

船長通訊第 202 期目錄

馬來西亞驚險紀實 戰國雄	P.01
穿越大堡礁航行的建議 明舟	P.09
碰撞的感識 王一行(不提供)	P.17
我國船舶適航性之法制與實踐及相關爭議問題 尹章華	P.31
會務報導 秘書室	P.43

封面圖解說：(錄自網路)

這艘船由輕質的碳結構打造，是一名紐西蘭設計師和他的團隊在奧克蘭一間碼頭旁的工作室裡設計出來，共耗時 11 個月，由 512 平方米的光電池提供能源。

馬來西亞驚險紀實

戰國雄

由於近年來航運界的低迷行情，以及南海爭端的不斷，許多船舶在租方的要求下，到處尋求免費又能等待下一租約的適當錨區，因此事件於是發生，為免除同業有相同情形，特將此事公布，希望不要重蹈覆轍。

以下是作者戰國雄之報告：船舶誤闖馬來西亞領海水域錨泊，遭遇當港海事局扣船拘留，最後繳清罰款後放行之事故調查報告

AA.直接原因：

船舶在馬來西亞規範領海水域內，未向當港海事局做到港前報備(Notification)，到港時未經當港海事局許可，船長擅自將船錨泊於港外自由區錨地(OPL/Off port Limited Anahorgae)，五天後遭受當港海事局/海岸巡邏隊上船調查，並押解船長、輪機長及水手長上岸當人質，在執行扣押船舶調查手續後(扣留船上船舶證書正本，機艙駕駛台日誌簿，船章及全船船員護照等證件)，將此三位人質放行，由該港船東代理行安排小艇送回原船，然後船舶被扣留在原錨地，等待當局的調查報告及因船長違規犯法應接受繳交罰款額度後，才准予解除扣押的法定流程。

BB.基本原因：

1. 馬來西亞當局在已往的國際航線(新加坡航道水域內)擅自申訴及規範為其領海管轄區域，並於 2014/05 月向 IMO 發佈"海事通告"如附件一："Malaysia Shipping Note " NPM 5/2014 ,MSN 5/2014 "
2. 在該項通告內容：只規範船舶在其領海管轄水域內從事作業項目及需向當局報備的表格(需經由當地代理受權處理與通報規範)，但未註明當局將原先屬於新加坡航道及 OPL 的水域被規劃成為其領海水域的範圍。
3. 相關單位未將此項馬來西亞"NPM 5/2014 通告傳到其所經營管理的船隊。

CC.間接原因：

1. 在馬來西亞當局未公佈 2014/05 海事通告前，以往介於 IMO 規範國際航線水域"新加坡航道"及新加坡領海港區或馬來西亞領海港區間有一段寬度約 1 哩的水域 被規劃為國際船舶自由航行區俗稱" OPL(Off Port Limited)/<港口範圍

外作業區>，國際船舶在不妨礙他船正規航行下，可在此區內從事短時間的作業活動，不受新加坡或馬來西亞當局港規的管轄。

2. 自從馬來西亞當局片面公佈 2014/05 海事通告規範其新領海範圍後，(如附件二 馬來西亞領海圖示) 此項 OPL 可供國際船舶作業區，只剩下在新加坡西區 WOPL/介於新加坡領海港區外，與馬來西亞領海/Tanjung Bin 港區外，還有在新加坡東區 EOPL/介於<東經 104-30E>以東(新加坡航道東邊入口)與南中國海的交接處水域。

DD 船舶違規遭扣押經過及處理解扣押放行流程

避免在新加坡航道水域內 OPL 區從事作業或錨泊時，遭受馬來西亞海事局執行扣押船舶條件之守則：若船舶在現況需要務必使用 Tanjung bin Pelepas /Malaysia OPL 或 Singapore West OPL 時，不要讓馬來西亞海事局有執行扣押

1. 儘量將船舶錨泊在 IMO 指定的 Singapore OPL 水域範圍內，
2. 若依租方要求或現實環境需要，必須錨泊於馬來西亞領海水域內 Tanjung Bin Pelepas OPL 區，從事船舶作業或錨泊時，則必須由船東或租家指定當港代理行，依其規定表格事先向當局提出申請，獲准後始得從事船舶作業。(附件三)
3. 該 Tanjung bin Pelepas /Malaysia OPL 區已被當局默認及享有國際船舶無害通過航行權，或緊急情況下無須向當局報備可暫時停留 48 小時的豁免權。
4. 若船舶不幸停留該錨泊區超出其豁免期限而遭遇當局海岸巡邏隊登輪檢查或驅離時，則船舶應立既起錨航行駛入新加坡水道轉移錨地，不得讓當局押解上岸從事調查或申請獲准當局錨泊允許的申訴，否則將構成當局執行扣船的要件。
5. 若船舶的正本：Deck/Eng log Book，船舶營運證書文件/全體船員護照被當局扣留在岸，當局並簽發" Detention order " 及發佈通告 IMO 則該船舶即時起已正式被當局扣押而進入法定申請解扣押流程，所有租家也將憑此項通告向船東提出解約要件(Off Hire)及要求
6. 船舶遭扣船後的處理流程如下；
 - 6.1. 船東需開立委託授權書給當港指定代理行全權代表船長執行解扣押任務及擔負港口開銷及費用責任
 - 6.2 由當局執行船長違規完整報告 (detention order)並依條列核定應繳交罰款額度 (Defence Payments)

6.3 經由船東匯款罰金授權給當地代理航向當局簽發 BG (Bank Guarantee)繳款後放行

6.4 當局收到 BG 後簽發 "Release order " 文件及通告正式解押，並將其扣留
在岸船舶證書文件/護照等證件，全部由代理安排送回船。

船長收悉文件後應在兩小時內起錨離港，完成解扣押流程:本輪共計被扣期
限約 13 天。

以下是船長的官方陳述報告內容:

MASTER'S STATEMENT OF FACTS

Subjects: Vessel Detention by the Malaysia MMAE at Tanjung Bin Pelepas OPL

Statement

Kindly notice: During vessel Anchoring at Singapore West OPL (WOPL)
anchorage to wait her next voyage order, by the Charterer's MANSRL
requirements.

'Due to against with the Malaysian MMAE detention vessel statement as follows:
MMAE: (Malaysian Maritime Agency Enforcement), MMCG(Malaysian Maritime
Coast Guard)

Time Involved: Local Time (LT) = GMT + 8 Hrs (Sep~Oct-2015)

mm/dd/hhmm(LT) - Operations

09/26/1742 Singapore channel pilot off/Vessel departure off Singapore

09/26/2012 Anchored at Singapore West OPL anchorage(01-12.8N/103-34.5E)

09/27/0130 Shifting her anchorage to Tanjung Pelepas OPL Anchorage
(01-14.7N/2013-28.5E)

10/02/1430 Malaysian Maritime Coast Guard (MMCG) coming onboard for
investigating

10/02/1612 MMCG escorted /taken three Crew (Master,CE,& Bosun) bring with
vessel's all original trading cert, crew's passport x 30 /Deck/Engine
log book with ship's stamp ashore.

10/02/1730 Shipboard Three(3) crew reach on the MMAE Johor Bahru office &
arrested by MMCG

10/02/1800 MMAE Senior investigator officer meeting with Three crew member
& commenced carry out their investigating statement in processing.

10/02/2000 Owner's appointed local agent " XXX Shipping agency representative "presents & attended

10/02/2100 MMAE Investigator officer issued an detention order to vessel's /Master/Owner/Agents/with three(3) offences as; 1) without vessel arrival notification, 2) No permission Anchorage, 3) Other possible offence ,and notify to all parties concerned via industry notice

10/02/2300 The MMAE officer Released the three crew return back to vessel via her local agent arrange launch boat service , But detained all vessel's original trading certs, crew passport x 30 /Deck/Eng log book & ship's stamps etc...with an receipts list only.

10/15/1100 Confirmation of Bank Garantee/payment securing the release by MMAE officer

10/15/1430 Vessel released order by the MMAE /Received all ship's detained belong documents onboard

10/15/1530 Vessel anchor aweigh and reporting to Tanjung Pelepas PTP port control via VHF/CH83 for sailing order notice, to shifting her anchorage to Singapore Eastern OPL zone

10/16/0230 Vessel Anchored at Singapore Eastern OPL (EOPL)(01-33.5N/104-32.1E)/(South China Sea zone) To keep continued await her Charterer's next voyage order.

I, Hereby confirmed the above mentioned affairs are true statement of fact, and countersigned by the Shipboard Chief Engineer as Witness ;

馬來西亞海事局對於非法在其領海水域內從事作業船舶執行扣押船舶行動的法規依據

1. 海事局只允許船舶在其領海水域內擁有無害通行權
2. 若無經當地代理像海事局提出船舶作業要求/申請級報備核准
3. 任何船舶不得擅自在領海水域內從事任何作業活動
4. 否則將遭海事局(MMEA)取締及扣押船舶
5. 馬來西亞西部 OPL 及領海界線範圍 #15-22:

#15 01-15.0N 103-22.8E

#16 01-13.45N 103-26.8E

- #17 01-08.45N 103-34.2E
- #18 01-11.0N 103-34.2E
- #19 01-15.0N 103-34.95E
- #20 01-16.37N 103-27.38E
- #21 01-16.37N 103-36.1E
- #22 01-17.63N 103-07.5E

馬來西亞東部 OPL 及領海界線範圍 #28-34:

- #28 01-16.2N 104-16.15E
- #29 01-16.5N 104-19.8E
- #30 01-15.55N 104-28.45E
- #31 01-16.95N 104-29.33E
- #32 01-33.9N 104-29.33E
- #33 01-38.0N 104-53.0E
- #34 01-54.4N 105-05.2E

SEMPADAN PELANTAR BENUA MALAYSIA, DITAKRIFKAN DENGAN KORDINAT-KORDINAT GEOGRAFIS YANG BERPANDUKAN DARIPADA CARTA - CARTA ADMIRALTY NO. 771, 793, 1353, 1358, 2414 DAN 2660A

CONTINENTAL SHELF BOUNDARIES OF MALAYSIA DEFINED BY THE FOLLOWING GEOGRAPHICAL CO - ORDINATES BASED ON ADMIRALTY CHART NOS. 771, 793, 1353, 1358, 2414 AND 2660A.

TITIK POINT	KORDINAT CO-ORDINATES		TITIK POINT	KORDINAT CO-ORDINATES		TITIK POINT	KORDINAT CO-ORDINATES	
	LINTANG UTARA LATITUDE NORTH	Bujur Timur LONGITUDE EAST		LINTANG UTARA LATITUDE NORTH	Bujur Timur LONGITUDE EAST		LINTANG UTARA LATITUDE NORTH	Bujur Timur LONGITUDE EAST
1	6° 18'.4	99° 27'.5	17	1° 08'.45	103° 32'.05	33	1° 38'.0	104° 53'.0
2	6° 16'.3	99° 19'.3	18	1° 11'.0	103° 34'.2	34	1° 54'.4	105° 05'.2
3	6° 18'.0	99° 06'.7	19	1° 15'.15	103° 34'.95	35	2° 22'.5	105° 01'.2
4	5° 57'.0	98° 01'.5	20	1° 16'.37	103° 37'.38	36	2° 55'.2	104° 51'.5
5	5° 27'.0	98° 17'.5	21	1° 15'.85	103° 36'.1	37	3° 50'.1	104° 46'.5
6	4° 55'.7	98° 41'.5	22	1° 17'.63	104° 07'.5	38	4° 03'.0	104° 51'.9
7	3° 59'.6	99° 43'.6	23	1° 17'.42	104° 02'.9	39	5° 04'.7	105° 28'.8
8	3° 47'.4	99° 55'.0	24	1° 17'.3	104° 04'.6	40	5° 40'.6	105° 47'.1
9	2° 51'.6	101° 00'.2	25	1° 16'.2	104° 07'.1	41	6° 05'.8	105° 49'.2
10	2° 41'.5	101° 12'.1	26	1° 15'.65	104° 09'.47	42	6° 48'.25	104° 30'.0
11	2° 15'.4	101° 46'.5	27	1° 13'.65	104° 12'.67	43	7° 49'.0	103° 02'.5
12	1° 55'.2	102° 13'.4	28	1° 16'.2	104° 16'.15	44	7° 10'.25	102° 29'.0
13	1° 41'.2	102° 35'.0	29	1° 16'.5	104° 19'.8	45	6° 50'.0	102° 21'.2
14	1° 19'.5	103° 03'.9	30	1° 15'.55	104° 28'.45	46	6° 27'.8	102° 09'.6
15	1° 15'.0	103° 22'.8	31	1° 16'.95	104° 29'.33	47	6° 27'.5	102° 10'.0
16	1° 13'.45	103° 26'.8	32	1° 23'.9	104° 29'.5			

附件一:

"Malaysia Shipping Note " NPM 5/2014 ,MSN 5/2014 "



NOTIS PERKAPALAN MALAYSIA
MALAYSIA SHIPPING NOTICE

NPM 5/2014

MSN 5/2014

JABATAN LAUT MALAYSIA

Pejabat Laut, Jabatan Laut Malaysia, Peti Surat 12, 42007 Pelabuhan Klang.

Tel: 03-33467777 Fax: 03-3168 5289, 3165 2882 E-mail:

lpgn@marine.gov.my

http://www.marine.gov.my

PEMAKLUMAN KEPADA PENGARAH LAUT BERHUBUNG SEBARANG AKTIVITI MELIBATKAN KAPAL DALAM PERAIRAN MALAYSIA

NOTIFICATION TO THE DIRECTOR OF MARINE OF ACTIVITY ENGAGED BY A SHIP IN MALAYSIAN WATER

Pemakluman kepada pejabat pelabuhan, agen perkapalan, pemilik kapal, pengurus kapal, badan klasifikasi yang diiktiraf, nakhoda, pegawai-pegawai kapal, krew kapal dan mereka yang terlibat di dalam industri maritim.

Notification to port offices, shipping agents, ship owners, ship managers, recognized organization, masters, ship officers, ships crews and those related to maritime industry.

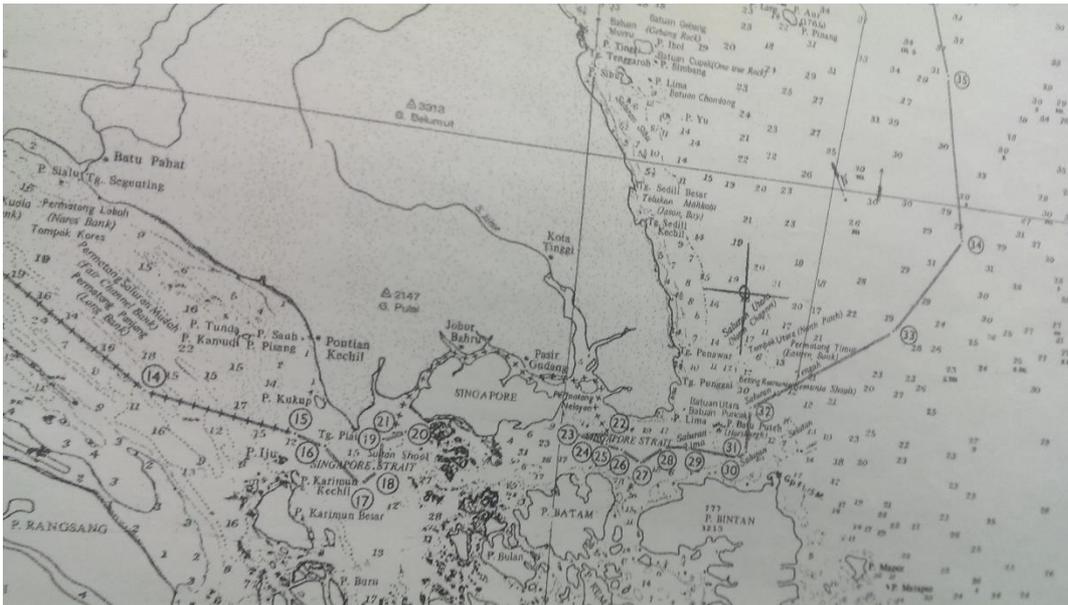
1. Notis ini adalah untuk memaklumkan kepada semua yang berkaitan bahawa dibawah seksyen 491B(1) Ordinan Perkapal Saudagar 1952, mana mana kapal didalam perairan Malaysia yang menjalankan atau bercadang untuk menjalankan aktiviti seperti yang disenaraikan dibawah perlu memaklumkan nya kepada Pengarah Laut. Aktiviti yang dimaksudkan adalah:

- a. Penggerakan ✓
- b. Pelombongan, termasuk pemerokan dan eksploitasi
- c. Pemasangan kabel dan paip
- d. Pembinaan marin, termasuk pembinaan jeti dan dermaga
- e. Pembuangan sebarang bahan
- f. Aktiviti sukan, riadah atau rekreasi
- g. Pemeriksaan
- h. Pembersihan, termasuk pembersihan tangki kargo kapal
- i. Penghantaran, pemungghahan dan memuat sisa buangan
- j. Pemaliman ✓
- k. Aktiviti kapal ke kapal
- l. Lain-lain aktiviti yang telah ditentukan oleh Ketua Pengarah Laut
 - i. Berlabuh tunggu
 - ii. Kimpalan dan kerja-kerja panas yang lain nya

1. This Notice serves to inform all relevant parties that under section 491B(1) of the Merchant Shipping Ordinance 1952, any ship in Malaysian waters which is engaged or intends to engage in any activities as listed below shall be required to notify the Director of Marine. The activities are:

- a. Dredging
- b. Mining, including exploration and exploitation
- c. Cable and pipe laying
- d. Marine construction, including the construction of jetties and wharves
- e. Dumping of any material
- f. Sport, leisure or recreational activity
- g. Survey
- h. Cleaning, including cleaning of cargo tanks
- i. Transportation, discharging or loading of wastes
- j. Pilotage
- k. Ship-to-ship activity
- l. Any other activity as determined by the Director of Marine
 - i. Laying up
 - ii. Welding and other hot works
 - iii. Anchoring in a non-anchorage areas

附件二



附件三：對代理行之規定

10

Laws of Malaysia

ACT 633

Powers of the Agency

7. (1) The Agency shall have powers to carry out the purposes mentioned in subsection 3(2) and to do all things reasonably necessary for or incidental to the performance of its functions under section 6.

