

船長通訊第 214 期目錄

【總統令】	P.01
船舶法	
航海王在航運公司岸勤實習的縮影 李國良	P.13
郵輪"母"港，是有代價的！ 海洋首都中的航海家	P.22
年、節在船上 張世金	P.24
孟加拉人民共和國，吉大港港口與碼頭概述 李齊斌	P.29
航海有關的英文詞語 章詩如	P.34
500mb 氣象圖越洋最佳航路設計新解(上)(略) 陳馬力	P.37
會務報導 秘書室	P.53

封面敘述：中鋼遠見輪(China Steel Vision)

Principal PARTICULARS

Length O.A.	300.00M	DEADWEIGHT	abt. 209,900MT
Length B.P.	296.00M	GROSS TONNAGE	abt. 107,039
Breadth(MLD)	50.00M	<u>FLAG OF REGISTRY</u>	Panama
Depth(MLD)UPPER DECK	25.00M	<u>Delivery Date</u> :	2016/09/06
DRAUGHT(DESIGNED, MLD)	16.10M		
CARGO HOLD CAPACITY	abt. 221,000M ³		
SPEED : DESIGNED SERVICE	abt. 51.6 tons/day		

總統令

中華民國 107 年 11 月 28 日
華總一經字第 10700129031 號

茲增訂船舶法第十五條之一、第二十八條之一至第二十八條之三、第三十條之一、第三十四條之一及第一百零一條之一條文；刪除第三十八條及第五十四條條文；並修正第三條、第四條、第十一條、第十六條、第二十二條、第二十一條、第二十三條至第二十五條、第二十八條、第三十條、第三十一條、第三十三條、第三十四條、第三十七條、第五十七條、第五十八條、第六十條、第六十一條、第六十三條、第六十五條、第六十六條、第六十八條至第七十二條、第七十八條、第八十一條至第八十三條、第八十九條至第九十五條、第九十七條、第九十八條及第一百條條文，公布之。

第三條 本法用詞，定義如下：

- 一、船舶：指裝載人員或貨物在水面或水中且可移動之水上載具，包含客船、貨船、漁船、特種用途船、遊艇及小船。
- 二、客船：指非小船且乘客定額超過十二人，主要以運送乘客為目的之船舶。
- 三、貨船：指非客船或小船，以載運貨物為目的之船舶。
- 四、特種用途船：指從事特定任務之船舶。
- 五、遊艇：指專供娛樂，不以從事客、貨運送或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之船舶。
- 六、自用遊艇：指專供船舶所有人自用或無償借予他人從事娛樂活動之遊艇。
- 七、非自用遊艇：指整船出租或以其他有償方式提供可得特定之人，從事娛樂活動之遊艇。
- 八、小船：指總噸位未滿五十之非動力船舶，或總噸位未滿二十之動力船舶。
- 九、載客小船：指主要以運送乘客為目的之小船。
- 十、乘員：指船上全部搭載之人員。
- 十一、乘客：指下列以外在船上之人員：
 - (一)船長、駕駛、引水人及其他受僱用由船長或駕駛指揮服務於船上之人員。
 - (二)船長或駕駛有義務救助之遇難人員。
 - (三)非法上船之人員。
 - (四)在船上執行公權力或公務之人員。
 - (五)非以載客營利為目的，經航政機關核准上船之船東代表、船舶維修、檢驗、押貨等人員或離島地區非提供載客用途船舶之附搭人員。
 - (六)特種人員。

- 十二、特種人員：指在特種用途船上執行與該船舶有關之特種人員，不包括乘客、船員及執行公權力之海岸巡防機關人員。
- 十三、豁免：指船舶因特殊情況，主管機關或航政機關於符合安全條件或措施下，得免除適用本法之規定。
- 十四、等效：指主管機關或航政機關得准許船舶採用經試驗或其他方法確定性能之材料、裝具、設備或零組件等，其功效應與相關規定要求程度同等有效。

第四條 下列船舶，不適用本法規定：

- 一、軍事建制之艦艇。
- 二、龍舟、獨木舟及非動力帆船。
- 三、消防及救災機構岸置之公務小船。
- 四、推進動力未滿十二瓩之非漁業用小船。
- 五、原住民族基於傳統文化、祭儀或非營利自用，出海所使用經原住民族主管機關認定之小船或浮具。

第十一條 遊艇應具備遊艇證書；小船應具備小船執照。

前項以外之船舶，應具備下列各款文書：

- 一、船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書。
- 二、船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書。載運大量散裝固體、液體、氣體貨物、散裝貨油或危險品者，並應具備第三十三條第一項或第三十四條第一項規定之文書。
- 三、船舶噸位證書。
- 四、船員最低安全配額證書。
- 五、船員名冊。
- 六、船舶載重線證書。但依第五十一條所定規則規定，在技術上無勘劃載重線必要者，不在此限。
- 七、載有乘客者，其客船安全證書或貨船搭客證書；客船應備乘客名冊。但客船航行於本國江河湖泊、內陸水道、港區內及其他主管機關公告指定之水域，不在此限。
- 八、總噸位一百以上或乘客定額超過一百五十人之客船，於中華民國九十九年十二月十日以後建造或自國外輸入者，應具備主管機關委託之驗船機構核發之船級證書。
- 九、前款客船於中華民國九十九年十二月十日前建造或自國外輸入，且船齡超過二十年以上航行外海及沿海者，自本法一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之船級證書；未經主管機關委託之驗船機構建造中檢驗者，申請入級前另應先取得造船技師簽證之圖說及計算書。
- 十、前二款以外之客船，其船齡超過二十年者，自本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年後之第一次

特別檢查起，應具備造船技師簽證有效期限不超過二年之有效船況評估報告。

十一、航海、輪機日誌。

十二、其他經主管機關公告之文書。

船舶所在地航政機關得隨時查驗前二項船舶文書，經核對不符時，應命船舶所有人於一個月內申請變更登記或註冊，或換發船舶相關證書。

前項查驗人員依法執行公務時，應出示有關執行職務之證明文件；其未出示者，受查驗者得拒絕之。

第一項及第二項各款文書有效期間在航程中屆滿時，於到達目的港前仍屬有效。

第十五條之一 自國外輸入現成船，除法規另有規定者外，應於輸入前檢附買賣意向書或契約書、船舶規範、船舶證明及權責機關同意等相關文件，向航政機關申請核定。

自國外輸入之現成船或使用目的變更者，其船齡不得超過允許輸入之年限。輸入現成船年限表，由主管機關公告之。

第一項之船舶證明指船舶國籍證書。但船舶不適用該國船舶法規，致無船舶國籍證書者，得以造船廠之建造證明文件替代。

第十六條 船舶依第十五條規定登記後，航政機關除依船舶登記法之規定核發登記證書外，並核發船舶國籍證書；必要時，得先行核發臨時船舶國籍證書。

第二十條 經登記之船舶，遇滅失、報廢、喪失中華民國國籍、失蹤滿六個月或沉沒不能打撈修復者，船舶所有人應自發覺或事實發生之日起四個月內，依船舶登記法規定，向船籍港航政機關辦理船舶所有權註銷登記；其原領證書，除已遺失者外，並應繳銷。

船舶改裝為遊艇或小船者，船舶所有人應自改裝完成之日起三個月內，依規定辦理登記或註冊，其原領證書除已遺失者外，應予繳銷。

第二十一條 船舶所有人未依前條第一項規定申請註銷登記及繳銷證書，經船籍港航政機關命其於一個月內辦理，屆期仍不辦理，而無正當理由者，得由航政機關逕行註銷其登記及原領證書。

第二十三條 船舶檢查分特別檢查、定期檢查及臨時檢查。

船舶檢查之範圍，包括下列各項：

一、船舶各部結構強度。

二、船舶推進所需之主輔機或工具。

三、船舶穩度。

四、船舶載重線。但依第五十一條所定規則規定，在技術上無勘劃載重線必要者，不在此限。

五、船舶艙區劃分。但依第三十六條所定規則規定，免艙區劃分

者，不在此限。

六、船舶防火構造。但依第三十五條所定規則規定，免防火構造者，不在此限。

七、船舶標誌。

八、船舶設備。

船舶應依規定檢查合格，並將設備整理完妥，始得航行。

船舶因分類、噸位、載運貨物型態、適航水域不同，其檢查之項目、內容、豁免及等效、檢查機關、有效期間、申請程序與文件、檢查證書之核發、換(補)發、註銷、撤銷或繳銷、檢查費、證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

