

船長通訊第 203 期目錄

第三章避碰的空間差感識	P.01
王一行(不提供)	
羅馬尼亞共和國 port of constansa	P.09
李齊斌	
我國船舶適航性之法制與實踐及相關爭議問題(下)	P.19
尹章華	
刻烙在東北岸的一場大災難～布拉哥油輪	P.41
凌道生	
會務報導	P.55
秘書室	
104 年優秀船長簡介暨優良事蹟	P.65
秘書室	

羅馬尼亞共和國(Republic of Romania) ,

康斯坦察港 (Port of Constanza)港口與碼頭研究。

羅馬尼亞(Romania)位於歐洲的東南部，巴爾幹半島(Balkan Peninsula)東北。東歐的十八國之一。東北鄰摩爾多瓦共和國(Republic of Moldova)，東南瀕黑海(Black Sea)，西南鄰塞爾維亞-蒙特尼格洛(Serbia and Montenegro)。西北鄰接匈牙利共和國(Republic of Hungary)。南隔多瑙河(River of Danube)與保加利亞共和國(Republic of Bulgaria)為鄰。北界烏克蘭(Republic of Ukraine)。

土地面積約 23.75 萬平方公里。(大約台灣土地面積的 6.5 倍)。

首都布加勒斯特(Bucharest)。羅馬尼亞屬於溫帶大陸性氣候。

四季分明。夏季溫暖；冬季寒冷。

經濟產業:主要出口：燃料，紡織品，金屬成品，機器設備，化學品，糧食、食品，雜貨等。

主要進口：煤炭，紡織品，機器設備，鐵礦，塑膠，橡膠品，汽車等。

康斯坦察港概述。(Overview of port of Constanza)。

地理位置：北緯 44 度 10 分。東經 28 度 39 分。

羅馬尼亞最大港口。康斯坦察港包括北港及南港。北港及南港總面積約 3,626 公頃。陸地 1,784 公頃；水域 1,842 公頃。

海牆(Sea Wall)分成北海牆 7.934 公里。南海牆 5.56 公里。

1.) 北港已經全部建造完成及全部營運。

北港面積約 789 公頃(陸地 484 公頃；水域 305 公頃。)

碼頭長度約 15.7 公里。有 96 座船席。包括:專用碼頭，煉油產品，礦砂，煤炭，穀類，貨櫃，滾輪貨物，雜貨等。

2.) 南港僅有部分建造完成，部分營運。

南港面積約 2,837 公頃。陸地 610 公頃；水域 2,227 公頃。

碼頭長度約 13.07 公里。有 51 座船席。其中 35 席可營運。

包括：專用碼頭，化學品，雜貨，渡輪碼頭，駛上駛下汽車船，以及海事河道深水區專用碼頭礦砂、煤炭轉運區由接駁船經航道

運送至多瑙河-黑海運河(Danube-Black Sea Canal)。南港位於康斯坦察港自由貿易區。26.7 公頃用於貯存場地。10.3 公頃用於商業、金融、銀行等。多瑙河-黑海運河是重要的航運通道。依照 EE-UNO 標準，多瑙河-黑海運河屬於[F]等級。運河長度 64.4 公里，寬度 90 公尺，水深 7 公尺。兩座水閘，三條河流航道，最大可容納 3,000 公噸駁船六艘。羅馬尼亞的第一大港，康斯坦察港位於黑海西方。距離伊斯坦布爾海峽(Earadeniz Bogazi)/(Bosphorus)約 179 海里。距離多瑙河終端流入黑海出口的蘇莉納(Sulina)約 85 海里。距離西邊陸地的首都布加勒斯特(Bucharest)約 250 公里。

使用海圖(Charts)編號: BA 海圖 2230 ， 2282 ， 2284 號。

最大噸位(Max. Size)：船舶長度不得超出 330 公尺。散裝船最大載重噸位不得超出 25 萬公噸。水深 13.5 公尺。

散裝船深水碼頭：

66 號，68 號以及油輪深水碼頭 :75 號，76 號。超大型油輪碼頭 79 號最大水深 18 公尺。

南港：雜貨船/散裝船/駛上駛下汽車船碼頭最大水深約 14.5 公尺。

限制(Restriction): 大型油輪吃水超出 10.67 公尺，禁止夜間進港。

橋樑(Bridges): 船舶抵達康斯坦察港南港區時，航行通過多瑙河-黑海運河必須調整最大吃水 5.5 公尺。橋梁下安全間隙 17 公尺。

領港(pilot)登輪位置:

1. 良好天候(風力四級以內): 以北緯 44 度 05 分 06 秒；東經 28 度 43 分 06 秒為圓心。0.5 海里半徑的圓圈內。
2. 不良天候(風力四級以上):
北緯 44 度 06 分 24 秒；東經 28 度 42 分 30 秒。

碼頭(Berthing):

1. 北港：碼頭長度 15 公里。營運碼頭船席 78。水深:7 至 14 公尺。
2. 南港：碼頭長度 13 公里。營運碼頭船席 35。水深:7 至 18 公尺。

領港/引水(Pilot):強制領港/引水。船舶到港前七天通知安排領港。

24 小時進出港。

到港前 12 小時確認到達時間。

接近北防波堤 12 海里時使用 VHF/67 頻道:聯絡港口管制站。

VHF/14 頻道:聯絡領港站。

其它頻道：VHF/11:拖船(Tugs)；VHF/13:海難救助(Salvage)；

VHF/16: 康斯坦察電台(Constanza Radio)。

VTS/RADAR：康斯坦察港口管制台使用[船舶交通管制系統](VTMIS)

到港船舶必須 24 小時常時守聽 VHF/16 & 17。

碼頭概況:

碼頭編號	長度/水深/公尺	貨物種類/備註
6-7	199/11.5	雜貨/鋼鐵。
31/32/33	225.7/230/218.3 11.5/10.4/8.8	散裝貨物。
35/36/37	208/208/208 10.1/10.8/11.0	貨櫃/鋼鐵/木材/散裝貨/肥料/ 化學品。
38/39/40	205.5/200/208 10.6/10.6/10.3	貨櫃/鋼鐵/木材。
41/42/43	208/208/209.2 10.5/10.5/10.4	貨櫃/鋼鐵/木材/散裝貨/肥料/ 化學品。
44	220.2/10.6	貨櫃/鋼鐵/木材。
45/46	224/224 10.6/10.0	鋼品/鐵礦砂/肥料/化學品/煤 炭/焦煤。
47/48	224/10.7	汽車船/水泥/鋼鐵/木材/散裝 貨。
54/55	234/8.9	散裝肥料/乾化學品/礦砂/煤炭 /焦煤。
56/57	234/229 10.1	散裝肥料/乾化學品/礦砂。煤炭 /焦煤。
58/59/60	180.8/229.3/234 9.1/10.7/8.6	散裝肥料/乾化學品/礦砂/煤炭 /焦煤。
61/62/63	234/234.6/219.3 8.7/6.4/9.3	散裝肥料/乾化學品/礦砂/煤炭 /焦煤。

64	215/8.7	散裝貨物/港區維修裝備。
65/66/67	215/8.0/9.0/11.3	散裝肥料/乾化學品/礦砂/煤炭/焦煤。
68	208/13.5	散裝貨物/袋裝水泥。
69/70	326.8/327.4	原油/汽油/煉油品/化學品。
71/72/73	64.6/326.7/328.8 11.5/12.3/12.3	原油/汽油/煉油品/化學品。
74/75/76	59.2/326.2/325.8 11.4/11.6/12.1	原油/汽油/煉油品/化學品。
78	344/14.0	油輪洗艙/加添燃料油。
79	393.6/17.1	原油/汽油/煉油品/化學品。
80/81/82	305/307/292 17.8/16.6/14.7	散裝礦物/煤炭/焦煤。
83/84/85	250/250/355.2 12.7/10.3/10.3	散裝礦物/煤炭/焦煤。
110/111/112	143/218/220 10.9/10.9/10.9	汽車船/雜貨/散裝肥料/乾化學品。
115/116/117/	219/228/240 13.4/13.3/12.4	雜貨/木材/散裝肥料/乾化學品。
119/120	277.35/255 10.7/12.1	駛上駛下汽車船專用。
121+122+123	1,800 /14.5	全貨櫃船專用。
125	221/13.6	肥料/乾貨/鋼鐵/化學品/礦砂/煤炭/焦煤
126~137	2,822/16.5	雜貨/停航船舶/港區服務船舶

參考資料:

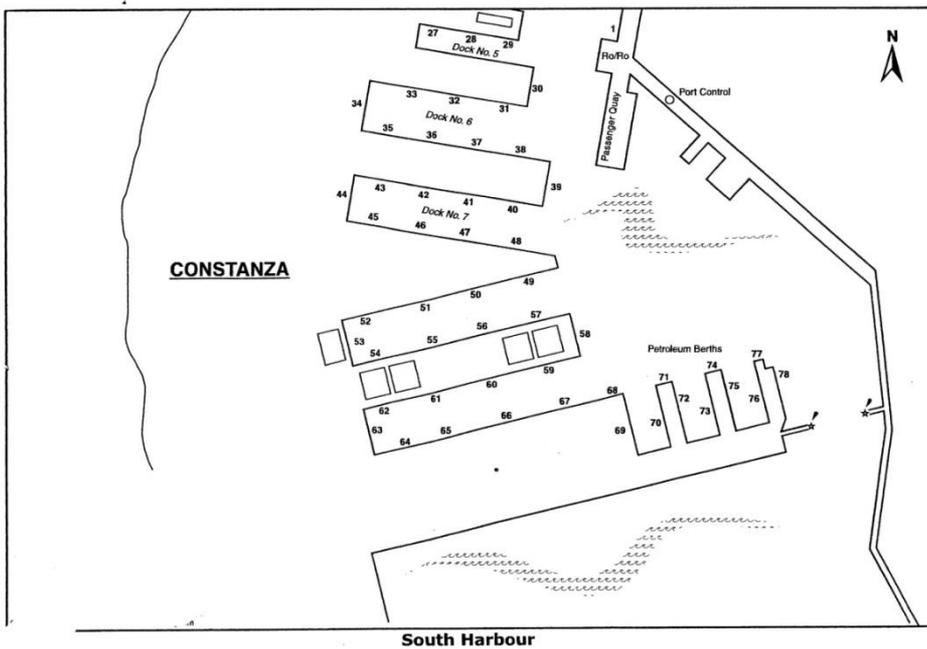
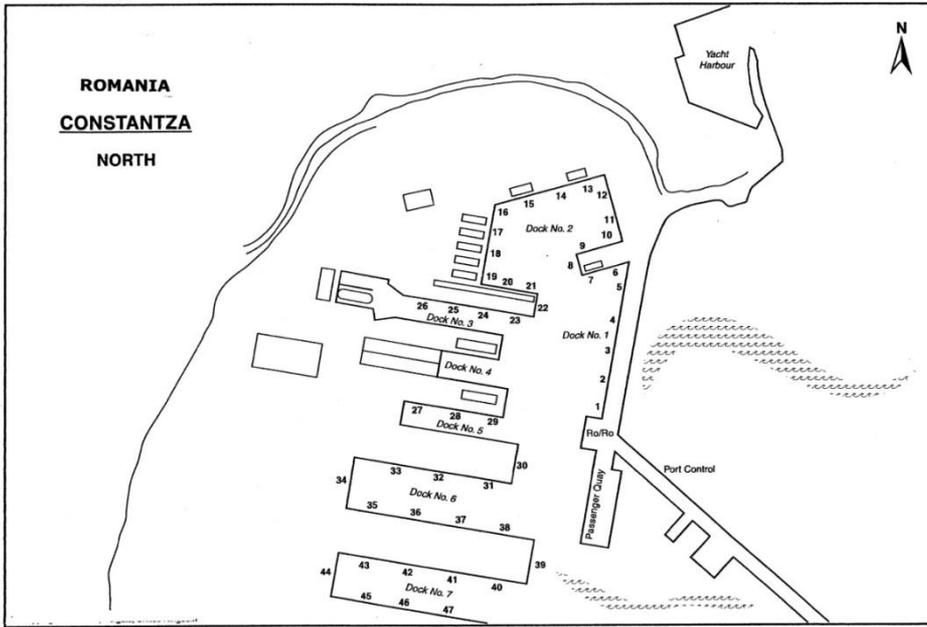
- 1.) 世界地圖集 / World Atlas。大興出版社 (股)公司。
- 2.) LLOYD'S MARITIME ATLAS。
- 3.) PORT GUIDE ENTRY. U.K.。
- 4.) INTERNATIONAL MARITIME DICTIONARY。BY RENE de KERCHOVE。
- 5.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING。
THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE, INC. TOKYO, JAPAN。

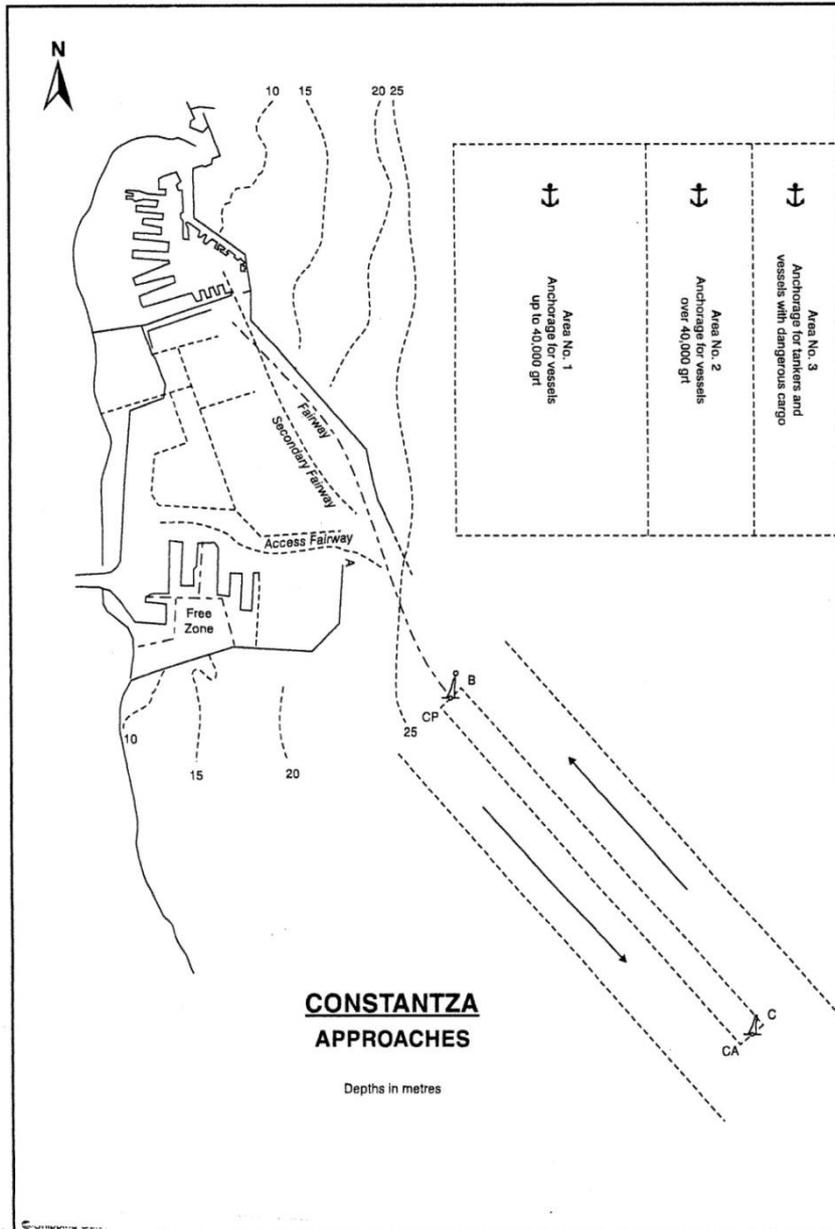
附件/Appendix:

羅馬尼亞，康斯坦察港至下列各國港口航海距離表。僅供參考：

港口	國家	哩數
蘇利亞(Sulina)	羅馬尼亞	85 miles
瓦爾納(Varna)	保加利亞	75 miles
敖德薩(Odessa)	烏克蘭	175 miles
伊斯坦(Istanbul)	土耳其	195 miles
比雷埃夫斯(Piraeus)	希臘	536 miles
塞得港(Port Said)	埃及	965 miles
馬爾它(Malta)	馬爾它	1,038 miles
蘇伊士(Suez)	埃及	1,052 miles
那普勒斯(Naples)	義大利	1,153 miles
巴塞隆納(Barcelona)	西班牙	1,648 miles
直布羅陀(Gibraltar)	西班牙	1,979 miles
倫敦(London)	英國	3,323 miles
鹿特丹(Rotterdam)	荷蘭	3,341 miles
漢堡(Hamburg)	德國	3,590 miles
紐約(New York)	美國	5,185 miles
新加坡(Singapore)	新加坡	6,005 miles
香港(Hong Kong)	中國	7,226 miles
高雄港(Kaohsiung)	中華民國	7,630 miles
上海(Shanghai)	中國	8,161 miles
神戶(Kobe)	日本	8,706 miles

(下附康斯坦察港口位置簡圖)。









老年斑消退只要一杯薑蜜水

許多老年人的體表，尤其是臉部和手背佈滿了點點的褐斑，這是體內自由基作的結果。人體內的自由基是一種衰老因數，它作用於皮膚，引起"鏽斑"。而生薑正是除"鏽"高手。生薑中含有多種活性成分，其中的薑辣素有很強的對付自由基的作用。實驗證明，飲用生薑蜂蜜水一年多，臉部和手背等處的老年斑就會有明顯改變或消失，或程度不同地縮小，或顏色變淺，而且不會有繼續生長的跡象。

服用方法是：取適量鮮薑片放入水杯中，用 200~300 毫升開水浸泡 5~10 分鐘後，加入少許蜂蜜攪勻當水飲。

蜂蜜配生薑的妙處蜂蜜薑湯做法： 1. 約十公克的薑磨成糊狀。 2. 把薑糊放入玻璃杯裏。 3. 注入滾燙的熱開水。 4. 加入一匙蜂蜜，拌勻後飲用。 5. 男女老少都適合飲用。

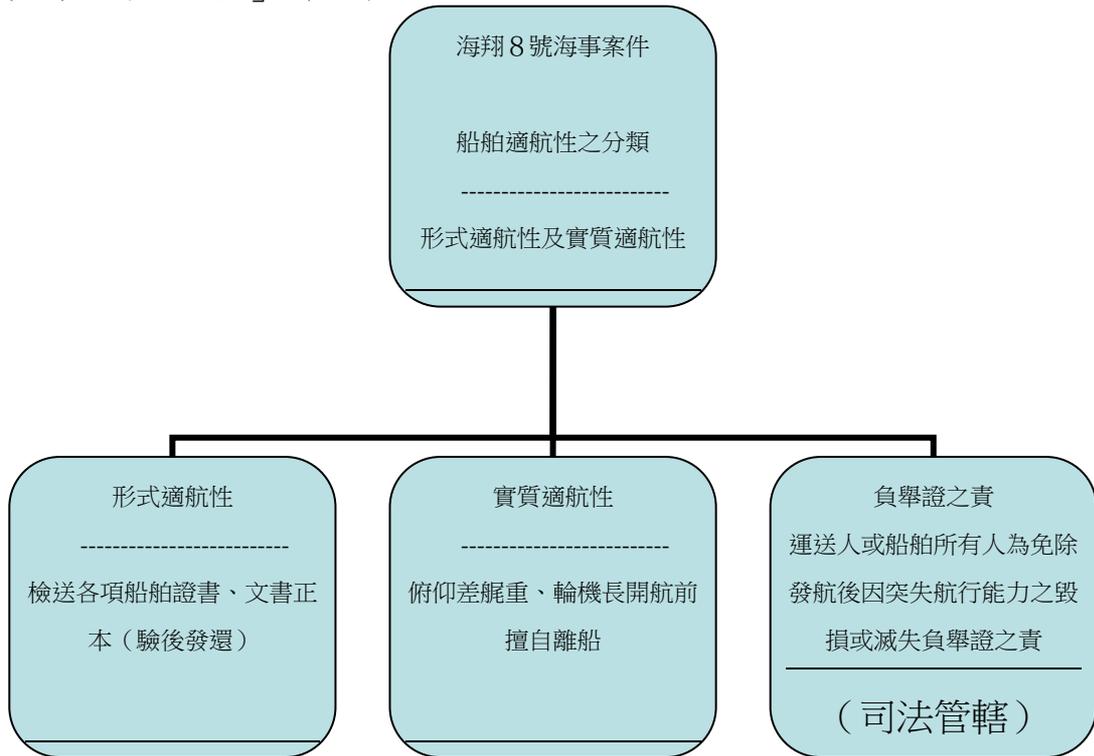
連續喝兩個月(每天早晨及入浴前各喝一次)，據書本記載的見證： 1. 身體變溫暖，手腳冰冷的『怕冷症』體質明顯改善。 2. 體重可減輕約十公斤。 3. 皮膚變得細嫩。 4. 去掉多餘贅肉，腰圍變細。 5. 堅持飲用生薑蜂蜜水一年以上，臉部和手背等處的老年斑就會明顯改善，或消失，或程度不同地縮小，或顏色變淺，而且不會有繼續生長的跡象。