(2) In particular, but without prejudice to the generality of subsection (1), the Agency shall have power—

- (a) to receive and consider any report of the commission of an offence;
- (b) to stop, enter, board, inspect and search any place, structure, vessel or aircraft and to detain any vessel or aircraft;
- (c) to demand the production of any licence, permit, record, certificate or any other document and to inspect such licence, permit, record, certificate or other document or make copies of or take extracts from such licence, permit, record, certificate or other document;
- (d) to investigate any offence which it has reason to believe is being committed, or is about to be committed or has been committed;
- (e) to exercise the right of hot pursuit;
- (f) to examine and seize any fish, article, device, goods, vessel, aircraft or any other item relating to any offence which has been committed or it has reason to believe has been committed;
- (g) to dispose of any fish, article, device, goods, vessel, aircraft or any other item relating to any offence which has been committed or it has reason to believe has been committed;
- (h) to arrest any person whom it has reason to believe has committed an offence; and
- (i) to expel any vessel which it has reason to believe to be detrimental to the interest of or to endanger the order and safety in the Malaysian Maritime Zone.

(3) Without prejudice to the generality of subsection (1), an officer of the Agency shall have, for the purpose of this Act,



JABATAN LAUT MALAYSIA
IBU PEJABAT LAUT WILAYAH SELATAN
81560 GELANG PATAH
JOHOR DARUL TA'ZIM



Tel: 07-6072313
Faks: 07-6073678
Laman Web: www.mamta.gov.my
Email: g@vta@mamta.gov.my

AKUAN PENERIMAAN DOKUMEN /PELEPASAN KAPAL

NAME OF VESSEL

REGISTRY

IMO NO

Saya yang bertandatangan dibawah ini, mengakui menerima siji-sijil statutori kapal/Buku Log Dek/ Buku Log Enjin seperti mana yang dinyatakan di dalam surat akuan serah terima APMM bagi maksud pelepasan kapal tersebut.

PENERIMA

Nama :

Agen/Pemilik:

Agan Perkapalan:

No. K.P/Passport: 500624-01-5050

No Tel :

Tarikh : 15/10/2015

Tandatangan : [Signature]

PENYERAH

Nama

Tarikh

Tandatangan :

MOHD SAFUL BINARSHAD

Pegawai Laut

Bagian Kawalan Industri

Pejabat Laut Melayu

Wilayah Selatan

15/10/2015



"Ke Arah Negara Kebangsaan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"



Call No: ALR 04228187

對穿越大堡礁航行的建議

明舟

一．前言

今年元旦，一輪從澳洲海尖(Hay Point)港開航，因為是元旦，代理行忘記安排大堡礁領港(Reef pilot)。爾後該輪被 VTS 告知，無領港不可通過 CPL 線(Coastal Pilot Limit)。結果該輪在下一航次回到新堡(New Castle)港時，該船被罰了 8 千元。船長當時被刑事控訴，遭到非常不平的待遇，被扣留了數日。

二．事件始末

經過本案，該船寫了封信，給澳洲相關各單位，宣稱船舶只有過線 4 分鐘就回轉出來，並希望澳洲的海圖能夠加入 CPL 線與警語。當時地方新聞的報導相當表面，實際上大堡礁公園管理單位難辭疏忽不盡責的事實。許多年來未在海圖上加入警語，並且未指出強制領港區域。以致於讓有些船隻遭到扣留，被扣船的船長以刑事罪移送法院。雖然最後都是只遭判罰金而已，並無實際損害，但判定這種刑事罪是否太嚴格了？即使船長主張與有過失 (**contributory negligence.**)。卻始終無法抹滅船長遭到非常待遇的事實。雖然船長去信給當地的

1. 領港公會主管，要求討論事實經過及改善方法
2. 反對黨議員，希望他們能有所質詢
3. 司法部長，考慮制訂大堡礁管理法 GBRMA ACT 的最低門檻，對小額賠款，另設簡易法庭，速審速決。罰錢了事。
4. 媒體，希望能讓澳洲人民公審。
5. 海員俱樂部，希望能傳達訊息給其他船員知曉。

另外也去信給船東互保公司，要求發行通告給各個會員，事實的經過。可是已然於事無補了，船長當時受到了不平的待遇。而且在當地留有紀錄。這種經驗，相信船長們是不希望會發生的。

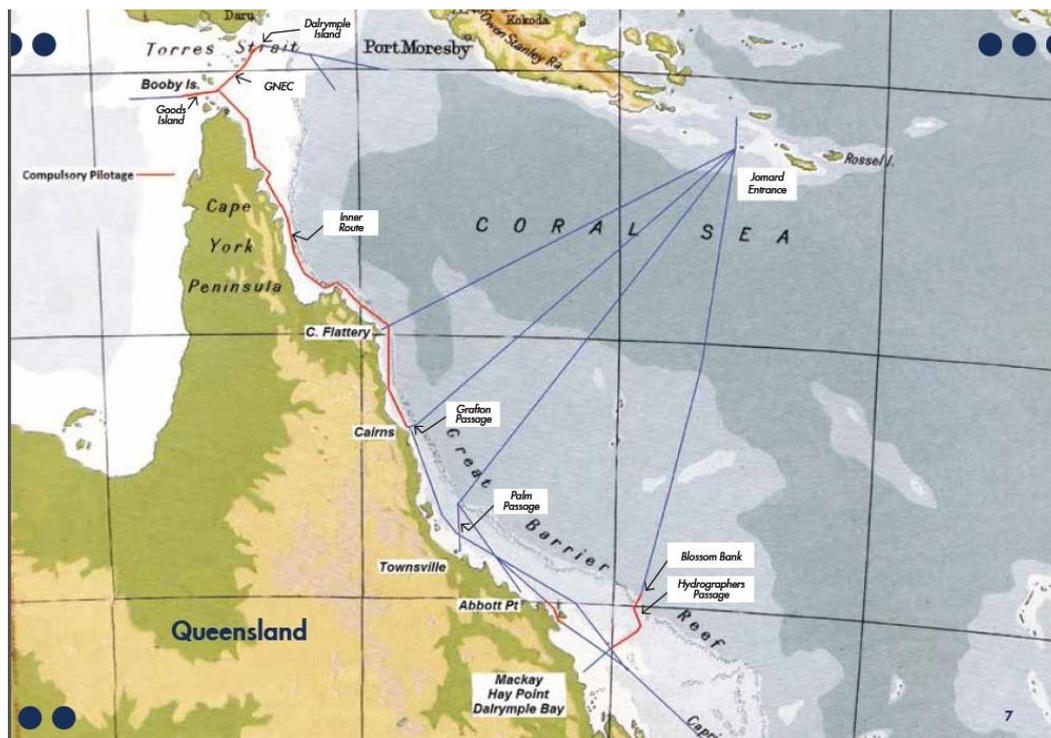
事實上，只要是在意圖或已經侵犯了大堡礁的海域污染議題均會以違反刑事被起訴。包括打出壓艙水或垃圾丟棄。

三、網上資訊

因此透過網路搜尋找到以下資料提供船長們參考，以免重蹈覆轍。造成無可彌補的難堪。根據澳洲大堡礁領港網站上的資訊，

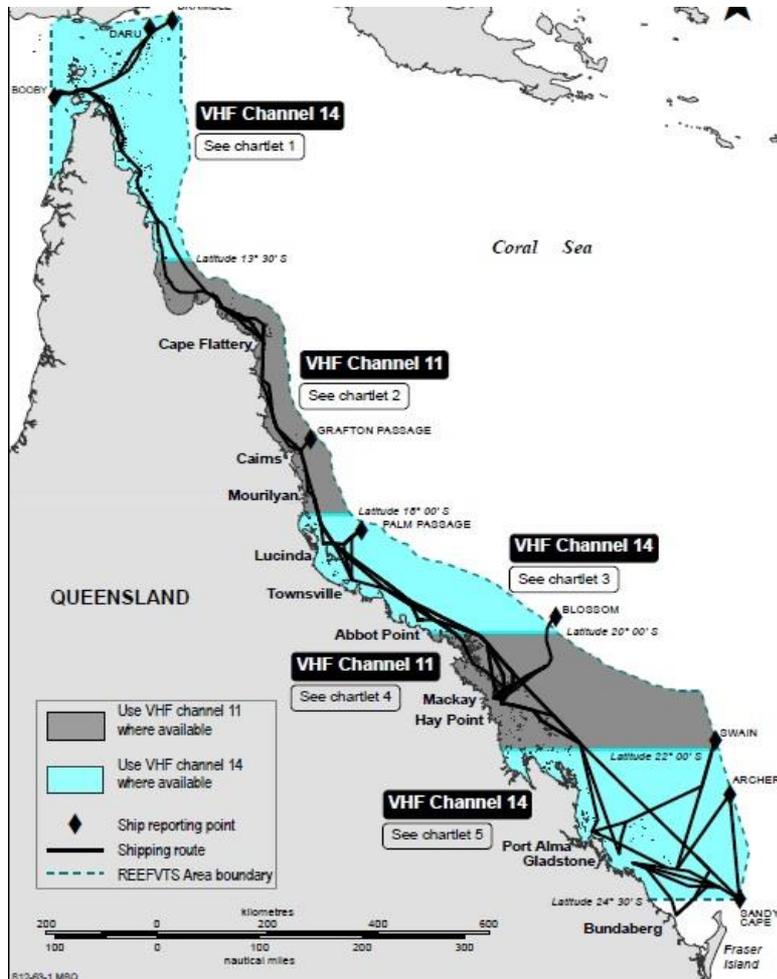
<https://www.amsa.gov.au/forms-and-publications/Publications/REEFVTS-user-guide.pdf>

下圖中紅線部分是強制領港區域，藍線部分是則是非強制區，強制區包括 Inner Route, Torres Strait, Great North East Channel, Hydrographers Passage, Whitsunday Passage



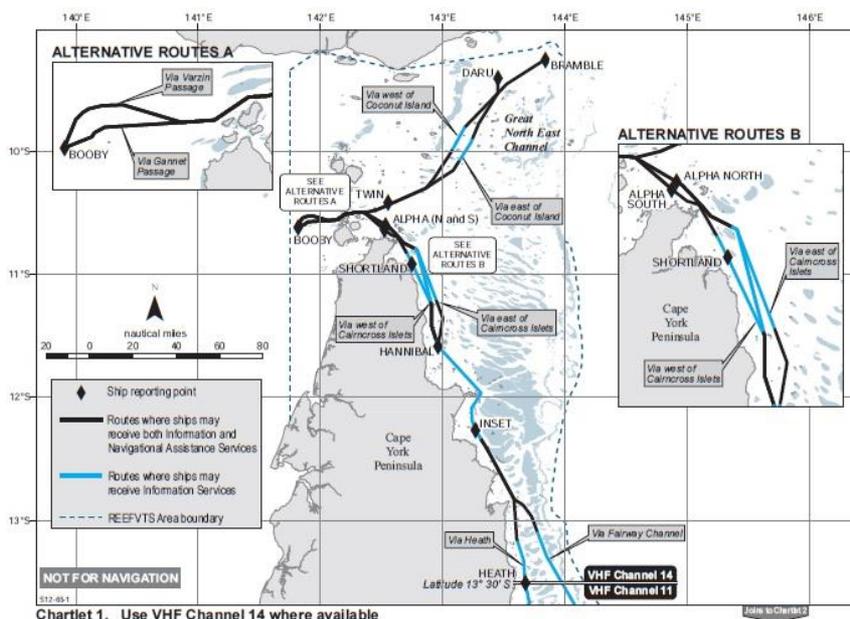
	Position	VHFch/Sat Phone	Launch/Heli
Hydrographers Passage (Blossom Bank)	19° 43'S 150° 26'E	VHF 16. 09.	Helicopter only
Cairns (Yorkeys Knob)	16° 44'S 145° 45'E	20	Launch or Helicopter
Cape Flattery (Two Mile Opening)	14° 21'S 145° 29.3'E	VHF 16, 11	Helicopter only
Great North East Channel (Dalrymple Is)	9° 34'S 143° 24'E	13	Launch
Torres St (Goods Is)	10° 34'S 142° 04'E	20	Launch or Helicopter
Torres St (Booby Is)	10° 36'S 141° 50'E	20	Launch or Helicopter