第二十四條 船舶因分類、噸位、載運貨物型態、適航水域不同，其船舶設備之項目、規範、豁免及等效、證書及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

第二十五條 船舶有下列情形之一者，其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行特別檢查：

一、新船建造。

二、自國外輸入。

三、船身經修改或換裝推進機器。

四、變更使用目的或型式。

五、特別檢查有效期間屆滿。

船舶經特別檢查合格後，航政機關應核發或換發船舶檢查證書，其有效期間以五年為限。但客船、貨船船齡超過二十年者，核發、換發船舶檢查證書之有效期間不得超過二年。

第二十八條 船舶申請定期檢查或特別檢查後，應於三個月內整修完善並完成檢查。未於期限內完成檢查之船舶視為檢查不合格，航政機關得命其停航。

前項特別檢查不包括新船建造、自國外輸入、船身修改或換裝推進機器之特別檢查。

第二十八條之一 船舶所有人未依規定申請施行定期檢查、特別檢查且逾期滿五年時，由航政機關通知船舶所有人於三個月內辦理；屆期仍未辦理，而無正當理由者，由航政機關公告三個月；公告期滿未提出異議者，得逕行註銷第十一條之船舶文書，並註銷登記或註冊。

全長未滿二十四公尺，且乘員人數十二人以下自用遊艇之所有人未依規定提送自主檢查表逾期滿五年時，航政機關依前項程序辦理；公告期滿未提出異議者，得逕行註銷遊艇證書，並註銷登記或註冊。

經航政機關逕行註銷登記或註冊之船舶，如事後發現有存在

事實，船舶所有人得檢具相關文件，向航政機關重行申請施行特別檢查及核發相關文書，並回復登記或註冊。

第二十八條之二 船舶除責令停航外，停航時，船舶所有人應申請航政機關許可；復航前船舶所有人應申請航政機關施行檢查合格後，始得航行。

船舶停航期間不適用船舶檢查規定，船舶所有人應於申請停航時，將船舶檢查證書繳回航政機關。

第二十八條之三 航政機關對中華民國船舶及非中華民國船舶經特許於中華民國各港口間運送客貨或從事非自用遊艇業務之航行安全事項得施行抽查。

船舶除緊急救難外，不得載運超過航政機關核定之乘員人數。

第三十條 適用國際公約之船舶，應依各項國際公約之規定施行檢查，並具備公約規定之證書。

客、貨船船齡超過二十年者，應於相關國際公約證書有效期間內執行第二或第三週年相當期日，施行等同於換發證書之檢查。

第三十條之一 下列船舶之所有人或承擔其安全營運與防止污染管理責任之機構，應於生效日起建立安全營運與防止污染管理制度，並取得航政機關核發之評鑑合格證書：

- 一、總噸位一百以上或乘客定額超過一百五十人以上之客船。
- 二、總噸位五百以上之貨船。
- 三、其他經主管機關公告適用之船舶。

前項規定所稱生效日，於第一款及第二款規定之船舶，為本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年；第三款規定之船舶，為主管機關公告後一年。

安全營運與防止污染管理制度之內容、評鑑、豁免及等效、證書之申請、核發、補發、換發、註銷、撤銷或繳銷、評鑑費、證書費之收取、證書有效期間及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

船舶具備主管機關委託之驗船機構核發國際船舶安全管理章程評鑑合格證明文件者，視為已依前項所定規則之評鑑合格，免再發相關證書。

第三十一條 船舶具備國際公約證書，並經主管機關委託之驗船機構檢驗入級者，視為已依本章之規定檢查合格，免發船舶檢查證書。

第三十三條 裝載大量散裝固體、液體、氣體貨物或散裝貨油之船舶，應符合下列條件：

- 一、本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查

起，應具備主管機關委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格，並核發或換發證書。

二、本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。

三、總噸位未滿一百五十者裝載散裝液體、氣體貨物或散裝貨油，或總噸位未滿五百者裝載散裝固體貨物，自本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關特別檢查合格並核發或換發證書者，免依前二款規定辦理。

前項第一款及第三款船舶如非屬載運散裝危險有毒化學液體或液化氣體之化學液體船或液化氣體船，經航政機關特別檢查合格後，免核發或換發證書，但應於船舶檢查證書註記。

第一項船舶之裝載條件、申請許可、構造與穩度、安全設備、豁免及等效、適載文件、文件費與證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

第三十四條 載運危險品之船舶，應符合下列條件：

一、本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行前建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備主管機構委託之驗船機構核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記。

二、本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行後建造或自國外輸入者，自修正施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備國際公約證書，且經主管機關委託之驗船機構檢驗入級。

三、總噸位未滿五百者，自本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師核發之適載文件，經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記者，免依前二款規定辦理。

船舶載運危險品之分類、識別、包裝、標記與標示、運輸文件、裝卸作業、豁免及等效、適載文件、文件費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

第三十四條之一 除依前條或第五十六條所定規定外，危險品不得攜帶或託運進入有載運乘客之客船。

危險品名稱，由航政機關公告之。

第三十七條 水翼船、氣墊船、高速船及其他經主管機關認可及公告採用國際章程之船舶，應由船舶所有人或船長向船舶所在地航政機關申請檢查合格，取得證書後，始得航行；其檢查、構造、裝置、

- 設備、乘客艙室、乘客定額、證書之核發、換(補)發、註銷、撤銷或繳銷、檢查費、證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。
- 第三十八條 (刪除)
- 第五十四條 (刪除)
- 第五十七條 貨船應由船舶所有人或船長向航政機關申請檢查合格，取得貨船搭客證書後，始得兼搭載乘客；其乘客定額、乘客房艙、貨船搭客證書核發、換(補)發、註銷、撤銷或繳銷、檢查、收費與管理及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。
- 第五十八條 遊艇之檢查、丈量經主管機關認可之國內外機構驗證後，由遊艇所在地之航政機關辦理；其登記或註冊、發證，由遊艇船籍港或註冊地航政機關辦理。
- 第六十條 船長二十四公尺以上之非自用遊艇，應依第五章規定勘劃載重線；自用遊艇，免勘劃載重線。
- 第六十一條 遊艇有下列情形之一者，其所有人應申請施行特別檢查：
一、新船建造完成後。
二、自國外輸入。
三、船身經修改或換裝推進機器。
四、變更使用目的或型式。
五、特別檢查有效期間屆滿。
遊艇經特別檢查合格後，航政機關應核發或換發遊艇證書，其有效期間，以五年為限。但全長未滿二十四公尺之自用遊艇，其遊艇證書無期間限制。
於本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行後建造或自國外輸入全長二十四公尺以上之非自用遊艇，應施行建造中特別檢查並經主管機關委託之驗船機構檢驗入級，或應具備建造中檢驗文件與輸入前之船級證書。
未施行建造中檢查之遊艇，不得變更為其他船舶種類。
- 第六十三條 遊艇所有人申請前條特別檢查及丈量，應檢送製造商之出廠證明或來源證明。
前項證明包括船體結構相關圖說及主機來源證明。
量產製造之遊艇經主管機關認可之驗證機構或造船技師簽證，遊艇所在地航政機關無須特別檢查，逕發遊艇證書。
- 第六十五條 下列遊艇之所有人，應自特別檢查合格之日起，每屆滿二年六個月之前後三個月內，向遊艇所在地航政機關申請施行定期檢查：
一、非自用遊艇。
二、全長二十四公尺以上之自用遊艇。
三、全長未滿二十四公尺，且乘員人數超過十二人之自用遊艇。

遊艇船齡在十二年以上者，應於船齡每屆滿一年前後三個月內，申請實施定期檢查。

第六十六條 遊艇經定期檢查合格後，航政機關應於遊艇證書上簽署。遊艇船齡未滿十二年，全長未滿二十四公尺，且乘員人數十二人以下自用遊艇之所有人，應自遊艇特別檢查合格之日起每屆滿一年之前後三個月內，自主檢查並填報自主檢查表，併遊艇證書送船籍港或註冊地航政機關備查。