薑對身體很有益處，愛美又想要健康的人，不妨試試看吧 p s：蜂蜜不能盛放在金屬器皿中，以免增加蜂蜜中重金屬的含量。

我國船舶適航性之法制與實踐及相關爭議問題

尹章華(下) (接上期)

(一)「海翔八號」糾正案



有關「海翔八號」糾正案船舶適航性之實踐，研析如下：

從公共安全角度觀察，政府對船舶航行（安全）之關切，猶如對其他交通工具（如汽車、機車等）或建築物（如房屋、工廠等）之注意。其間最大之差異，在船舶開航後，政府監管困難。故其重心大多放置在「發航準備」制度上。船員法第六十條（文件備置及送驗義務）船長在船舶上應置備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。航政機關依法查閱前項船舶文書及文件時，船長應即送驗。第六十一條（檢查船舶及航海準備之義務）船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。海商法第四條（船舶保全程序之強制執行）船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。第一百四條（船舶之強制執行）海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行

名義，不適用之。辦理強制執行事件應行注意事項六十一關於第一百十四條至第一百十四條之四部分：（三）----所謂發航準備完成者，指法律上及事實上得開行之狀態而言，例如船長已取得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行及必需品之補給已完成，並已配置相當海員、設備及船舶之供應等屬之-----。¹易言之，所謂發航準備完成者有二，一類指法律上得開行之狀態而言，二類指事實上得開行之狀態而言。依交通部高雄港務局100年2月9日高港技術字第1000001634號函說明：「二、有關停泊船舶預報出港，應依船舶法及國際海上人命安全公約之規定檢送各項有關船舶證書文件，船舶證書須在有效期間內並經檢查合格後，始准予開航出港。三、堪航能力分為二種，旨述屬於形式適航性，即依國際公約之規範檢查合格取得證書，其證書所表彰意義為是。另一種為實質適航性，除前揭條件外，其船員配置、貨物裝載以及船舶發航時對航行區域之天候條件有十足抗浪性始稱有完整之堪航能力」，並參以「基隆港船舶進出港簽證作業須知」第6、7條規定，在船舶出港簽證應辦妥事項中，除出港前應依船員法檢送船員名單，並應依船舶法檢送各項船舶證書、船舶文書正本，送交港務局查核，且在違反船舶法等有關處置停止航行船舶，以及適航性發生疑義之船舶，港務局得禁止其出航等語以觀，足見停泊港有港口國管制權，對於適航性有疑義之船舶，得禁止其出航。²

（1）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

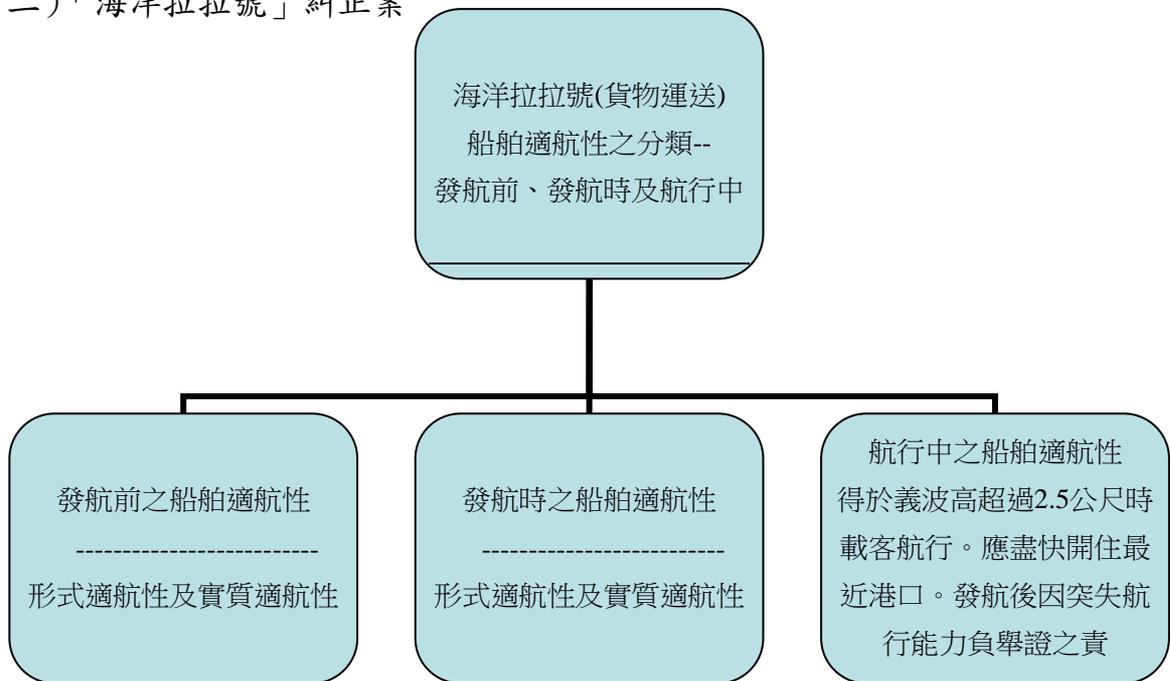
¹海商法第四條第一項規定：「船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。」所謂「船舶保全程序之強制執行」，包括對船舶之假扣押及假處分而言，但不包括扣押在內。所謂「扣押」，係船舶所有人之債權人已取得確定判決或其他確定私權之執行名義，請求法院對船舶實施查封、拍賣或其他執行行為。因此扣押一詞，係指強制執行法上之查封而言，實務上採此說。我國強制執行法第一一四條第二項規定：「對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，迄航行完成時止，仍得為之。」強制執行法雖為海商法之特別程序法，應優先於海商法而適用之。海商法第四條第一項規定：「船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。」，又依我國強制執行法第一一四條第三項規定：「前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行名義不適用。」所謂「保全程序之執行名義」，係指假扣押、假處分而言。因此船舶之假扣押，仍適用海商法第四條第一項之規定，為防止濫行聲請假扣押，及前述之立法理由，故僅對「為使航行可能所生之債務」，仍得對船舶為假扣押。依我國海商法第四條第一項規定：「船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。」及強制執行法第一一四條第二項規定：「對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。」觀之，除對確定之終局判決得隨時為扣押（查封）外，船舶自發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為假扣押。依我國海商法第七條規定，除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。所謂「航行上或營業上必需」者，並非指其設備或屬具，必須在航行上為必要，同時在營業上亦為必要。二者僅有其一即屬必要。

² 臺灣高等法院高雄分院民事判決 100年度海商上字第6號

理由略以：「一、-----依據華商公證水呎報告所示，該輪出港時水呎為船艏 5.13 公尺、船艉 6.82 公尺，俯仰差艉重 (trim by stern) 1.69 公尺，起過一般正常值甚多-----」此為發航準備完成缺失之二類，事實上得開行狀態之缺失。

- (2) 據交通部航港局(101 年 3 月 1 日成立，其前身為港務局)海事評議書理由略以：「二、經查該輪申請出港船員名單為 16 人，符合國由航線船舶船員最低安全配額表之規定，並完成安檢程序，惟輪機長於開航前擅自離船，未隨船出航。」此稱：經查該輪申請出港船員名單為 16 人，符合國由航線船舶船員最低安全配額表之規定，指法律上得開行之狀態而言，惟輪機長於開航前擅自離船，未隨船出航，指法律上得開行之狀態而言已完備，但事實上得開行之狀態有缺失。

(二)「海洋拉拉號」糾正案



有關「海洋拉拉號」船適航性之實踐，研析如下：

- (1) 船員法第五十八條第一項(船長指揮權)「船舶之指揮，由船長負其責任-----」³舊海商法第四十條規定：「船舶之指揮，僅由船長

³ 釋字第 102 號 民國 52 年 8 月 14 日

解釋爭點 船公司董事長、總經理就海難負業務過失刑責？

解釋文 船舶發生海難，輪船公司董事長、總經理，並不因頒發開航通知書，而當然負刑法上業務過失責任。但因其過失催促開航，致釀成災害者，不在此限。

理由書 海商法第四十條規定：「船舶之指揮，僅由船長負其責任。」惟因船長受僱於輪船公司，在業務範圍內，自應受其指揮監督，故海員服務規則第二十八條規定：「船舶開航或移泊，必須取得

負其責任。」據交通部基隆港務局海事評議書理由略以：「一、-----
「海洋拉拉」號輸入之後，轉級中國驗船中心，因係高速航行之客船，中國驗船中心依照 2000 年高速船安全國際章程」(HSC Code) 之相關規定予以檢驗後，發給高速船安全證書，且由主管機關船臺中港務局據以核發「高速船航行許可證書」，明到營運區域及 18 條航線及每條航線避難處之最大距離，對於預期最低條件規定：(一) 不得於義波高超過 2.5 公尺時載客航行。(二) 當載客航行時，遇有義波高 2.5 公尺以上，應盡快開往最近港口。-----」此稱：(一) 不得於義波高超過 2.5 公尺時載客航行。(二) 當載客航行時，遇有義波高 2.5 公尺以上，應盡快開往最近港口。此附加之營運限制，除為航行中船舶適航性之限制外，亦為上揭船長航行中船舶指揮權規定之限制。海事評議書理由略以：「三、-----故「海洋拉拉」號實際在查母嶼附近轉向時應已面對海面風力轉 8 級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 2 至 2.5 公尺之浪高-----」故此稱：「海洋拉拉」號實際在查母嶼附近轉向時，「海洋拉拉」號已不適載客航行。適航性規定已不僅限於開航時，且已延伸於航行中。

(2) 海牙威士比規則、漢堡規則及鹿特丹規則之比較

海牙威士比規則有關運送人使船舶具適航性照料貨物之義務規定，漢堡規則未提及，鹿特丹規則明文規定，且該義務存續整個航程期間。⁴

(3) 船公司或船舶營運管理人之國際安全管理章程明文規定

國際安全管理章程之目的，旨在確保船舶航行海上之安全、防止人員傷害或生命喪失及避免海洋環境受到不合理之污染；船公司或船舶營運管理人，針對所有可預見之危險，應建立其預防措施，不斷改善岸上與船上人員之安全管理技能，包括安全及環境保護之應急

所屬公司或代理處開航通知書或移泊通知書始可開航或移泊。」此項開航通知書係通知可以開航，輪船開航後，雖發生海難，輪船公司之董事長、總經理，並不因執行業務頒發開航通知書，而當然負刑法上業務過失責任。但因其過失催促開航，致釀成災受害者，不在此限。

⁴鹿特丹規則第 14 條 特殊海運適用義務

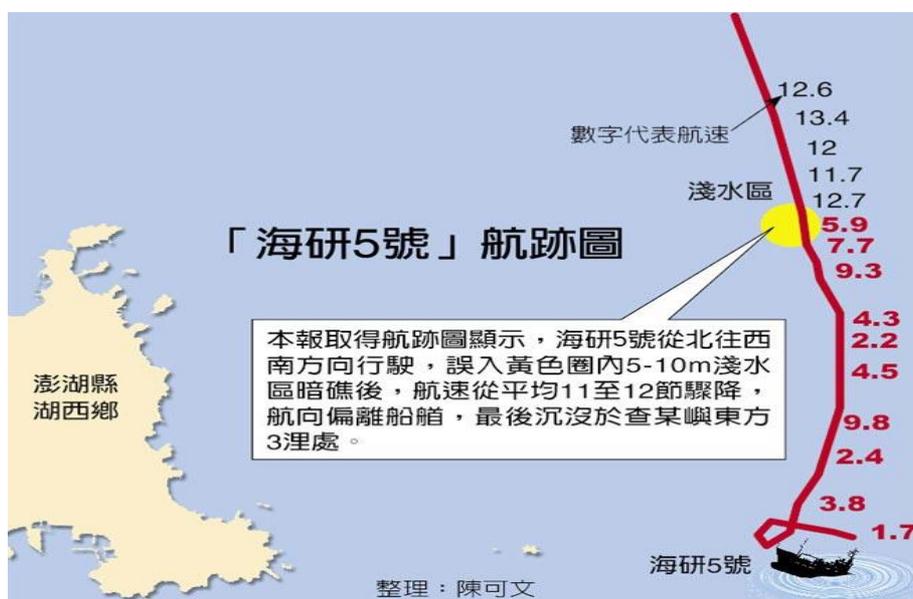
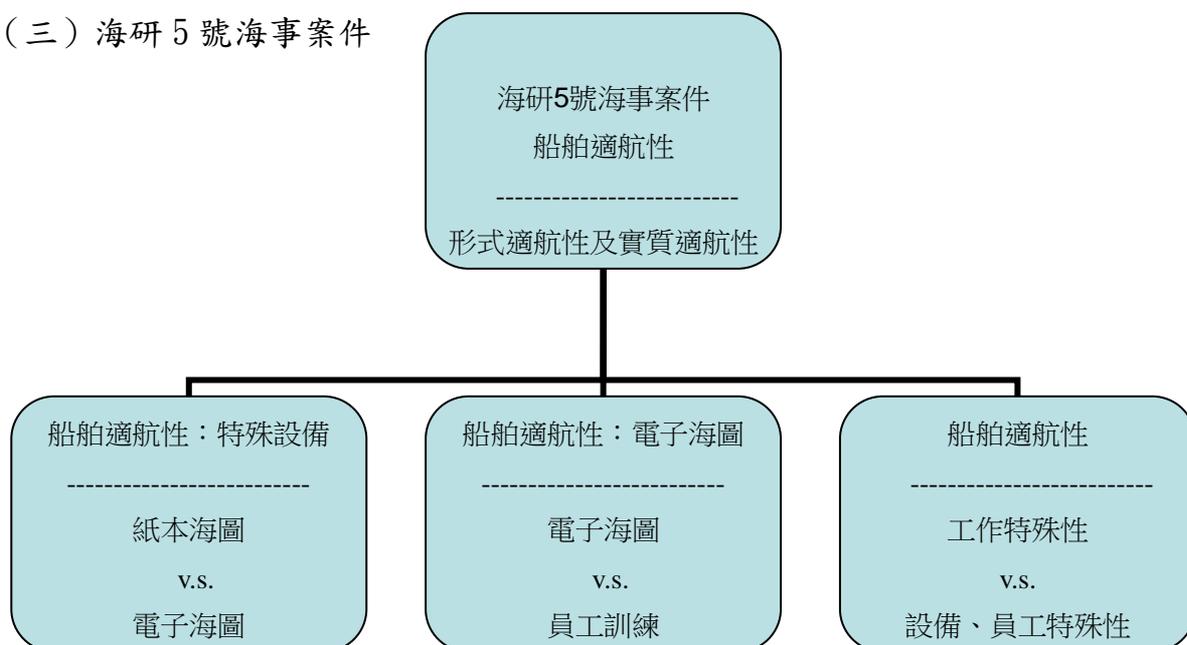
運送人有義務於開航前、開航時及海運航程中盡應盡義務，以：

- (a) 使、並維持船舶之適航性。
- (b) 適當配置船員、設備及船舶之供應，並貫徹全航程。
- (c) 使、並維持貨艙及其他船上貨物運貨物。

海牙威士比及漢堡規則未規定舉證責任之分配，原告通常須先舉證。鹿特丹規則第 17(1)節規定如原告舉證貨物之毀損、滅失或遲延發生於運送人責任期間，運送人應負責。

事件的準備，將有關船舶安全營運及環境保護之安全管理予以文件化稱之為安全管理系統（Safety Management System, SMS），程序書、安全管理手冊及工作指導書等均係公司依據國際安全管理章程要求船舶應建立安全管理體系與有關程序所制定文件之一，為公司內部自行設計之管理文件，為確保其成效，公司應實施內部安全稽核，查證其各項操作是否符合安全管理制度，故船公司或船舶營運管理人，針對所有可預見之危險（包括海運航程中），應建立其預防措施，使船舶具適航性照料貨物之安全稽核管理制度。

（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。研析如下：

據交通部航港局104年4月28海事評議書理由略以：「一、-----依據華商公證水呎報告所示，該輪出港時水呎為船艙5.13公尺、船艙6.82公尺，俯仰差艙重(trim by stern)1.69公尺，起過一般正常值甚多-----」此為發航準備完成缺失之二類，事實上得開行狀態之缺失。

(1) 航路規劃

航路規劃(voyage plan)為每一航次前的工作，即自啟航點(departure point)至到達點(destination point)間，各轉向點位置的決定。藉由進港指南(guide to port entry)或港口附近水域圖(approaches to harbor chart) 確認起訖點位置，實務上指引水站。準備航程所需海圖(charts) 並以航船佈告(notice to mariner)更新海圖資訊。決定主要轉向點，除了參考世界港間距離圖表(world-wide distance chart)，沿岸(coast)航行時，可依據航行導引(sailing directions)中的計畫指南(planning guide)和計算轉向點位置及各段航路之航向與距離。將轉向點位置、各段航路之航向與距離輸入至電子海圖顯示與資訊系統，依航行總距離與航速計算預計到達時間。⁵要使用適當尺寸及更新過之海圖，配合最新之 Notice

⁵ Appraisal 評估 Appraising all relevant information

1. 收集各方面資訊

- ▶ 考慮本船之性能，如穩度，設備，操作限制，航程及港內之允許吃水等。
- ▶ 貨物繫固，裝載分佈，有無危險貨物等。
- ▶ 有無足夠及適任船員?開航前船員是否有足夠休息?
- ▶ 船舶證書及船員證照是否齊全及有效?
- ▶ 要使用適當尺寸及更新過之海圖，配合最新之 Notice to mariners 及無線電航行警告。

航行計畫(Voyage Plan) Planning the intended voyage

- ▶ 使用準確及最新的航行資料

如:sailing directions, lists of lights, lists of radio, mariner' s route guides,

current and tidal atlases, tide tables,氣象資料，航行路線及通報系統，航路交通狀況，海洋環保因素等。

- ▶ 獲取領港資料，如領港上下船時間，與領港溝通方式等。

-
- ▶ 收集港口資訊，包含進出港程序，緊急聯絡方法等。
 - ▶ 其他關於本船及所裝載貨物之特別狀況，租方要求，航行特殊區域之禁忌等。
 - ▶ 收集各方面資訊後應評估所有可能造成危險之區域及因素，然後再規劃最安全的航行計畫。

Planning 計畫 Executing the plan taking account of prevailing condition

計劃應包含整段航程，從碼頭到碼頭，亦包含領港服務之區域

在適當比例尺寸之海圖上描繪出航線之路經，包含計劃路徑之方向，離岸安全距離、所有可能產生危險之地區及其通報系統，交通服務並考慮有無特定之環保區域要考慮安全船速，船舶操作特性，本船之吃水與水深之限制(要考慮潮差因素)，在限制水深之危險區域內有無預留龍骨到海底之最小垂直安全距離

航行計畫(Voyage Plan) Monitoring the vessel's progress against the plan continuously

要考慮航程中之船速改變，如夜航減速，潮與流之變化等。

要考慮改變方向之操作，如轉彎時應減速並配合當時的潮流，轉彎時生之吃水增加以及最小 turning circle 等因素

定位之方式及頻率

緊急狀況時之應變及與岸上聯繫之報告系統及設備

在海圖上，航行計畫報告或電腦上均應詳細標註及上述各項

航行計畫(Voyage Plan)

航行計劃必預在每段航程前經船長審核

航行計劃應包含海圖及 voyage planning report 兩部份，一般係由二副製作由船長審核，並經當值大副及三副簽字確認已全部瞭解

EXECUTION 執行

開船前要檢查船上航儀，確認均能正常操作

估算抵港時之潮與流

隨時注意氣象變化

日間或夜間經過危險區域應做之不同處置

交通繁忙之航道上之處置

船長要隨時接收訊息，不要誤闖禁區(如海盜區或環保區)，有必要時可增加甲板或機艙人力

MONITORING 監看

航行計劃應放置於駕駛台，以便各當值人員隨時可查看應持續監看船舶之行進是否按照船行計畫之路徑若有任何變化均需在海圖及航行計劃中修改及註記

海圖/航海出版物之使用

UKHO(英國航道測量局)發出警告，指出盜版海圖及航海刊物如非官方機構出版，可能會有誤差或不準確會影響航行安全。PARIS MOU 亦非常關注此事，指示 PSC 檢查發現後，應列為重大缺失。

識別法：

正版的英版海圖印有飛翔形狀“A”之水印標誌，對著光可看出來，海圖被面印有“拇指標籤”標識條，包含海軍測量局商標、海圖號、地理區域、條型碼和日期等。

若發現新購可疑的海圖或航海刊物，可與現有舊的做詳細比對，兩者可從外觀感覺、重量、色調、油墨濃度、海圖摺痕、出版物尺寸和裝訂貨量發現確有差異。

海圖/航海出版物之使用

是否使用電子海圖 ECDIS 後就不需紙本海圖?