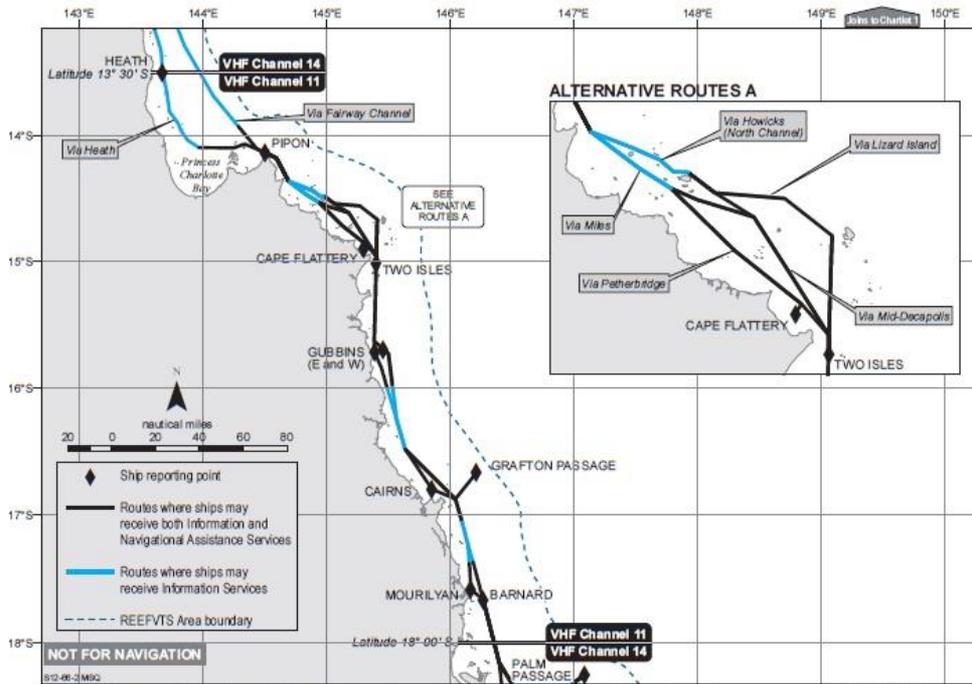
左表為各領港站的經緯度，聯絡頻道及領港登輪之交通工具：



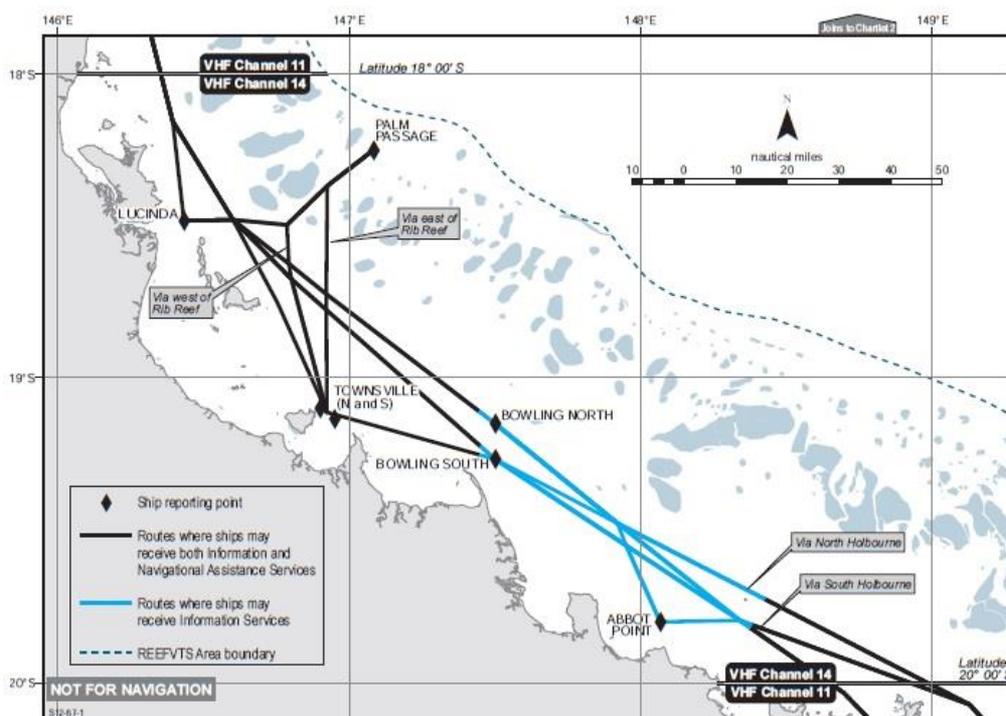
左圖為大致的聯絡區塊及頻道使用

以下各圖為聯絡頻道所涵蓋的區域圖

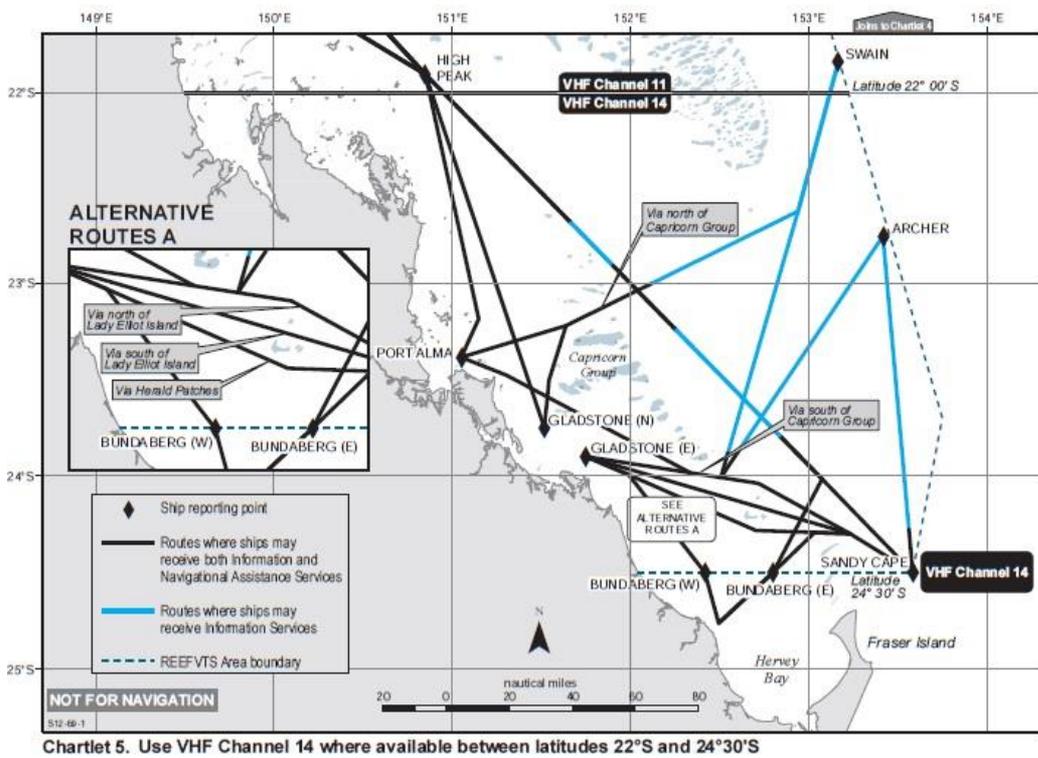
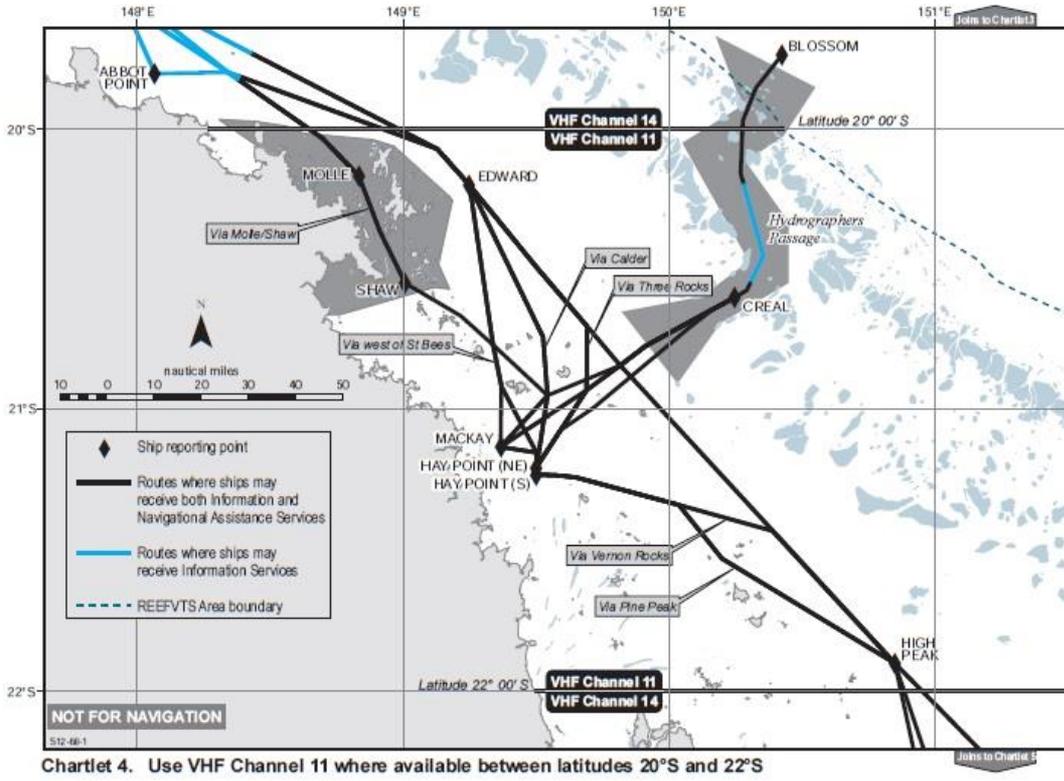


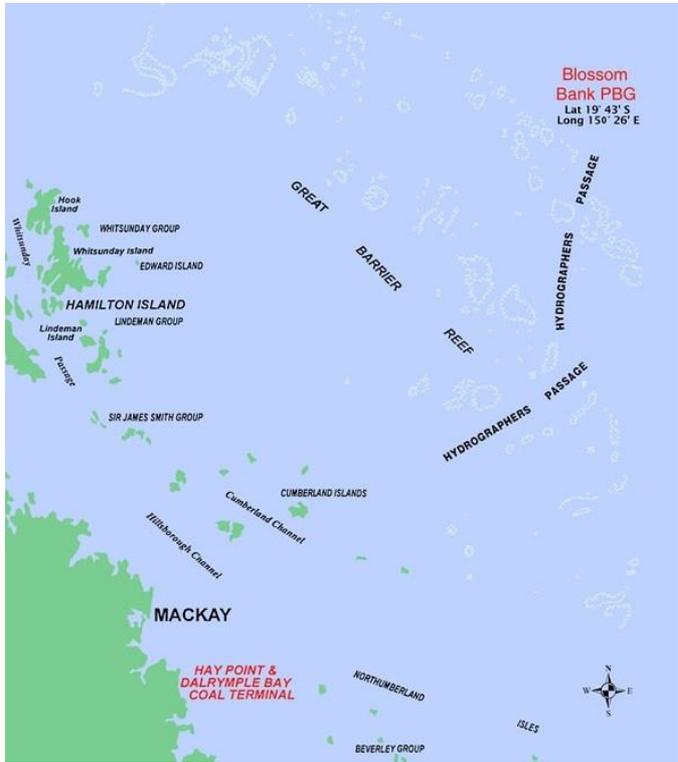


Chartlet 2. Use VHF Channel 11 where available between latitudes 13°30'S and 18°S



Chartlet 3. Use VHF Channel 14 where available between latitudes 18°S and 20°S





http://www.torrespilots.com.au/?page_id=472

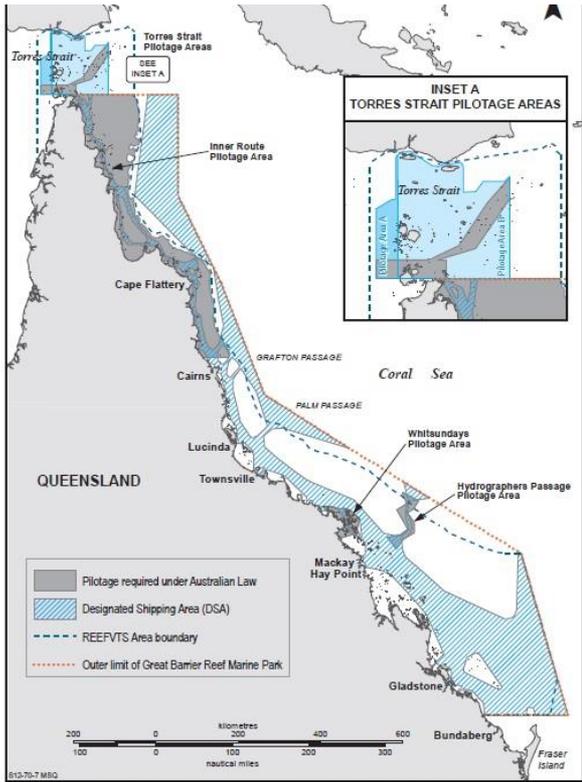


Figure 3 - Coastal pilotage areas and Designated Shipping Area (DSA)

四、文字說明:

1. 在大堡礁區，凡船長大於 70 米者或載有油料/化學品/天然氣體船舶均被要求強制領港
2. 以上所謂被要求強制領港的區域是
 - i. Great North East Channel
 - ii. Inner Route
 - iii. Hydrographers Passage
 - iv. Whitsunday Passage
3. 針對托勒斯海峽，最大吃水為 12.2 米
4. 一般要在五天以前提出申請，最慢不得少於三天
5. 申請領港不一定要透過當地代理，直接與 ARP(Australia Reef Pilot) 聯絡，但是必須先建立信用，比如說預付領港費或是成立基金。
6. 假如領港登輪方式是用直升機，船上直升機起落平台須按照 marine order 14/2011 規格。
7. 領港可代購當地海圖，但亦須要三天前的預告。
8. 可以更換船員，但需要透過船務代理。

Pilot Boarding Grounds

Torres Strait				
West of Booby Island ⁽¹⁾	Lat	10°36'S	Long	141°50'E
West of Goods Island ⁽¹⁾	Lat	10°34'S	Long	142°04'E
Great North East Channel				
5nm South of Dalrymple Island ⁽¹⁾	Lat	9°34'S	Long	143°24.5'E
Hydrographers Passage				
Off Blossom Bank ⁽²⁾	Lat	19°43'S	Long	150°26'E
Grafton Passage				
Off Euston Reef ^(1,3)	Lat	16°39'S	Long	146°14'E
Cairns				
Cairns Fairway Buoy ^(1,3)	Lat	16°47'S	Long	145°53'E

Note: 1. Board by Launch
2. Board by Land-on Helicopter only
3. Board by Land-on Helicopter by arrangement

Pilotage Transfer Methods

Inner Route Pilot Launches
Torres Pilots owns and operates pilot launches stationed at both Torres Strait and Cairns. Our modern launches are the most reliable and economical vessels available for pilot transfer in the above areas.

Hydrographers Passage Helicopters
Marine Pilot transfers are exclusively provided by "land-on" helicopters when servicing vessels transiting Hydrographers Passage. Our service is unique in its capability of providing two twin engine helicopters which are required to guarantee a 24 hour 365 days per year safe and reliable operation.

Cairns Helicopters
Marine Pilot transfers by land on helicopter can also be arranged at Cairns Fairway. Helicopters are restricted to land-on operations under visual meteorological conditions.
Winch-down helicopter marine pilot transfers are not undertaken in Australia.

五、距離表

Distance Tables				
Booby Island proceeding South to:			Booby Island proceeding North and West to:	
Destination	Inner Route	Outer Route (via GNEC)	Destination	Distance
Cape Flattery	376 miles	791 miles (Grafton Passage)	Amamapre	550 miles
Cairns (Yorkeys Knob)	484 miles	673 miles	Bing Bong	430 miles
Cairns (Harbour Pilot)	490 miles	673 miles	Busan	3085 miles
Mourilyan	543 miles	709 miles (Grafton Passage)	Cape Town	6820 miles
Lucinda	599 miles	795 miles (Palm Passage)	Dalrymple Island	123 miles
Palm Passage (Pith Reef)	636 miles	748 miles	Daru Offshore Terminal	147 miles
Townsville	644 miles	806 miles (Palm Passage)	Darwin	706 miles (Clarence Strait)
Abbot Point	718 miles	872 miles (Palm Passage)	Fremantle	2524 miles
Mackay	851 miles	1006 miles (Palm Passage)	Gebe Island	1076 miles
Hay Point/Dalrymple Bay	854 miles	1009 miles (Palm Passage)	Gove	334 miles
Port Alma	1018 miles	1306 miles (Capricorn Channel)	Groote Eylandt	391 miles
Gladstone	1043 miles	1312 miles (Capricorn Channel)	Haldia	3977 miles
Bundaberg	1128 miles	1323 miles (Curtis Channel)	Hong Kong	2718 miles
Brisbane	1267 miles	1448 miles	Kaohsiung	2630 miles
Newcastle	1670 miles	1852 miles	Karumba	430 miles
Sydney/Botany Bay	1728 miles	1911 miles	Keelung	2636 miles
Port Kembla	1762 miles	1944 miles	Manila	2166 miles
Melbourne	2274 miles	2456 miles	Port Moresby	351 miles
Auckland	2505 miles	2596 miles	Shanghai	2935 miles
Tauranga	2572 miles	2663 miles	Singapore	2508 miles
Wellington	2628 miles	2749 miles	Suez canal	7294 miles
Whangarei	2456 miles	2547 miles	Weipa	140 miles

六、結論

大堡礁航行，多個領港區，自由與強制的 CPL 線及警語是很重要的。對違規者，將受嚴重的處罰。由於澳洲當地政府是將侵犯大堡礁的行為視為刑事案件，是以過去十幾年，都會有些類似案例發生後，以刑事處理。使得船長讓人誤導，以為出事船長是莽撞無知，遭到不平的對待。但其實適當的被告知，或是取得足夠的資訊是很重要的。另外在澳洲法庭上不能主張與有過失 (*contributory negligence*.) 這是一個重要經驗。

“人老腿先知” 必知！腿部衰老的報警信號

報警信號：腿腳沒有原先靈便了。這是衰老的最早特徵。40歲後，很多人感到腿腳不靈活，稍微多走點路，就像腿上灌滿鉛，發酸發脹，上樓梯也越來越費勁，沒爬幾層就氣喘吁吁。

報警信號：做點事就腰酸腿疼。特別是中年女性，只要站的時間一長，就會覺得腰酸腿痛。咳嗽時，腿還會出現放射性疼痛。如果小腿肚出現壓痛更要注意，說明腸胃已經開始“罷工”了。

報警信號：走路變慢。不知不覺中，步速越來越慢。偶爾走快點，會覺得腿腳不聽使喚，過後會連續酸痛好多天，甚至出現肌肉萎縮的情況。

報警信號：雙腿一側發涼。即使夏天也總感到小腿肚涼颼颼的，有時還覺得從臀部開始，到腳後跟，中間一條線都涼涼的。這可能是血液循環不暢造成的，也可能和腰椎間盤病變有關。

報警信號：抽筋次數增多。如果不是在運動後或因為受涼而抽筋，那就要注意了，這可能是骨質疏鬆的表現。有些人還會出現足跟疼痛，也必須引起注意。

報警信號：腫脹。血液循環不好會導致腿脹，同時這也是心腦血管病或腎臟疾病患者常有的症狀。

報警信號：靜脈曲張。女性更容易出現這種情況，20歲後就有可能發生。一旦腿上的血管突然非常清晰，彎彎曲曲像蛇一樣，說明腿部血管出現了勞損。

報警信號：髌膝關節疼痛。幾乎所有關節都會隨著年紀增大而變得脆弱，特別是髌、膝這兩處關節。如果你發現在下樓梯、蹲下或跳躍時出現不適，甚至腿部有摩擦磨損、卡住動不了的感覺，說明關節已經急需保護了。

我國船舶適航性之法制與實踐及相關爭議問題

尹章華(上)

壹、我國船舶適航性之法制與實踐

海運事業係以船舶為載具，航行於海上，無論船體結構設備、航程規劃、貨物裝卸運載及船上人員配額等，均涉及船舶適航性。適航性一詞，明定於船舶法第二十七條、第五十三條、第五十四條及第五十五條等條文中，但其概念與意義，尚屬含混不清。¹又我國航運實務及海商法上²，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。稱之為「適航性」或「適航能力」(Seaworthiness)。晚近人類運用現代科技對海洋之開發更勝以往，聯合國國際海事組織(IMO,

¹ 船舶法

第三章 船舶檢查

第二十七條 (船舶申請臨時檢查之時機)

船舶有下列情形之一者，其所有人應向所在地航政機關申請施行船舶臨時檢查：

一、遭遇海難。
二、船身、機器或設備有影響船舶航行、人命安全或環境污染之虞。
三、適航性發生疑義。

船舶經臨時檢查合格後，航政機關應於船舶檢查證書上註明。

第六章 客船

第五十三條 (客船安全證書之有效期間及換發之申請)

客船安全證書之有效期間以一年為限，由航政機關視其適航性核定。

客船安全證書記載事項變更或證書之有效期間屆滿前一個月內，客船所有人應申請換發。

客船安全證書有效期間屆滿，於換發證書前，不得搭載乘客。

第五十四條 (航行國內外客船之發航)