推進動力未滿十二瓩之自用遊艇，其所有人應自第一次特別檢查合格之日起，每屆滿一年之前後三個月內，施行自主檢查並填報自主檢查表送航政機關備查，且不適用特別檢查及定期檢查施行期限規定。

自用遊艇未依前二項規定辦理者，不得航行。

遊艇經依第二十七條第一項規定臨時檢查合格後，航政機關應於遊艇證書註明。

第六十八條 經登記或註冊之遊艇，遇滅失、報廢、喪失中華民國國籍、失蹤滿六個月或沉沒不能打撈修復者，遊艇所有人應自發覺或事實發生之日起四個月內，向船籍港或註冊地航政機關辦理遊艇註銷登記或註冊；其遊艇證書及船舶登記證書，除已遺失者外，並應繳銷。

第六十九條 遊艇所有人未依前條規定申請註銷登記或註冊及繳銷證書，經船籍港或註冊地航政機關命於一個月內辦理，屆期仍不辦理而無正當理由者，得由該機關逕行註銷其登記或註冊，並註銷其遊艇證書及船舶登記證書。

第七十條 遊艇不得經營客、貨運送、漁業，或供娛樂以外之用途。但得從事非漁業目的之釣魚活動。

自用或非中華民國遊艇，不得作為非自用遊艇使用。但非中華民國遊艇符合下列條件，並經主管機關核准者，不在此限：

一、第五條第二項第三款所定公司，承租全長十八公尺以上非中華民國遊艇。

二、依主管機關所定保險金額，投保責任保險。

三、檢附行政規費繳納收據及外國政府出具之適航證明文件。

遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備，其相關表格、程序由海岸巡防機關定之。

遊艇入出國境涉及關務、入出境、檢疫、安全檢查程序及特許之辦法，由主管機關定之。

第七十一條 遊艇所有人應依主管機關所定保險金額，投保責任保險，未投保者，不得出港。

遊艇之檢查、丈量、設備、限載乘員人數、投保金額、適航水域、遊艇證書、註冊、相關規費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

各級商港、漁港、海岸、河川轄管機關，應於轄區適當地點設置遊艇停泊及遊艇拖吊升降區域，並依相關法令規劃建設及管理。

第七十二條 自用遊艇，除本章、第一章、第十五條之一第二項、第二十七條第一項、第二十八條、第二十八條之一、第二十八條之二第一項、第二十八條之三第一項、第二十九條第一項、第三十條第一項、第三十二條、第四十條第一項、第四十一條第一項與第二項前段、第八十四條第一項、第八十九條第一項、第九十一條、第九十二條第一項與第三項、第九十三條至第九十五條、第九十七條第一項第一款與第三項及第九十九條至第一百零二條規定外，不適用本法規定。

非自用遊艇，除本章、第一章、第十五條之一第二項、第二十七條第一項、第二十八條、第二十八條之一、第二十八條之二第一項、第二十八條之三第一項、第二十九條第一項、第三十條第一項、第三十二條、第四十條第一項、第四十一條第一項與第二項前段、第五章、第八十四條第一項、第八十九條第一項、第九十一條、第九十二條第一項與第三項、第九十三條至第九十五條、第九十七條第一項第一款與第三項及第九十九條至第一百零二條規定外，不適用本法規定。

自用遊艇及非自用遊艇準用第二十八條之二第二項規定，並應將遊艇證書繳回航政機關。

第七十八條 小船自特別檢查合格之日起，其所有人應依下列時限，申請施行定期檢查：

- 一、載客動力小船：應於每屆滿一年之前後三個月內。
- 二、非載客動力小船：應於每屆滿二年之前後三個月內。
- 三、非動力小船：應於每屆滿三年之前後三個月內。
- 四、載運引水人、提供研究或訓練使用之小船：每屆滿一年之前後三個月內。

小船經定期檢查合格後，航政機關應於小船執照簽署。

小船經依第二十七條第一項規定臨時檢查合格後，航政機關應於小船執照註明。

第八十一條 小船所有人應申請航政機關檢查核定乘客定額及適航水域，並註記於小船執照後，始得載運乘客。

載客小船船齡超過二十年者，自本法中華民國一百零七年十一月六日修正之條文施行日起一年後之第一次特別檢查起，應具備造船技師簽證有效期限不超過二年之船況評估方案報

告。

第八十二條

小船，除本章、第一章、第十五條之一、第二十七條第一項、第二十八條、第二十八條之一第一項與第三項、第二十八條之二第一項、第二十八條之三、第四十條第一項、第四十一條第一項與第二項前段、第八十九條第一項、第九十條、第九十二條第一項與第三項、第九十三條、第九十四條、第九十七條第一項第一款及第九十八條至第一百零二條規定外，不適用本法之規定。

小船準用第二十八條之二第二項規定，並應將小船執照繳回航政機關。

載客小船準用第三十四條之一規定。

第八十三條

小船之乘客定額、應急準備、註冊、小船執照之核發、換（補）發、註銷或繳銷、規費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

小船船體、主機、副機與艙軸系、電機設備、排水設備、舵機、錨機與繫泊設備、救生設備、消防設備與防火措施、起居與逃生設備、航海用具與其他附屬用具之檢查、丈量、檢查費與丈量費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。

第八十九條

違反第八條規定者，由航政機關處船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並得命其立即離港。

違反第三十條之一第一項規定者，其船舶禁止航行。違規航行者，得由航政機關處承擔安全營運與防止污染管理責任之機構負責人或船舶所有人新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰。

第九十條

船舶違反第二十八條之三第二項規定者，由航政機關處船舶所有人、船長或小船駕駛新臺幣一萬五千元以上十五萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

違反第五十二條第三項或第七十四條第二項第二款規定者，由航政機關處客船所有人、載客小船所有人、船長或小船駕駛新臺幣一萬五千元以上十五萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

違反第三十四條之一第一項規定，攜帶或託運危險品進入有載運乘客之客船者，處新臺幣二萬元以上十萬元以下罰鍰。

第九十一條

違反第五十九條第二項第二款、第七十條第一項或第二項規定者，由航政機關處遊艇所有人或遊艇駕駛新臺幣一萬五千元以上十五萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

違反第六十六條第一項至第三項規定者，由航政機關處遊艇

所有人新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

第九十二條 違反第十五條第一項、第二十五條、第二十六條第一項、第二十七條第一項、第三十條、第三十九條、第四十二條前段、第五十三條第二項規定者，由航政機關處船舶所有人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

違反第二十三條第三項、第三十七條前段、第四十九條、第五十二條第一項、第五十三條第三項或第五十七條前段規定者，由航政機關處船舶所有人或船長新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛拒絕航政機關依第二十八條之三第一項規定對船舶施行抽查，處新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰；經航政機關抽查有適航性疑義時，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。

第九十三條 違反第九條規定者，由航政機關處船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並得命其限期改善。

違反第十一條第一項或第二項規定者，由航政機關處船舶所有人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並得命其限期改善。

第九十四條 違反第六條、第七條或停止航行命令者，由航政機關處船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰，並命其限期改善。

未依第二十條第二項規定或違反第十一條第三項所定期限申請船舶變更登記或註冊，或換發船舶相關證書，由航政機關處船舶所有人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰。

第九十五條 違反第六十一條第一項、第六十二條、第六十五條第一項、第二項、第六十七條第一項或第六十八條規定者，由航政機關處遊艇所有人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰。

第九十七條 有下列情形之一者，由航政機關處船舶所有人新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰：

一、違反第十條第一項至第三項或第十四條規定而未申請變更、註冊。

二、違反第十七條規定，未於領得臨時船舶國籍證書之日起三個月內為船舶所有權登記。

違反第十八條規定，未於領得臨時船舶國籍證書之日起三個月內申請換發或補發船舶國籍證書，由航政機關處船舶所有人或船長新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰。

違反第五十九條第二項第一款或第三款規定由航政機關處遊

艇所有人或遊艇駕駛新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰。

第九十八條 有下列情形之一者，由航政機關處小船所有人或小船駕駛新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰：

一、違反第七十三條第一項後段規定，未經領有航政機關核發之小船執照而航行。

二、違反第七十四條第二項第一款、第三款或第八十條第二項規定。

違反第七十五條第一項、第七十六條、第七十七條第一項、第七十八條第一項或第八十一條規定由航政機關處小船所有人新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰。