- 1.請確定有否兩套 ECDIS? 其中一套 ECDIS 為 backup，兩套之電力系統要獨立(SOLAS Chapter V Regulation 19, 2.1.5 & 2.10)
- 2.只有一套 ECDIS 者，還是需要紙本海圖 back up(IMO Resolution A.817(19) ANNEX 5)
- 3.以安全設備證書附頁之設備項目為準
- 4.紙本海圖要根據最新的 Notice to Marine 修正，ECDIS 要注意軟體更新。修正後要留下紀錄。

to mariners 及無線電航行警告。收集各方面資訊後應評估所有可能造成危險之區域及因素，然後再規劃最安全的航行計畫。計畫應包含整段航程，在適當比例尺寸之海圖上描繪出航線之路經，包含計畫路徑之方向，離岸安全距離、所有可能產生危險之地區及其通報系統，交通服務並考慮有無特定之環保區域要考慮安全船速，船舶操作特性，本船之吃水與水深之限制(要考慮潮差因素)，在限制水深之危險區域內有無預留龍骨到海底之最小垂直安全距離航行計畫必預在每段航程前經船長審核航行計畫應包含海圖及 voyage planning report 兩部份，一般係由二副製作由船長審核，並經當值大副及三副簽字確認已全部瞭解航行計畫應放置於駕駛台，以便各當值人員隨時可查看應持續監看船舶之行進是否按照船行計畫之路徑若有任何變化均需在海圖及航行計畫中修改及註記使用電子海圖 ECDIS 確定有否兩套 ECDIS? 其中一套 ECDIS 為 backup，兩套之電力系統要獨立(SOLAS Chapter V Regulation 19, 2.1.5 & 2.10). 只有一套 ECDI 還是需要紙本海圖 back up(IMO Resolution A.817(19) ANNEX 5)紙本海圖要根據最新的 Notice to Marine 修正，ECDIS 要注意軟體更新。修正後要留下紀錄。⁶據交通部航港局 104 年 4 月 28 日海事評議書理由略以：

「-----按此，該船在無航行計畫之狀態下即屬未完成開航準備，船長黃余發逕予貿然開航，亦違反船員法第 61 條：「船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。」之規定，應負有海事責任。船長已取得當地航政主管機關核准發航，指法律上得開行之狀態而言，該船在無航行計畫之狀態，即為事實上得開行狀態之缺失。

(2) 電子海圖

電子海圖 (Electronic Navigation Chart; ENC) 是將紙海圖的資訊諸如海岸線、水深、助航設施等數位化，經由特定系統平臺，在電腦螢幕上顯示。利用全球定位系統所提供的經緯度資訊，可以將船位精確的顯示在電子海圖中。電子海圖顯示與資訊系統 (Electronic Chart Display and Information System; ECDIS) 被認為是繼 ARPA / RADAR 整合導航系統後之後另一項電子航儀的技術創新。1995 年 11 月 3 日在國際海事組織 (IMO) 第十九次會議上通過 A817 (19) 號決議案並採用電子海圖顯示與資訊系統 (ECDIS)。ECDIS 已發展成為一種新型的船舶導航系統和輔助決策系統，不僅能提供船舶導航極大的便利性，同時也有助於提高海運安全，還能提供和綜合與航海有關的各種資訊，有效地防範各種險情。海

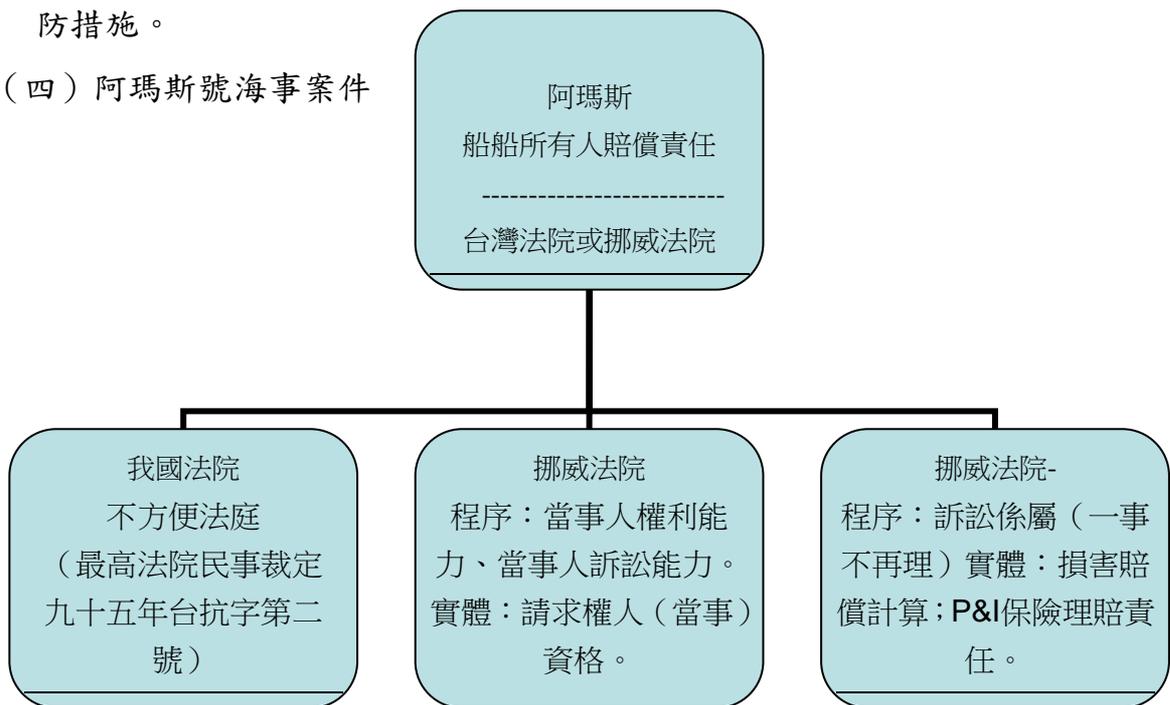
5. 船員要按照 STCW 規定訓練並持有證書

⁶ <http://www.crclass.org/sv/seminar/2015.03.26.Taipei/1.pdf>

研5號在澎湖外海沉沒；中國國民黨籍立法委員邱文彥表示，國家建置海研5號約新台幣15億元，一夕折損，如果有更好的海上安全航行配套，也許能避免不幸。現在國內只有紙面海圖，但多國都有電子海圖及配套更新機制，希望台灣儘速建立國家的電子海圖機制。台灣海洋大學通訊與導航工程學系教授張淑淨表示，應加速運作國際標準電子海圖服務，包括後續維護、更新工作，也應加強安全管理、訓練，考慮在外淺石放置浮標，讓船隻航行時除了海圖，也有實體標示參考。交通部航港局主任秘書許國慶出席記者會表示，現行航路標識條例是民國23年在中國大陸訂定，目前正在研修。內政部地政司簡任技正王成機說，過去由國防部製作海圖，但近來內政部也調查、蒐集近岸水深、水文資料，現在200海里經濟海域水深資料幾乎蒐集得差不多。他說，內政部去年開始研擬「我國海域調查與圖資整合發展計畫」，希望台灣周邊海域從東海、南海、台灣海峽到太平洋能有完整水深資料，其中有項工作就是製作電子航行圖，致力符合國際規範；明年計畫通過後，將派船到過去沒調查的海域實測，希望108年前完成。⁷ 據交通部航港局104年4月28日海事評議書理由略以：

「-----更顯見船長黃余發及船副江政育未慎用紙本海圖而妄自使用電子海圖之行為，-----」此船公司或船舶營運管理人，依國際安全管理章程要求船舶應建立安全管理體系與有關程序所制定文件之一，應建立其預防措施。

(四) 阿瑪斯號海事案件



⁷ <http://www.chinatimes.com/realtimenews/20141024003528-260407>

有關「阿瑪斯號海事案件」，研析如下：

民事訴訟程序方面，依民事訴訟法理，有獨立請求權人有權向法院提出訴訟請求，成為原告當事人。1971年9月21日，第26屆聯合國大會開幕。22日，聯大總務委員會通過表決，決定將阿爾巴尼亞等國關於恢復中國在聯合國的一切合法權利的提案表決先於美國的所謂“雙重代表權”提案進行表決。10月25日，第26屆聯合國大會以壓倒性的多數通過2758號決議，決定恢復中華人民共和國在聯合國的合法席位和權利（聯合國2758號決議文沒提及台灣是中國領土的一部份！），與中國建交的國家，在中國要求下，對其「台灣是中國一部分」主張，表示「認知」、「注意到」或「了解」。美國副國務卿阿米塔吉日前在美電視專訪時，認為台灣是美中關係的最大地雷、台灣是中國的一部分、以及台灣關係法沒有要求美國要出兵防衛台灣等說法，引發國際高度重視。拉法葉艦佣金弊案，台灣當局（我國政府）向法國湯姆笙軍火集團索賠可望高達10億歐元，台灣海軍前向巴黎法院提出聲請，希望能以受害者的身份，在調查中的拉艦佣金弊案獲得民事賠償。預審法官范倫貝克（Renaud Van Ruymbeke）及德達隆瑟（Dominique de Talance）立即向法院當局表示，可以接受台灣的聲請，但檢察署卻提出異議。法國湯姆笙軍火集團是否向法國法院提出告訴，指台灣當局（我國政府）無權提出求償，均有待觀察，本案經我方律師「複委託」挪威律師來函臚列挪威法官希望詢問台灣法律專家的問題，此等問題大致可分為四項，即油污染或非油污染的責任類型、因果關係之確定、經濟損失之請求方法、船東可否及如何主張責任限制後，經我方律師請本文作者出具法律意見書。極力主張並舉證說明，我方政府具有國際（涉外）民事訴訟程序上之原告當事人能力（資格），並可據以主張海域汙染損害賠償之請求權，已為挪威法院及被告當事人所接受（認同），實可稱為我國政府在國際（涉外）民事訴訟上的「一大勝利」，此份「法律意見書」，可供相關案例之參考。研析如下：⁸

⁸ 原告及被告是存在於法院上相對應的雙方，當事人需具備當事人能力，也就是有權利能力之人才可以成為原告或被告。民事訴訟法第40條規定：「有權利能力者有當事人能力。胎兒，關於其可享受之利益，有當事人能力。非法人之團體，設有代表人或管理人者，有當事人能力。中央或地方機關，有當事人能力。」權利能力是指得以享受權利、負擔義務之能力和資格。權利能力的存在並不要求民事主體具有一定的判斷和識別能力，因此，一般而言，自然人在出生之後、死亡之前都享有平等的權利能力。具有當事人能力並不一定具備訴訟能力，若要提起訴訟則須具備訴訟能力。而訴訟能力之人可由民事訴訟法第45條可知：「能獨立以法律行為為義務者，有訴訟能力。」以民事訴訟法而言具有民法之行為能力者有訴訟能力，至於無行為能力人或限制行為能力人就是無訴訟能力人。例如未成年人或受監護宣告之人若要提出訴訟則需經由法定代理人或特別代理人為訴訟行為。所謂當事人能力，指於民事訴訟程序中得作為當事人的能力。有民法上之權利能力的人，即有當事人能力，通常限於自然人及法人。胎兒，關於其可享受之利益，有當事人能力。非法人之團體，設有代表人或管理人者，亦有當事人能力，例如同鄉會、教堂、學術團體等。又中央或地方機關，亦有當事人能力。無當事人能

(1) 當事人 (起訴之人·被訴之人)

阿瑪斯號輪之船籍國，及其船長、輪機長之國籍同為希臘而責任保險人 Gard 則籍屬挪威，屏東地院認中華民國行政院環境保護署就該涉外事件，係基於受讓阿瑪斯號輪船東，對責任保險人 Gard 之保險契約，請求 Gard 賠償損害。該保險契約之準據法既為挪威法，自以由挪威法院審理為適當。雖中華民國行政院環境保護署就 Gard 另在挪威法院對其起訴已為應訴之行為，並反訴請求 Gard。當事人能力為訴訟要件之一，為職權調查事項，法院應職權探知，若有欠缺，則駁回之。本先就民事訴訟之當事人之一般意義及其權限為說明，再述何人可成為民事訴訟之當事人。

(2) 中華民國行政院環境保護署就該涉外事件為被告 (被訴之人)

中華民國行政院環境保護署就 Gard 在挪威法院對其起訴已為應訴之行為，似未就其被告 (被訴之人) 當事人適格事項為抗辯，合先說明。

(3) 中華民國行政院環境保護署就該涉外事件反訴請求 Gard 為原告 (起訴之人)

中華民國行政院環境保護署就該涉外事件反訴請求 Gard 為原告 (起訴之人)，法院須審酌下列事項：

A. 民事訴訟原告適格問題

民事訴訟法基於「法律之前，人人平等」原則，本於紛爭當事人於訴訟上程序平等之地位，由紛爭當事人在訴訟過程中以對立當事人間在訴訟上展開攻擊防禦，進行紛爭之處理。中華民國行政院環境保護署並非挪威之公法人。法院挪威法院是否承認其為原告 (起訴之人) (民事訴訟原告適格問題) 不無爭議。⁹若本案為特殊例外情形，其事由及理由安在。

B 民事訴訟請求權人適格問題

若本案為特殊例外情形，雖中華民國行政院環境保護署並非挪威之公法人。法院挪威法院承認其得為原告 (起訴之人)。中華民國行政院環境保護署可否為相關請求 (我方所請求之監控費用、珊瑚復育費用、漁業復育費用、稅收損失及觀光收入損失等) 之原告 (民事訴訟請求權人適格問題)，若本案為特殊例外情形，其事由及理由安在。訴訟法上當事人與實體法上之權利人未必相同，但相同惟原則，以不同為例外。通說及實務認為，訴訟法既然允許非法人團體以其名義起訴，則法院自可對之判決。但此非謂可因訴訟法之訴訟能力而變動實體法上之權利能力。允許非法人團體起訴或被訴後，訴訟行為所生之效力與實體法上之權利義務歸屬，則有討論之必要。判斷標準

力者，不得為訴訟當事人而起訴或被訴；否則，法院將以其欠缺訴訟成立要件而予駁回。

⁹非法人團體：1.立法目的；2.法律依據；3.要件：(1)有一定之組織。(2)有一定之目的(3)有獨立之財產(4)有管理人或代表人(5)有繼續存在之性質(6)有一定之事務所或營業所

(a) 原則：以訴訟標的之主體為原則。

(b) 例外 1：非訴訟標的主體，基於法律規定，本於一定資格，就他人財產有處分權或管理權者。

例外 2：非訴訟標的主體，基於法律規定，得由當事人授與他人訴訟實施權者（任意訴訟擔當）。

例外 3：非訴訟標的主體，基於公務關係，而得為訴訟當事人。

例外 4：非訴訟標的之主體，但對該訴訟標的具有利害關係，依法律規定得為當事人。

(3) 當事人適格之調查及欠缺之效果

法院應依職權調查，並依職權探知相關事證。因為當事人適格與否，係屬權利保護事項，為權利保護要件之一，故法院並無命補正之義務，法院可無庸言詞辯論，直接「判決」駁回原告之訴。欠缺「當事人適格」所為之判決，係屬無效判決。正當當事人仍得起訴或被訴，並不生一事不再理之效力。

(4) 不方便法庭原則及適航性與免責事由

阿瑪斯號海事案件，屏東地院……。本於「不便利之法庭」原則¹⁰，認我國法院對之均無管轄權，又不能為管轄權之移轉裁定，逕以該院九十二年度重訴字第四號裁定，駁回相對人之訴。經相對人提起抗告。¹¹據交通部花蓮港務局航

¹⁰不方便法院原則(Doctrine of Forum Non Convenience)

不方便法院原則也稱非方便法院原則、不便管轄原則，指在國際民事訴訟活動中，由於原告可自由選擇一國法院而提起訴訟，他就可能選擇對自己有利而對被告不利的法院。該法院雖然對案件具有管轄權，但如審理此案將給當事人及司法帶來種種不便之處，從而無法保障司法公正，不能使爭議得到迅速有效的解決。此時，如果存在對訴訟同樣具有管轄權的可替代法院，則原法院可以自身屬不方便法院為由，依職權或根據被告的請求作出自由裁量而拒絕行使管轄權。適用不方便法院原則，有其相關的操作程式。一般認為，適用不方便法院原則與當事人提出的管轄權異議非常相似，可以基本適用關於管轄權異議的操作程式。適用不方便法院原則是被告的一項訴訟權利，由被告自己提出異議，因此，根據舉證責任的分配原則，理所當然應當由被告對自己提出的適用不方便法院原則的異議承擔舉證責任。當然，如果原告對此提出相反的主張，則應當由原告就其主張承擔相應的舉證責任。如果法院裁定適用不方便法院原則，是裁定撤銷訴訟、中止訴訟呢，還是裁定駁回起訴？法院適用不方便法院原則時，宜採取中止訴訟的方式。在原告得不到外國法院救濟的情況下，恢復訴訟，從而達到較好地維護原告的合法權益的目的。

¹¹最高法院民事裁定 九十五年度台抗字第二號

屏東地院……。本於「不便利之法庭」原則，認我國法院對之均無管轄權，又不能為管轄權之移轉裁定，逕以該院九十二年度重訴字第四號裁定，駁回相對人之訴。經相對人提起抗告。原法院以：系爭船舶係於屏東地院所轄之屏東縣墾丁公園東海岸外，距龍坑生態自然保護區海岸八百公尺處擱淺、漏油致生污染，相對人主張其花費鉅資及人力物力，清除海上及岸際油污，致受有相當損害。因依海污法、中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法之相關規定，暨侵權行為之法律關係，請求再抗告人即阿瑪斯號「船東」丙○○○○○、「船長」乙○○○及第一審共同被告 Vasileios Sardis 負連帶賠償之責。另依海污法第三十二條、第三十四條規定，請求責任保險人即再抗告人 Gard 與上開再抗告人，負不真正連帶之損害賠償責任。則依民事訴訟法第十五條第一項、第二項規定，及海污法第三十三條之立法精神，該船舶事故及污染所在之屏東地院，就本件涉外事件自有管轄權。縱系爭船舶責任保險

港局 90 年 3 月 15 日海事評議書理由，阿瑪斯號海事案件是否適航（如油料是否足夠航程）？是否航行過失（如船長是否及時請求拖船援助）等免責事由，均屬我國行政及司法管轄。殆無疑義。阿瑪斯號海事案件可能涉及我國責任限制司法管轄等，鐵達尼海事海商案件民事國際訴訟，可供參考。¹²

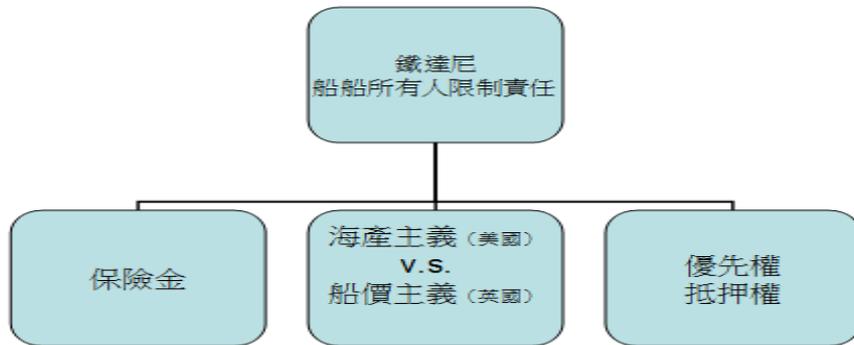
契約以挪威法為準據法，且判決後得否在外國執行猶屬未定，惟準據法之決定與管轄權之有無，及管轄權之有無與判決之執行，均屬二事，已難執此即謂屏東地院對之無管轄權。況系爭船舶之油污既發生於我國屏東縣墾丁海域，審理期間不論就事故地點所受損害之調查，專家之諮詢及環境復育之追蹤等，自均以發生地之法院最具便利性，亦應由屏東地院管轄，最為適當。因而將屏東地院所為不利於相對人之裁定廢棄，經核於法洵無違背。

