法相關內容之研究。
 - 五、委託專案計畫之評估與執行。
 - 六、其他。

- 第五條 本委員會置執行秘書一人，由主任委員委任之，負責聯繫及處理交辦事宜。
- 第六條 本委員會每六個月舉行會議一次，必要時得召開臨時會議，均由主任委員召集之。
- 第七條 本委員會開會時得由主任委員邀請其他相關人員列席。
- 第八條 本委員會對某專案之作業程序由委員會擬定，提報理事會備查。
- 第九條 本簡則經理事會通過報請內政部備查後施行，修正時亦同。