第一百條 本法關於船長或駕駛之規定，於代理船長、駕駛或執行其職務者準用之。

代理船長、駕駛或執行其職務者，違反前項準用規定者，依第八十九條至第九十四條、第九十八條或第九十九條規定處罰。

本法關於船舶所有人於第八條、第二十八條之三、第三十條之一、第三十四條之一、第五十二條第三項、第五十九條第二項、第七十條、第七十四條第二項規定，於船舶租用人準用之。

船舶租用人違反前項準用規定者，依第八十九條、第九十條、第九十一條第一項、第九十七條、第九十八條或第九十九條規定處罰。

第一百零一條之一 海難事故行政調查由航政機關辦理，並得依職權或當事人之申請辦理海事評議。

前項調查人員，於出示證件後，得登臨船舶進行調查或鑑定、訪談相關人員或要求提供調查所需之文書或物品，受訪者應據實陳述，無正當理由不得規避、妨礙或拒絕。

第一項調查未完成前，航政機關得管制船舶出港或函請內政部移民署限制船上人員出境。航政機關應同時以書面敘明理由並附記救濟程序通知當事人，依法送達。

經管制出港之船舶及限制出境之船上人員，航政機關應於完成調查後，即解除出港管制或函請內政部移民署解除其出境限制。

航海王在航運公司岸勤實習的縮影

李國良

2019/3/12

擬此文乃感謝航運公司願意提供岸勤實習機會給海事院校的學生，另外也感謝港務公司和其他單位，提供各種不同的岸勤實習管道，讓學校航海系的學生們，知道他們的職場生涯並非一定要被侷限於船上工作，而是有更多的選擇機會，世界是無限寬廣，他們可享受職場上海闊天空的自由，他們可以安心自在的在航海系就讀，畢業後，若情況不許可或不想上船工作，他們的航海專業知識或證照，仍可在岸上各相關機構或公司有不同發展的機會，如到港務公司的 VTS 單位上班，航運公司的船務部或運務部等單位上班。在此篇文章，主要是分享一篇台北海洋科技大學四技二年級的學生，在暑假期間，到航運公司辦公室，進行為期 1 個月的實習培訓，她的學習心得寫得非常好(由於報告涉及公司內部作業，本人予以修改內容，不列出公司名稱及所有重要資訊，期不影響公司作業)，在此拋磚引玉，期望能得到航運界好的迴響，和有更多的機會給予本國的海事學生，同時也希望在校同學們能夠效法並好好學習，成為我國新生代的優秀航海王。

壹、前言：

我很榮幸在這個暑假，有機會到公司參與陸勤見習，記得第一天在完成人事部的手續及公司文化介紹後，便前往分發的單位，心情緊張又充滿期待！從一開始踏進公司看見大家服裝整齊、井然有序的排隊等待電梯，到辦公室裡大家互相道早安隨後開始專心處理各自的業務，以及開放的辦公環境，都讓我有一種專業又不失嚴謹的感受，看的出公司文化的展現。儘管剛開始總是很緊張，在每天學長姐們親切的微笑問候及耐心指導下，緊張的情緒不再強烈，告訴自己也要戰戰兢兢地向大家學習，讓我很快地融入了這個大環境。這次見習的單位是在運務部，第一天在長官的介紹下大致了解到各個航線業務，主要的航線多以遠東為出發，到歐美各主要航線。

貳、學習心得分享

一、每日船舶監控報表

每天監控各船及港口的即時動態，確保船舶盡可能在 PRO FORMA 之內的 ETA 時間到靠目的港口，並需要注意各港口的限

制或特性、潮汐情形等。第一週的一開始是先學習整合製作每日監控動態表，即每天的例行公事，於每天的上午完成整合，登入系統查詢午位報或離港報監控，可以透過監控了解到船舶是在作業中、航行中、錨泊、抵港還是剛離港的各項動態，也可以知道實際 ETA 與時間上是否有 Delay 並且 Delay 多久時間。

在見習期間，我也負責整合各學長姊們的資料，完成每日監控船期動態表，若資料有問題也請教負責的學長姐了解即時情況。此外，學長姐們也有教導我一些陸勤上常用的名詞及意思，顧名思義就是所謂航運業的術語，除了學校教過的 ETA、ETD、GM、DG 以外，沒想到還有好多的詞都是在見習期間第一次接觸到，與當地代理行及相關部門間的溝通常是很基本的詞彙，讓我增加了許多學校沒教的知識！

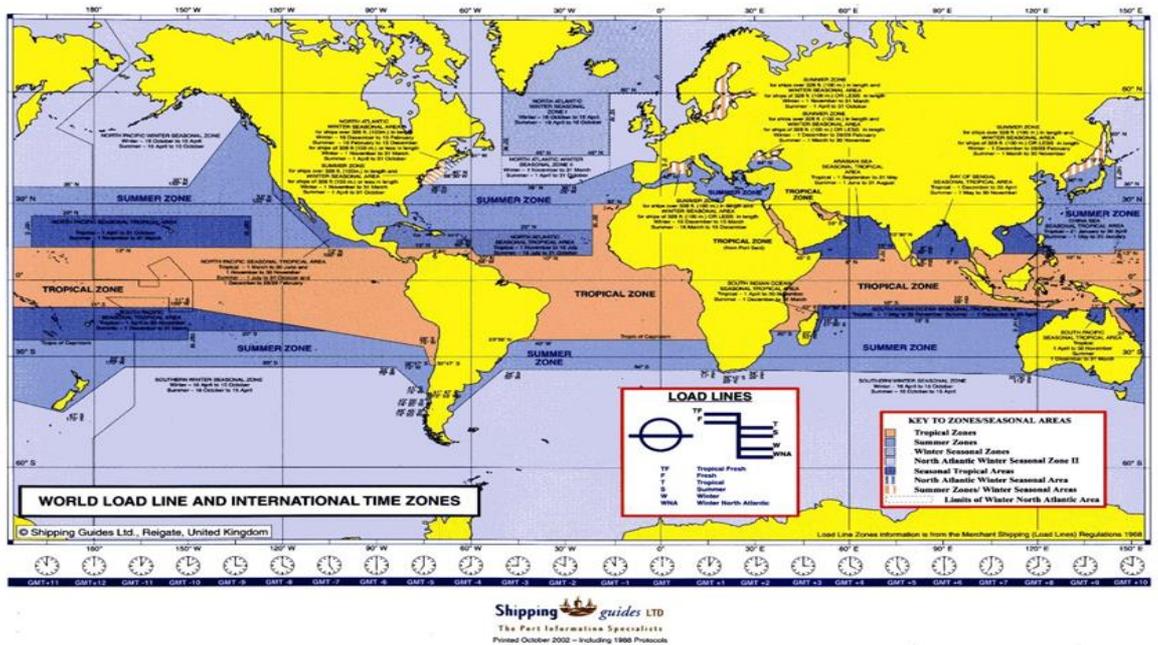
在學長姐更多的指導下，我瞭解到運務部是除了要排艙及掌握各航線船舶動態以外，與當地代理行、碼頭、船上、還有公司的營業部門之間的業務，都是密切相關的。

1.航線特性

在主要航線的介紹上，這裡以 XX 航線為例，是由遠東 XXX 往西航 XXX、XXX、XXX、XXX(加油港)、XXX(遠東滿載最後一港)再到中東 XXX 至 XXX，接著向東航折返 XXX、XXX、XXX，目前航線有 X 艘船航程是 XX 天。由於重櫃多，所以在甲板上要注意艙蓋負重限制以及 LASHING FORCE 的要求或是最好安排下大艙。此外，危險櫃也比較多安排在 XXX 港裝載，必須確實符合 IMO/IMDG 等之規定還有相關積載限制。

各港/作業限制	作業高度/橫跨作業	靠泊舷側
XXX	7HQ/6HQ	P/S (潮差)
XXX	8HQ/7HQ	P/S (潮差)
XXX	7HQ/6HQ	S
XXX	9HQ/8HQ	P
XXX	7HQ/6HQ	S
XXX	9HQ/8HQ	P/S

(XX 航線碼頭限制)