¹²泰坦尼克號觸冰沉沒之後的跨國訴訟

歡迎發表評論 02012 年 04 月 25 日 10:58 來源：光明網 作者：俞飛

每到四月，總是不禁想起英國詩人艾略特，長詩《荒原》開篇名句：“四月是最殘酷的月份。”一言成讖，1912 年 4 月 10 日，英國南安普頓港，萬眾矚目，號稱“世界工業史上奇跡”的豪華客輪泰坦尼克號，開啟處女航，駛往美國紐約。誰能料到，世人眼中永不沉沒的泰坦尼克號，竟然踏上一條不歸路。15 日，載著 1316 名乘客和 891 名船員的巨輪，與北極冰山迎面相撞。兩小時後，船身斷為兩截，轟然沉沒。次日，《紐約時報》頭版頭條刊登特大噩耗，首航途中，泰坦尼克號冰海沉船，舉世震驚。18 日，載著泰坦尼克號 705 位倖存者的卡帕西亞號，抵達紐約港，3 萬人在瓢潑大雨中，默默佇立迎接。無數失蹤者的親友，憂心如焚，等待他們的只有無盡的沉默與絕望。這場曠世大海難，造成 1500 餘人死亡，成為 20 世紀全球十大災難之一。大西洋(600558,股吧)兩岸降半旗致哀，英王喬治五世與美國塔夫脫總統互致唁電，德皇威廉二世同聲哀悼。英國下議院與美國參議院，相繼決定對事故責任展開專門調查。兩份調查報告先後出爐，一致認定船舶設計與檢查人員怠忽職守，存在重大過失；船上救生設施嚴重不足，最終釀成慘劇。世紀大船難爆發不久，多起民事賠償官司，在英美兩國法院逐一開打。1913 年 4 月，遇難的頭等艙乘客遺孀摩爾太太聘請律師，訴請紐約南區聯邦法院，依據英國法律，判決被告賠償丈夫死亡造成未來收入損失 50 萬美元，以及隨身珠寶損失、律師費用一萬零五百美元。相關訴訟層出不窮，僅在美國提出的賠償金額，合計不下 2200 萬美元，堪稱天文數字；加之官司曠日持久，美國律師稱之為訴訟噩夢。豈不知，泰坦尼克號為英國白星航運公司註冊登記，實際所有人則為美國大西洋航運公司，旅客具多國國籍。加之始發港為英國，目的港在美國，在公海沉沒，案件多選擇在美國起訴，屬於不折不扣的跨國訴訟。泰坦尼克號海難，船舶全損，旅客船員傷亡慘重。除了救生艇以及少數幸運兒之外，私人物品、運載貨物，以及郵件全部沉入海底。不同國籍的海事請求人，提起一系列人身傷亡及財產損害賠償請求。三大棘手的法律問題，考驗主審法官智慧。一是被告是否有限制責任的資格？二是船舶所屬國法律若有不同規定，被告能否在美請求責任限制？三是美國法院究竟適用美國法，還是外國法？此外，案件所涉責任限制的法律選擇難題，林林總總，令人眼花繚亂，頭大不已。舉例言之，諸如承運人不法行為責任的法律；承運人是否私下知悉的法律；旅客和船員索賠合同的法律；船舶所有人權利的法律；計算限制基金的法律；分配基金的法律；舉證責任的法律等等，不一而足。19 世紀初期，有限責任公司與航運保險制度尚未普及，歐洲各國爭相通過《限制責任法》，大力鼓勵本國航運業發展。受其影響，1851 年，美國國會制定《限制責任法》。無怪乎，法庭上，被告律師侃侃而談：“白星航運公司旗下船難，與大西洋航運公司有何關係？退一萬步講，船難屬於偶發悲劇，就算被告一肩扛起賠償責任，也請法院明定賠償最高限額。”就法言法，美國法律規定，賠償限制基金上限為事故後船舶淨價值，與船主所獲保險金完全脫鉤。泰坦尼克號沉入大海，26 只救生艇滿打滿算，不過 9.5 萬美元，與眾多原告天價賠償訴求，相差懸殊。同時，被告律師請求依法，將多起訴訟集中在紐約南區法院，合併審理。原告律師拍案而起，指出泰坦尼克號在英國登記，沉沒在公海，與美國談不上有多少實質聯繫，不過是在美國法院訴訟而已，故懇請適用英國法。反觀英國法，雖有賠償責任限制，但按照每噸 15 英鎊計算，4.6 萬噸的泰坦尼克號，賠償限制基金上限高達 375 萬美元，對原告明顯有利。一審判決，本案不適用美國《限制責任法》，上訴法院對此也表同意。大西洋航運公司豈肯束手就擒，於是向最高法院上訴。1914 年 5 月，美國最高法院作出終審

鐵達尼海事海商案件民事國際訴訟



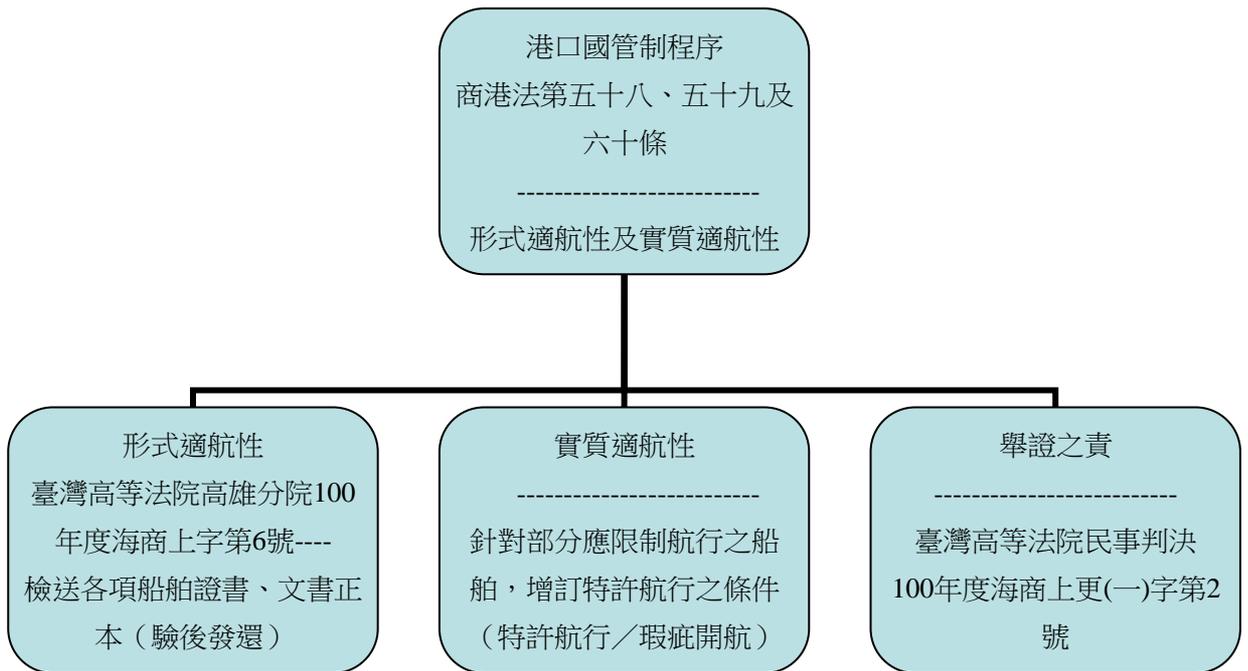
參、我國港口國管制程序之法制與實踐

「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）。我國礙於政治現實，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。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

裁判，全案峰迴路轉本案不適用英國法律，依據美國法律，最高賠償數額封頂。泰坦尼克案判決，為美國最富影響的責任限制與法律衝突的判決。代表最高法院執筆的霍姆斯大法官，對於原告所提三個問題，給予明確回答，認為：法律面前人人平等，英國註冊的船主，與美國船主平等享有責任限制的資格；即使其本國法有不同的規定，在美國仍可請求責任限制；有關責任限制的問題，美國法院理應適用法院地法《美國責任限制法》。霍姆斯大法官力主，訴訟焦點為程式之爭，受害人可以自行選擇在某國提起訴訟。一旦原告選定在美國起訴，就必須承擔不利後果。判決一出，輿論大嘩，遇難的美國人，所獲賠償不過區區之數，引發國會應否建立專門災難補償基金討論。1916 年，大西洋航運公司支付完 66.4 萬美元，全部法律爭議始獲解決，纏訟多年的泰坦尼克號索賠案，畫上句點。值得一提的是，泰坦尼克號事件後續影響深遠。直接催生 1913 年倫敦召開《海上人命安全國際公約》第一次會議。該公約強制規定：船舶必須配備能搭乘所有乘客的救生艇，開展使用方法教育，而且保持 24 小時無線觀察。2012 年世界海事日的主題：百年回溯，泰坦尼克之殤。時光荏苒，多少災難隨風而逝，唯獨泰坦尼克撼動人心的力量，從未褪色。衷心企盼：海上平安，悲劇不再！（俞飛）

<http://news.hexun.com/2012-04-25/140778552.html>

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。



有關「港口國管制」船舶適航性之實踐，研析如下：

我國礙於政治現實，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，¹³實施港口國管制系統在各方面達到東京備忘錄中所訂立港口國管制的標準。要求所有國外的商務船舶不論在停靠，或是離開台灣港口時，都需要符合相關的規範。其所採用的紀錄和報告系統，必須符合其他東京備忘錄簽署國的系統。港口國管制系統可以扣留船舶並延緩不合格船舶航期的權利，但船長也可上訴至港口國管制官員並請求裁決。只有提出上訴並不能使港口國管制官員收回延緩船期的決定。¹⁴

¹³江姿瑩，博士論文：港口國管制下船舶適航性之研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所，2012

¹⁴檢查流程

檢查流程應該符合第一章節，第三部份中的東京備忘錄中的規範，如下：

- 將港口當局網站中公佈的每天船舶列表列印下來。
- 檢查列表中船舶的最新港口國管制檢查日期。

(一) 形式適航性及實質適航性¹⁵之同一國際標準

臺灣高等法院高雄分院民事判決 100 年度海商上字第 6 號略以：「二、有關停泊船舶預報出港，應依船舶法及國際海上人命安全公約之規定檢送各項有關船舶證書文件，船舶證書須在有效期間內並經檢查合格後，始准予開航出港。三、堪航能力分為二種，旨述屬於形式適航性，即依國際公約之規範檢查合格取得證書，其證書所表彰意義為是。另一種為實質適航性，除前揭條件外，其船員配置、貨物裝載以及船舶發航時對航行區域之天候條件有十足抗浪性始稱有完整之堪航能力」，此有該局 100 年 2 月 9 日高港技術字第 1000001634 號函在卷可稽（原審卷第 260 頁），並參以「基隆港船舶進出港簽證作業須知」第 6、7 條規定（原審卷第 236 頁），¹⁶在船舶出港簽證應辦妥事項中，除出港前應依船員法檢送船員名單，並應依船舶法檢送各項船舶證書、船舶文書正本，送交港務局查核，且在違反船舶法等有關處置停止航行船舶，以及適航性發生疑義之船舶，港務局得禁止其出航等語以觀，足見停泊港有港口國管制權，對於適航性有疑義之船舶，得禁止其出航。¹⁷-----」。簡言之，我國實施港口國監督制度，已技巧性迴避了相關「國際海事法規內國化」的困擾，直接

● 挑選船舶進行港口國管制官員中規定的檢查(例如，是否第一次到台灣，離上次檢查 時間是否有超過 6 個月，船旗國等等)。

● 到檢查船舶上。

● 按照港口國管制手冊中規定檢查。

● 在檢查中，要詳細的記錄，並在需要的時候拍照以供港口國管制官員陳述問題時，或未來其他場合使用。

● 給船長一份檢查報告。

● 如果檢查船舶有缺點而需要再次檢查時，通知船長連絡港口國管制官員，並告知其上訴的權利。

● 當要扣留船舶時，港口國管制官員必須要通知船旗國代表，海洋船旗管理部門，當地港口機關和警察。

● 當缺失已經改善，並且取消扣留之後，港口國管制官員必須要通知當地機關，並確保船期不會有進一步的延緩。

● 在港口國管制系統中輸入詳細的資料。

● 維持訪問的紀錄，以便統計。

¹⁵此為堪航能力分為二種，船舶應依「船舶法」檢送各項船舶證書、船舶文書正本（驗後發還）為屬於形式適航性，另一種為實質適航性。如除上揭檢送各項船舶證書、船舶文書正本（驗後發還）外，另要求船方提出開航時航海日誌（log book）記載事項（如 crew standby, engine standby, pilot onboard, passing breakwater, pilot left 等）詢問領港上船離船領航相關事項等，則為實質適航性之相關事項。

¹⁶有關停泊船舶預報出港，船舶應依「船舶法」檢送各項船舶證書、船舶文書正本（驗後發還）或影本各一份送本局航政組監理科查核並鍵入船舶證書檔，客船應於出港簽證前送驗，非客船可於船舶出港後五日內補送，若違反規定，而證書檔之證書未完備者，三十天內不得預先申辦船舶出港預報單簽證。

¹⁷ 臺灣高等法院高雄分院民事判決 100 年度海商上字第 6 號 損害賠償 歷審裁判

臺灣高雄地方法院 099 年 海商 字 000004 號 100/07/29

臺灣高等法院 高雄分院 100 年 海商上 字 000006 號 101/03/06

最高法院 102 年 台上 字 002160 號 102/11/14

付請實踐，加以執行。發揮形式適航性及實質適航性之同一國際標準的規範功能。

(二) 司法實務之承認及肯定

我國實施港口國監督制度，技巧性迴避了相關「國際海事法規內國化」的困擾，直接付請實踐執行。發揮形式適航性及實質適航性之同一國際標準的規範功能。已為司法實務之承認及肯定。系爭船舶取得有效符合證明及安全管理證書，原則上即應被推認係符合國際安全章程規定，即發航時具有適航能力。臺灣高等法院民事判決 100 年度海商上更(一)字第 2 號略以：-----「再者，觀諸上開交通部函文(五)所載，亦再三陳明，船舶是否符合國際安全章程規定，應以事後是否曾經主管機關或各港口國航政機關查獲違規或不符章程規定等情事為準，不得以主觀判定，準此，被上訴人既已於系爭事故發生前，就系爭船舶取得有效符合證明及安全管理證書，原則上即應被推認係符合國際安全章程規定，即系爭船舶發航時具有適航能力。3. 另「各當事人就其所主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。」，最高法院 19 年上字第 2345 號判例可資參照。本件被上訴人業就其抗辯系爭船舶於發航時具有適航能力一事，提出如上所示證據，並經本院肯認在案，今上訴人既仍否認被上訴人抗辯，揆諸上開判例說明，自應就其否認之主張提出相關反證證據以實其說，然其迄至本院言詞辯論前，並未提出任何反證事證供本院審認，其空言否認，洵無足採。」又最高法院民事裁定一〇二年度台上字第一四三三號略以：-----「(二) 國際海事組織為確保海上安全、防止人員傷亡及避免對環境造成危害及財產損失，乃針對包括系爭船舶在內之供商業目的之 500 總噸以上之油輪、化學品液貨船等貨船、海上移動式鑽探平台，以及包括高速客船在內之客船，製訂之國際安全管理章程 (ISM CODE)，欲經由要求船舶所有人或其他管理人確實將安全航行管理之作業予以文件化、程序化及標準化，以確保上開海上安全、防止人員傷亡及避免對環境造成危害及財產損失等目的之達成。而國際海事組織所製訂之船舶安全營運管理及國際安全管理章程全文，為原審卷(四)第 135 頁至第 143 頁所示者，業為兩造於本院 101 年 3 月 27 日行準備程序時所不爭執(見本院卷第 101 頁背面)。觀諸上開船舶安全營運管理及國際安全管理章程國際安全管理章程所載：「公司和船舶應符合國際安全管理章程之要求，該章程要求應視為營運義務，船舶應由持有符合證明 (DOCUMENT OF COMPLIANCE, DOC) 的公司營運。」(船舶安全營運管理第 3 條)、「符合證明 (即 DOC) 指簽發給符合本章要求的公司的證明文件。」、「安全管理證書 (即 SMC) 指公司及船舶之管理依照經核准之安全管理系統運作而簽發予船舶之證書。」、「符合證明應由主

管官署、經主管官署認可之機構或應主管官署之請由本公約其他締約國政府簽發給符合本章程要求之公司，其限期由主管官署訂定之，但不得超過五年，該文件應被視為該公司能夠符合本章程有關要求之證明。」、「符合證明應於每年之週年日前後三個月內，由主管官署、經主管官署認可之機構或應主管官署之請由本公約其他締約國政府查證以維持其有效性。」、「當未符合本章程第 13.4 項之要求施行年度查證或有主要不符合之證據時，符合證明應由主管官署或應其請求之簽發文件締約國政府予以撤銷。」、「安全管理證書應由主管官署、經主管官署認可之機構或應主管官署之請由本公約其他締約國政府簽發給船上，其期限不得超過五年。…該文件應被視為該公司能夠符合本章程有關要求之證明。」、「應由主管官署、經主管官署認可之機構或應主管官署之請由本公約其他締約國政府至少實施一次期中查證以維持安全管理證書之有效性。若安全管理證書有效期為五年，而且只實施一次期中查證時，則應在安全管理證書第二與第三週年日之間實施期中查證。」、「第 13.5.1 項之另有要求外，第 13.8 項中所有要求之安全管理證書期中查證未施行或有主要不符合本章程之證據時，業已簽發證書之主管官署或應主管官署之請由本公司其他締約國政府得撤銷該安全管理證書。」（國際安全管理章程第 A 部分第 1.1.5、第 1.1.6、第 B 部分第 13.2、第 13.4、第 13.5、第 13.7、第 13.8、第 13.9）等語，可知船舶所有人或其他管理人如持有主管官署核發有效尚未經撤銷之符合證明、安全管理證書，即可被視為業已遵行上開國際管理章程內所定之要求。本件系爭船舶於系爭事故發生前，被上訴人確實已依前揭國際安全管理章程（ISM CODE），將安全航行管理之作業予以文件化、程序化及標準化等，並已取得符合證明（DOC）及安全管理證書（SMC）等情，業為上訴人所不否認，並有被上訴人所提出關於系爭船舶之符合證明（DOC）、安全管理證書（SMC）及其譯文可證（見原審卷四第 114 至 120 頁），準此，揆諸上開國際安全管理章程規定及說明，應認系爭船舶於發航時確已符合國際安全管理章程相關要求。此外，原審依職權向韓國驗船中心查詢系爭船舶適航能力結果，經該機關覆稱：「系爭船舶為西元 2003 年 10 月 29 日接受韓國驗船中心製造登錄檢驗，並於西元 2005 年 10 月 11 日因全損處理目前已註銷登錄。而系爭船舶根據韓國驗船中心船級、鋼船規定以及韓國相關法令，於西元 2004 年 12 月 18 日實施定期檢驗（年檢）合格。航運所需船籍證明以及相關協約證書分別於西元 2003 年 12 月 29 日、2004 年 1 月 26 日、2005 年 10 月 10 日當時均為有效狀態，並無逾期或其他原因而註銷之情況。」等語（見原審卷三第 200 頁），益證系爭船舶於系爭事故發生時具備有適航能力，準此，被上訴人抗辯其有海商法第 69 條第 1 款、第 2 款規定之免責事由，拒絕上訴人本件請求，即屬有據。（三）