航行國外之客船，應於發航前，由航政機關查明其適航性後，始得航行。

航行國內之客船，應由客船所在地航政機關視其適航性，不定期抽查，每年不得少於三次。

第五十五條 (載客客船安全證書之送驗)

非中華民國船舶在中華民國港口搭載乘客時，該船船長應向船舶所在地航政機關送驗客船安全證書，非經查明適航性，不得搭載乘客。

未依前項規定送驗客船安全證書之非中華民國船舶，該港航政機關得命其限期改善，未改善完成前，不得離港。

船長不服前項命其限期改善或不得離港之處分者，得於五日內向該港航政機關提出申復。

² 海商法

第六十二條 (發航之注意及措置義務)

運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

一、使船舶有安全航行之能力。
二、配置船舶相當船員、設備及供應。
三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。
船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。
運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

International Maritime Organization) 致力於相關國際公約之訂定與修正，國際安全管理章程(ISM Code, International Safety Management Code) 之實施³，再加上港口國管制(PSC, Port State Control) 之書面審查及登船檢查制度，船舶適航性已超越昔日之內涵。

「港口國管制 PSC」乃港口國政府經由公法上形式船舶適航性及實質船舶適航性的行政管制程序，維護航行安全，企以消弭次級船舶(sub-standard ship)，保護海洋環境之目標，並可補強實現私法上船舶實質適航性。其實施方式主要係透過區域合作公約模式，除可由港口國政府在其商港，以查驗外國籍船舶其船舶文書是否符合國際公約之規定(形式適航性)外，並可登輪查核是否配置適任之人員，以及其、設備操作是否符合相關規定(實質適航性)。⁴我國礙於政治

³有港口國監督(PSC, Port State Control) 之書面審查及登船檢查制度，包括 ISM Code (International Safety Management Code) 是國際海事組織海上人命安全公約 (SOLAS, Safety of Life as Sea)的第九章內容; DOC(Document of Compliance) 是船期國政府 (或授權船級協會 Class Society) 發給船舶營運人證明該公司安全管理制度符合 ISM Code 要求的 "符合文件"，再加上有港口國監督(PSC, Port State Control) 之書面審查及登船檢查制度。

⁴商港法第五十八條 (全文修正)

條文 航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。

理由 一、本條新增。

二、為維護海上船舶航行安全、保障船上人命安全、協助防止海洋污染及保護港口與港區水域安全，依國際海事組織一九九五年第十九屆大會採納之「港口國管制程序」及東京備忘錄 (Tokyo MOU) 相關規範，增訂航港局對入、出商港之非中華民國籍船舶執行港口國之管制檢查。

三、依據前述「港口國管制程序」，港口國管制僅對入、出其港口之外國船舶(實施對象為外國籍商船，未包含外國籍漁船)執行管制檢查，至於我國籍船舶於我國商港入、出，其檢查方式係依據船舶法及船員法相關規定，如航行至他國港口時，則於港口所在地接受該國之港口國管制檢查。

四、依本條所為之檢查，係因執行公權力所需，非為特定對象之權益辦理，不徵收行政規費。其他國家港口亦未對受檢查之外國船舶收取檢查費，併予說明。

第五十九條 (全文修正)

條文 航港局執行外國商船管制檢查時，應於作成檢查紀錄後，交由船長簽認，有違反規定事項者，得由航港局限期改善。

外國商船船長依前項完成改善後，應向航港局申請複檢，並繳交複檢費用；其數額，由航港局擬訂，報請主管機關核定。

理由 一、本條新增。

二、第一項增訂航港局執行港口國管制檢查之缺失處理及限期改善事項。

三、第二項規定之複檢費用，因各國於執行複檢業務時均有收費，其性質上屬行政規費，爰規定其數額由航港局依規費法第十條規定擬訂，報請主管機關核定。

第六十條 (全文修正)

條文 外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行。

外國商船違反管制檢查規定，我國無修繕設備技術、無配件物料可供更換或留置違法船舶將影響港口安全或公共利益者，得經入級驗船機構出具證明，並獲航港局同意後航行。

理由 一、本條新增。

現實，雖非聯合國海洋法公約之締約國，亦非國際海事組織之會員國，但由於海運事業為我國生存之重要產業，為保護我國海洋環境，確保航行安全，交通部於2002年報請行政院核准以商港法第60條為法源依據，採納國際海事組織

A. 787(19)號決議案作為我國港口國管制檢查之準據，於2003年1月1日起正式對進入我國港口之外籍船舶實施港口國管制檢查。原則上，PSC檢查發現的船舶缺陷，都應在開航前糾正。可依缺陷的性質和嚴重程度要求不同的處理措施。(1)開航前糾正：認為缺陷性質和嚴重程度需在開航前糾正。(2)下一港糾正（瑕疵開航）：用於缺陷在檢查港不能解決時。認為帶著缺陷航行，可限制航行條件，如載重、氣象、航行區域。不會構成對船舶安全、船員健康、海洋環境的威脅。一般用於小缺陷。依本條所為之檢查，係因執行公權力所需，非為特定對象之權益辦理，不徵收行政規費。其他國家港口亦未對受檢查之外國船舶收取檢查費，併予說明。惟須注意者，外國商船違反管制檢查規定，我國無修繕設備技術、無配件物料可供更換或留置違法船舶將影響港口安全或公共利益者，得經入級驗船機構出具證明，並獲航港局同意後航行。可能涉及船舶開航時船舶適航性及船舶所有人對航行中船舶是否違反特許條件等之國家賠償責任或船舶所有人對航行中船舶是否違反適航義務等問題。茲說明之：

(1) 應儘量避免船舶被不適當的滯留或延誤。該船缺陷被糾正之前，應考慮擬定航程的具體情況決定滯留或允許該船帶缺陷開航。

(2) 所有設備都有可能失靈，備件或替換零件也不一定隨時可得。若認為已採安全替代安排，則不應造成對船舶不適當的延誤。

(3) 船舶受損進港檢查修理，港口國應確認其所採取的糾正行動。若認為正在採取的糾正行動使船舶出海安全，則不應簽發滯留令。

(4) 若缺陷不能在檢查港糾正，可在適當的條件下，允許船舶帶缺陷開航航行至另一港口。PSCO應通知下一港口主管機關和船旗國。⁵⁶

二、第一項增訂航港局執行港口國管制檢查時，發現外國商船有違反管制檢查規定，情節嚴重者，得將其留置至完成改善。

三、第二項係針對部分應限制航行之船舶，增訂特許航行之條件。

⁵ 原則上，PSC檢查發現的船舶缺陷，都應在開航前糾正。可依缺陷的性質和嚴重程度要求不同的處理措施。

缺陷處理基本措施

開航前糾正：PSCO認為缺陷性質和嚴重程度需在開航前糾正。

14天內糾正：PSCO認為帶著缺陷航行，不會構成對船舶安全、船員健康、海洋環境的威脅。一般用於小缺陷。

下一港糾正：PSCO可限制航行條件，如載重、氣象、航行區域。用於缺陷在檢查港不能解決時。

三個月糾正：用於ISM不符合項目。

滯留：當缺陷構成對船舶安全、船員健康、海洋環境的威脅時。

通知船旗國：當船舶被滯留時。

船舶適航性之法制必須與實踐互相應配合。茲以我國下述四案例說明之：

(一)「海翔八號」糾正案

交通部暨所屬航港局未依規定審查裝卸計畫即率爾同意「海翔八號」出港，另輪機長無故擅自離開崗位，未隨船出海；「海翔八號」等原均為雜貨船，交通部卻同意直接充當砂石船使用，「佳新一號」原為駁船，卻供滿載砂石作遠程航行，以上砂石船均在東北角外海失事，造成重大傷亡，該部長期對船舶安全管理專業不足，處事因循草率；行政院海岸巡防署所屬基隆商港安檢所執勤人員未登船「海

通知船級社：當船舶存在與船級社有關的缺陷時。

⁶商港法第五十八條（全文修正）

條文 航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。

理由 一、本條新增。

二、為維護海上船舶航行安全、保障船上人命安全、協助防止海洋污染及保護港口與港區水域安全，依國際海事組織一九九五年第十九屆大會採納之「港口國管制程序」及東京備忘錄（Tokyo MOU）相關規範，增訂航港局對入、出商港之非中華民國籍船舶執行港口國之管制檢查。

三、依據前述「港口國管制程序」，港口國管制僅對入、出其港口之外國船舶（實施對象為外國籍商船，未包含外國籍漁船）執行管制檢查，至於我國籍船舶於我國商港入、出，其檢查方式係依據船舶法及船員法相關規定，如航行至他國港口時，則於港口所在地接受該國之港口國管制檢查。

四、依本條所為之檢查，係因執行公權力所需，非為特定對象之權益辦理，不徵收行政規費。其他國家港口亦未對受檢查之外國船舶收取檢查費，併予說明。

第五十九條（全文修正）

條文 航港局執行外國商船管制檢查時，應於作成檢查紀錄後，交由船長簽認，有違反規定事項者，得由航港局限期改善。

外國商船船長依前項完成改善後，應向航港局申請複檢，並繳交複檢費用；其數額，由航港局擬訂，報請主管機關核定。

理由 一、本條新增。

二、第一項增訂航港局執行港口國管制檢查之缺失處理及限期改善事項。

三、第二項規定之複檢費用，因各國於執行複檢業務時均有收費，其性質上屬行政規費，爰規定其數額由航港局依規費法第十條規定擬訂，報請主管機關核定。

第六十條（全文修正）

條文 外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行。

外國商船違反管制檢查規定，我國無修繕設備技術、無配件物料可供更換或留置違法船舶將影響港口安全或公共利益者，得經入級驗船機構出具證明，並獲航港局同意後航行。

理由 一、本條新增。

二、第一項增訂航港局執行港口國管制檢查時，發現外國商船有違反管制檢查規定，情節嚴重者，得將其留置至完成改善。

三、第二項係針對部分應限制航行之船舶，增訂特許航行之條件。

第七十五條（全文修正）

條文 商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行。

理由 一、條次變更。

二、將「本法未規定事項」修正為「商港安全及管理事項」，以資明確。另將交通部修正為主管機關。

翔八號」執行安檢，卻偽造檢查紀錄表，該署平時監督不善，紀律廢弛，相關訓練與查核機制均未落實；內政部警政署基隆港務警察局所屬大沙灣派出所未依規定確實查驗「海翔八號」輪機長之船員服務手冊，即隨意放行離開港區，港哨執勤人員執法不力，該局平時訓練不實，監督不善，怠惰職責，均有違失。⁷

⁷糾正案文

壹、被糾正機關：交通部暨所屬航港局、行政院海岸巡防署、內政部警政署基隆港務警察局。

貳、案由：交通部暨所屬航港局未依規定審查裝卸計畫即率爾同意「海翔八號」出港，另輪機長無故擅自離開崗位，未隨船出海；「海翔八號」等原均為雜貨船，交通部卻同意直接充當砂石船使用，「佳新一號」原為駁船，卻供滿載砂石作遠程航行，以上砂石船均在東北角外海失事，造成重大傷亡，該部長期對船舶安全管理專業不足，處事因循草率；行政院海岸巡防署所屬基隆商港安檢所執勤人員未登船「海翔八號」執行安檢，卻偽造檢查紀錄表，該署平時監督不善，紀律廢弛，相關訓練與查核機制均未落實；內政部警政署基隆港務警察局所屬大沙灣派出所未依規定確實查驗「海翔八號」輪機長之船員服務手冊，即隨意放行離開港區，港哨執勤人員執法不力，該局平時訓練不實，監督不善，怠惰職責，均有違失。

參、事實與理由：

民國(下同)101年3月19日清晨5時許，高雄籍砂石船「海翔八號」於基隆港外海發生重大船難事件，共造成船員6人死亡、2人失蹤(含船長)、7人獲救，輪機長未隨船出港而逃過一劫。據交通部航港局(101年3月1日成立，其前身為港務局)海事評議書略以：「一、船長董榮根於貨物裝載、操船與輪機長不在船情形下開航等方面，可能有過失，惟人已失蹤，不予追究。二、輪機長趙澄開航前擅自離船(未隨船出航)，應有過失，惟其不在船與船難沒有直接因果關係。三、該輪出港前顯示略有右傾現象，另初步推斷貨艙內之壓縮土可能含有過多水份，在諸多外力因素下產生自由液面效應，導致貨物位移，復以大角度向右返航基隆港，使橫傾角繼續增加，終致沉沒。」惟查，我國東北角海域自89年迄今，砂石船難頻傳，計有8艘砂石船翻覆，累計死亡及失蹤人數高達89人之多。經向有關機關調閱相關卷證，赴基隆港履勘，並約詢交通部葉匡時政務次長、行政院海岸巡防署鄭樟雄副署長、內政部警政署基隆港務警察局顏德麟局長、財團法人中國驗船中心陳定雄處長及相關人員，業經調查竣事，交通部暨所屬航港局、行政院海

岸巡防署及內政部警政署基隆港務警察局確有下列失當之處，茲將事實與理由臚列如后：

一、交通部暨所屬航港局未恪遵「船舶散裝貨物裝載規則」第40條規定，切實要求「海翔八號」船長和棧埠作業主管人員在砂石裝卸前應先送審裝卸計畫，該局未審查裝卸計畫即率爾同意出港，怠忽職責，顯有違失；另輪機長於開船前，無故擅自離開崗位，未隨船出海，臨陣逃避，置船舶安全於不顧，應予從嚴究責：

(一)依「船舶法」第2條規定：「本法之主管機關為交通部，其業務由航政機關(交通部航港局)辦理。」、「船舶散裝貨物裝載規則」(交通部101年1月11日交航字第1010790090號令修正發布)第40條規定：「船長和棧埠作業主管人員應在散裝貨物裝卸前共同擬定裝卸計畫送航政機關。……船長和棧埠作業主管人員應確保裝卸作業依計畫執行。裝卸計畫應確保裝卸貨期間不超過船舶之容許應力和力矩，並應考慮裝卸貨之速度、作業機具之數量及船上抽排壓載水之能力，決定裝卸貨物之順序、數量及速率。」同規則第59條規定：「本規則自發布日施行。」爰交通部暨所屬航港局自前揭規則修正發布日(101年1月11日)起，即應切實要求船長和棧

埠作業(裝卸公司)主管人員在散裝貨物(例如：砂石、穀類等)裝卸前，共同擬定裝卸計畫，並將裝卸計畫送請航港局各航務中心審查；倘未送審裝卸計畫，交通部航港局應管制出港並督促改善，殆無疑義。

(二)惟查，「海翔八號」係於101年3月17日21時30分空船駛入基隆港右舷泊靠東19碼頭，委由宏昭裝卸公司負責裝載壓縮土，3月17日22時0分至3月19日2時0分共裝載約4,703噸，並於3月19日2時14分申請獲准出港(當時天候東北季風6級屬適航)，然該船於裝載砂石前及之後，均未依規定送審裝卸計畫，遑論其應確保裝卸貨期間不超過船舶之容許應力和力矩，並應考慮裝卸貨之速度、作業機具之數量及船上抽排壓載水之能力。針對該船未送審裝卸計畫即准予出港部分，

據交通部說明略以：「『船舶散裝貨物裝載規則』甫於 101 年

1 月 11 日修正發布，有關該規則第 40 條所規定之裝卸計畫，尚須協調各有關單位，始能據以執行，海翔八號發生海難時，該協調整備工作正在辦理中。」航港局迄 101 年 5 月 22 日始函請中華民國全國船聯會、臺灣港務股份有限公司等單位轉知業者，要求承載散裝貨物之船舶，在裝載作業前須擬定裝載作業計畫，送該局備查，未依規定辦理者將管制出港，並於 101 年 6 月 1 日起正式實施（較上開規則發布施行日期延遲 4 個多月）。

(三)另查，交通部 98 年 1 月 6 日頒發「海翔八號」船員最低安全配額證書，該船航行時船員配額不得低於下列編制：船長、大副、輪機長、大管輪……等 14 人，其中「輪機長」承船長之命令，綜理輪機部工作，對全部輪機之保養與運轉負完全責任。惟該船於 101 年 3 月 19 日離開基隆港時，輪機長趙澄卻無故擅離職守，未隨船出海，置船舶安全於不顧。交通部航港局嗣於 101 年 4 月 12 日以航北字第 1013110152 號函送「海翔八號」輪機長趙澄違反船員法裁處書略以：「處分主文：處收回船員服務手冊及一等輪機長適任證書 1 年。違法事實：台端前任職於『海翔八號』貨船輪機長，該輪於 101 年 3 月 19 日離開基隆港時，台端未經許可擅離職守未隨船航行，經台端 101 年 3 月 30 日到局說明承認，違反船員法事證明確。處分理由及適用法令：違反船員法第 25 條之 2 及船員服務規則第 91 條第 2 款規定，依船員法第 80 條第 1 款及船員服務規則第 91 條、第 94 條規定，收回船員服務手冊及適任證書 1 年。」

(四)據上，交通部暨所屬航港局未恪遵「船舶散裝貨物裝載規則」第 40 條規定，切實要求「海翔八號」船長和棧埠作業主管人員在砂石裝卸前應先送審裝卸計畫，該局未審查裝卸計畫即率爾同意出港，怠忽職責，顯有違失；另輪機長於開船前，無故擅自離開崗位，未隨船出海，臨陣逃避，置船舶安全於不顧，應予從嚴究責。