學長也教導我如何查閱全球 LOAD LINES 表，依據航線的路徑、季節得到不同海域的吃水限制；每種海域會有什麼樣的洋流、氣候、降水等特性，船舶可能會因此受到影響，必須有相對應措施。各個航線不盡相同，貨重或碼頭吃水(例:XX 航線 XXX 港口吃水平均 XX 米，淡水最淺吃水 XX 米左右)、橋樑的數量以及作業限制(例:XX 航線的 XXX 碼頭只有 X 支桿，作業時間較長)都有所差異，還有 XX 航線的船會通過巴拿馬運河和蘇伊士運河，瞭解並遵守過河之相關規定，避免增加額外成本費用。有的航線除了自有船之外也會有 Join Vessel 聯營船。而船期相關資訊都可以從 Long-term 清楚得知。

2.LONG-TERM 查詢與介紹

XX Long-term 為例，我可以知道 XXX 這艘船在 X 月 X 日，由 XXX 港轉進這個 XXX 航次，並且改變進港順序，原本是從 XXX→XXX→XXX，因為在 XXX 港 PHASE IN 的關係所以進港順序改成 XXX→XXX→XXX。空班的原因通常是貨量較少的或是船舶進船塢的關係。

這裡另外補充一點，負責此 XX 航線的學長特別提到由於中東 XX 一帶，X 國對 XX 經濟制裁，運至 XX 貨物皆需經第三方(海事保險公司)公證，而未通過審核的貨物必須於前港 XXX 卸下，造成翻船，導致常常會無法正常到靠目的港 XXX。

所以避免增加過多的翻艙成本，加上 X 國近期宣布對 XX 祭出新一波制裁，預計上 X 月份開始本航線西航會在 XXX 後改成停靠 XXX 的 XXX 港口，以利整個航線更順利運作。

學會看 Long-term 後可以得知每個航線當前是有多少船在線上運作，以公司 X 日一班船來算，也可以推算出某艘船上一個與下個的航次，包括當前後航次的各項註記等。

3.SHORT-TERM 建立與維護

無論 Long-term 或是 Short-term 都是以 PRO FORMA 的船期為大綱，製作出更詳細內容（如確切日期與時間點），而所謂 Short-term 就是根據實際船況等各種情形（天氣、港口壅塞或封港）再加以微調，更符合實際情況最後給船上的船期資訊。

由於許多的不確定因素會影響 Short-term 的準確性，所以很多時候 Short-term 會需要不斷修改和維護後持續更新給船上作為依據，因此學姊也教我維護 Short-term 的流程，透過系統進入作 Short-term 維護，學姊講解並示範操作一個港口後，下個港口也讓我試著自己操作，完成所有過程後印出來。我很喜歡這樣實際操作的感覺，因為這樣做過之後才比較會有印象，多做幾次才會更快熟悉。

除此之外，每季各港口動態表即為表格圖示化的每季整合表，內容就是有各個航線 PRO FORMA 的資訊，還有每季各個港口的平均動作數、平均動作時間，直接整理在一張表上更能夠一目了然，增加作業的方便性！

二、軟體與基本排艙概念

實習第二週期間，開始接觸了排艙軟體系統！在學校的時候就有聽老師提過，陸勤工作在運務部的話會需要學習排艙軟體，但其實在這之前我一直都以為排艙是大副的工作。沒想到其實背後的運務部的各個辛苦的主作才是排艙最重要的靈魂人物！

排艙主要大綱

- ◆**前後對稱**:考慮碼頭橋式機桿數、避免長支造成 PORT STAY 太長。
- ◆**左右平衡**:貨重平均分配排放、壓艙水平衡。
- ◆**不傷船體**:各項應力、STACKING WEIGHT、LASHING FORCE...。

◆**最大滿載**:以每個碼頭均能達到最大滿載為目標。

◆**安全標準**:法定吃水、最小 GM、視線限制、DG、R/F、OOG 擺放要求。

經過學長指導系統的基本操作後，包含查詢 IMDG Database，如何畫冷櫃、HQ、45 呎櫃、DG、OOG 等。其中 IMDG Database 可以依 DG CLASS 等級與 UN NO. 查詢相關擺放規定及該 DG 名稱及種類(如:酸或鹼)，也有顯示該 DG 是否只能放甲板上或甲板下亦或是都可以，並且也可以查詢到各種危險品屬類的警示圖案。

以及最重要的是除非不得已否則避免翻艙！因為翻艙會加公司更多的營運成本也會延誤到開船時間。翻艙通常發生於增加裝載率；或是船體應力不佳所致，有時也會因為臨時跳港或是 COD 及 COR 的關係。

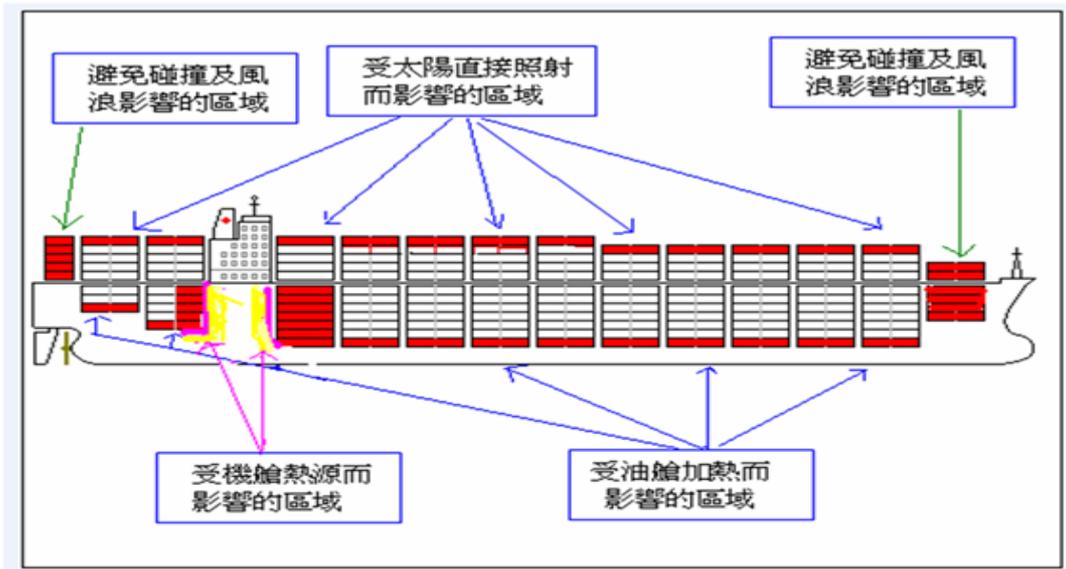
1. DG 危險櫃的積載與隔離要點：

- (1) Away From 遠離
- (2) Separated from 隔離
- (3) ***Separated by a complete*** compartment ***or hold from***
用一整個艙壁、艙室或艙蓋隔離
- (4) Separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from
用一個介於中間的整個 BAY 或貨艙作縱向隔離
- (5) The segregation, if any, is shown in the Dangerous Goods list 隔離要求，應查閱危險貨物一覽表

在瞭解危險品排艙的注意事項後，學長學姊們也分享了一些自己個人排艙的習慣與小撇步。例如：特殊櫃如危險品、冷櫃與超規櫃於配圖時皆優先考量艙位，危險櫃與冷櫃不相鄰、冷櫃也盡可能安排於離駕駛台較近的 BAY 位或甲板上以利船上巡櫃，甲板上不能大櫃壓小櫃、盡量避免大櫃包小櫃，45 呎櫃不能放 Side Row，且對於特殊櫃專用 BAY 位(20/40/45' 專用)能利用就先利用，船艙艙盡量不要放太重的貨以利船體應力；GM 極好的船，大艙多以倒裝方式(輕櫃在下重櫃在上)以利降低 GM 值，OOG 盡量放置於大艙或是裝載於淺艙以避免貨損並方便裝卸貨作業，除非有其他考量才安排於甲板及避免放 Side Row 等。