上訴人雖另主張：運送人就海商法第 62 條之注意義務及船舶適航能力，不應單純以國際安全管理章程為準，且系爭船舶發航時否有適航能力，應視被上訴人是否有依據該章程或其他標準落實於系爭船舶，況被上訴人根本無法提出用為描述及實施安全管理系統（Safety Management System, SMS）之文件，自難僅以被上訴人持有符合證明及安全管理證書為由，即認系爭船舶於發航時有適航能力等語，惟：1「安全管理系統指使公司人員得以有效施行公司安全及環境保護政策之組織化及文件化之系統。」、「用以敘述及實施安全管理系統之文件可稱為安全管理手冊。」，此為國際安全管理章程第 A 部分第 1.1.4、第 11.3 所明定，而「（一）依據國際安全章程規定，船舶所有人申請符合證明及安全管理證書之流程，係由船公司製作安全管理系統之相關文件，包含手冊、程序書及工作指導書等，並將文件送至船級協會審查，審查通過後派員到公司及船上評鑑，確認符合國際安全管理章程規定，再由船級協會發給符合證明及安全管理證書，其作業流程詳如附圖。（船舶所有人）所應提交之佐證文件包括公司製作之安全管理手冊、程序書、工作指導書及其他與 SMS 相關之所有文件。…（五）依國際安全章程規定，符合證明及安全管理證書必須執行年度評鑑（每年一次）及中期評鑑（發證後第 2 至 3 年）以確認其有效性，評鑑係採取面談、巡查及檢查紀錄等方式進行，由客觀證據顯示該公司或船上之運行符合國際安全章程規定要求的有效性方得簽證。惟通過評鑑後公司或船上的運作是否隨時持續落實執行，船級協會無法主觀判定，但船舶如經主管機關或各港口國航政機關查獲未依國際安全章程規定或相關安全與環保法規規定時，可要求限期改善、扣船或限制進出港等處置作為。如該違反國際安全章程規定之事實證據，經要求矯正後仍未改善時，主管機關或主管官署認可之船級協會得將符合證明及安全管理證書予以撤銷。」等語，亦有交通部 101 年 5 月 29 日交航字第 0000000000 號函在卷可稽（見本院卷第 117、118 頁），可知安全管理系統手冊固係以船舶安全操作體制及環境維護等程序為規範內容，且係船舶所有人在申請核發符合證明及安全管理證書時必需檢附之文件，但系爭船舶於系爭事故發生前，被上訴人確實已依前揭國際安全管理章程（ISM CODE），將安全航行管理之作業予以文件化、程序化及標準化等，並已取得符合證明（DOC）及安全管理證書（SMC），自堪認被上訴人確實曾依照國際安全管理章程規定，針對系爭船舶制作相關安全操作體制及環境維護等程序之安全管理手冊。2 又被上訴人迄至本院言詞辯論終結前，雖始終未能提出用以敘述及實施關於系爭船舶之安全管理系統之文件，然承上所述，安全管理手冊僅係以船舶安全操作體制及環境維護等程序為規範內容，被上訴人能否提出該文件，要與船舶所有人實際上有無落實國際安全管理章程及安全管理手冊所載各項程序等相關規

定無涉。再者，觀諸上開交通部函文（五）所載，亦再三陳明，船舶是否符合國際安全章程規定，應以事後是否曾經主管機關或各港口國航政機關查獲違規或不符章程規定等情事為準，不得以主觀判定，準此，被上訴人既已於系爭事故發生前，就系爭船舶取得有效符合證明及安全管理證書，原則上即應被推認係符合國際安全章程規定，即系爭船舶發航時具有適航能力。3另「各當事人就其所主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。」，最高法院19年上字第2345號判例可資參照。本件被上訴人業就其抗辯系爭船舶於發航時具有適航能力一事，提出如上所示證據，並經本院肯認在案，今上訴人既仍否認被上訴人抗辯，揆諸上開判例說明，自應就其否認之主張提出相關反證證據以實其說，然其迄至本院言詞辯論前，並未提出任何反證事證供本院審認，其空言否認，洵無足採。六、綜上所述，被上訴人業已提出符合證明（DOC）及安全管理證書（SMC）證明系爭事故發生時具有適航能力，而系爭事故發生原因為船長、海員或運送人之受僱人之過失所致，為上訴人所不爭執，依海商法第69條第1款規定，被上訴人有法定免責事由存在，依上開最高法院85年度台上字第1407號判決意旨，無論是債務不履行或侵權行為，船舶所有即運送人之被上訴人均可主張免責，從而，上訴人依民法第184條第1項前段、第2項、第188條規定、運送人債務不履行法律關係，請求被上訴人應與原審被告Lee, Min Ho、KIM, Jeong Sik連帶給付上訴人11,386,755元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息云云，為無理由，應予駁回。原審據此駁回上訴人此部分之請求，於法並無不合。

肆、結語

我國實施港口國監督制度，技巧性迴避了相關「國際海事法規內國化」的困擾，直接付諸實踐執行。發揮形式適航性及實質適航性之同一國際標準的規範功能。為司法實務之承認及肯定。船舶取得有效符合證明及安全管理證書，原則上即應被推認係符合國際安全章程規定，即發航時具有適航能力。研析如下：

（1）我國實施港口國監督國際安全管理章程使適航性義務存續整個航程期間按運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應就船舶有安全航行能力，及就應配置船舶相當船員、設備及供應等項，為必要之注意及措置；我國海商法第62條第1項第1、2款定有明文。海牙威士比規則有關運送人使船舶具適航性照料貨物之義務規定，漢堡規則未提及，鹿特丹規則明文規定，且該義務存續整個航程期間。我國實施港口國監督制度，技巧性迴避了相關「國際海事法規內

國化」的困擾，直接付諸實踐執行。國際安全管理章程之目的，旨在確保船舶航行海上之安全、防止人員傷害或生命喪失及避免海洋環境受到不合理之污染；船公司或船舶營運管理人，針對所有可預見之危險，應建立其預防措施，不斷改善岸上與船上人員之安全管理技能，包括安全及環境保護之應急事件的準備，將有關船舶安全營運及環境保護之安全管理予以文件化稱之為安全管理系統（Safety Management System, SMS），程序書、安全管理手冊及工作指導書等均係公司依據國際安全管理章程要求船舶應建立安全管理體系與有關程序所制定文件之一，為公司內部自行設計之管理文件，為確保其成效，公司應實施內部安全稽核，查證其各項操作是否符合安全管理制度，故船公司或船舶營運管理人，針對所有可預見之危險（包括海運航程中），應建立其預防措施，使船舶具適航性義務存續整個航程期間之安全稽核管理制度。

（2）海商法第 62 條第 1 項及第 2、3 項分別定有明文，應予區別。¹⁸

海牙威士比及漢堡規則未規定舉證責任之分配，通常原告須先舉證。鹿特丹規則第 17(1)節規定如原告舉證貨物之毀損、滅失或遲延發生於運送人責任期間，運送人應負責。按運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應就船舶有安全航行能力，及就應配置船舶相當船員、設備及供應等項，為必要之注意及措置；海商法第 62 條第 1 項第 1、2 款定有明文。按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。海商法第 62 條第 2 項、第 3 項定有明文。研析如下：

A 海商法第 62 條第 1 項舉證之責

船舶是否符合國際安全章程規定，應以事後是否曾經主管機關或各港口國航政機關查獲違規或不符章程規定等情事為準，不得以主觀判定，準此，被上訴人既已於系爭事故發生前，就系爭船舶取得有效符合證明及安全管理證書，原則上即應被推認係符合國際安全章程規定，即系爭船舶發航時具有適航能力。¹⁹被上訴人業就其抗辯系爭船舶於發航時具有適航能力一事，提出如上所示證據，並經肯認在案，上訴人既仍否認被上訴人抗辯，自應就其否認之主張提出相關

¹⁸我國海商法 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。

¹⁹「各當事人就其所主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。」，最高法院 19 年上字第 2345 號判例可資參照。

反證證據以實其說，然其迄至本院言詞辯論前，並未提出任何反證事證供審認，其空言否認，洵無足採。

B 海商法第 62 條第 2 項舉證之責

按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。海商法第 62 條第 2 項、第 3 項定有明文。

(3) 完成航海準備與船舶適航能力

所謂發航準備完成者，指法律上及事實上得開行之狀態而言，例如船長已取得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行及必需品之補給已完成，並已配置相當海員、設備及船舶之供應等屬之-----。船員法第 61 條：「船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。」規定，船舶在無航行計劃之狀態下即屬未完成開航準備，船長逕予貿然開航，亦違反船員法第 61 條，應負有海事責任。所謂發航準備完成者有二，一類指法律上得開行之狀態而言，二類指事實上得開行之狀態而言。依交通部高雄港務局 100 年 2 月 9 日高港技術字第 1000001634 號函說明：「二、有關停泊船舶預報出港，應依船舶法及國際海上人命安全公約之規定檢送各項有關船舶證書文件，船舶證書須在有效期間內並經檢查合格後，始准予開航出港。三、堪航能力分為二種，旨述屬於形式適航性，即依國際公約之規範檢查合格取得證書，其證書所表彰意義為是。另一種為實質適航性，除前揭條件外，其船員配置、貨物裝載以及船舶發航時對航行區域之天候條件有十足抗浪性始稱有完整之堪航能力」，船長已取得當地航政主管機關核准發航，指法律上得開行之狀態而言，該船在無航行計劃之狀態，即為事實上得開行狀態之缺失。經查出港船員名單符合國由航線船舶船員最低安全配額表之規定，為法律上得開行之狀態，惟輪機長於開航前擅自離船，未隨船出航，為法律上得開行狀態已完備，但事實上得開行之狀態有缺失。

(4) 阿瑪斯號是否適航屬我國行政及司法管轄

阿瑪斯號海事案件阿瑪斯號是否適航（如油料是否足夠航程）？是否航行過失（如船長是否及時請求拖船援助）等免責事由，均屬我國行政及司法管轄。殆無疑義。

刻烙在東北岸的一場大災難～布拉哥油輪

凌道生



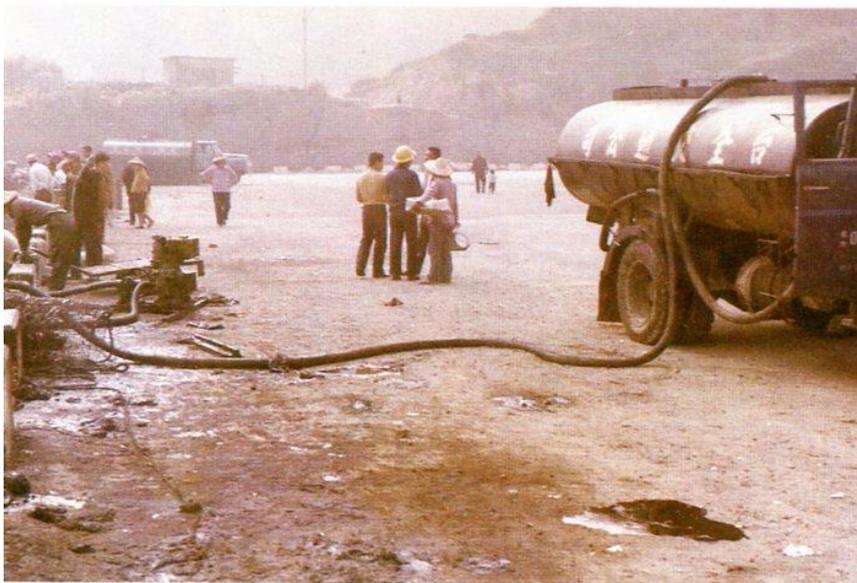
科威特國籍布拉哥油輪觸礁半沉情形

前言：

碧海藍天，蒼山翠谷，蔚巍的東北角綺麗美景，著實令人心曠神怡留連忘返，為遠離都市塵囂，偷得一日閒，來到東北岸親近一下大自然，在溜覽海岸奇異風光時，沿著岩壁上貼近一望，竟還沾黏著條條污黑油漬，夾雜著依附的青苔，如今仍依稀可見，有時腳底還會踩到丸狀黑軟石，這些殘留的傷痕卻是三十九年前刻烙下的一場無情災難：一夕間驚天動地的讓整個海岸污黑一遍，動員萬頭攢動的人群，佈成了串串人牆，隨著曲折蜿蜒的海岸線綿延數十公里，陣勢之浩大震驚中外，嘆為觀止；眾人在寒冬中不畏風雨，穿著極為破舊污穢不堪的衣服，扶老攜幼，蹣跚在崎嶇、荊棘難行的荒蕪礁岩之地鑿石、挖坑、開路、挑著桶不停來回穿梭，從沿途滴漏的膠黏中踩踏出條條污黑泥濘小徑，凡走過之處必烙下深刻痕跡。就地搭棚遮雨充當據點，鍋、盆、碗、杓全出籠，成最實用的除污工具；由於油污面積廣闊以當時人力無法應付其情勢，全省各地紛紛組團加入了「勞動」隊來「改造」現場，更有高雄港調集「拆船業港區防污清除隊」、「油輪清艙業」及「污油撈取廢油回收業」，全由年過半百男女，穿著五顏六色破布裝之百戰精英共同組成一支遠「徵」軍，趕赴北海

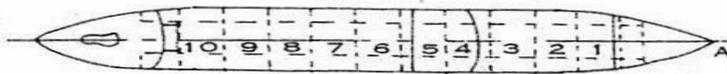
岸，野放各處兼負指導任務；當時的情況，勞碌苦磨長期抗禦，挑燈夜戰一直持續了半年之久。

何來此魔力驚動萬眾如此瘋狂賣命？當時情景宛如步入了人間煉獄—勞改營，其慘況及壯觀程度令人怵目驚心，尤甚於電影情節中的秦始皇修築萬里

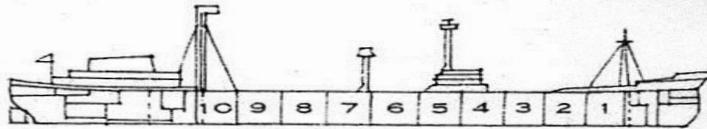


長城、北大荒勞改墾拓的浩大場景，這只有在殘暴的專政、極權、高壓統治下，過著暗無天日、民不聊生、任人俎肉的痛苦年代才能見到的一幕，卻活生生的搬到了臺灣北海岸，唯一不同的是沒有揮鞭抽打的吆喝聲與哀嚎聲，只有愁眉苦笑示意的指導幹部；洶湧的人潮擠得滿坑滿谷，都是出於自願的投入者。探究何故發生如此嚴重的夢魘大難？禍因攔淺的一艘油輪—「T. T. BORAG(布拉哥)」簡稱布輪。

布拉哥油輪基本資料圖



國籍：科威特 (KUWAIT)
 船名：布拉哥 (BORAG)
 船長：MICHEL HASCOET
 (籍貫：BIJELA FRANCE)
 於1957年在法國建造，經多次大修改裝

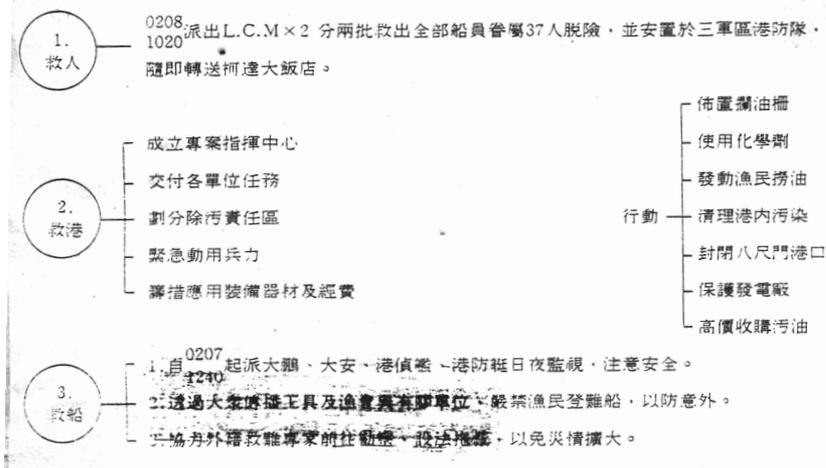


全長：204M.	艙吊桿高：19M.
船寬：26.6M.	桅吊桿高：29M.
吃水：11.6M.	排水量：22000TONS
乾舷：2.8M.	載運量：32068TONS (輕燃油)
高度：14.4M.	船用油櫃：2000TONS
	(自甲板至龍骨)

布輪有著極稠密的隔艙區間，僅貨油艙即高達三十個，連帶壓水艙、空艙、燃油艙、淡水艙，總計竟高達四十個以上，密如蜂巢，即使破漏六、七個艙也不致沉沒，安全性之高實屬罕見，當初觸礁擱淺時，僅僅破了一個艙，漏出燃油隨潮流拉出線條狀，情況雖不嚴重，但卻造成基隆港區各單位極度的恐慌及不安，各政府單位主管深表關切，紛紛群聚一室研商搶救事宜，為彰顯自己的才華及專業技能，頻頻在電視、新聞媒體前亮相：「要盡最大的努力、慎重的態度，一心救人、救船、救港為首要任務來搶救危機」如附件公佈之：搶救布輪海難措施圖。

搶救布拉哥油輪海難措施圖

目 標



出事這天風浪只有四級，在二月東北季風盛行的季節裡，算是難得的好天氣，氣象報導：當夜天氣即將變壞，海上風力轉七至八級，陣風十級。

毋庸置疑，可預知的是，入夜後海面即將有排山倒海的滔天巨浪發生；這是一艘急須立即採取行動施救脫困，但卻無人敢下令拖救的一艘油輪，兩艘港勤拖船被迫授命來現場充數虛應，在風平浪靜中以「無立即危險」遭調遣折返，也明知不予施救將會造成空前大災難，會議中各單位設想細膩至微，也做了萬全的準備，卻完全不知「天氣」為何物？亦無任何人想到於此，在研討、商議、猶豫、遲疑、拖延、等待、爭論、畏縮中錯失良機，大難即將臨頭下更作了致命的「淡化」處理：「經與布輪船長聯絡結果，該輪並無立即之危險，如冒然拖救恐將引起更大之損害，將暫不實施拖救，應請隆光船務代理行速與船東—科威特漢姆公司聯繫，安排布輪搶救事宜，並請信號臺轉告布輪，希望全體船員安心待援」（基隆港務局處理布輪報告書、部會協調會議記錄），在相持不到12小時入夜後，海上風浪大作，滔天巨浪中群雄束手無策，最終還是眼睜睜的任由它與大自然搏鬥、斷裂、沉沒。

船上三萬兩千噸燃油儘數傾洩入海，造成臺灣北部海岸嚴重污染及破壞，浮油並蔓延至彭佳嶼海域，整個海岸現場生靈塗炭，面目全非，望之怵目驚心慘不忍睹，帶給國人刻骨銘心，永難抹滅的一場浩劫，也引起國際間普遍的專注與關切。

為了撈取海面浮油，世界各國油污專家、生物學家紛紛來臺，絞盡心思研商對策，因擴散面積實在太廣，各種法寶並無顯著效果，在如此遼闊面積下唯

處理油災先後來台外籍專家名冊 (六十六年)							
姓 名	籍 貫	樣 屬	單 位	公 司	行 號	來 華 任 務	來台日期
CAPT. M. J. ANDERSON	澳大利亞	威廉士 (香港)	公司	P & I CLUB	禮聘	海事打撈顧問	0208
CAPT. R. B. WEEKS	英 國	香港英國海上救護部主任	P & I CLUB	聘請		海事賠償鑑定師	0209
CAPT. M. J. GARNETT	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPT LTD.)				清除油污專家	0212
DR. I. C. WHITE	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPT LTD.)				海生物學家	0212
MR. N. C. DAVIA	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPT LTD.)				除油裝備技師	0212
MR. E. C. WAYMENT	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPT LTD.)				除油裝備技師	0212
MR. J. BENNETT	加 拿 大	貝尼特防治污染公司				漏油索售後服務員	0217
MR. DANNY CHU	加 拿 大	貝尼特防治污染公司				漏油索售後服務員	0217
MR. J. L. MORRISON	美 國	紐奧爾良擠油機公司				捲油機裝配技師	0219
MR. G. PURDIN	美 國	紐奧爾良擠油機公司				捲油機裝配技師	0224
MR. R. FULLEYLOVE	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPF LTD.)				清除油污專家	0220
MR. P. GOODALL	英 國	國際油輪船東污染同盟 (I TOPF LTD.)				除油裝備技師	0220
MR. LUKE REDMAN	英 國	船東保護理賠協會				污染保險律師	0214

有以人工清除是最佳方法，當時所動員的人力，沿海岸線可謂萬頭攢動，黑溜一片延綿數十公里。

對於這艘船的搶救行動，在事發當時，各單位相互動用各種法令規章自我保護，致阻礙重重而錯失良機，事後卻爭相出頭，全力以赴，章法全消，竭盡所能動用了龐大人力、物力與中外技術，其效果除實質的三十七位船員被救上岸外，任何所採取的救援行動全屬枉然，最終唯一成果也只是從打撈的船體內取到五十噸殘油。為了堵漏打撈它，死了一位國外潛水專家，另一位重傷成殘，本人與布輪船長哈斯柯愛特亦在一次登輪勘察中幾乎喪命。