二、歷來(89 年迄今)砂石船難頻仍，計有 8 艘砂石船翻覆，累計死亡及失蹤人數高達 89 人，包括「花蓮一號」、「瑞太八號」、「聯盟輪」、「升隆一號」及「海翔八號」等，原均為雜貨船，而交通部卻同意直接充當砂石船使用，因二種船舶及載運貨物等特性迥不相同，導致全在外海遇浪翻覆；尤其「佳新一號」原為駁船，僅能在港口內或近海作業，卻供滿載砂石作遠程航行，且航行於台灣東北角海象險惡海域，以上台灣砂石船均在東北角外海失事，交通部長期對船舶安全管理專業不足，處事因循草率，造成重大傷亡，顯有違失：

(一)據交通部說明，89 年迄今東北角海域發生砂石船難事件計有 8 次，累計死亡及失蹤人數高達 89 人，分述如下：(1)89 年 2 月 28 日花蓮籍「花蓮一號」於野柳外海突然失蹤，21 人失蹤；(2)94 年 2 月 10 日高雄籍「瑞太八號」於花蓮港外海突然失聯，18 人失蹤；(3)94 年 2 月 21 日基隆籍「佳新一號」於宜蘭外海聯結器故障漂流，12 人獲救；(4)96 年 11 月 27 日巴拿馬籍「美沙寧號」於鼻頭角外海船艙進水沉沒，29 人失蹤、1 人獲救；(5)97 年 12 月 24 日基隆籍「聯盟輪」於基隆外海沉沒，3 人失蹤、7 人獲救；(6)99 年 1 月 13 日基隆籍「升隆一號」於宜蘭龜山島海域艙軸斷裂，失去動力擱淺，14 人獲救；(7)100 年 10 月 3 日巴拿馬籍「瑞興輪」於基隆外海船身斷裂，10 人死亡、11 人獲救；(8)101 年 3 月 19 日高雄籍「海翔八號」於基隆外海因自由液面效應，翻覆沉沒，6 人死亡、2 人失蹤、7 人獲救。

(二)查「花蓮一號」、「瑞太八號」、「聯盟輪」、「升隆一號」、「海翔八號」等 5 艘船舶原均為雜貨船用途，其於未辦理任何改裝作業情況下，即充當砂石船使用，其中「花蓮一號」查無相關適載砂石驗證資料，另「聯盟輪」係經前高雄港務局特別檢查合格後開始載運砂石，其餘 3 艘船舶(瑞太八號、升隆一號、海翔八號)前獲中國驗船中心認可適合載運砂石。經詢據交通部葉匡時次長說明，過去很多砂石船係由雜貨船充當，該部與航港局嗣後將檢討其改裝條件。由上顯見，歷來雜貨船均率爾充當砂石船使用，惟未考量二者特性迥不相同，砂石船所載砂石較重且含豐富水份，船體結構未做任何補強、船艙頂蓋亦未強化密封防止進水及加裝防止砂石貨物移動等措施，導致自由液面效應，砂石貨物偏移，進而影響船舶航行安全。另查，「佳新一號」原為運輸駁船用途，其僅能在港口內或近海作業，然卻供滿載砂石作遠程航行，且航行於台灣東北角海象險惡海域，終致發生船難事件。

(三)本院前查海洋拉拉號雙船體客貨兩用高速船，於 99 年 8 月 8 日於台中外海遭海浪拍碎船艙及部分船體，船身傾斜進水，所幸未造成嚴重傷亡事故，經查該船不論船型、結構、材料及強度等均不適合橫渡台灣海峽；本案調查發現 8 艘砂石船(其中 2 艘為巴拿馬籍)相繼在台灣東北角外海出事，造成 89 人

死亡失蹤，事故原因均是將雜貨船及駁船直接充當砂石船。以上船舶不幸事故，仍係因交通部對船舶專業不足，以及長期漠視船舶安全管理所致。

(四)據上，歷來(89 年迄今)砂石船難頻仍，計有 8 艘砂石船翻覆，累計死亡及失蹤人數高達 89 人，包括「花蓮一號」、「瑞太八號」、「聯盟輪」、「升隆一號」及「海翔八號」等，原均為雜貨船，而交通部卻同意直接充當砂石船使用，因二種船舶及載運貨物等特性迥不相同，導致全在外海遇浪翻覆；尤其「佳新一號」原為駁船，僅能在港口內或近海作業，卻供滿載砂石作遠程航行，且航行於台灣東北角海象險惡海域，以上台灣砂石船均在東北角外海失事，交通部長期對船舶安全管理專業不足，處事因循草率，造成重大傷亡，顯有違失。

三、行政院海岸巡防署所屬基隆商港安檢所執勤人員未登船「海翔八號」執行安檢，卻偽造檢查紀錄表，涉公文書登載不實及偽造文書，核有重大違失，由此可見該署平時監督不善，紀律廢弛，相關訓練與查核機制均未落實，應予澈底檢討改善：

(一)依「海岸巡防法」第 4 條第 1 項第 2 款規定：「巡防機關掌理下列事項：……二、入出港船舶或其他水上運輸工具之安全檢查事項。……」另「海岸巡防機關執行臺灣地區商港及工業專用港安全檢查作業規定」第 4 點第 1 項規定：「入出商港及工業專用港之人員、船舶、車輛或其他運輸工具及載運物品之安全檢查工作，由管轄區之海岸巡防機關負責策劃與督導，安檢所負責執行。」同作業規定第 5 點第 2 項第 3 款規定：「商港及工業專用港安全檢查程序如下：……(二)登輪檢查：……3.檢查完畢，無論查獲違法與否，檢查人員及船務代理人員、船長應於「船舶進出港檢查紀錄表」簽章，以明責任；帶班人員應將紀錄表及相關文件陳送安檢所所長核閱。」爰海岸巡防機關依上開規定，負責執行入出商港之人員、船舶之安全檢查工作，對於排定執行安檢之船舶應確實登輪檢查並覈實登載「船舶進出港檢查紀錄表」，俟檢查完畢後，執勤帶班人員應將檢查紀錄表陳送安檢所所長核閱。

(二)惟查，行政院海岸巡防署海岸巡防總局北部地區巡防局第二海岸巡防總隊所屬基隆商港安檢所原排定該所安檢人員李婉禎下士及程家旭一兵於 101 年 3 月 18 日 17 時 30 分對「海翔八號」執行安全檢查，然上開 2 員卻以「因趕返安檢所實施勤務交接」為由，實際並未登船實施安檢，並偽造「船舶進出港檢查紀錄表」，涉公文書不實登載，經詢據行政院海岸巡防署鄭樟雄副署長說明略以：「2 位安檢人員(李婉禎、程家旭)已各記過 1 次(行政院海岸巡防署海岸巡防總局北部地區巡防局第二海岸巡防總隊 101 年 7 月 2 日北二總字第 1012012131、

1012012132 號令)，安檢所所長(裴慧君)案發時甫上任 3 天，故予申誡 1 次(行政院海岸巡防署海岸巡防總局北部地區巡防局第二海岸巡防總隊 101 年 7 月 2 日北二總字第 1012012130 號令)，另安檢人員偽造文書本署已移送法辦。本署已要求檢討勤務合理性，如人力不夠，總隊即時派員支援，檢查表格亦檢討使其可行。」

(三)據上，行政院海岸巡防署所屬基隆商港安檢所執勤人員未登船「海翔八號」執行安檢，卻偽造檢查紀錄表，涉公文書登載不實及偽造文書，核有重大違失，由此可見該署平時監督不善，紀律廢弛，相關訓練與查核機制均未落實，應予澈底檢討改善。

四、內政部警政署基隆港務警察局所屬大沙灣派出所未依規定確實查驗「海翔八號」輪機長之船員服務手冊，即隨意放行離開港區，因事關港區及船舶等安全，執勤查察尤應認真不苟，本案港哨執勤人員執法不力，顯有重大違失，亦可見該局平時訓練不實，監督不善，怠惰職責，應予檢討改善：

(一)有關海員進出商港管制區之查核管制，依據交通部前基隆港務局公告「國際商港港區通行證申請及使用須知」附錄四基隆港全區特殊規定第 5 點略以：「在職船員得憑船員服務手冊(限本國籍船員)、臨時停留許可證(非大陸籍之外籍船員)、臺灣地區入出境許可證(大陸籍船員)、有效護照簽證等相關證件查驗放行。」

(二)惟查，本案「海翔八號」輪機長於 101 年 3 月 18 日 20 時許，因身體不適欲返家拿藥，其步行至基隆港務警察局所屬大沙灣派出所東 12 號碼頭崗哨時，始發覺船員服務手冊放在船上未隨身攜帶，然該所執勤警員林德生未切實查驗其船員服務手冊，即率予同意其離開港區。經詢據基隆港務警察局顏德麟局長說明略以：「『海翔八號』輪機長 3 月 18 日約晚上 8 時許離開港區東 12 號碼頭，當時執勤員警依記憶輪機長係 20 時許離開港區，因為錄影資料未事先拷貝已遭覆蓋，故不克確認其離港確切時間。輪機長出港時沒帶船員證，本局林德生警員考慮其身體不適，故未檢查其船員服務手冊，即予放行，回去後會檢討上級督導責任。崗哨勤務督導主要在所長及副所長，另有相關科室主管等均親自督導，督導

(二)「海洋拉拉號」糾正案

航行於台中、澎湖的「海洋拉拉號」，於 99 年 8 月 8 日在臺灣海峽發生船艙撕裂落海嚴重意外，危及船上 300 名乘客安全，監委陳永祥、林鉅銀、楊美鈴調查後，認為交通部對航管與安檢有嚴重疏失，監察院交通及採購委員會 100 年 3 月 8 日通過並公布 3 名委員提案，糾正交通部。糾正案文指出本案 5 項缺失如下：⁸

一、交通部未探究「海洋拉拉號」船型及船體強度，是否適航於臺灣海峽，僅依原登記船舶適航「外海航線」，或「航行限制距離」大於臺中至馬公航線航程，即認為「適航性」無虞，核發「船舶運送業許可證」，處事草率，未正視數百名旅客安全。

二、臺中港務局違反「2000 年高速船安全國際章程」，未將「海洋拉拉號」船舶運行條件之負荷納入考量，又無適當之監控配套措施，終致該船結構因波擊而嚴重損壞，危及數百名旅客安全。

三、海洋拉拉號駛往馬公途中，海象已轉壞，風力也超過航行限制之 5.5 級，卻仍出航，交通部海事調查報告稱該船航行至查母嶼海面風力轉 8 級始不適行，與事實不符。

四、航政主管機關對於海洋拉拉號雖有附加之營運限制，卻從未加強監控鋁合金高速船，逕以航行屬船長責任或若有違法依法處分等語卸責，明顯未善盡主管機

網均相當綿密，本案係個案，以往很少有這

種情況發生。該個案已告知同仁引以為戒，目前勤務督導作為均較以往增加。」基隆港務警察局於嗣後懲處所屬大沙灣派出所張文勝所長申誡 1 次(內政部警政署基隆港務警察局 101 年 10 月 8 日基港警人字第 1010009586 號令)、林德生警員記過 1 次(內政部警政署基隆港務警察局 101 年 7 月 4 日基港警人字第 1010006305 號令)。

(三)據上，內政部警政署基隆港務警察局所屬大沙灣派出所未依規定確實查驗「海翔八號」輪機長之船員服務手冊，即隨意放行離開港區，因事關港區及船舶等安全，執勤察查尤應認真不苟，本案港哨執勤人員執法不力，顯有重大違失，亦可見該局平時訓練不實，監督不善，怠惰職責，應予檢討改善。綜上所述，交通部暨所屬航港局未恪遵「船舶散裝貨物裝載規則」第 40 條規定，切實要求「海翔八號」船長和棧埠作業主管人員在砂石裝卸前應先送審裝卸計畫，該局未審查裝卸計畫即率爾同意出港，怠忽職責；另輪機長於開船前，無故擅自離開崗位，未隨船出海，臨

陣逃避，置船舶安全於不顧，應予從嚴究責；「花蓮一號」、「瑞太八號」、「聯盟輪」、「升隆一號」及「海翔八號」原均為雜貨船，交通部卻同意直接充當砂石船使用，另「佳新一號」原為駁船，僅能在港口內或近海作業，卻供滿載砂石作遠程航行，以上砂石船均在東北角外海失事，該部長期對船舶安全管理專業不足，處事因循草率；行政院海岸巡防署所屬基隆商港安檢所執勤人員未登船「海翔八號」執行安檢，卻偽造檢查紀錄表，涉公文書登載不實及偽造文書，該署平時監督不善，紀律廢弛，相關訓練與查核機制均未落實；內政部警政署基隆港務警察局所屬大沙灣派出所未依規定確實查驗「海翔八號」輪機長之船員服務手冊，即隨意放行離開港區，港哨執勤人員執法不力，該局平時訓練不實，監督不善，怠惰職責，均有違失。爰依監察法第 24 條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：陳永祥 程仁宏 中華民國 101 年 12 月 25 日

http://www.cy.gov.tw/AP_HOME/Op_Upload/eDoc/%E7%B3%BE%E6%AD%A3%E6%A1%88/102/102000008%E6%B5%B7%E7%BF%948%E8%99%9F%E7%B3%BE%E6%AD%A3%E6%A1%88%E6%96%87.pdf

⁸ http://www.cy.gov.tw/sp.asp?xdURL=./di/Message/message_1.asp&ctNode=903&msg_id=3379

關職責。

五、海洋拉拉號 98 年 8 月五年特檢及 99 年 6 月 6 船體臨時檢驗，均發現前船艙有多處裂痕，中國驗船中心未本於專業提出警告及建議，主管機關亦疏於注意，仍核發合格證書，致該船於 99 年 8 月發生船艙撕裂落海之嚴重海事案，撕裂處與臨時檢驗同，顯見船舶結構安全檢查流於形式，不盡確實。

（三）海研 5 號海事案件

我國海洋研究船「海研五號」，2014 年國慶日在澎湖龍門觸礁沉沒釀 2 死 25 傷，航跡圖顯示，海研 5 號在觸礁前船艙是穩定朝向西南方航行，並以平均每小時 11、12 節正常速度前進，航跡在行經 5 至 10 公尺淺水區撞上暗礁。剎那間船瞬間失去動力，並航道偏離，整個船艙嚴重錯動左右搖晃不定，航速一下子驟降至 7 節，最後只剩不到 1 節速度隨風浪漂流，證實是先觸礁後才失去動力沉沒。海研 5 號是在龍門外海撞上航海界俗稱「外淺石」的暗礁區，但一般大船不會靠那麼近，研判是人為疏失偏離航道因素居多。根據澎湖海巡隊錄影資料發現，海研 5 號像鐵達尼號般 90 度下沉，沉沒地點海深約 50 公尺。⁹

（四）阿瑪斯號海事案件

2001 年 1 月 14 日，希臘籍三萬五千噸貨輪阿瑪斯號滿載礦砂，由印度駛往中國大陸，行經台灣南部海域時，阿瑪斯號失去動力。漂流 12 小時後，當晚 20 時左右，在墾丁海域擱淺。台灣交通部和國軍搜救中心接報後，立即展開救援行動，於 23 時將船上 25 名船員全數救出。1 月 15 日，花蓮港務局成立災害處理中心，準備防止漏油的相關措施，並要求船東及保險公司儘快出面處理。18 日，阿瑪斯號船身出現破裂情形，並開始漏油；環保署立即依 2000 年 10 月通過的《海洋污染防治法》規定，函請花蓮港務局限制所有阿瑪斯號船員出境。隨著清除工作及法律程序的進行，大部分船員陸續獲得解除出境限制返回希臘，但希臘籍船長及輪機長兩人的禁令，因未能與船公司就賠償達成共識而遲遲未獲解除。同年 7 月下旬，船長及輪機長家屬向希臘國會議員及媒體陳情，甚至傳出希臘外交部有意以關閉台灣駐希臘代表處以為報復。8 月 14 日，阿瑪斯號船長及輪機長出境禁令解除；10 月，船長獲得不起訴處分。

在油污清除告一段落之後，環保署委託法律代表彙整各部門支出，總計超過新台幣 9300 萬元，在經過與船東的協調後，以 6133 萬達成油污清除部分的賠償協議，在生態賠償部分遲遲無法達成協議的情況下，環保署於 2003 年 1 月向污染發生地的屏東地方法院提出控告，並同時跨海挪威法院提出控告要求賠償新台幣三億

⁹海研 5 號 人為疏失成分高 (中國時報) 2014 年 10 月 16 日 04:10 陳可文／澎湖報導

五千萬元。2005年1月挪威法院判決台灣政府勝訴，船東須賠償新台幣953萬元的生態監測費，但同時判決台灣政府必須分攤1687萬的訴訟費用，並駁回所有有關珊瑚復育、漁業復育、觀光及稅收損失的求償，環保署對此大表不滿，遂於2月針對珊瑚復育及觀光損失部分提出上訴。同年年底，環保署有感於握有的證據過於薄弱，恐難獲得勝訴，並考量跨國訴訟曠日費時、所費不貲，因此決定放棄上訴，改採庭外和解。2006年8月10日，環保署與船東就海域生態、公部門損害求償達成和解，和解金約為新台幣3,400萬元，半數將用於生態復育，其餘則支付律師費用。漁業賠償部分於2004年6月達成協議，阿瑪斯號船東同意賠償漁業損失新台幣一億兩千萬元，並於7月交付。其餘包括行政罰900萬、林業損失180萬、船貨移除費用8000萬亦獲得船東同意賠償，總計已獲得賠償新台幣兩億八千萬元。臺灣屏東地方法院民事案件，九十二年度重訴字第四號，於2004年6月30日，由屏東地方法院民事第一庭法官羅心芳作出判決，判決內容主旨為「挪威法院應為實質審理本案最適當之法院。」「本院並無管轄權，駁回原告之訴及假執行之聲請。」¹⁰