	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
1.1							4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	×
1.2							4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	×
1.3							4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	×
1.4							2	1	1	2	2	2	2	2	2	×	4	2	2	×
1.5							4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	×
1.6							4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	×
2.1	4	4	4	2	4	4	×	×	×	2	1	2	×	2	2	×	4	2	1	×
2.2	2	2	2	1	2	2	×	×	×	1	×	1	×	×	1	×	2	1	×	×
2.3	2	2	2	1	2	2	×	×	×	2	×	2	×	×	2	×	2	1	×	×
3	4	4	4	2	4	4	2	1	2	×	×	2	1	2	2	×	3	2	×	×
4.1	4	4	3	2	4	3	1	×	×	×	×	1	×	1	2	×	3	2	1	×
4.2	4	4	3	2	4	3	2	1	2	2	1	×	1	2	2	1	3	2	1	×
4.3	4	4	4	2	4	4	×	×	×	1	×	1	×	2	2	×	2	2	1	×
5.1	4	4	4	2	4	4	2	×	×	2	1	2	2	2	×	1	3	1	2	×
5.2	4	4	4	2	4	4	2	1	2	2	2	2	2	2	×	1	3	2	2	×
6.1	2	2	2	×	2	2	×	×	×	×	×	1	×	1	1	×	1	×	×	×
6.2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	×	3	3	×
7	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	×	3	×	2	×
8	4	4	2	2	4	2	1	×	×	×	1	1	1	2	2	×	3	2	×	×
9	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

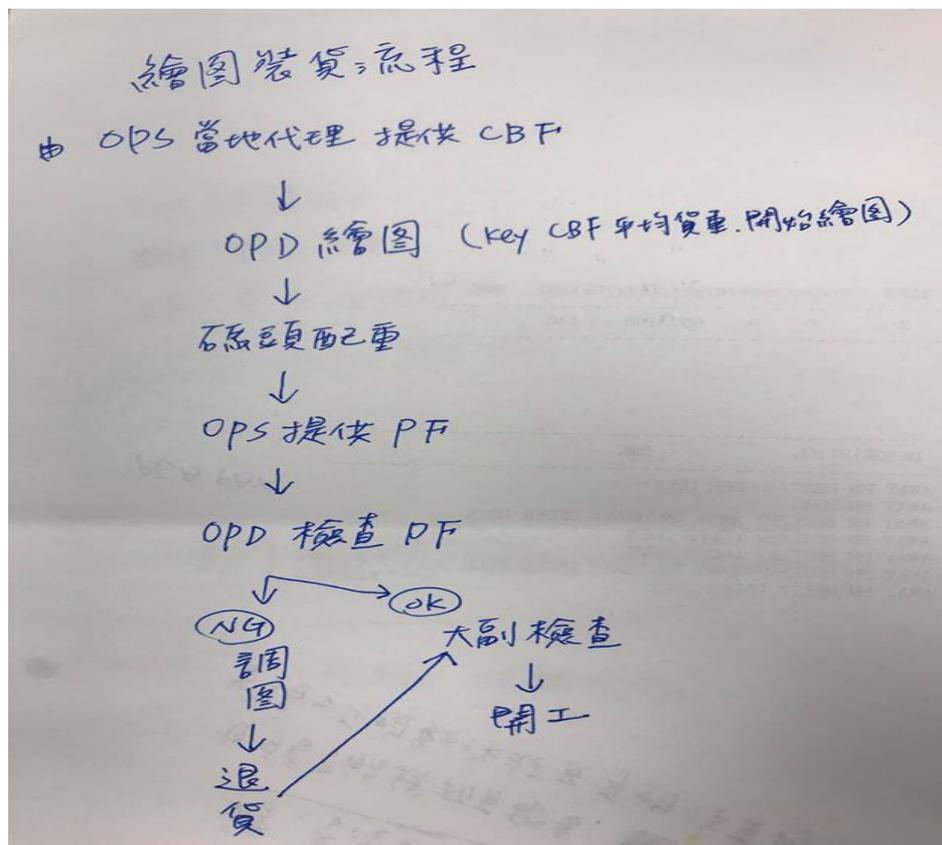
(各等級 DG 積載與隔離對應圖)



(危險貨避免裝載之位置圖)

2.排艙繪圖實作分享

學到這麼多排艙的知識後萬事俱備只欠實作了!在嘗試繪圖前還是要清楚關於繪圖裝貨的流程:



提供 CBF(Cargo Booking Forcast)後，OPS 通常會寄 E-Mail 或是從系統可以查到 CBF，收集好各港口的 CBF，接著算出港口貨各種櫃型的平均貨重，並逐一輸入系統要卸貨的上貨港圖檔裡。就可以正式開始畫圖了！

學姐建議先讓我畫櫃數對就好，等畫完再來幫我看與問題討論，從犯錯中學習這樣才會更有進步的空間。從最後一港往前畫，重櫃盡量放於船舳，畫圖的時候很像在腦力激盪一直思考著每顆櫃子要怎麼放才是最適合的，過程中彷彿進到另一個空間，時間過超快的，於是我的第一張畫好的圖就完成了！完成後學長姐幫我確認後，櫃數沒問題但提醒了一些要注意的地方。

例如：小櫃通常是重櫃多的話也可擺前面的小 BAY 壓 Trim 打底後上面可再放 HQ，排艙盡量不平鋪以整 ROW 堆疊為主，甲板上記得大櫃不能壓小櫃等問題。才發現經過那麼長的思考，學長姐們一下就點到一些我都沒想到或沒發現的盲點，這樣的功力都是不斷累積來的，的確讓我不禁敬佩萬分！十個人畫圖

就有十種不同的風格與技巧，每個人根據船型與航線特性下有不同的邏輯與習慣。可以多收集前輩們的各種建議，彙整成一套自己的適用的技巧；能夠吸取各方經驗發現原來別人有注意到自己沒有考慮過的點，其實也是很棒的一種學習交流的過程。隨後我也將自己的圖針對前面的問題去作修改，完成後有種小小的感動與成就感。

大概兩個禮拜的時間，都在不斷練習繪圖，畫完一個港的 CBF 就請學姊幫我檢視及給我一些建議，修改後再接著畫另一個港口的 CBF。我其實很享受著個過程，因為可以很專心的思考及確認每一步該怎麼放才是最好的結果。之後我也試試更有挑戰性的 CBF，譬如多一些的 DG、及 R/F 或是 SPECIAL STOWAGE CARGO 的 CBF，雖然花了比較久的時間去完成，但確實感受到非常不容易！畢竟學姊給我練習排艙的 CBF 已經是很初階級的等級了，其他一些像是 XX 航線不僅貨重，停靠的港口更多，DG、OOG、R/F 的量也更大，可想而知每一張圖都是各個主作們的心血！

3.OOG 超規貨與貨櫃種類介紹

關於貨櫃的種類，在學校的課程中多半只有聽過 20 呎與 40 呎櫃，直到公司見習才了解還有 40 呎超高櫃，且現今大部分的貨多屬於 40 呎超高櫃的型態，還有些 45 呎櫃等，另外還有超規櫃 OOG (OUT OF GAUGE)。所謂的 OOG 像是開頂櫃、平板櫃、超長、超寬、超高、超重這樣特殊性質的貨物，OOG 的尺寸、重量必須含外包裝一起計算在內。40 呎底部的厚度較 20 呎厚，平板櫃承受力較一般櫃更好，尤其是 40 呎平板櫃。OOG 主要分為兩種：CY TERM (櫃貨一體) OOG 貨櫃尺寸未超出過多，重量也未超過碼頭橋機作業限重的貨，另一種 BB TERM (櫃貨分離)，則是指超過 CY TERM 極限的貨，一般會放在船艙的淺艙，通常不轉船也不接受其他聯營的 BB TERM。OOG 還有一點非常重要的注意事項，大艙內部會有導槽 (CELL GUIDE) 必須保留 35CM 的距離，避免裝卸時撞到貨卡到貨物造成貨損。

參、結語

這次的見習印象很深刻的，就是第一週跟大家一起開課會的時候，那時還懵懵懂懂的，會議過程裡，大家在討論問題時，我聽不太懂內容，只記得那次的會議結束前，副理分享了「不要害怕挑戰自己」。這句話，之後的確是我在見習過程中的一個精神指標！在我之前的工作職場裡，根本沒有開課會、部會或各項會議的經驗。卻在這次難得的見習機會下，連氣象的視訊會議也都跟學長姐去體驗了一回，覺得真的都是很棒的經驗！

在還沒進入陸勤見習前，我一直都以為貨物上船到下船之間的運送過程、裝卸排艙只有船上人員及港口碼頭之間的運作；更以為運務部或其他相關陸勤單位的業務也許是幫忙攬貨跟追蹤船期，我才發覺自己真的是太外行了。原來每一位運務部的學長姐們都是排艙的關鍵，在這之外即便達到滿載還有各項應力、視線、吃水、橋機作業、船型特性等許許多多的因素要去考慮，要很細心安排每個櫃的放置。