由於污染損害範圍極為廣泛，善後之處理著重在損害賠償，又對索賠問題涉及基隆港區、沿岸工業設施、火力發電廠、漁業養殖、觀光旅遊、經濟發展、海洋生態環境、國際法律以及外交事務等等問題，極端複雜艱難及費事。

該重大災難發生迄今，除船長經基隆港務局於民國六十六年二月二十五日第四次會議決議認為：「該船長航行疏忽，造成擱淺漏油，顯有過失，難辭其咎。」之海事責任評定及「船隻老舊」圓滿交代外，並無任何有關人員曾為此重大災難負責或遭受處分，且此評審制度僅屬行政措施，法院並無拘束力。

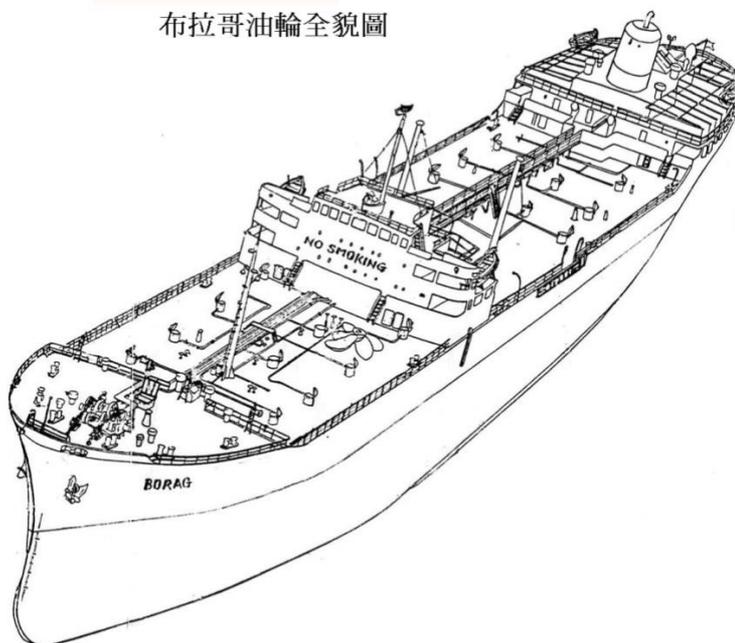
這場空前浩劫，動員了世界各國油污專家來臺研商對策均無顯著效果，還是由國人自行策劃動員，以最高效率收拾了殘局，P&I 在向全世界發表的油污染報告中視為新發現，為歷來國際重大油污所沒有的景象，介紹了我國這種人工撈油、土坑儲油是未曾有過之最有效方法，也讓各國油污專家來臺學到了寶貴的經驗；再英明果斷，只要一個策略的疏失將會造成不可彌補的損失，在這慘痛難以收拾的殘局裏，卻又表現出英明傑出的領導、超強的動員力、驚人的工作效率，深受各國專家們的讚賞，這些完全印證在布拉哥海難事件當中。

本人當時因職務關係，從最初的擱淺救援至組織動員、油污處理、陪專家勘察接送、沉船打撈、新瀨礁炸除，是現場直接參與者，對該事件發生始末、處理方式之得失有相當深入的瞭解及不為外界所知的真實內幕，此慘痛教訓今予以揭露，實值得當事者深思與警惕。

註：時任救難指揮中心中油臺營總處，專辦布輪業務的儲運組副組長賴適存，在三十五年前曾為中油公司撰寫一本「布拉哥油輪油污處理報告與記聞」，轟動一時，讓外界得以一窺內幕（為中油石油協會內部刊物），亦親贈了一本給我，內容多以法律觀點作論述，當時因職務不同，視野有差，雖在整個污染事件中僅佔一席，但確是我發現唯一可取信而有價值之資料；賴兄專研海水污染法令，曾代表我國出席「國際海水油污染防止會議」，在布輪案中擔任「油災專款核撥」、「海水污染」、「國際海洋公法」、及「海難理賠與油污處理」等法律上的諮詢業務，學廣識博，撰文頗具深度及遠見，適時又是 STCW、SOLAS、MARPOL 各項國際公約的修訂，故作品頗受學術界重視，讓後學者紛紛摘取其內容數據來引用作發表，亦為碩、博士論文之參考題材。當時許多中外學者專家對災後重建問題，提出許多建言及看法，原以為只是空談，但用現在角度來看，各項國際新法已陸續明訂清楚，政府也逐步依照法令實施中，不由得看出這些專業人士的正確看法，對未來具有前瞻性，料事如神，實令人敬佩。該事件因年代久矣，目前外界對布輪災害報導所知有限，已無處可查，也無人會寫，現幾乎所有內容多係誤植或以訛傳訛致錯處百出，要不只能用含糊簡略方式寫成「污染很嚴重」，不敢多作描述，否則畫蛇添足反弄出一堆笑話來，例：布輪沉沒漏出三萬兩千噸重燃油，竟演進到目前所有報導（含官方網站）及論述中統一錯成了一萬五千噸，連船名也由各大著作中紛紛改進成「布拉格」；布輪擱淺位置離岸最近處有 2.5 海哩，若無人指引肉眼是無法看到的，更不可能拍攝到現場畫面，當時天氣極端惡劣，及至沉沒，軍方少有冒險派船接近布輪，故布輪海難照片只有指揮中心存有兩張，並無外流，所有新聞媒體、電視臺為搶第一手新聞，拍攝之現場畫面全是張冠李戴拼湊而成，多用近在岸邊半沉的一艘「葛蘭特總統號」充當布輪報導，現代版的作品中更出現「散裝型」、「貨櫃型」彩色高解析度布輪半沉畫面，得意作品還貼上網供人觀賞，實令人啼笑皆非。中央社記者于雪珍在封港時，曾隨佈放攔油索的拖船冒八級巨浪出海拍攝現場畫面，但距離太遠，目標僅一小點，當時還下著雨，無法辨識出是艘船，似無價值，故未為新聞同業所採用，這也是我所發現民間唯一捕捉到的海難畫面。有感「失傳」之虞，曾找專職拍攝布輪的攝影師：張晴士官長索取更多現

場照片引為流傳，遺憾的是登門拜訪時，門上貼了一張封條：「本住處財產已為榮民輔導委員會所擁有」（這已是十幾年前的往事了），望之令人嘔唏，隔鄰的一位老榮民告知，臥病在床死亡多日無人知曉。昔日共同冒險救難及參與救災人員多已作古，知悉者寥寥幾人，即將成軼事絕響，適逢退休之年，有此遐思閒情撰寫本文告以真相，此歷經的災難揭露，盼對同業能增添見聞，內中得失、優劣與成敗，應有所警惕引以為戒，亦可作為遇事應變之參考。翻閱從未對外曝光過的破損絕版圖表資料及手扎，帶有一份緬懷與感傷的心情作完整報導，來追憶往事重溫舊夢。

布拉哥油輪全貌圖



救難經過

民國六十六年二月五日，科威特籍油輪「布拉哥」，滿載三萬兩千噸的燃料油，自波斯灣駛抵基隆外海泊地下錨，等待中油卸油通知，預備卸完油後隨即駛往高雄報廢解體。船員計三十四人則全來自法國，均為首度來臺，仰慕寶島人情風光，興致勃勃，計劃任務結束後全體短暫駐留好好暢遊一番，連帶女眷三人也一塊跟隨。

二月七日上午十點三十分，該輪接獲中油深澳港領港南寧洋通知，將於十

二點碼頭備妥卸油，便立即做主機暖機工作，十時五十三分備妥主機開始起錨，十一時十分錨收妥動俾欲駛往深澳港，當時泊地及航道附近有多艘漁船經過，船長因連續避讓漁船而疏於注意海圖上的標示，於十一時三十五分不幸觸礁擱淺在新瀨礁上。

擱淺後，船長發現燃油從右舷第三艙漏出海面，即令大副帶領水手測量所有的艙，經查各艙均無破漏，於是在十一時四十七分開始至十四時五十五分，再利用俾舵，同時將前艙的油向後艙駁，放水減重，並讓船左傾三度，做多種動作試圖退出，但都未成功。

十一時五十分，船長以 V. H. F. 無線電話向基隆信號臺求助，報告當時觸礁擱淺狀況，並要求立即派一位領港和兩艘拖船協助，當海軍三軍區及基隆港務局接獲此一消息時甚感棘手，亦不知所措，因為這艘船不僅已行成污染，且帶有威脅性，如不善加處理還會危及整個基隆地區，造成嚴重後果。

信號臺緊迫追問，要求詳述漏油污染狀況，大副即用左三艙油面距 (ullarge report: 6 呎 1 吋 1193 立方公尺) 減除當時吃水，用 TPC60 (每公分浸水噸數) 計算出漏出海面之油約 200 公噸，並回報信號臺。

由於船長不斷的向信號臺呼叫求助，並告知如不施救，將會造成嚴重污染，港務局即予表示：管轄責任區在 2 哩之內，布輪擱淺在 2.5 哩處，已非港勤拖船權責作業範圍，隸屬救難，應向救難中心提出救難申請 (此項申請須向大直海軍總部或臺北作戰指揮中心提出，屬「海難救助」，須簽署救難契約，繳納保證金、救難費用、擔保人，手續繁瑣，經核示批准後方能等待時機執行)，港口管制所所長陳貞祥亦不停的向上級轉報危急狀況，並催促籲請儘速採取行動，在軍方 (三軍區基隆作戰指揮中心) 強制施壓下，基隆港務局於是在十二點最高潮時派出國和及國平兩艘拖船，由領港蔣錫重帶領下抵達現場，經在附近觀察及與布輪船長聯絡結果，港務局認為並無立即的危險，及拖下來的善後處理難解，如「冒然拖救恐將造成更嚴重的損害」，決定暫不實施拖救，隨即調遣拖船折返。

十二點三十分，布輪船長見兩艘拖船調頭退場，久呼不應，認為拖救已無望，即連續拍發兩通緊急電報給隆光船務公司，信文為：「本輪已於基隆嶼西方擱淺，並有油櫃破裂，中途造成油污，請緊急向有關當局申請派兩艘拖船協助」。

十二時四十分，隆光船務公司以此電文向海軍三軍區提出救難申請，三軍區即通令港防隊派遣兩艘港防艇 5501 及 1250 號前往出事現場警戒待命。

港防艇於十三時抵達擱淺水域，只見布輪隨潮流沿著船艙拉出線條狀之浮

油，因港防艇並無民用 V. H. F. 通訊設備，故無法和船上聯絡，但見布輪並無立即之危險，在停留半小時後即駛往較遠之周遭水域繼續巡弋。

十三時三十分船長再拍發電文給倫敦 GUIFN ASH LONDON，信文為：「於至基隆途中觸礁，右舷油櫃破裂並排出油污，請告知保險及專家相關事項」。

布輪在船長數度用猛俾試圖脫困無效下，並造成右舷鍋爐節熱器管路破裂穿孔，於十四時五十分停機隔離鍋爐進行搶修工作。

十四時三十分，三軍區司令部接獲海軍總司令鄒堅上將之令，布輪搶救事宜將交由軍區司令華紹武少將全權處理，華司令當即邀請港務局、引水公會、隆光代理行、中船、中油、海軍救難隊、港防隊等有關單位研商搶救事宜，會中各單位意見分歧、爭議不斷、問題重重且相互箝制推脫，無人敢面對的急切問題做成決定，其難題如下：

- 一、 布輪油艙破漏，燃油不斷冒出，不僅對附近水域構成威脅，且有危及基隆港之虞，在未能止漏及安全考量下，港務局及軍方均禁止讓該輪入港搶修。
- 二、 目前布輪破損情況不明，冒然拖救恐會造成船底更大的破損及污染，必須先行完成水底勘察後再決定如何施救。
- 三、 時值東北季風，外海繫靠、抽油、駁運非常困難，該處水流湍急，須視天候好轉後才能安排搶救事宜。
- 四、 布輪即使拖救下來，停泊何處甚為棘手，該輪拖到哪污染到哪，無處可供安置。

會中曾有人提議布輪直接拖入中船船塢，關上閘門是防止污染及修理最佳方法，但中船代表陳繼雄表示：船塢最大吃水為七米半，布輪吃水深達十一米以上，根本進不去，況且拖曳過程中所造成之污染亦將威脅到港區的安全。

換言之，這艘船如拖救下來情況反更加複雜化，任何的處置都可能釀成嚴重的後果及錯失，有擔負責任及丟官之虞，此棘手問題不宜自行承攬擔負責任，應由船東—「科威特漢姆公司」出面處理為宜，目前該輪遠在外海尚平安無事，一動不如一靜，最後會議決定是：

- 一、 先由海軍救難隊派員潛水查看布輪船底破裂情況及海底暗礁分布狀況後再行決定如何施救。
- 二、 代理行應速與船東聯繫，安排布輪搶救事宜。
- 三、 請信號臺轉告布輪，希望全體船員安心待援。
- 四、 發佈消息，籲請在海邊人員嚴禁煙火，漁會通知所有作業漁船遠離擱淺區。

五、 港偵艦及港防艇加強海域巡邏及戒護。

為便於聯絡及指揮，華司令於十五時節令設置救難指揮所於港口管制所內，由信號臺負責二十四小時監控布輪。

下午四點，救難隊周隊長帶領潛水人員搭乘 1250 號港防艇前往布輪現場勘察，但時值退潮，水流湍急，流速高達三節以上，且風浪逐漸轉強，天色漸暗，潛水人員根本無法下水，行經防波堤口即行折返。

十九時海上風力增強至六級，吹東北風，布輪船體受浪湧而發生較大震動，二十時風力更達七級，風由東北漸轉向東北東，船體搖擺撞擊暗礁致使破損更為嚴重。

二十時五十分，船長用 V. H. F. 呼叫信號臺，要求救助船員及眷屬離船，船已陷入危險，時值深夜，風強浪急，視線不良，為顧及自身安全，指揮中心通知港防艇及救難艦僅在港內待命，信號臺轉告布輪將待天亮再行救助。

二十時五十五分，布輪鍋爐節熱器修復，立即開始暖機，二十一時十二分主機備便，從二十一時十四分至二十一時二十九分動俾試著全速後退，但都失敗，船長認為船艙深陷礁岩中，且在低潮時，使用本身動力已無法脫險，二十三時三十分通令水手關閉所有油艙艙蓋，及管路聯通閥，以提高各艙之水密性。

八日零時，風力更轉強達八級以上，船身隨巨浪上下起伏，船底撞擊暗礁至為猛烈，並發現多數艙已破裂，海面不斷湧現濃厚之浮油，此時船艙吃水增加六呎，右傾增至六度。

四時二十分，船身逐漸下沉，且有向前滑動現象，船艙吃水增七呎，情況不斷惡化中，向信號臺求救無結果，於是船長下令要船員做棄船準備。

四時五十分，船長拍發緊急電報給基隆港務長，詳述危急情況並要求立即派船協助撤退船員，救難指揮中心接獲消息，通令所有救難單位警戒待命，將等天亮時再派船出海救援。六時十五分船前傾八呎左傾六度。

六時三十分天亮之時，救難指揮中心立即下令，派出救難艦大鵬、大安及港防艇兩艘，港務拖船國愛分別出海趕赴現場救援，當時浪高達九呎以上，巨浪中救援船根本無法靠近。

布輪情況持續惡化，破損嚴重，船艙逐漸沒入水中，且滿載燃油安全堪慮，船長決定棄船，於七時二十分發出 S. O. S. 求救信號，並令所有船員撤退至船艙吊放左舷救生艇及放下繩梯準備棄船逃生，唯因巨浪中船體搖擺猛烈，小艇吊放時隨大船晃動撞擊船身，驚險萬狀，根本無法吊放逃生，為防再生意外只有放棄，等待他船救援。

七時五十五分，港防艇 1250 號靠抵右船艙試著搶救人員，到九時四十分

將第一批二十八人（含女眷三人）安全救出，同時船員所有行李也都搶救上小艇。

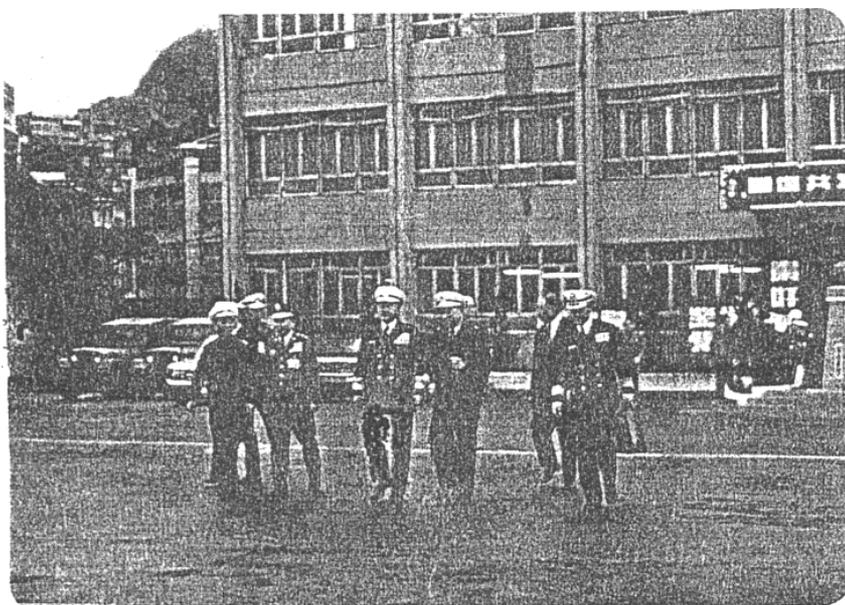
八時二十五分，船長命令機艙人員將主機關閉停止運轉，並留下八人做拖救工作。九時至十一時，大鵬及大安艦分別拋出一條引纜到布輪船艙，試圖帶上鋼纜將船拖離新瀨礁，但布輪浮力大失，深深夾在礁石中，在九呎高的巨浪中，搖擺劇烈，鋼纜無法繫住布輪船艙，且安全堪慮，險象環生，拖救失敗，船長認為已拖救無望，於是下令將留下的八名船員一併撤離，由 5501 號艇在十一時三十分將全部人員安全救出。

船員及眷屬三十七人全部接運至港防隊，由官兵安頓照顧。下午一時軍區司令華紹武少將在港防隊中山室主持會議，並對船員進行初步調查偵訊及商討有關後續救援行動，參加人員計有：布輪船長、代理行、港防隊：王明德、凌道生、關先輝、救難隊周隊長。

跨部會組成專案指揮中心，統一指揮搶救作業

鑒於布輪情況持續惡化，海況惡劣，油料大量溢出，災情延續擴大，交通部以情勢已甚嚴重，經洽商經濟、國防兩部同意，由參謀總長宋長志一級上將指派海軍副總司令李北洲中將，組成專案指揮中心，統一指揮搶救作業。

對布輪在基隆外海擱淺並造成大量漏油事件，各部會極表重視，宋總長及李副總司令於二月八日分別來基，指示各有關單位，盡全力協助搶救布輪，並

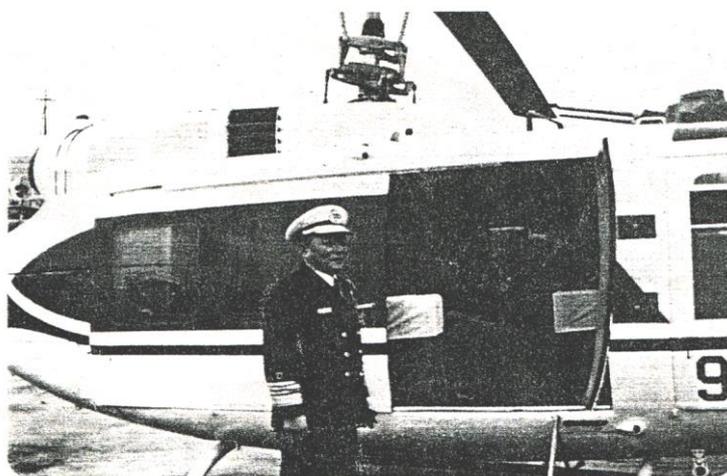


六十六年二月八日下午四時參謀總長宋長志一級上將巡視基隆並指示成立布拉哥油輪專案指揮中心

防阻浮油漂入港內，以維護港區安全。

海軍副總司令李北洲中將，於八日上午八時三十分抵達三軍區，隨即前往港口管制所，指揮搶救布拉哥油輪，下午一時三十分，召集各有關單位，研商搶救事宜，會議並決定：

- 一、為維護基隆港區安全，防止布輪漏油漂入港內，由海軍三軍區、基隆港務局、中油公司及港區各有關單位共同組成專案小組，儘速展開漏油防範措施。
- 二、海軍有關單位及中油應儘速調集拖船及油輪展開布輪抽油作業，以減少油料流入海面，危害基港及北部海域。
- 三、布輪船上油料應先行抽出減輕吃水，再進行拖救事宜。
- 四、為配合抽油、拖救計劃，須派兩名船員回船留守，協助作業。