¹⁰<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%98%BF%E7%91%AA%E6%96%AF%E8%99%9F%E8%B2%A8%E8%BC%AA%E6%B2%B9%E6%B1%A1%E4%BA%8B%E4%BB%B6>

判決內容部份摘錄如下：

我國就以外國人（或法人）為當事人之涉外民事訴訟，其裁判管轄權並無法規直接規定，而條約及一般所承認之國際法上的原則亦未確立，於此情形下，基於期待當事人間公平裁判之妥適，應依條理決定，則本院審酌：

被告 Gard 及 Amorgos 在我國境內並無登記之營業所，其餘被告二人在我國境內並無住居所。被告 Amorgos 等三人之請求雖以我國法為本件準據法，然依原告主張依海污法第三十三條被告應就本件事務負賠償責任。然而我國海污法甫於 2000 年 11 月 1 日公布施行，實務上尚未有關於適用海污法第三十三條之案例；再者海污法乃參酌 1969 年 CLC 公約立法例制定，故若本案件於我國法院為審理時，應參酌 1969CLC 公約及相關外國法院判例、國際慣例為解釋，我國並非該公約之簽約國，就公約之審理適用較為生疏，需花費較多的勞費審理此案，勢必壓縮其他案件審理的時間及勞費，不符合中華民國人民之公共利益，參以，所有與本件相關之證據及專業評估報告均係以外文做成，則在本院進行審理本案為證據調查時，尚須耗費時日就前揭報告加以譯文或訊問相關國外鑑定証人時，不能使被告等人之訴訟上權益受到保護，反觀挪威不但自始即為該公約之簽約國，且自 1969 年起之二十一年間，曾經多次適用該公約於其管轄之相類案件而有相當之經驗，從而考量訴訟之經濟、法庭之便利性、及裁判公平妥適，雖被告 Amorgos 等三人之請求以行為地法即我國法為準據法，本案仍應以挪威法院進行審理為宜。原告已先後向挪威法院及本院起訴，造成同一事件分別繫屬於二個不同國家的法院進行審理，可能造成二國矛盾裁判之結果。縱使原告就繫屬本院之訴訟獲得終局之勝訴判決，也無法持之以向挪威法院為強制執行，即不能達到原告進行本訴訟（獲得實際受償）之目的。欲使原告所請求之損害賠償最終能獲得清償，原告應向挪威法院起訴並在挪威法院獲得勝訴判決，方有實益。本件挪威法院應為實質審理本案最適當之法院，我國法院均無管轄權，駁回原告之訴及假執行之聲請。阿瑪斯號跨國求償判決出爐 我方倒賠 700 多萬台幣

在墾丁龍坑海域擱淺的阿瑪斯號貨輪。4年前在墾丁龍坑海域發生希臘籍「阿瑪斯號」貨輪擱淺漏油事件，環保署代表台灣政府於挪威展開跨海訴訟求償，判決結果上週出爐。法院雖然判決船東有義務賠償我方之損害，但核給之金額甚，扣除我方應分擔之訴訟費用以及專家法官審理費用，尚須倒貼 734 萬餘台幣。至於是否繼續提出上訴，環保署表示，因上訴期間為自判決送達日起算 1 個月，環保署將儘速邀集相關單位研商。根據環保署上週接獲挪威 Arendal 地方法院傳真之判決書載明，阿瑪斯號貨輪船

以上四案，有關船舶適航性之法制與實踐研析如下(續下期)

東及船東責任互保協會 Gard 應賠償我國美金 28 萬 8,889 元(約合新台幣 953 萬 3,337 元)及自 2003 年 3 月 17 日起至清償日止，依年利率 5% 計算之利息。而我國應分擔 Gard 及阿瑪斯號船東訴訟費用 334 萬 892 挪威克朗(約合新台幣 1,670 萬 4,460 元)，並支付法院 3 萬 4,300 挪威克朗(約合新台幣 17 萬 1,500 百元)及由法院決定之專家法官費用，以及前述款項至實際付款日止之遲延利息。挪威法院雖然判決 Gard 及阿瑪斯號船東有義務賠償我方之損害，但核給之金額甚少，該金額係為於船難初期我方「已實際支付」之監控費用。其餘我方所請求之珊瑚復育費用、漁業復育費用、稅收損失及觀光收入損失等，法院或認為無足夠之證據證明該等損失發生、或認為該等損失與阿瑪斯油污事件間之因果關係尚無法證明，故未准許該等損害賠償之請求。在珊瑚復育費用方面，法院認為並無必要採取任何措施來固定或復原受損區域的珊瑚。經由自然力的作用，該地區已在逐漸復原中；即便目前的成長率不理想，一段期間以後，該地區仍會復原。另外考慮到該受損區的惡劣天氣，法院認為移植珊瑚及釋放珊瑚幼蟲的復育方式也很有可能不會成功。在漁業復育費用方面，法院認為並無足夠證據足以顯示漁業資源係因阿瑪斯號油污事件的發生而受有損害，如果阿瑪斯號確實對漁業資源產生有限的損害，該等損害也可利用自然方式加以復育，而無置放人工漁礁或放流魚苗之必要。在觀光收入損失方面，法院認為當地遊客人數的減少可能是因為阿瑪斯油污事件以外的其他因素所造成，因為數年來該地遊客人數均呈現下降之趨勢，且旅遊景點也會改變，因此無足夠證據證明阿瑪斯油污事件造成墾丁國家公園內景點的營收損失。在稅收損失方面，法院認為海生館之收入應該列入考慮，因為其營收乃墾丁國家公園內重要的一部分。如將海生館之收入及稅額納入考慮，則 2001 年的該地稅收實較 2000 年增加，因此並無證據顯示阿瑪斯油污造成國家稅收的損失。法院認為在阿瑪斯號擱淺事故發生後的第一階段確實有必要進行監控工作，因此只要該項監控計畫在關於了解擱淺事故後的預期及可能損失是適當且必要的，船方即有義務賠償中華民國所支出的監控費用。中華民國作為一臨海國家，有權於事故發生後進行廣泛的監控，以全面瞭解該地所受之損失。因 2001 年及 2002 年已經支出之監控費用合理且有必要，應全額受償。至於未來可能支出的監控費用，法院認為並無必要，因 2002 年的監控結果顯示，該地已在自然復育中，因此未來的監控不應受到補償。環保署表示，我國政府相關單位及各專家證人已努力蒐集及提出本件污染案之各項損害證據，惟仍無法獲得挪威法官之採信，深感遺憾。有關是否繼續提出上訴，環保署表示，因上訴期間為自判決送達日起算一個月，環保署將儘速邀集相關單位研商。(2005-01-17)

<http://e-info.org.tw/news/taiwan/2005/ta05011701.htm>

阿瑪斯號訴訟理律賺最多？陳長文：問心無愧

【大紀元 11 月 28 日報導】(中央社記者林怡君、陳舜協、林長順台北二十八日電)民主進步黨籍立委謝欣霓今天說，二零零一年阿瑪斯號沈船事件，當時環保署長郝龍斌求償新台幣十億元，最後和解獲賠三千四百萬元，國家僅拿回九百五十八萬，其餘都支付理律委任訴訟費。理律法律事務所律師陳長文表示，他在阿瑪斯號沈船事件訴訟上問心無愧。謝欣霓(台中縣)、黨籍立委徐國勇(台北市)及潘孟安(屏東縣)下午召開記者會表示。謝欣霓說，郝龍斌在沈船事件發生後兩週，即以限制性招標委任理律，提起損害生態賠償訴訟，要償十億元，談判後，船東願意賠償一億五千萬，但郝龍斌堅持要求三億五千萬餘元，因而談判破裂進入訴訟程序。謝欣霓說，判決結果是阿瑪斯號必須賠償九百五十三萬元，但台灣應支付一千六百七十萬元訴訟費，等於國家倒賠七百萬，若加上九十到九十三年支付給理律的委任訴訟費兩千三百七十六萬，國家需倒賠三千萬元。她說，雖然最後達成和解，獲賠約三千四百萬元，但國家只拿了九百五十八萬，九零年到九四年委任訴訟費兩千四百一十萬一千四百元卻都由理律拿走，阿瑪斯號沈船訴訟過程，賺最多的就是陳長文。徐國勇說，海事訴訟上，船舶沈船及污染的損害賠償有責任限制，根據國際公約，最高只能求償一億五千萬，因此船東願意賠償上限，為何理律建議不接受呢？理律又在其中賺了多少委任訴訟費？潘孟安說，阿瑪斯號沈船後，「瘦了漁民與國庫，肥了陳長文帳戶」，郝龍斌還曾與恆春漁民協調該如何復育海洋生態，尚未處理完，郝龍斌就已經跑到紅十字會作秘書長。郝龍斌上午拜訪國民黨立法院黨團時回應表示，謝長廷至今拿不出可在四年市長任期內實現的政見，只會一直以不實指控、抹黑的手段攻擊他，他今後將不再回應，歡迎綠營逕向檢調告發、檢舉。他也環保署官員抱屈，他們為阿瑪斯號沈船事件已盡心盡力，不應因選舉原因被攻擊、抹黑。陳長文說，他不願隨著政治人物在選舉期間的言論起舞，清者自清，他在阿瑪斯號沈船事件訴訟上問心無愧。

路志正教授作為中醫“雜病聖手”，尤其擅長中老年人面對的“常用藥、難治愈、不斷根”的病。

如何用小小的一杯茶讓人調理出一天的好精神、好狀態？路志正教授說：

我的喝茶方法就是每天必喝三杯，而且早中晚喝不同的茶，其中蘊含的就是調理脾胃的養生理念。

喝茶調脾胃，無病到天年。

上午喝綠茶，茶中之陽，益氣昇陽，心神俱旺。

“一天之計在於晨”，陽氣經過一個晚上的濡養，到了上午重新煥發活力，此時應該要喝一杯綠茶，

綠茶是一種不發酵茶，較多地保留了鮮葉內的天然物質，維生素損失也較少，因此能幫助脾胃運化水穀精微輸佈於周身，使主神明的心與元神之府的腦，得到滋養，人才能保持上午的精力旺盛。

下午喝烏龍茶 健脾消食，保持運化。

午後陽氣漸弱，陰氣漸升，脾胃功能較上午有所減弱。中國的飲食文化是“早吃好，午吃飽，晚吃少”，因此中午的飲食中會有很多油膩的食物，容易滋膩礙胃，進而形成脾胃功能減弱。

下午時喝烏龍茶，能夠幫助脾胃消化，保持腐熟和運化功能的高效運轉，有減肥需要的朋友還能達到減重的峽谷，脾胃健運是防病治病、養生長壽的必要條件。

晚上喝普洱茶 安定心神，夜間修復。

晚上陽氣收斂，入於陰中。在一天的勞作之後，人體的氣機下降，需要頤養脾胃，安養心神，睡得好，身體就能在夜裡修復。

喝普洱睡的香：熟普中的咖啡因經多年陳放發酵，作用減弱，所以喝後不會興奮，使人能夠安然入睡。而且熱飲腸胃舒適，還可治療尿頻。

天有五行，人有五臟，茶也分五色。找到合適調理精氣神的茶組合是很不容易的，路志正教授這個每天3杯茶飲組合，堪稱是最脾胃健康的茶，脾胃強了無病到天年是自然。

路志正教授還根據老年人不同的體質給出了用茶提醒：

脾陽虛的人著涼了，就可以喝點薑茶；

女性脾氣比較急躁的，也可以喝點玫瑰花茶或者佛手花茶；

有熱的話，也可以喝點菊花茶。

中國是茶葉產量第一的國家，可是用茶葉調病的人數卻非常少，在國外，飲茶的人數非常多，都是從我們中國學過去的。

我們自己一定要重視茶葉的功效，有時間的朋友可以按照路志正教授的指點，學習一下飲茶無病到天年的方法，相信會有用處的。

中華民國船長公會
第二十一屆第八次理、監事聯席會議紀錄(節錄)

日期：中華民國 105 年 3 月 23 日(星期三)下午 5 時 30 分

地點：本會會議室(台北市南京東路四段 75 號 701 室)

出席:(按姓氏筆劃排名)

理事:(應出席 21 人, 實際出席 16 人)

丁漢利、王鴻椿、安台中、李齊斌、李國良、林廷祥、姚忠義、
施光華、胡延章、徐國裕、郭炳秀、陳振勛、陳正文 姜大為、
黃玉輝、榮大飛。

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：方信雄、王雲召、林 彬、張寶安、劉 煒。

監事：程 修。

列席：

候補理事:羅守平、游健榮

會務工作人員：李 蓬、羅洽河。

主席:徐理事長國裕

記錄:羅秘書洽河

主席報告:(略)

一、會務工作報告：

(一)、 上次(第 21 屆第 7 次)理監事聯席會議決議事項執行情形:

1. 所通過之本會 105 年度工作計畫案暨收支預算表，將提下次會員大會通過後，再報請內政部備查。
2. 所通過之何朝和等五位船長申請加入本會為會員，曹成雲等十三位船長申請退出本會及邱炳昭與劉敬台兩位船長逝世應予除名等三案，均於 105 年 1 月 6 日以船公(105)裕字第 001 號函報內政部備查，將提下次會員大會追認。
3. 通過恢復發放本會會務工作人員年節慰勞金，其中端午節每人 5,000 元，中秋節每人 8,000 元一案，將自本(105)年起實施。
4. 有關本會加入世界船長協會(IFSMA)，上次會議決議:

- (1) 政府全額贊助經費才加入。
- (2) 請政府制約船長上船工作必須加入船長公會。

本案處理情形:

決議(1):經本會報奉交通部航港局 105.2.3 航企密字第 1051510098 號函覆，略以:年費部分:105 年度無編列相關經費，至 106 年度以後視補助款預算編列情況支應。旅費部分:可依「外交部補助民間團體從事國際交流及活動要點」提出申請。

決議(2):經於 105.1.19 以船公(105)裕字第 005 號函請交通部航港局，建議修訂外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法第十條第三款條文，將原定:外國雇用人經許可僱用中華民國船員應檢具船長公會或海員總工會會員證影本修改為:任職船長者檢具船長公會會員證影本，其他船員檢具海員總工會會員證影本。經交通部航港局 105.2.3 航員密字第 1050000589 號函覆，將錄案列入修法參考，另擇期邀集相關公(工)會召開會議研商。

(二)、 行政工作報告:

1. 接奉內政部 105.2.4 台內團字第 1051400510 號函，為辦理 104 年度工商自由職業團體績效評鑑，請於 3/31 日前報部，本會已於 3/18 報部。
2. 截至 105 年 2 月 29 日止，在籍會員人數共計 870 人，其中包含停權會員 149 人。
3. 為緬懷長榮集團創辦人張榮發先生，本會徐理事長率理監事暨相關會員共 20 人於 2 月 3 日上午前往張榮發基金會地下一樓追思會堂致祭。

(三)、 會員服務工作:

1. 會員林水良船長來信詢問，如何向服務過的船公司請求給付退休金，經本會瞭解，林船長都服務於外商，除依勞基法及船員法的規定向雇主申請外，就看當時僱傭契約如何簽訂，本會已將相關法規轉寄林船長，林船長回信表示感謝。
2. 出版船長通訊季刊 201 期，於 1 月 3 日發行，寄給會員及相關單位約 800 份。
3. 代辦會員勞保及健保業務

一月至三月代辦會員勞、健保人數統計如下:

一月份勞保 185 人/健保 21 人;

二月份勞保 180 人/健保 23 人;

三月份勞保 181 人/健保 25 人;

4. 舉辦臘八節會員聯誼活動

本會於 104 年 1 月 15 日，循往例舉辦臘八會員聯誼活動，參加的會員 30 人。

5. 僱請工讀生整理圖書室圖書，目前已大致完成，接續工作就是編碼。

二、業務工作報告

甲、執行交辦事項

- (一)、本會推薦黃玉輝常務理事為交通部航港局海事評議小組委員。
- (二)、本會推薦會員柳震宇船長為台灣遊艇協會新增動力小船駕駛訓練班術科場勘案委員。
- (三)、本會標得交通部運輸研究所「MOTC-IOT-105-SDB001 國際船舶安全管理章程風險管理規範之推行策略」研究案。

本案敦請台北海洋技術學院陳希敬博士擔任主持人，本會李秘書長為協同主持人，研究人員計有：林沛樵-長榮海運副總、邱啟舜-傑舜船舶安全管理顧問公司董事長、黃余得-中國驗船中心顧問，前驗船師、黃玉輝-本會常務理事，台中港領港、鄭怡-陽明海運公司副協理、吳建興船長-中塑海運駐埠船長，高海科技大學講師。