見習中也認知到自己需要更精進自己的英文能力，聽著學長姐們處理業務時，電話中的對答，以及有時閱讀著各項英文文件並翻譯的能力，都讓我一次次的震撼在心裡！然後還要密切的與所有相關的單位隨時保持連繫，以公司最大利益為原則出發，譬如適時的拒絕聯營夥伴不合理的要求，依照自己對於所負責的航線及船舶的專業思考作出最有利決定，不單只是專業也是一種態度。

在這短短四週的見習期間，我感到收獲滿滿。從嘗試實作時發現錯誤與問題；再從解決錯誤中學習到經驗，勝過看了一遍遍的教材。也在這段期間瞭解到自己還不足的地方，之後回到學校會將見習學到的知識結合專業科目，自我加強融會貫通。

最後，當然要感謝公司、運務部各級長官還有前輩學長姐們，特別是實習單位的大家。非常榮幸透過這次的機會讓我有一個特別充實的暑假，在我有疑問時，大家忙碌之餘總是耐心解答和說明，工作間互相幫忙與合作的融洽氣氛，也讓尚無辦公室經驗的我，一個禮拜後很自在的適應。我知道不論是學校還是在公司所學的累積，往後都是成為一位航海人的基石。期望在明年的海勤實習前，能夠把自己準備得更好！

郵輪"母"港，是有代價的！

海洋首都中的航海家

麗星郵輪寶瓶星號上月底從基隆港出海，展開 4 天 3 夜的宮古島、那霸旅行，卻發生 1 名 43 歲吳姓男子猝死，上千名不知情的遊客伴屍 3 天，怎料 6 天內，寶瓶星號 6 日凌晨又發生 1 名 70 歲王姓老翁在船上猝死意外，同行的家屬待 7 日返回基隆港處理後事。郵輪旅行，是政府大力推動的觀光政策。然而“邊玩邊學”，卻也付出相當之代價，浪漫之餘學費不只是金錢，也包含了人命。

AAA. 首先就是郵輪上的醫生資格及醫療設備：

<https://www.thevuccilawgroup.com/.../unqualified-doctors-on-.../>

<https://www.cruisecrazies.com/.../71-are-cruise-ship-doctors.../>

同樣”在船死亡”的案例，在 2018 郵輪的 10 大新聞中

<https://www.businessinsider.com/craziest-stories-on-cruise-...>

*挪威郵輪公司的一名船員獲得了 460 萬美元，因為在該船的醫生做出錯誤診斷後，他的手臂被截肢。引申出的幾項郵輪醫療問題：船醫的適格性問題；處理的適當性；藥品的期限性；急救設備的完善性；急救行為之即時性（醫療用後送直升機之求援）。

“船醫，通常船上供應有限，即使可能距離美國海岸只有幾百英里，也不願意要求進行醫療後送”。said lawyer John Hickey, of the Hickey Law Firm, Miami, who ticked off recent negligence claims his firm has litigated against cruise lines. 在台灣，多數案例是以”認命”結案；在國外，這種事關人命的究責則要細緻得多。

BBB. 郵輪在公海上命案的刑事管轄權，在郵輪上發生的命案，按照國際法，受郵輪公司註冊的國家管轄。換言之，一艘郵輪在公海如果有命案，美國 FBI 管不了，而是找此一郵輪註冊的國家警方來調查。

許多輪船選擇巴哈馬、巴拿馬一類國家登記，因為避稅。這樣一來，這兩個國家的警方是全世界最忙碌的機構，因為十年來共 200 宗失蹤案都由這兩國警方負起調查之職。但這兩個小國警力有限。如果郵輪發生命案，警員必須趁郵輪航程結束之前上船調查。因為遊客各散東西之後更無線索可尋。

因此巴哈馬警方，通常在接報後只派一名警員飛到郵輪下一個港口，在那裡上船。上船後需向船上三四千人，包括遊客連同船員逐個詢問，人力有限，不可能偵查出結果。在 2014-2017 年四年間，靠泊勞德岱堡的郵輪乘客死亡案件共有 91 件 some 91 people have died on cruise ships that arrived in Fort Lauderdale between 2014 and 2017.

<https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=1631>

這時郵輪第一個靠泊港的司法機關在法理上就成了當然的管轄機關，然而這次兩條人命的調查，竟然不是交由基隆地檢署而是交由海巡署來行使?(在美國郵輪乘客死亡之調查歸屬”聯邦調查局 FBI :

<https://www.usatoday.com/.../cruise-ship-death-fb.../2010719002/>

更妙的是:麗星郵輪指出，乘客健康與安全向來是首要原則，且嚴格遵守「國際海上人命安全公約」準則，後續將全力配合主管機關調查。看來，在郵輪緊湊的靠港時間內，避開嚴肅繁瑣的刑事調查，而將焦點轉移到海巡署有關”國際海上人命安全公約”的求生，滅火，演練及文件檢查，除了累死海巡弟兄之外，只能說郵輪公司還真是人才濟濟不乏危機處理的高手。

年、節在船上

張世金

下面這一篇【年、節在船上】文章先申明是在將近五十年前，個人剛開始航海生涯，船上過年過節所發生的熱鬧景象。

揮別航海生涯八九個年頭，腦子裡圍繞的還是船上的一切點點滴滴，即使是驚險的，不順的，事過境遷，都感覺一絲絲甘甜多於苦味，要不是多年付出，哪來的如今安逸回味，今日借用小馬哥今年春聯當作文章開頭，來說說我們那個七零年代船上年節氣氛。

話說小張”也就是在下鄙人我啦”一生除了航海也曾經涉足經營其他行業。包括娛樂事業—電影放映.發行-博奕;也就是開賭場洋人稱之為卡死儂(CASSINO)。

那得從忠義廳長老王(二台服務生)在美國棄職潛逃說起，他感覺服務二抬乙級船員三拾來人不能發揮他的潛能，也不能實現淘金美夢，於是由他軍中當連長時曾幫助過的一個小兵，現在留美博士接引到美國中餐廳，當非法移民不見天日洗碗度日。以期有朝一日衣錦還鄉光耀門楣。

空出來的位置大副安排由六個 OS(二等水手)接替輪流一人一個禮拜。小張心裏老大不願意。雖然他高中三年可能在教室上課不到一年半；但畢竟也算高中畢業。認識幾個大字，二十六個字母可以從 A 念到 Z。爬高爬低，敲鐵鏽，油油漆。作苦工不在乎。當二抬服務生那可是侍候人的工作。一



天三餐,擺桌洗碗.清潔餐廳四周環境還得幫二廚檢菜等等。晚飯後同仁們餘興節目要作方城之還得侍候茶水。小張找和他一起上船換帖兄弟-小杜參詳，由小杜代理，就像剛上船時由他代理拖把子活一般。拖把子一般由船上最菜鳥擔崗.每天早上負責廁所清潔.半個小時可完成工作，但可以十點再參與甲板工作。

這回方城之戰以有油水誘之.小杜一口答應。小杜-打魚郎出身，體格魁梧，舉凡笨重活大多由他代小張一肩扛起，頗講義氣可這一回船長,大

副不答應，並特意放話下來要磨磨小張心志。謂：人家空中少爺，小姐大專程度，二十六個字母可以從 Z 倒念到 A。還不是在畢恭畢敬嘴裡不停念著：“COFFEE OR TEA?”