六十六年二月八日下午三時五十九分參謀總長宋長志一級上將蒞基隆巡視布拉哥油輪海難乘坐之直昇機

參謀總長宋長志上將於八日下午三時四十五分，搭乘 9504 號直昇機前往基隆外海野柳附近海面，巡視科威特籍油輪「布拉哥」號觸礁擱淺及污染情況後，於下午四時正降落海軍三軍區基地，隨即召集李副總司令、三軍區司令華紹武、港務局局長袁鐵忱、中油代表胡培楨、警總基隆檢查處處長曹英哲少將，以及海軍救難單位等各級主管舉行緊急會議。

宋總長即席指示與會人員，運用一切力量救護基隆港的安全，全力防阻布輪因艙底破裂洩漏出來的燃油漂入港內而引起嚴重災害，並指示海軍救難單位應盡全力營救布輪脫險。

海軍三軍區華司令、港務局袁局長、警總港檢處、中油公司等已飾令所屬

完成基隆港的安全防範工作。

參謀總長在完成救難準備工作後，於下午四時四十五分搭原機返回臺北。

基隆港務局為防阻擱淺的布輪大量漏油漂入港內，影響安全，已採取緊急應變措施，除加強戒備外，並向中油公司租用攔油索，以便在外海攔截海面上的浮油，阻止漂入港內。

布輪計有三十個油艙，已有十四個艙破裂漏油，所幸當日基隆地區吹的是西南風，外海的浮油流向深澳附近，尚未發現漂入基隆港的趨勢。

袁局長表示，萬一風向轉變，而且目前又是東北季風盛季，外海浮油隨時可能會流向港口，所以港務局已採取緊急防範措施。港內拖船、消防船待命調用，以及人員留守，並且向中油公司租用六百公尺長的攔油索，在發現浮油流入港內之趨勢前，即在外海防波堤口攔阻，如浮油量多，則派船進行打撈，如果油量少，則使用化學藥劑在海上噴灑消除。

基隆港已進入非常時期緊急備戰狀態，袁局長特別強調：「風雨欲來、大難將至、無可避免、先行準備、以作因應」，籲請全員要提高警覺，來應對即將面臨的挑戰，將災害降到最低，希望進出港船舶特別注意安全，以防萬一。

網路文章與您分享~ 【老了，病了，就無法談尊嚴】

沒有人願意生病，沒有人願意給他人添麻煩，多一點同理心，世界會更美【老了，病了，就無法談尊嚴】

這確實會發生的，除非身體健健康康而善終~每個人都要有這樣子的心理準備與建設、也要設身處地的想想~

單國璽(樞機主教)病中感言：病痛掏空自己、治療虛榮心。他舉自己三次病中出糗的經驗，第一次出醜是六月底，因肺部積水住進高雄市聖功醫院，醫生讓他吃一種強烈利尿劑，以便將肺部積水排出，他毫不知情，正在舉行聖祭時藥性發作。開始他強忍，讀經後褲子已尿溼一半，不得不去洗手間，地板上也撒滿尿水。這是他晉鐸五十七年來，舉行彌撒時第一次發生這樣的糗事，「使我的尊嚴和顏面盡失，在修女和醫護人員面前，真感到無地自容。這是天主治療我虛榮心的開始」。

第二次是由高雄轉到台北耕莘醫院後發生。「因為兩天沒有大便，吃一些瀉藥，半夜藥性發作，便叫醒熟睡的男看護攙扶去入廁。剛進入化妝室，還未到馬桶前，糞便不自禁地撒在地板上。」當時男看護不小心踏上一堆糞便，滿腹不高興，一邊用水沖洗，一邊抱怨。「他將我弄髒的睡衣脫下，讓我赤裸裸地坐在馬桶上，用水沖洗我兩腿上的糞便，同時如同大人訓斥小孩子一樣，教訓我這個九旬老翁：『離馬桶兩三步，你都忍不住！給我添這麼多麻煩！』單國璽寫道：「這時我感覺自己好似剛滿週歲的小孩子，無言以對。他的每句話猶如利刃，將我九十年養成的自尊、維護的榮譽、頭銜、地位、權威、尊嚴等一層層地剝掉了。」但是次日早晨，那位男看護還是畢恭畢敬地照顧他，好似不知夜間那件不愉快的事。「感謝天主利用那位男看護，不但治癒了我心靈的宿疾，使我煥然一新，恢復了兒童的純樸、天真、謙卑...，也治療了從小養成的羞怯，絕對不要人看到自己赤身一絲不掛。自從那夜被脫去睡衣沖洗糞便以來，這種羞怯已完全消失。」

第三次是兩星期前，他剛住進耶穌會頤福園內。因為腳水腫，早飯後，在不知情下，醫護人員給他吃一種強烈利尿劑，但那一天上午他必須去耕莘醫院接受放射性治療。一個排尿器具都沒有準備。途中藥性發作，強忍了十分鐘，終於不能再忍下去，便尿溼了半條褲子和輪椅坐墊。到了醫院後要排隊入廁時，又有尿液排出，褲子更溼。就這樣上了腫瘤科放射台，醫護和技術人員看得很清楚...。「這時的我，連最後一點尊嚴也喪失了。」

對待生病中的人，親屬都未必會顧及患者的感受，何況是只有僱傭關係的看護？

當一個人生活瑣事不能自理時，談尊嚴，真的是太沈重了。人老了，病了，就無法談尊嚴，連堂堂的單國璽主教晚年都這樣了，何況我們只是無名的普通人，要想開點，要有心理準備與建設、也要設身處地為他人想想。

中華民國船長公會 第二十一屆第九次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 105 年 6 月 15 日(星期三)下午 6 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 13 人)

王雲召、王鴻椿、安台中、李齊斌、李國良、林廷祥、姚忠義、
徐國裕、郭炳秀、陳正文、陳振勛、姜大為、榮大飛。

監事:(應出席 7 人, 實際出席 4 人)

林全良、陳昌順、梅崇山、程 修。

請假人員：

理事：丁漢利、方信雄、林 彬、施光華、胡延章、張寶安、黃玉輝、
劉 煒。

監事：王天元、南寧泉、廖國凱。。

列席：

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)

會務工作報告：

一、上次(第 21 屆第 8 次)理監事聯席會議決議事項執行情形:

1. 第 21 屆第 8 次理監事聯席會議紀錄經報奉內政部 103.12.29 臺內團字第 1040026242 號函洽悉。
2. 所通過之本會 104 年度工作報告書暨經費收支決算表，將提下次會員大會通過後，再報請內政部核備。
3. 修訂本會模範船長選拔評選辦法暨評選基準表一案，經已自本年起實施。
4. 所推選 104 年度模範船長選拔評審小組成員計有李國良、林全良、林廷祥、廖國凱、陳正文等五人，李國良為召集人一案，經已執行完成模範船長選拔任務。
5. 有關訂定本會會徽紀念獎牌頒贈辦法，將再提本次會議討論。
6. 通過本會第 21 屆第 3 次會員大會召開時間:105 年 7 月 15 日下午 4

點 30 分。召開地點:三軍軍官俱樂部二樓明德廳(台北市中正區延平南路 142 號)。

7. 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，史濟康、徐明章船長逝世，均已報請內政部備查，但仍需提下次會員大會追認。
8. 擬報廢辦公設備一批，將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。

二、行政工作報告:

(一)、辦理 104 年本會模範船長選拔

本年計有八家航運公司推薦十位船長參選，計有：萬海航運公司、台塑海運公司各二名、信友實業公司、友聖航運公司、裕民航運公司、長榮海運公司、新興航運公司、陽明海運公司各一名。

本會上次理、監事聯席會議修訂評選辦法及評選基準表如下:

- I. 評選辦法部分:參選基本條件為未欠繳會費者。另限制各公司推薦名額最多二名。
- II. 評選基準表部分: 修訂海勤年資每滿一年 1 分，不滿一年者按月數比率計算。取消評分一律以 80 分起算。修訂基準表中社會服務為 5 分，危機處理為 15 分。

本會經於 5 月 18 日召開評選會議，五位評選委員依據修訂後的評選基準表計分，評選結果：

長榮海運公司-顧國忠、陽明海運公司-萬學敏、信友實業公司-曾森貴、裕民航運公司-曹以華、萬海航運公司-沈國仲等五位船長當選為本會 104 年模範船長。其他未當選模範船長的另五位候選人都列為本會優秀船長，將於本會下次會員大會時接受表揚。

以上當選名單經於 5 月 23 日以船公(105)裕字第 032 號函將當選人簡介、優良事蹟、相片函報航海節籌備會，將於今年航海節慶祝大會中接受表揚。

(二)、舉辦「台南奇美博物館」旅遊活動

本會在去(104)年 12 月舉辦十分瀑布、虎山步道一日遊後，接獲許多位會員反應，希望能去台南參觀奇美博物館，因奇美博物館門票購買不易。經多方聯繫，本會羅秘書確定可以買到奇美博物館門票後就開始籌劃台南旅遊事宜。

經多方考量，為使南部會員也能方便參加，經理事長決定兵分兩路，由台北及高雄出發，在台南會合，為鼓勵會員踴躍參加，提撥經費貼補參加會員。

6 月 4 日分由台北及高雄出發，高雄團由徐理事長領隊，李領港俊弘協助，台北團由榮大飛理事領隊，羅秘書隨車服務，高雄團先行

遊覽綠色隧道及安平古堡、赤崁樓，中午與台北團會合一起進用午餐。餐後前往奇美博物館參觀，晚餐在台糖長榮酒店會餐，餐後再回奇美博物館觀賞夜景，之後高雄團結束今天旅遊返回高雄，台北團夜宿富華飯店，check in 後自由活動閒逛古蹟林百貨。

6月5日上午台北團遊覽綠色隧道及赤崁樓後，直往十鼓文創園區(由於天氣酷熱，取消安平古堡及老街行程)，午餐後由導覽人員引領參觀園區並安排擊鼓練習、筏竹排、坐五分車，重頭戲是觀賞馳名國際的十鼓擊鼓表演。約下午四點多離開返北，9時40分返抵台北，結束兩天一夜的台南旅遊。

此次活動在徐理事長全力支持下順利舉辦，基於提倡正當休閒活動，增進會員情誼，服務會員的原則下，本會竭盡心力在有限的經費補助下完成此次活動。此次活動參加會員31人，其中有理事5人，眷屬28人。感謝會員及眷屬熱烈參與與配合。特別感謝榮理事夫人沿途帶動大家在遊覽車上歌唱及遊戲，同時獻唱美妙的歌聲，帶給大家歡笑，是最佳的導遊。羅秘書帶來珍藏的寶貴影片-邵氏公司電影插曲集錦，也帶給大家無限的回憶。全程感謝顧其新船長拍照，同時感謝多位會員提供照片。期盼參加旅遊的會員或眷屬能將此次旅遊感想寫成遊記，刊登船長通訊與未能參加的會員分享。旅遊全程報告與照片影片已po上本會網站。

(三)、 會員服務工作報告:

1. 出版船長通訊季刊202期，於4月15日發行，寄給相關單位及會員約750份。
2. 代辦會員勞保及健保業務
三月至五月代辦會員勞、健保人數統計如下:
三月份勞保176人/健保25人;
四月份勞保167人/健保23人;
五月份勞保161人/健保26人;
3. 高雄正德海運公司前請本會推薦砂石船船長一位，船舶航線為臺灣、中國近洋國際航線:台灣(基隆、台北、安平、花蓮)、中國(泉港、松下、寧德)，本會隨即po上網站請有意船長直接與該公司聯繫。近期該公司又急徵駐埠船長一人，本會除po上網站外並Email給相關會員。

(四)、 交通部航港局105年5月6日航員字第1051910591號函示本會提報中華民國船員外僱輔導會第15屆委員會委員，本會經提報徐國裕理事長暨姚忠義常務理事代表本會參與該委員會。

- (五)、本會同意加入台灣燈塔協會為團體會員，經指派彭欽麟、胡延章、林廷祥、安台中、黃玉輝及徐理事長等六人為會員代表。該協會入會費新台幣 6,000 元，常年會費 6,000 元。
- (六)、截至 105 年 5 月 31 日止積欠會費會員合計 119 人，均按本會章程規定與予停權。
- (七)、截至 105 年 5 月 31 日止復權的會員 9 人計有：
余玉成、陳力民、黃慶隆、曾麒樹、樂秀國、蔣元贊、顏順義、饒維立、張聰毅。
- (八)、截至 105 年 5 月 31 日止復籍的會員 4 人計有：
方光明、徐 行、鍾添泉、丁原隆。
- (九)、截至 105 年 5 月 31 日止，在籍會員人數共計 864 人，其中包含停權會員 119 人。
- (十)、本會於 5 月 24 日以船公(105)裕字第 025 號函本大樓管理委員會，並副知本大樓各公司行號，重點如下：
1. 請恢復本大樓正面玻璃門自動啟閉。
本大樓一樓大廳寬敞，門面美觀，現因冷氣開放關閉大門，人員改走邊門，因惟恐人員不察大門關閉而碰撞，架上障礙物提醒進出人員，用心良苦，但有礙瞻觀，非常可惜。據了解原大門已有自動門設備，目前為何不用，如已故障應盡速修復。建議冷氣開放時，正大門就啟動自動門運作。每月管理費明細表其中：車馬費 2000 元、郵電費 1000 元為何金額每月的支出都是固定的。每月車庫保養 2870 元，為何本會沒車位也要分攤。其他大項支出如 3 月份水電維修 36400 元都未附細目及詳細內容。
以上各項，請詳細說明，因多年來未曾召開管理委員會，本會無從了解。為求大樓正常管理與運作，請召開管理委員會，並請向台北市政府辦理立案登記。
 2. 收費明細表報表上面的負責人-主任委員、總幹事、製表都未蓋章，如有不實開支由誰負責。正式收據也請蓋上主任委員、總幹事、經手人章，否則本會無法出帳。
截至目前為止尚未接獲管委會回復。

三、業務工作報告

甲、執行交辦事項

- (一)、辦理交通部航港局委託-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。
目前執行進度如下：
1. 完成各航運公司意見調查。

2. 訪談:

訪談各航運公司，已完成的有:陽明海運、四維航運、信友航運、新興航運等公司及海員總工會，均由李秘書長親臨訪談。

訪談航港局各航務中心，已完成的有:高雄南部航務中心、台中中部航務中心、基隆北部航務中心。均由本會李秘書長暨羅秘書共同執行。

訪談僱外會及船聯會，由本會李秘書長暨羅秘書共同執行。

3. 本案已於 105 年 5 月 25 日完成期中報告初稿並報請航港局鑒核，將於 105 年 8 月 31 日前結案。

(二)、 辦理交通部運輸研究所委託「國際船舶安全管理章程風險管理規範之推行策略」研究案。

本案目前執行進度如下:

1. 辦理教育訓練:4 月 21 日邀集各航運公司、各航務中心及各港務公司派員參加。
2. 辦理實船演練:由本案研究團隊登輪實船演練，目前已完成的計有:建華航業公司建輝輪、長榮海運公司立和輪、台灣中油公司儲運處通運輸、中鋼運通公司通華輪。非常感謝上述公司的協助。
3. 派員參加第 4 屆海峽兩岸船舶風險管理學術研討會(廈門集美大學)，發表兩篇論文，論文標題:「國際船舶安全管理章程風險之研析」及「國際船舶安全管理章程風險之推行」。參加研討會人員計有本案主持人陳希敬教授及本會李秘書長。本會徐理事長亦自費前往參加。
4. 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。

(三)、 接受交通部航港局委託辦理「STCW 2010 電技員船上訓練紀錄簿編撰」

本案正積極辦理中，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。

(四)、 本會所報船上訓練紀錄簿 105 年修正版，交通部航港局同意備查。

乙、 函覆主管單位對各項法規研提修正意見

- (一)、 交通部 105 年 3 月 31 日交航字第 1050008092 號函示本會有關航港局提報「我國船員組成結構與在船服務船員現況調查及未來人力供需推估規劃案」說明及分析報告乙案，囑本會就航港局所研擬之相關議題方向研提意見，本會經已照辦。

- (二)、交通部航港局 105 年 4 月 14 日船舶字第 1051710237 號函詢有關民眾建議設立國內磁羅經校正技術師/士證照一案，本會回覆贊成。
- (三)、本會於 105 年 4 月 25 日以船公(105)裕字第 024 號函交通部航港局表達海商法修正草案中之第二十條，本會無法贊成此條文之存在，其理由如下：
1. 此條文違反海商法以海牙威士比與鹿特丹規則為主之國際立場。
 2. 此條亦對第十九條作模糊解釋，意味海難救助人之優先權有不必在後的解釋。
 3. 不過不論如何，以德翔台北為例，一旦有此條之存在，海難救助人將吝於進場，因為看到拍賣後，政府將取走一切而無所有時，即便是尚存貨主的保險人也會宣布委棄，海難救助人將不會進場，不論其是否是依 LOF 或拖救契約。
 4. 再者，船舶所有人也將會對船員刻意延遲付出薪水，因為一旦船難發生，他們只要宣布破產即可省卻給付船員之薪水，任由政府取走殘骸，船員將做白工。
- (四)、交通部航港局 105 年 5 月 20 日船舶字第 1051710322 號函示，請協助檢討客船管理規則相關條文，本會已函覆如下：
1. 對駕駛台設備應有規範
 2. 對管理制度應有規範
 3. 第 60 條 應有噴灑裝置
 4. 渡輪與客輪或郵輪應視航線及航行時間定其面積
 - 甲、短時者
 - 乙、過餐者
 - 丙、過夜者
 5. 第 94 條 之”適當”建議改為”足夠”
 6. 第 95 條 三日是否恰當？
 7. 第 101 條 72 小時是否恰當？
 8. 第八章兼載貨物，如不能滿足其規範之條件，是否訂定罰則？

丙、派員參加各項會議：

1. 105 年 3 月 31 日李秘書長出席交通部航港局召開之國籍船舶國外缺員航行標準作業程序 (草案) 研商會議。
2. 105 年 4 月 13 日李秘書長出席經濟部能源局召開之「離岸風電與航行安全共存 座談會」。
3. 105 年 4 月 27 日李秘書長出席中華海員總工會召開之「交通部航港

- 局 105 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估監場作業檢討會」。
4. 105 年 5 月 4 日李秘書長出席交通部航港局召開之「海商法修正條文綜合討論第 3 次會議」。
 5. 105 年 5 月 5 日游建榮船長暨李秘書長出席交通部航港局召開之「我國航道安全管理專家諮商會議」委託研究期末報告審查會。
 6. 105 年 5 月 10 日李秘書長出席交通部航港局召開之「研商船員岸上晉升訓練及適任性評估監場標準作業流程會議」。

丁、財務報告(105 年 1 月 1 日~5 月 31 日)：

收入：新台幣 1,802,002 元

支出：新台幣 2,132,171 元

餘絀：新台幣 -330,169 元

詳如附件一

截至 105 年 5 月 31 日歷年結存共計新台幣 6,765,717 元

以上報告決定：洽悉。

提案討論：

第一案：

提案人：財務組

案由：本會 105 年 1 月至 5 月收支對照表，如附件一，提請審議。

決議：通過。

第二案：

提案人：行政組

案由：本會截至 105 年 5 月底，在岸會員經核對計有 96 人如附件二，提請審核。

說明：

一、為配合第二十一屆第三次會員大會會召開，按規定必須清查會籍，還需造具在岸會員名冊(因本會會員工作性質特殊)，依此名冊的會員數為會員大會應出席人數。

二、本案通過後將報請內政部核備。

決議：通過。

第三案：

提案人：行政組

案由：訂定本會會徽紀念獎牌頒贈條件(如附件三)，提請審議。

說明：本案經提上次理監事會議討論，經決議請各理、監事會後詳加研議，再提下次理監事會議研議。

決議：修正通過如附件三之一。

第四案：

提案人：行政組

案由：茲有金奉新等五位船長申請退出本會，名冊如附件四，提請追認。

說明：

一、會員金奉新、叢樹人、何世鐘、水健國及楊保菁等五位船長因已退休不再上船，來信申請退出本會，經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。今後名冊上無需列籍貫欄。