本案將於 **105 年 7 月 10 日**前提送期中報告初稿，**105 年 11 月 3 日**前提送期末報告初稿。

- (四)、接受交通部航港局委託辦理交通部航港局辦理優質船舶運送業者僱用外國籍船員業務得簡易申辦作業並優先審核之可行性評估措施案。本會秘書長李蓬擔任主持人。其工作事項如下：
 1. 於交通部航港局「表揚績優船舶運送業實施要點」擬訂僱外相關之表揚標準(至少 5 點)。
 2. 擬訂「優質船舶運送業者僱用外國籍船員案件申請及管理要點」。
 3. 擬訂優質船舶運送業者僱用外國籍船員申辦優惠措施(至少 5 項)。
 4. 完成優質船舶運送業者僱用外國籍船員業務得簡易申辦作業並優先審核之具體可行性評估措施。

本案將於 **105 年 5 月 25 日**前提送期中報告初稿，**105 年 8 月 1 日**前提送期末報告初稿，**105 年 8 月 31 日**前結案。

- (五)、接受交通部航港局委託辦理交通部航港局辦理「STCW 2010 電技員船上訓練紀錄簿編撰」，本會秘書長李蓬擔任主持人。其工作事項如下：

1. 依限完成「STCW 2010 電技員船上訓練紀錄簿」編撰，訓練紀錄簿內容應涵蓋 STCW 公約 2010 年修正案表 A-III/6
 2. 「STCW 2010 電技員船上訓練紀錄簿」需製作為中英對照版。
- 本案應於 **105 年 6 月 30 日**前提送電技員船上訓練紀錄簿期中稿。
105 年 9 月 30 日前提送電技員船上訓練紀錄簿期末稿。

乙、函覆主管單位對各項法規修正之意見或建言

- (一)、交通部航港局 105.1.12 航南密字第 1053310116 號函有關環能海運船員秦承志，未獲許可擅自離船違反船員服務規則案，本會已於 105.1.19 以船公(105)裕字第 004 號函表達本會意見。

丙、舉辦研討會、講習會、座談會等

- (一)、舉辦「航行中的氣象判斷(高空 500mb 氣象圖的運用)」研習會
本會於本(105)年 1 月 27 日邀請長榮海運-陳馬力船長分享他的航行中的氣象研究報告及實務經驗。
- (二)、「引水人與船長間的關係」講習會(第二場)
本會於 2 月 18 日舉辦「引水人與船長間的關係」第二場講習會，邀請基隆港-方信雄領港主講。
- (三)、與海員總工會合辦 105 年度提升會員人力服務品質教育訓練，2/25 在台北舉辦，3/24 在高雄舉辦。

丁、派員參加各項會議八次：(略)

三、財務報告(105 年 1 月 1 日~2 月 29 日)：

收入：新台幣 655,944 元

支出：新台幣 753,505 元

餘絀：新台幣 -97,561 元

截至 **105 年 2 月 29 日**歷年結存共計新台幣 **7,002,851 元**

以上報告決定：洽悉。

提案討論：

第一案：

提案人：業務組

案由：本會 104 年度工作報告書如附件一，提請審議。

說明：本會 104 年度工作報告計分會務與業務兩大項，會務工作分一般行政、會員服務兩部分，業務方面分意見諮詢、委辦事項及派員參加各項會議等三部分。

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 104 年度經費收支決算表如附件二，提請討論。

說明：

- 一、本會 104 年度經費收支決算表，收入部分較預算數增加 10 萬餘元，其中專案收入增加 13 萬餘元，房租收入增加 20 萬餘元，售避碰規則及訓練紀錄簿增加 12 萬餘元。但是常年會費收入減少 26 萬，補助收入減少 13 萬餘元。支出部分較預算數增加約 5 萬元，其中人事費增加約 3 萬元、辦公費減少 10 萬元，業務費減少約 19 萬元。
- 二、收支相抵餘絀 550,950 元，經存會務發展準備基金 50 萬後餘絀 50,950 元。
- 三、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：行政組

案由：擬修訂本會模範船長選拔評選辦法暨評選基準表，提請討論。

說明：

- 一、依據第 21 屆第 5 次理監事會議決議辦理。
- 二、修正理由及修正後條文：

評選辦法部分

1. 原規定參選基本條件為欠繳會費未達 3 年者，擬修正為未欠繳會費者。
2. 因錄取總名額有限僅 5 名，增列限制各公司推薦名額最多二名。

評選基準表部分

1. 現行評選基準表其中船長年資所佔的比重太高，只要年資深，當選機率就很高。原基本條件船長海勤年資滿一年後，每增加一個月加 0.5 分改為海勤年資每一年 1 分，不滿一年者，按月數比率計算。
2. 取消推薦表一律以 80 分起算，因評選已無扣分規定。

3. 為彰顯模範船長是具有特別功績或表現足堪為船長之楷模者，重訂基準表中各項事蹟的分數比重如附表二。
4. 檢附修正後模範船長選拔評選辦法如附表一及評選基準表如附表二。

決議：通過。

第四案： 提案人：行政組

案由：請推選本會 104 年度模範船長選拔評審小組成員，提請討論。

說明：103 年度的評審小組成員計有：

林全良、王雲召、廖國凱、李國良、徐國裕等五人。

決議：推選李國良、林全良、林廷祥、廖國凱、徐國裕等五人為本會 104 年度 模範船長選拔評審小組成員，徐理事長為召集人。

第五案： 提案人：行政組

案由：訂定本會會徽紀念獎牌頒贈條件(如附件七)，提請審議。

說明：本會在去年會員大會時為製做優秀船長獎牌，經設計精緻會徽紀念獎牌頒贈各優秀船長後，因各方反應良好，咸認別具意義，建議多加應用，因此制訂頒贈條件，提請討論。

決議：所訂條件除已在執行的優秀船長外，其他有諸多規定不夠明確，執行上有爭議，本案請各理、監事會後詳加研議，下次理監事會議再議。

第六案： 提案人：行政組

案由：本會第 21 屆第 3 次會員大會召開時間、地點，提請決定。

決議：會議時間：105 年 7 月 15 日(星期五) 下午 4 時 30 分。

會議地點：台北市延平南路 142 號三軍軍官俱樂部二樓明德廳。

第七案 提案人：行政組

案由：茲有蘇聖豪一人申請加入本會為會員，李寶慶、鄭澎玉兩位船長申請退會，另有史濟康、徐明章船長逝世，名冊如附件八，提請追認。

說明：

一、旨揭新入會及退會、逝世會員，經已先行簽請理事長核准，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。

第八案： 提案人：行政組

案由：擬報廢辦公設備一批如附件九，提請審議。

說明：

一. 茲有辦公設備一批，因使用多年已不堪使用，並已超過使用年限，擬予報廢。

二. 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。

臨時動議:

第一案:

提案人: 王鴻椿

案由: 為充實本會圖書室叢書，請購買下列三種書籍，請同意。

1. Bridge Procedures Guide—International Chamber of Shipping
2. Bridge Watchkeeping—The Nautical Institute
3. Guidance to masters and navigating officers

說明:

- 一、 本會圖書室已重新整修，所有圖書也已重新整理並已分類，建議向全體會員公布，歡迎會員來會查詢閱覽資料。
- 二、 上列書籍為當前世界各航海國家船員訓練之實用教材，希望日後編列預算，並視需要持續購買最新版本。

決議: 通過。

第二案:

提案人: 徐理事長

案由: 為製作會員大會紀念品，提請同意。

說明:

- 一、 為鼓勵會員踴躍出席會員大會，擬援例製作紀念品贈送參加大會之會員。
- 二、 經多方考量，建議製作隨身碟(USB)較符合會員需要，經評估以 16G 容量，加印本會 LOGO，單價在 160 元上下，先行製作 200 個，加外盒。

決議: 通過。

散會。

附件一

中華民國船長公會 104 年度工作報告書(節錄)

一、 會務工作報告

(一)、 召開理、監事聯席會議四次，通過下列重要議案：

1. 通過 103 年度工作報告書、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。
2. 通過 105 年度工作計畫書暨收支預算表。
3. 修訂本會模範船長選拔辦法有關錄取名額由原訂三名增加為五名。
4. 本會 103 年度模範船長選拔評審小組成員:林全良、王雲召、廖國凱、李國良、徐國裕等五人。
5. 參選模範船長的八位會員列為本會 103 年優秀船長，並製做獎牌於會員大會時頒贈。
6. 聯合國內、外廠商、團體，不定期召開研討會、說明會及演講會，藉以介紹航海新知及最新國內法規、國際公約之修正或解析海事案例....等案
7. 辦理 103 年本會模範船長選拔，評選結果: 陳松吟、楊文欽、翁石州、游董連旺、李禧年等五位船長當選。
8. 通過新入會會員計有: 陳伯其、陳至亮、于忠碩、張孝宇、李振弘、黃士銘、陳禹辰、廖柏興、張中義、林萬烈、陳百利、蔡錦坤、何朝和、陳 毅、黃世明、宋昇翰、洪健祐等 17 位船長。
9. 申請退會經除名會員計有:王文樑、劉忠甫、楊盛東、潘慶輝、曹成雲、陳義爵、洪克忻、趙國安、高樹昇、羅瑞祥、林茂春、朱家雄、蔡聰俊、曾立言、施明華、趙金隆、曹祥輝等 17 位船長。
10. 逝世會員計有: 邱炳昭、劉敬台等 2 人。

(二)、 召開會員大會一次，通過下列議案：

1. 本會 103 年度工作報告書。
2. 本會 103 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。
3. 本會 104 年度工作計畫。
4. 本會 104 年度收支預算表。
5. 擬報廢之辦公設備一批。

(三)、 一般行政工作

1. 申報 103 年度全國性及台灣區工商及自由職業團體績效評鑑工作報告表，本會獲評為 103 年度全國性社會及職業團體績效評鑑之甲等團體。

2. 為利於辦理公文電子交換、勞健保線上作業及申請交通部航港局 MTNet 帳號等相關事宜，已向內政部申請團體憑證。
3. 截至 104 年 3 月 20 日止，在籍會員人數共計 879 人，其中包含停權會員 147 人。
4. 本會徐理事長獲考選部聘為 104 年專門職業及技術人員考試訓練委員會委員。
5. 主動與本會辦公室承租戶協商(合約尚未到期)，調增房租為每坪 1100 元，每月房租收入增加 16000 元。
6. 加強充實本會網站內涵，有關航運新知、法令規章修訂、求職求才的廣告，都即時 po 上網。

(四)、會員服務工作

1. 出版船長通訊季刊四期：
每期寄發會員及相關單位約 755 份。
2. 接受會員電話諮詢有關航海技術問題、就業資訊問題。
3. 代辦會員勞保及健保業務
全年人數統計：勞保 204 人次 健保 34 人次
4. 答詢會員林水良船長來信詢問，如何向服務過的船公司請求給付退休金問題。
5. 接受航運公司及學校委託在網站上登載徵求船長廣告。
6. 接受會員詢問有關上船問題。
7. 答詢有關訓練紀錄簿填寫問題。
8. 配合交通部航港局為因應急需受訓俾立即上船服務之船員訓練緊急需求措施，介紹有需要的會員報名受訓。
9. 舉辦臘八節會員聯誼
本會於 104 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。
10. 舉辦「十分瀑布、虎山步道」一日遊
本會於 104 年 12 月 16 日舉辦十分瀑布、虎山步道一日遊，參加會員暨眷屬 42 人。本次旅遊活動會員完全免費。

二、業務工作報告

甲、執行交辦事項

- (一)、執行交通部航港局委託中華海員總工會辦理之「104 年度第一梯次晉升訓練適任性評估」實作測驗。
- (二)、完成交通部航港局委辦「修訂各職級船員船上訓練紀錄簿」

- (三)、 接受交通部航港局委託辦理「104 年度船員當值與航行安全講習」。5 月 8 日假交通部航港局 B1 演講廳舉辦，參加人數 143 人。
- (四)、 完成「各職級船員船上訓練紀錄簿」修訂後，將價售金額報請航港局核定後自 104 年 4 月 27 日起開始對外發售，舊版船員船上訓練紀錄簿仍可繼續使用至 105 年年底。
- (五)、 接受臺灣臺北地方法院委託辦理「黑田電器股份有限公司」與「富邦產物保險股份有限公司」系爭防炫膜之包裝情形(固定於鐵架度之牢固與否)有所爭執鑑定案。
- (六)、 續辦「航海人員適任證書重新生效」測驗評估。

乙、函覆主管單位對各項法規修正之意見

- (一)、 交通部航港局有關東港高級海事水產職業學校船舶機電科畢業生是否符合船員服務規則第 5 條及第 7 條規定一案研提意見。
- (二)、 交通部航港局就「航海人員船上訓練及評估指導手冊」及「航海人員岸上訓練及評估指導手冊」表達意見
- (三)、 交通部航港局就宜蘭縣漁業管理所為頭城區漁會擬申請專用漁業權之海域使用範圍一案表達意見
- (四)、 交通部航港局就眾益輪船股份有限公司所屬「群益」客輪申請二等輪機員(管輪)降為三等輪機長一案表達意見，
- (五)、 交通部就「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第三條、第七條及附表修正草案 一案表達意見
- (六)、 交通部航港局就海有航運所屬「太吉之星」客輪申請一等輪機員(管輪)降為三等輪機長一案表達意見。
- (七)、 交通部就「外國籍船員僱用許可及管理規則」部分條文修正草案表達意見。
- (八)、 交通部就「外國僱用人僱用中華民國船員許可辦法」修正草案表達意見，
- (九)、 交通部航港局就日月之星娛樂休閒股份有限公司所屬客船「日月之星號」申請船員最低安全配額由三等船長調降為三等船副，期間二年乙事表達意見
- (十)、 交通部航港局有關麥寮工業區專用港管理股份有限公司所屬港勤拖船 9 艘，申請減少機艙人員 1 名一案表達意見，
- (十一)、 交通部航港局有關全國船聯會建請將國輪之甲級船員除船長及輪機長外，放寬外籍高級船員之僱用限制以及放寬外籍乙級船員之僱用名

額比例案，本會意見

- (十二)、交通部航港局有關船員定期僱傭契約範本第 29 條，第 3 項因中英文意未竟一致，又該條實務執行上是否有待改進之處一案，本會函覆意見並將興正條文報請參考。
- (十三)、交通部航港局研商「船舶檢查規則」部分條文修正草案會議，依會議結論及與會單位意見配合修正案條文對照表，本會研提意見
- (十四)、交通部航港局有關德翔海運公司申請僱用緬甸籍電匠案。
- (十五)、其他
 - 1. 對海上交通安全法研提意見。
 - 2. 對航業現況的建言。
 - 3. 交通部航港局為廣納海商法修法建言，於 10 月 29 日上午由該局李副局長雲萬率同林科長秀美、王視察博恒暨翁專員妙欣親臨本會，由本會李秘書長接待並偕同顧其新顧問參與討論與意見交流。此項訪談行動顯示交通部對海商法之修法表示高度的重視。
 - 4. 研提海商法修正草案意見。
 - 5. STCW 資訊研究中心計畫案負責人來會訪談。
 - 6. 交通部航港局為修訂「航行船舶船員最低安全配額標準」，經於 11 月 6 日蒞臨本會焦點訪談，由本會海運政策委員會主任委員林彬教授暨李秘書長接待接受訪談。
 - 7. 104 年度航行船舶船員最低安全配額委託檢討案負責人來會訪談。

丙、舉辦研討會、講習會、座談會等

- (一)、2 月 11 日舉辦「船舶避碰實務」講習會。
- (二)、3 月 12 日舉辦「奔向大海-快樂船員」研討會。
- (三)、3 月 30 日及 31 日協辦「2015 年海峽兩岸海上安全暨船舶交通管理」研討會。由海洋事業協會與海洋大學共同主辦，地點：長榮海事博物館 802 室會議廳。
- (四)、4 月 30 日舉辦「提升會員人力服務品質教育訓練」講習會。由中華海員總工會與本會在共同主辦。
- (五)、5 月 28 日舉辦「引水人與船長間關係」講習會。
- (六)、9 月 17 日舉辦「台灣海峽兩岸搜救協調工作」演講會。
- (七)、10 月 16 日舉辦海事案例實務研習會。
- (八)、11 月 24 日舉辦「極區航行」研習會。
- (九)、12 月 8 日召開「船上訓練紀錄簿」座談會。

丁、完成 ClassNK 品質管理換證評鑑

日本海事協會(ClassNK) 台北事務所所長張仲麟先生於本(104)12月8日來會實施品質管理年度稽核，稽核結果項目在項目修正後取得簽證。

戊、派員參加各項會議 49 次：(略)

附件二

中華民國船長公會								
收支決算表						製表日期：104.01.11		
104年01月01日起至 104年12月31日						頁次：1/2		
款	項	目	科目	決算金額	預算金額	決算與預算比較金額		說明
						增加	減少	
1			經費收入	5,181,232	5,081,132	100,100		
	1		入會費收入	160,000	210,000		50,000	年度會員總人數871人
	2		常年會費收入	1,832,000	2,100,000		268,000	
	3		專案收入	181,410	50,000	131,410		
	4		補助收入	778,600	910,000		131,400	
		1	健保局津貼郵費	4,760	6,000		1,240	
		2	健保局津貼人事	4,030	4,000	30		
		3	勞保局補助款	24,980	30,000		5,020	
		4	訓練業務費補助	744,830	870,000		125,170	航行船員適任性評估實作案
	5		捐助收入	45,000	0	45,000		
	6		利息收入	86,690	80,000	6,690		
	7		雜項收入	2,097,532	1,731,132	366,400		
		1	其他收入	25,358	4,000	21,358		場地費
		2	房租收入	1,458,276	1,257,132	201,144		
		3	避碰規則	112,006	45,000	67,006		
		4	訓練記錄簿	401,892	345,000	56,892		
		5	委託鑑定費收入	100,000	80,000	20,000		
2			經費支出	5,130,282	5,081,132		49,150	
	1		人事費	2,818,091	2,788,718	29,373		
		1	員工薪資	2,177,280	2,177,280			
		2	勞保補助費	27,226	27,432		206	
		3	健保補助費	143,353	111,528	31,825		二代健保補充保費
		4	退休金提撥	131,386	133,632		2,246	勞工退休金按6%提撥
		5	考核獎金	181,440	181,440			
		6	年節慰勞金	157,406	157,406			