臨時動議：

第一案

提案人：安台中 連署人：

案由：建議本會開辦引水人補習班，提請討論。

說明：

- 一、為協助有意報考引水人的會員進修補習，建議由本會開辦引水人補習班，一者服務會員，再者增加本會收入。
- 二、為吸引更多船長加入本會，應明定報名參加補習班的船長必須入會滿三年。

決議：

- 一、本案立意良善，但必須從長計議，請先行了解市場需求，並評估其可行性，只許成功不准失敗。
- 二、本案請提下次會員大會討論，集思廣益後再議。

散會。

中 華 民 國 船 長 公 會

收支對照表

製表日期：105.06.13

105年01月01日起至105年05月31日

頁 次： 1 / 1

收 入 部 分				支 出 部 分			
科 目	本年預算數	累積數	百分比%	科 目	本年預算數	累積數	百分比%
入會費收入	160,000	10,000	6.25	人事費	2,893,992	1,231,696	42.56
常年會費收入	2,000,000	195,200	9.76	員工薪資	2,177,280	907,200	41.67
專案收入	200,000	457,143	228.57	勞保補助費	28,836	11,494	39.86
補助收入	905,750	308,210	34.03	健保補助費	113,364	45,882	40.47
健保局津貼郵費	5,000	1,260	25.20	退休金提撥	133,632	55,680	41.67
健保局津貼人事	3,500	880	25.14	考核獎金	181,440	-	0.00
勞保局補助款	27,250	7,070	25.94	年節慰勞金	259,440	211,440	81.50
訓練業務費補助	870,000	299,000	34.37	辦公費	608,500	198,186	32.57
捐助收入	0	-	0.00	文具書報雜誌費	30,000	1,856	6.19
利息收入	80,000	18,431	23.04	郵電費	140,000	34,890	24.92
雜項收入	2,018,276	813,018	40.28	水電燃料費	30,000	3,130	10.43
其他收入	10,000	18,572	185.72	印刷費	15,000	-	0.00
房租收入	1,458,276	607,615	41.67	旅運費	15,000	745	4.97
避碰規則	50,000	95,926	191.85	大樓管理費	64,500	16,125	25.00
訓練記錄簿	400,000	90,905	22.73	車馬費	10,000	-	0.00
委託鑑定費收入	100,000	-	0.00	租賦費	171,000	95,525	55.86
				修繕維護費	80,000	28,378	35.47
				財產保險費	3,000	2,184	72.80
				公共關係費	20,000	2,880	14.40
				其他辦公費	30,000	12,473	41.58
				業務費	1,573,973	679,789	43.19
				會議費	120,000	2,749	2.29
				聯誼活動費	30,000	11,761	39.20
				會刊(訊)編印費	300,000	81,930	27.31
				調查統計費	-	-	0.00
				專案業務費支出	100,000	390,887	390.89
				訓練業務費	300,000	84,708	28.24
				內部作業組織業務費	-	-	0.00
				研究發展費	20,000	-	0.00
				研究發展ISO專案費用	123,333	-	0.00
				避碰規則印刷費	20,000	18,571	92.86
				教育訓練	60,000	12,400	20.67
				訓練記錄簿印刷費	250,000	42,805	17.12
				委託鑑定費支出	50,000	-	0.00
				其他業務費	200,640	33,978	16.93
				購置費	20,000	-	0.00
				繳納其他團體會費	11,000	5,000	45.45
				捐助費	27,000	7,500	27.78
				社會服務費	15,000	10,000	66.67
				會務發展準備基金	214,561	-	0.00
				小計	5,364,026	2,132,171	39.75
				本期結餘		- 330,169	0.00

附件二:(略)

附件三 中華民國船長公會

會徽紀念獎牌頒贈辦法(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兩屆以上者。
- 三、 曾任本會理事長者。
- 四、 對本會具有特殊貢獻，經理監事會議認定通過者。
- 五、 經本會邀請來訪的國內、外貴賓經理監事會議通過者。
- 六、 本頒贈辦法由理事會訂定，修正時亦同。

附件三之一 中華民國船長公會

會徽紀念獎牌頒贈辦法

- 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兩屆者(自第 21 屆起算)。
- 三、 曾任本會理事長者(自第 21 屆起)。
- 四、 對本會具有特殊貢獻，經理、監事會議認定通過者。
- 五、 經本會多數理、監事同意邀請來訪的國內、外貴賓。
- 六、 已受贈者不再重複頒贈。
- 七、 本頒贈辦法由理事會訂定，修正時亦同。

附件四		中華民國船長公會會員申請退會名冊			
105 年 4~6 月					
姓名	年齡	籍貫	住址	原因	備註
金奉新	64	浙江	高雄市	退休	105.11.申請退會
叢樹人	67	山東	台北市	退休	105.3.31.申請退會
何世鐘	62	台灣	基隆市	退休	105.4.11.申請退會
水健國	66	浙江	台北市	退休	105.4.21.申請退會
楊保菁	65	遼寧	苗栗市	退休	105.5.20.申請退會

中華民國船長公會 104 年優秀船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：顧國忠

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：顧國忠船長，今年 63 歲，國立台灣海洋學院畢業，船長海勤年資 13 年餘。

優良事蹟：

顧國忠船長於 1992 年進入長榮海運公司服務迄今，海上年資 18.8 年，船長年資 13.2 年，在船服務期間竭智盡忠、克盡職守，戮力提升航行安全及優化船舶管理，服務記錄完美無瑕(無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷等事故紀錄、港口國檢查無滯留記錄)，表現出色。近年公司新造 30 條 8500TEU 大船陸續投入營運，顧船長亦獲公司選派榮膺接船船長任務，陸續接了三艘新船投入營運。

安全管理：

公司向來極為重視船上安全管理，每年為船隊設定船上教育訓練科目及操演項目，並不定期以通告或案例探討方式以強化船員專業職能及風險意識，對公司各項增進航安的訓練規範，顧船長皆以嚴謹態度確實落實公司的要求，熱心教導屬下、建立良好作業模式、同事間同舟共濟，以達到人、船、貨的安全之最高目標。船上教育訓練親力親為，親自為同仁解說港口國檢查的重點，以淺顯易懂並使人印象深刻之表達方式，使全船船員都能融會貫通並熟練操作，在面對港口國檢查時，都能以零缺失過關，經常獲得港口國檢查單位的讚許。

危機處理：

服務公司某屬輪時，曾於泰國港口裝載冷藏榴槤櫃，因工人未預冷以致初始溫度設定都大幅偏低(-25°C)，而正常溫度設定為(+5°C)，船長在冷凍櫃裝載單未來之前，已察覺該批冷櫃的錯誤溫度，立刻下令先切掉該批冷凍櫃電源，並確認所有冷凍櫃之正確設定溫度與貨物內容後，通知當地代理即時更正。因船長的機警與當機立斷的處置，而挽救了公司不必要的巨額損失與寶貴信譽。

節能環保：

公司服膺節能環保，顧船長戮力落實公司環保政策，於新船首航或新航線規劃時，在滿足船期要求前提下，在選擇航路時皆能秉持安全、經濟、環保的大原則，顧及航路安全及節能環保的各個面向。

急難救助：

顧船長於 2015 年在長征輪服務時，當船從波斯灣回航經印度洋途中，接到一

艘船經由 VHF 尋求協助搜尋”落水人員”之訊息，立即參與搜救工作。歷經數小時搜救雖無所獲，後經孟買 MRCC 通知及感謝合作後才解散回到原航程，顧船長已展現海難救助、人溺己溺的精神。

第二位

姓名：萬學敏

推薦單位：陽明海運股份有限公司

簡介：萬學敏船長，今年 63 歲，國立台灣海洋大學航海系畢業，船長海勤年資 25 年餘。

優良事蹟：

研究發展：萬船長持續對美國航安法規進行深入研究，並將研究心得結合 PSC 檢查，將經驗公開傳承，大幅提高心血學習成本。提升公司 ISM 管理效益，功不可沒)。

安全管理與環保風險預告：極度重視當地法規與環保相關要求，包括適度協助機艙面對 PSCECA 換油檢察。機艙原廠水霧系統缺失與修正建議與貨物安全及加油管路測試要求，迴避船舶所面臨風險與扣船危機。

第三位

姓名：曾森貴

推薦單位：信友實業股份有限公司

簡介：曾森貴船長，今年 65 歲，海洋大學航海系畢業，船長海勤年資 8 年餘。

優良事蹟：

曾森貴船長海上資歷三十餘年，為本公司資深船長，做事沉穩、敬業樂群，多次服務於公司船隊較複雜航線船舶，與各租家皆能應對得宜，順利完成各航次任務。

曾森貴船長危機處理能力優良，2010 年 5 月服務於信華輪期間，於印度洋遭受海盜襲擊，海盜乘快艇追逐該輪，及試圖登輪，過程中遭海盜發射火箭彈擊中住艙外板，在此驚險時刻，曾船長盡速指揮組成防海盜小組，全體船員團結一心按計畫部屬積極警戒，並採用大舵角以“之”字形操船，以船尾車葉流衝擊海盜船，成功阻止海盜登輪，最終海盜登輪失敗，放棄襲擊，有驚無險帶領全船船員平安度過此際危機。2015 年 6 月曾船長再度回到信華輪服務時，與武裝保全合作之下，再次順利帶領全船通過亞丁灣(Gulf of Aden)與波斯灣(Persian Gulf)等危險區。

曾森貴船長船舶管理用心，船員考核客觀、觀察入微，在曾船長的身教兼言教下，持續培養出公司多位優秀領導人才，目前仍在船訓練持有船長證書的

大副。公司更借重曾船長的豐富經驗，陸續擔任三條接船船長(MV. NORD SINCERE、MV. NORD TAIPEI、MV. ANSAC AMITY)，建立船上制度，為接任船員奠定良好基礎。曾森貴船長管理能力深得公司信賴託付與表率。

第四位

姓名：曹以華

推薦單位：裕民海運股份有限公司

簡介：曹以華船長，今年 59 歲，畢業基隆海事職業學校航海科，船長海勤年資 13 年餘。

優良事蹟：

- 一、 曹船長自基隆海事畢業後，即投入航運界服務，迄今已逾廿三年，期間努力不懈加強本質學能、精進航管專業知識，由於表現優異八十八年即升任船長。
- 二、 任職亞泥五號輪、亞泥六號輪期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，迄今已連續七次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀。
- 三、 任職亞泥五號輪期間，因應 MLC 2006 公約之實施，該輪在其帶領下通過初次檢驗，當場順利取得 MLC 證書，符合公約之要求。
- 四、 竭力貫徹公司 ISO 14001 環境管理之政策，秉持珍惜地球資源，用心擁抱綠色環境之精神，時時督促船上同仁執行。
- 五、 任職亞泥六號輪期間，全力配合公司業務所需，培訓船員，以因應美國諸多法規要求及檢查，由於事前準備充足，得以順利完成關島運務。
- 六、 任職裕民船長十三年期間，善盡本職以自身專業為公司培訓優秀船員，提攜後進不遺餘力，其敬業精神深獲船員及公司各級主管好評。
- 七、 曹船長為人樸實、公私分明、熱心服務、教導後進、榮獲好評，堪稱海員之楷模。

第五位

姓名：沈國仲

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：沈國仲船長，今年 58 歲，前中國海事專科學校漁撈科畢業，船長海勤

年資 16 年餘。

優良事蹟：

1. 研究發展，績效卓越：

在符合船舶安全的前提下進行最大化裝載，提升航行效益

案件說明：服務於 WH510，於 W017, W019, W020 航次期間，船舶由巴生港開往印度 Nhava Sheva，沈船長積極配合公司貨載政策，確保公司營運效益最大化，督促大副調整最佳壓艙水，並與公司 OP 部門緊密聯繫，在符合安全的前提下達成最大化裝載，深獲本公司肯定與獎勵。

2. 領導統御：

沈船長管理嚴謹之作風，平時以身作責，認真負責的態度及高超之船藝水平，嫻熟冷靜之應變處理能力，以及對各級船員細心指導訓練，皆能顯示沈船長的認真負責態度，與用心落實各項訓練操演。相當具備優異的執行力、良好的溝通能力，及完善的工作管理能力。

3. 各項交付工作，執行情況良好

案件說明：公司購入 WH611 擔任接船船長，該輪並非新船而是現況購入之貨櫃船，船上各項系統、船員管理、船舶保養等，都需從零開始整理，在沈船長的英明領導下，該輪能順利通過 PSC 檢查及美國 Coast Guard 檢查，及 SMC/ISSC/MLC 2006 臨時審核與初次審核，在任職期間帶領全船致力推動船舶安全及環保政策，並獲得佳績，深獲公司肯定與鼓勵。

4. 節油環保績效：

- 1)任職期間在航安及節油效益皆有優秀績效表現，深獲本司肯定與獎勵。
- 2)在任期間針對環境與安全各項評比皆獲最優秀之殊榮，落實環境保護，深獲肯定。
- 3)緊密的船岸聯繫溝通，落實公司節油政策。

(以上五位船長當選 104 年全國模範船長)

第六位

姓名：黃斯政

推薦單位：友聖航運股份有限公司

簡介：黃斯政船長，今年 60 歲，文化大學航海系畢業，船長海勤年資近 12 年。

優良事蹟：

一、危機處理：

1. 於中南美洲祕魯港口，因為該港口本身條件不好(沒有防波堤)，且船舶到港

口的季節剛好有 LONG SWELL. 船長在船舶靠碼頭時，預先在右舷放一節錨鍊下水且在左舷預先安置碰墊，雖然當時纜繩斷裂了 5.6 根，但是幸好當時船長有事先做好的防護措施，以致船舶與碼頭沒有嚴重碰撞。

2. 船舶到達烏拉圭之前，船上的撥油馬達壞了，船長迅速聯絡公司及岸上代理行，找到適當的馬達來及時更換，幫公司省了不少錢. 因為如果撥油馬達壞掉的話，船上就需要燒成本高的 MGO。

3. 有一次船舶在巴拿馬，鍋爐管路突然破裂，因為是屬於專業燒焊技術，船上銅匠無法做修補處理，船長就快速聯絡公司及代理行安排專業焊工以及動火許可，及時完成修理動作，沒有耽誤到過河時間。

二、領導統御：

1. 烏拉圭是一個驗艙很嚴格的一個國家，(很多其他船舶可能都要驗不只一次才能通過)船舶去烏拉圭裝糧食的時候，船長能動員全船船員，上下齊心把船艙整理得很乾淨，讓驗艙一次就能通過。

2. 船上人事和諧，機艙以及甲板部門都能彼此合作，通力完成工作。

三、船員訓練：

1 遠洋經驗豐富且盡責，能確實領導全船操演，在船期間 PSC 檢查都能順利通過，船舶壞掉的機器或管路，即便船上不能及時修理，都能迅速聯絡公司及代理行，幫忙安排修理，沒有延生其他問題及費用產生。著實是一位優秀的好船長！

第七位

姓名：王水良

推薦單位：台塑海運股份有限公司

簡介:王水良船長，今年 67 歲，國立台灣海洋學院畢業，船長海勤年資 9 年餘。

優良事蹟：

1. **領導統御**：能充分應用船上資源，適當協調指揮，達成任務。

2. **安全管理**：在船服務期間對於船員之管理及各項安全檢查皆受到上級領導肯定。大型散裝貨船隨船稽核。

3. **船員訓練**：對於新進上船之船員及學校實習學生皆教導有佳，積極培養海運後進加入海運事業。在船從事超油 VLCC 航行及油貨作業實務教育訓練

4. **社會服務**：擔任台中市社會局志工，定期拜訪獨居老人，也擔任天主教明愛會台灣台中教區糧食銀行志工多年。

5. **研究發展**:提供超油 VLCC 實務作業程序，以供公司編修程序書供其他船員

參考。

第八位

姓名：周至誠

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：周至誠船長，今年 59 歲，前中國海事專科學校航海科畢業，船長年資 9 年餘。

優良事蹟：

1. 優秀的領導統御技巧：

於機艙吊缸工作期間，船長將 BRM 與 ERM 精神充分發揮，主動積極關心機艙同仁，避免潛在的工安事故發生，獲得本公司肯定與獎勵。

案件說明：服務於 WH508，機艙同仁於巴生港錨地執行主機吊缸工作通宵達旦已超過 10 小時，輪機長告知船長機艙同仁欲於船離巴生港 R.F.A 後繼續機艙保養工作，基於船員無充足休息會危及安全考量下，經船長與輪機長研商後禁止機艙同仁繼續保養工作，船長積極關心同仁之身體狀況，避免工安事故發生。

2. 船舶安全管理：

海上事故中人為失誤所造成的事故占了 80% 以上。周船長秉持船員的職責不僅是為完成工作，更要秉持相互幫助、監督、共同成長上進的團隊精神，稟此精神在執行每個環節皆能以『安全』為最高原則。

3. 各項交付工作，執行情況良好

案件說明：公司購入 WH612 擔任接船船長，該輪並非新船而是現況購入之貨櫃船，船上各項系統、船員管理、船舶保養等，都需從零開始整理，在周船長的英明領導下，該輪能順利通過 PSC 檢查及美國 Coast Guard 檢查，及 SMC/ISSC/MLC 2006 臨時審核與初次審核，在任職期間帶領全船致力推動船舶安全及環保政策，並獲得佳績，深獲公司肯定與鼓勵。

4. 節油環保績效：

- 1) 任職期間在航安及節油效益皆有優秀績效表現，深獲本司肯定與獎勵。
- 2) 在任期間針對環境與安全各項評比皆獲最優秀之殊榮，落實環境保護，深獲肯定。
- 3) 緊密的船岸聯繫溝通，落實公司節油政策。

第九位

姓名：呂進成

推薦單位：新興航運股份有限公司

簡介：呂進成船長，今年 52 歲，前中國海事專科學校畢業，船長海勤年資 6 年餘。

優良事蹟：

呂進成船長自 1987 年 5 月進入公司，自實習生開始，歷任船副、船長職務，資歷完整，迄今已在公司服務達 29 年，目前於新興航運船務處擔任駐埠船長一職。

- 一、104 年 12 月江蘇太倉負責新船和興輪(Queena)接船，負責船員 ISM/ISPS/MLC 培訓，協助稽查、發證。
 - 二、105 年 1 月至江蘇江陰港造訪舟山輪，宣導公司指示及調查船上伙食情況。
 - 三、105 年 3 月赴高雄港冬興輪、佐興輪查訪慰問。
 - 四、105 年 4 月赴廈門誠毅船務公司、廈門海隆對外勞務合作有限公司實施內部稽核。
 - 五、平時工作盡心，全力投入本職，不遺餘力，在船時發現問題立刻匯報並加以詢問，以求順利解決，維持船舶運作順暢，深獲公司及租方信任。
 - 六、善於利用電腦處理業務，在船期間曾專門製作運算表格，現亦為公司其他船隊套用中。
- 呂船長為人平和沉穩、負責盡職，工作推展有計畫，領導能力卓越。

第十位

姓名：游震耀

推薦單位：台塑海運股份有限公司

簡介：游震耀船長，今年 58 歲，畢業基隆海事職業學校，船長海勤年資 11 年餘。

優良事蹟：

1. **安全管理**：在船服務期間接受油化公司及港口國各項檢查皆表現有佳。
2. **船員訓練**：積極要求船員在船各職務基礎及專業加強學習之演練，使每位船員受益良多，降低船舶及船員意外事故風險。

什麼樣的人需要珊瑚草做排毒：

1. 自覺身體不對勁，欲檢查不出病的人。
2. 臉色黯然無光，面容憔悴的人。
3. 黑斑、雀斑長駐臉上，使用各種保養品均無法消除者。
4. 全身出現皮膚病，如紅腫、過敏、癬、脂肪瘤…等。
5. 長期胃腸病，如胃痛、潰瘍、便秘、下痢、胃酸過多、消化不良等。
6. 不明的小毛病，如頭痛、頭暈、口臭、狐臭、肩膀酸痛…等。
7. 臉上青春痘不斷滋生。
8. 身體有腫瘤，肉瘤等異變細胞。
9. 一般成人病，如高血壓、心臟病、糖尿病、腎臟病…等。
10. 小孩體質有缺陷，容易感冒，長期咳嗽、氣喘…等。

(以上摘自青春出版社)

食用方法：

- 一. 首先把珊瑚草用水清乾淨。
- 二. 再將清乾淨的珊瑚草浸泡冷水二十四小時(其間可每五、六小時換水一次, 共換三次)後, 以食用水清洗即可食用. 未食用完, 請置於冰箱保存, 保持新鮮度.