製表日期：104.01.11

頁次：2/2

2	辦公費	474,022	578,339		104,317	
1	文具書報雜誌費	11,894	40,000		28,106	
2	郵電費	110,598	130,000		19,402	寄會刊、大會通知及紀錄...等
3	水電燃料費	13,965	40,000		26,035	
4	印刷費	14,390	10,000	4,390		
5	旅運費	2,935	30,000		27,065	
6	大樓管理費	69,875	64,500	5,375		103/12管理費延滯104/01繳交
7	車馬費	0	0			
8	租賦費	170,234	170,000	234		印花、地價稅、房屋稅、保管箱租金
9	修繕維護費	49,576	30,000	19,576		影印機租金、維修等
10	財產保險費	2,293	2,839		546	
11	公共關係費	0	1,000		1,000	
12	其他辦公費	28,262	60,000		31,738	
3	業務費	1,265,031	1,454,829		189,798	
1	會議費	107,648	120,000		12,352	場地費、餐費、大會手冊印製
2	聯誼活動費	24,560	16,000	8,560		會員聯誼、自強活動等
3	會刊(訊)編印費	118,688	130,000		11,312	
4	調查統計費	0	4,500		4,500	
5	專案業務費支出	78,833	25,000	53,833		
6	訓練業務費	298,818	300,000		1,182	
7	內部作業組織業務費	30,760	136,000		105,240	
8	研究發展費	20,629	18,000	2,629		
9	研究發展ISO專案費用	73,333	73,333			
10	避碰規則印刷費	18,571	14,000	4,571		
11	訓練記錄簿印刷費	238,808	252,000		13,192	
12	委託鑑定費支出	78,059	40,000	38,059		
13	其他業務費	176,324	325,996		149,672	花籃、會員慰問金、公關
4	購置費	20,138	20,000	138		
5	繳納其他團體會費	11,000	11,000			航運學會、海研會
6	捐助費	27,000	15,000	12,000		中華日報專頁、春節團拜等分攤經費
7	社會服務費	15,000	10,000	5,000		航海節
8	會務發展準備基金	500,000	203,246	296,754		
3	本期餘絀	50,950	0			

理事長：徐國裕

秘書長：李 蓬

會計、製表：黃湘瀕

附件三

中華民國船長公會

現金出納表

中華民國 104 年 01 月 01 日至 104 年 12 月 31 日止 第 1/1 頁

收		入	支		出
科目名稱	金	額	科目名稱	金	額
上期結存		7,052,680	本期支出		5,130,282
本期收入		5,181,232	本期結存		7,103,630
合計		12,233,912	合計		12,233,912

團體負責人：徐國裕 秘書長：李 蓬 會計、製表：黃湘瀨 出納：張藹薇

附件四

中華民國船長公會					
資產負債表					
中華民國104年01月01日起104年12月31日止					
資	產		負 債 、 基 金 暨 餘 絀	額	
科	目	金	額	科	目
流動資產			7,358,830	流動負債	
零用金		6,000		銷項稅額	17,953
銀行存款-華南甲		26,324		其他負債	255,200
銀行存款-華南乙		748,470		存入保證金	255,200
劃撥儲金		6,962		基金準備	
一般定期存款		6,304,612		資產基金準備	9,999,314
定期存款-房屋押金		255,200		會務發展基金準備	7,006,248
進項稅額		11,262		淨值餘絀	89,429
固定資產			9,999,314	累積餘絀	38,479
房地產		9,235,341		本期餘絀	50,950
雜項設備		63,748			
辦公設備		700,225			
其他資產			10,000		
存出保證金		10,000			
合計			17,368,144	合計	17,368,144

理事長：徐國裕 秘書長：李 蓬 會計、製表：黃湘瀨

附件五(略)

附件六

中華民國船長公會
基金收支表
中華民國 104 年 01 月 01 日至 104 年 12 月 31 日止 第 1/1 頁

收		入	支		出
科 目 名 稱	金	額	科 目 名 稱	金	額
準備基金			準備基金		
歷年累存	6,506,248		支付	0	
本年度利息收入	0				
本年度提撥	500,000		結餘	7,006,248	

團體負責人：徐國裕 秘書長：李 蓬 會計、製表：黃湘瀕 出納：張藹薇

附件七

中華民國船長公會
會徽紀念獎牌頒贈條件(草案)

- 一、 本會會員經理事會評選為優良船長者。
- 二、 曾擔任本會理事或監事合計達三屆以上者。
- 三、 曾任本會理事長者。
- 四、 經本會邀請來訪的國內、外貴賓。
- 五、 對本會具有特殊貢獻，或其行為表現足為本會楷模之會員。
- 六、 對本會管理制度與管理方法，曾提出改進方案，經採擇施行確具績效者。
- 七、 本會會員在航海技術方面，有專門著作，確具學術價值者。
- 八、 本會會員擔任教職，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。
- 九、 本會退休會務工作人員。
- 十、 本頒贈條件由理事會訂定，修正時亦同。

附件八

中華民國船長公會新會員名冊								
105年1~3月								
姓名	年齡	性別	籍貫	學歷	執業證書 字號	任職 公司	現職	入會日期
蘇聖豪	39	男	台灣	高雄海洋 科技大學	一等船長 駕字 114389號	萬海航 運公司	船長	105.3.8.

中華民國船長公會會員申請退會名冊					
105年1~3月					
姓名	年齡	籍貫	住址	原因	備註
李寶慶	68	青島	高雄市	退休	105.1.21.申請退會
鄭澎玉	65	遼寧	高雄市	退休	105.3.16申請退會

中華民國船長公會亡故會員名冊				
105年1~3月				
姓名	年齡	籍貫	住址	備註
史濟康	80	浙江	台北市	105.3.逝世
徐明章	69	台灣	台北市	104.病逝

附件九(略)

附表一

中華民國船長公會選拔模範船長實施辦法(修正版)

中華民國103年3月21日本會第20屆第12次理監事聯席會議通過
中華民國103年4月8日報經航海節籌備會同意備查
中華民國104年3月25日本會第21屆第4次理監事聯席會議修正通過
中華民國105年3月23日本會第21屆第8次理監事聯席會議修正通過

- 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參與選拔為模範船長。

(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.未欠繳會費者。
- 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，沉着應對而化險為夷者。
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**五**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(附選拔推薦表)。

(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)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。

附表二 中華民國船長公會選拔模範船長評審基準表(修正版)

項 目	評審內容(提要)	給(加)分標準	備考
要 件	各推薦單位所提選拔表及自行參選選拔表	按表列各要項給分	
基本條件	1.海勤年資	每一年 1 分，不滿一年者按月數比率計算。	力求模範船長能名符其實
	2.是否欠繳會費	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 無	欠繳會費者不予評審
一般條件	1 研究發展(10 分)	每項優良事蹟按表列分數起算，各項之加分標準如下： 一、 其優良事蹟原屬職務範圍者(如 4. 5. 6.項)，每項加 3 至 5 分。 二、 其事蹟關係生命、財產安全或專門著作或團隊榮譽者(如 7. 8. 1. 2.)，各項加 6 至 10 分。 三、 左列各項事蹟，經服務單位獎勵有案者，每項加 15 分。需附佐證文件之影本 四、 左列各項事蹟，經政府機關獎勵有案者，每項加 25 分。需附佐證文件之影本	凡加分在 15 分(含)以上之評定，應以佐證文件之影本為憑。
	2.敦睦海外(10 分)		
	3.社會服務(5 分)		
	4.領導統御(10 分)		
	5.安全管理(10 分)		
	6.船員訓練(10 分)		
	7.危機處理(15 分)		
	8.急難救助(10 分)		
附 記	<p>一、 所列各種時間之推算，均以前一年 12 月 31 日為截止時間。</p> <p>二、 本表不以 100 為滿分，評審小組悉依其實得總分作比較。</p> <p>三、 本表未賦予加分之其他任何項目，均不予加分。</p> <p>四、 表列「一般條件」之詳細內容，請參本辦法第三條之(二)。</p> <p>五、 「一般條件」之評審，均以表列所分之八項為準，若同屬一項之內容而分條記述時，則仍以一項予以計評。</p>		

四訣竅健康吃肉 預防老年失智

(優活健康網編輯部／綜合整理)

一般而言，為了健康的考量和減少膽固醇指數，會被提醒不可以多吃肉。然而，問題不在於吃肉，而是肉的脂肪會凝結在血液裡面，非肉本身。完全不吃肉也不是一件正確的事，還是必須攝取動物性脂肪，這對血液解毒是有幫助的，特別是為了預防老人痴呆症及長壽，就一定需要攝取肉類。

被稱為「好的膽固醇」的 HDL 的指數在 40mg/dl 以下的話，就要增加攝取肉類，不能過度限制飲食。更重要的是，沒有藥能促使 HDL 的指數增加，全得靠進食肉類才能使蛋白質和飽和脂肪酸的 HDL 指數上升。雖然要吃肉，但是如何健康的吃才是關鍵所在：

1) **生薑分解牛肉脂肪的效能**／牛肉含有豐富對人體有幫助的蛋白質，它也是幫助兒童生長發育所必需的營養素，營養上，牛肉評價如此高的理由即在此。牛肉的蛋白質在體內被分解為 20 多個胺基酸成分來利用，當中大約一半為必需胺基酸，被用來生成肌肉、器官等基本物質，製成各種荷爾蒙及酵素、神經傳達物質等，然而被吸收利用後在調節身體代謝上，扮演非常重要的角色。

不過，在血液裡最容易硬化的東西就是牛肉的脂肪。牛肉的脂肪無法在體溫 36.5 度 C 下被分解，便進入到血液裡成為沉澱物，這樣形成的硬化脂肪被稱為「死亡硬塊的血栓」，血栓會引起慢性疾病。最好的方法就是和生薑一起攝取牛肉，生薑特別能夠分解牛肉的脂肪不會被硬化，可以透過下面的實驗來了解。

- 在碟子上準備兩個白色硬掉的牛油。將 36.5 度 C 的清水、煮了很久的生薑茶，分別倒在不同的盤子上。
- 用手帕或衛生紙摺到某一程度的厚度，將它充分浸濕在清水和生薑茶後，各自拿來擦拭牛肉的脂肪。

結果是用清水不能擦掉牛肉的脂肪，生薑茶則可看到脂肪被清除了。還有一個和生薑一樣，可以和牛肉一起吃，也具有著卓越效用的就是桂皮。生薑和牛肉一起配著吃，或是喝生薑茶，對血液的淨化甚至是消化能力，都有不錯效果。吃牛肉的時候，配著味噌、香油拌著吃，味道和營養根本是天生一對。在味噌裡有分解蛋白質的酵素，有助於消化。如果和類似香油的植物油一起食用的話，能有效防止膽固醇在血管內沉澱。

2) 三層肉和洋蔥的天作之合／豬肉的脂肪十分美味，許多人都很享受也很愛吃。豬肉的膽固醇含量比牛肉少，飽和脂肪酸和不飽和脂肪酸為4：6，諸如花生四烯酸（Arachidonic）、三酸甘油脂等不飽和脂肪酸含量更多。

豬肉可以將體內的有害物質釋放體外，豬肉的脂肪從固體變成液體的溫度熔點，比體溫還要低，所以能夠融化在胃腸內，並可吸附重金屬並將它排出體外。豬肉裡含有大量不飽和脂肪酸，可將碳酸氣體中和，並能中和掉累積在肺裡的有害物質。諸如此類，豬肉能將汞、鉛等有害物質排出體外，具有解毒作用，對現代人而言是一定需要攝取的解毒飲食。

但豬肉是高脂肪、高熱量的食品，切忌不要攝取過量。攝取的時候，需要想一想和它搭配的食物，最好的東西就是蝦醬、香菇和洋蔥等。蝦醬的酵素可使肉的味道變得更好，又能幫助消化；香菇因為含有大量的纖維質，所以能阻擋膽固醇被人體吸收，以減少膽固醇的傷害，還能預防成人病；洋蔥能分解膽固醇且扮演清潔血液的角色。特別在食用三層肉、五花肉等脂肪較多的部位時，一定要和洋蔥一同攝取最好。

在某家洋蔥汁（濃縮液）的製造廠內，他們嘗試做的實驗結果，豬什麼食物都吃，就只有洋蔥和洋蔥的殘渣不吃。而且，他們把其他的飼料和洋蔥混在一起給豬吃，豬用嘴巴把洋蔥都挑到旁邊去，然後把其他的飼料全部吃光。這個原因是洋蔥有減少體脂肪的物質，他們猜測那是因為這些豬要使皮下脂肪豐富，又得長胖的緣故，所以動物的本能就不吃洋蔥。

3) 漆能分解所有肉類的脂肪／有肉類山蔘之稱的雞肉，經常被挑選為皇帝的補藥飲食。曾有紀錄烏骨雞治好了朝鮮肅宗的病。雞肉含有豐富的優質蛋白質和維生素、礦物質，脂肪和卡路里相當低。在雞肉的脂肪中，70%為不飽和脂肪酸，對促進皮膚健康和防止老化，十分有效。雞肉還有一個優點，就是在料理時容易去除肌肉和雞皮之間的脂肪。

雞肉的特徵是纖維比牛肉細嫩，因為雞肉不像牛肉的脂肪會參雜在肌肉裡面，所以它的味道比較清淡，容易被消化吸收，不僅如此，雞胸肉的部分白皙、脂肪少、味道清淡。能分解每一種肉類脂肪的成分，都不相同。

然而，有一種東西能分解所有肉類脂肪，那就是漆。不論是牛肉脂肪、豬肉脂肪或雞肉脂肪也好，全都能被分解。依據《東醫寶鑑》，漆能浸泡瘀血、能使產後疼痛痊癒、使小腸暢通、去除蛔蟲、使血暈症痊癒。在《本草綱目》所述：「可治療九種胸部淤血、胸部疼痛。」以韓醫學解開淤血，是指去除血管內非正常的東西，將凝結成團的東西解開。這和提高免疫力是一樣的道理，它還能

治療異位性皮膚炎，當然可以清除體內自由基以防止老化。經常攝取的話，對關節炎和血管疾病都有效果。

雖然漆成分是引發強烈過敏的物質，如果不善加挑選漆樹，就煎煮服用的話，有可能引起肝毒性、搔癢、蕁麻疹，當然還會蔓延至全身炎症。體質適合的人才能夠吃，不適合吃的人，必須清除其毒性後再攝取。所以，我們不可以把脂肪視為健康的敵人，脂肪是我們身體必須具備的五大營養素中的一項。1 克的脂肪會在身體裡產生 9 卡路里的熱量。相較之下，同樣重量的碳水化合物和蛋白質，分別能生成 4 卡路里的熱量，而肉類的能源生產量算是超過兩倍。

脂肪也扮演者保護我們身體主要器官的角色。例如有反式脂肪這種不好的脂肪，相反也有像 HDL 優良的脂肪。脂肪是身體不可或缺的營養素，我們要有智慧適當地攝取它。

4) 肉不要和飯一起吃／韓國人吃肉的時候，總是把肉飯和蒜頭放在葉菜上，再包起來沾醬吃。用生菜將肉包起來吃，是一個很好的飲食習慣，蔬菜的量最好是肉的 3 倍。生蒜頭沾包飯醬來吃也具有超級解毒效果，但問題出在肉和飯一起吃，因為白飯就像砂糖一樣，這是在累積毒素。

飲食中有複合飲食和單純飲食。蔬菜和沙拉是單純飲食；像肉類、藻類、魚類、雞蛋、肉製品等類似的蛋白質、麵包、麵食、馬鈴薯和所有穀物，皆為碳水化合物都是複合飲食。

複合飲食比起單純飲食所需要消耗的能量多，問題在於，歸屬在相同飲食群裡的蛋白質和碳水化合物，在消化時所需要的消化液是不同的。蛋白質的消化液是酸性，碳水化合物的消化液是鹼性，酸性和鹼性混在一起就會中和掉，如果在胃裡面就被中和掉的話，沒辦法持有其應有的性質，當然會增加消化的速度，也會延長消化的時間，這會讓身體變得很疲倦，血液也變得混濁，老廢物質只能累積在腸道內。想吃蛋白質餐和牛排的時候，不可以和類似馬鈴薯、麵包的碳水化合物一塊吃，最好和蔬菜沙拉拼盤一起吃，「蛋白質和蔬菜沙拉」或是「碳水化合物和蔬菜沙拉」搭配的食譜，可以維持良好健康。

(本文摘自／清血果汁 3 週解毒計畫，戰勝慢性病！／三采文化出版)