於是乎小張這天五更即起，梳洗完畢。穿上老王留下白色制服，白色圍裙，(前有超大口袋)戴上白色小帽，整冠攬鏡自照，十足西餐廳小廝模樣。雖無奈亦不禁啞然失笑。深呼吸做好心理調適，正式上任執行廳長例行工作。

這天剛好又碰上節假日，特忙。中午起文場兩桌已上演。四杯香片，一包紅色 WINSTON 香煙，再加上兩盤瓜子糖果。以狗腿口吻嘴念：“大家發財”眾家師傅(水手頭腦.生火頭腦,銅匠,電匠.幫浦匠.木匠.機匠.....等中間幹部)個個嘴角露出笑意道：“新人新氣象。小歪不錯。”小張內心想；人生如戲，演什麼就得像什麼，不定這齣唱完得個奧斯卡金像獎什麼的。



晚飯後老周一(服務生領班)，出了船長視線人人尊稱“副船長”穿著白顏色唐裝一付上海白相人打扮，就差手上少了兩粒鐵蛋。剛侍候好船長晚餐，移動微胖身軀來到二拾餐廳，大聲嚷著：“小張擺上”他是特意來給新入行的小張撐腰打氣。

文場繼續，武戲即將登台。小張趕忙丟下待洗雙倍加菜碗筷，餐桌舖上全新白桌巾，放上大湯碗公，旁邊放個小飯碗。那可是小張的聚寶盆。賭客自然圍籠內三圈外三圈，落不到座就站，有掂腳的有站在椅子上的，清脆骰子滾動聲響起。老周大聲吆喝著：“下下下。斯巴~拉！通殺！”閒家則眾口齊聲大喊：“斃雞，斃雞，斃雞。”待塵埃落定。小杜手起手落迅速精確一一做理算工作。顯然他曾經在拉斯維加或澳門賭場當過經理級以上幹部。

此時小張邊洗碗邊在眾多嘈雜聲中，選擇性地傾聽碎銀落入小飯碗美妙聲響。並且不時擠進重重包圍給老周，小杜，上煙上火，小杜則不著痕跡將碎銀換成紙鈔，腋入小張圍裙口袋中。

老周手氣奇佳，見氣氛已炒熱，將好風水讓予技癢難耐輪機長當莊。他另闢戰場"小張"。牌九擺上，"小張還真感謝老王。他悄悄的走，不帶走一片云彩。所有賭具一應俱全。

佈置好新戰場，只見老周將那三十二張天九牌（天,地,人,鵝,長三,板凳,斧頭,銅鎚.....）砌起來，推過來，倒過去，好像在耍特技，擺出龍吸水陣仗。骰子出手口念：“開天門。大家天天發財”

各間家拿到四張牌有用摸的，有用摳的，有四張牌互相敲擊霹靂啪啦作響。口念：“七七八八不要九。”或“粗~粗~粗！細~細~細”即使是一副爛牌，也要想盡辦法匹配成最佳組合來與莊家博殺。

小杜大喊：“通通配好離手‘一邊翻開各家配好前後兩道牌九。

莊家牌都沒翻大喊：“通賠”迅速推倒從新砌牌。全場一片轟然,個個喜不自甚。小杜一一作出理賠。

據事後小杜告知其實老周抓的是至尊寶，天槓牌。原來船長給了老周兩張綠色富蘭克林大牛【百元美鈔】交代他只能輸，不能贏。偏偏他手氣奇佳，想要輸都很困難。

這時除了航行當職人員，幾乎全民同樂。只有甲板 OFFICER(大,二,三副)放不開斯文身段，但也都像蜻蜓點水不時來插花兩把就走。當然神龍見首不見尾的船長還是心定氣閒在他私人城堡練他的毛筆字。

船為避免橫渡太平洋遭遇大風浪，採取大圈航法。不但節省湮程，進入阿拉斯加 UNIMARK 不時還可見到移動白點黑點也許是白熊也有可能是海狗，當然更有可能是好客的愛斯基摩人在打招呼。白令海內冰天雪地，一片寂靜如在湖內航行，與船尾二台餐廳燈火通明吆五呵六，行成強烈對比。岔題了。

回頭說輪機長骰子也把把十點以上，想輸也輸不掉，人氣都快被老周帶走。改玩撲克牌,三公。在眾人齊喊：“公~公~公“;聲中。輪機長也如法炮製底牌未亮就大喊“通賠”聚人氣兼達到散財目的。

在那個年代長就像個長的樣子。在這種年節大日子，二抬堆滿甲級船員(OFFICER & ENGINEER)犒賞乙級船員



啤酒,香煙,可樂.當然夥計們也非常尊敬長官。那是另話。

“小張”來塊熱毛巾,“小張”來罐冰可樂,“小張”攪碗排骨麵“在氣氛熱絡最高點。小張如此這般被乎過來喚過去。他一一親切應答:”唉~來~了!““唉~來~了!”_____私底下他可在作洗錢勾當。碎銀換成小紙鈔,換大紙鈔,再趁空檔箭步飛奔入住艙藏好大鈔。圍裙口袋中永遠保持幾錠碎銀和幾張小紙鈔(夠賊吧,其實應該說精明能幹。不然別人開口借錢如何是好。)

夜深了,文武場精英,有錢的,自認牌技高的,賭性強的。進入賭王爭霸賽。梭哈氣氛緊張沉悶。只見高手們將美國總統玩弄於股掌之間,推出去,摟進來。由小到大。華盛頓`林肯`漢密爾頓.....到最後富蘭克林也被玩了。當然水漲船高此時聚寶盆內進的已不是碎銀而是華盛頓`林肯.....

如是這般三天節慶,各位看官用膝蓋頭想也知道,嘿!嘿!嘿!賭王是誰了吧!關於小張的電影事業留待下回詳細敘述,小張累了,他要 OAYASMI 了。

後記:

三天年節假日,小張可以說撈的油水飽飽,小張可不是忘恩負義的人,弄了一份禮物孝敬這一行當的前輩—老周,也打算到了鹿特丹帶麻吉兼換帖—小杜樂呵一回,這是後話。

我們那個年代一艘船有接近五十個人,等同於一個小社會,形形色色人等所在都有,人性的展示也非常明顯。電匠和銅匠看這個場子有搞頭,想另起爐灶,年節過後明文規定是不能這麼大搞的,頂多是打打小麻將無傷大雅。他們兩個拉下臉來,找了幾個喜歡賭的,或者不怎麼樂意硬被拉了去捧場,場子就在小小的住艙,兩個人的表現比小張還要狗腿,忙進忙出的活像秦淮河畔的大茶壺。

小張可樂得輕鬆,連二抬的麻將場子也不用伺候了。都被拉去地下賭場。那兩個老小子知道小張兜里有兩個,也沒有放過被邀請,心里是不樂意的,小張小時候媽媽有說過:人多的地方不要去。小杜出主意有他伴著一塊去。

場地擁擠烏煙瘴氣,玩的是梭哈,氣氛緊繃出手都是林肯”五美元”,末了富蘭克林”百元美鈔”更是四處飛揚。

小張對賭不是很精通,但是樣樣都懂,那一場賭可是一輩子精彩賭局之一,第四張被發了黑桃小八,形成檯面上小八一對,各家牌面上都非常漂亮,小杜沒有出手,但是哥兩好是股份有限公司,董事長小杜站後面,總經理兼執行長小張抓著牌。第五張對家老汪發到一張A方塊,股份有限

公司發到一張黑桃A，老汪爆破隊老海軍退役，脾氣暴躁沉不住氣，將身邊所有零散往中間一推，在 0.01 秒之間，小杜在後面趕緊在後面推著小張蒼白雙手推出所有。

在 0.02 秒老汪亮出底牌，A & K 兩對，同時間得意洋洋雙手將錢往自個兒檯面擄，小張很沉靜但蠻大聲說的說“等一下”其實他心裡如搗蒜，心跳一百。同時間掀開小八方塊底牌，三條八吃定 A & K 兩對。

老汪臉色由紅轉綠，又轉紅青筋曝露，嘴裡唸著“你不是耍我嗎？”作勢欲撲過來，小杜魁梧身材由後面站起來“要幹嘛？”幾個同事同時勸阻，老王屌蛋精光奪門而出，嘴裡念念有詞。

事後小張有到老汪那兒去道歉，贏錢事小傷感情划不來，一條船上還要相處一兩年呢！那個時候合約兩年，老汪脾氣來得快，消得也快，五十幾歲的人，哪能和二十三歲半的全船最小年紀小張計較。那個地下賭場也開不了三兩天，就打烊了。氣氛不好，最重要原因財富已經集中在少數人手裡，哈！哈！損失最大的應該是電匠和銅匠，他們兩個算是中級幹部，有一定地位，弄了這一個場子，自己又下場，搞得面子裡子都失去，真是偷雞不遮蝕把米。

年節在船上文章插圖中這一艘船為作者本人第一艘服務的船，1970 年 11 月 13 日~1973 年 2 月 16 日服務兩年三個月，航行近貳拾貳萬海里，感情特深。拜網路之賜，搜尋到幾張她的美姿。

TRINITY NAVIGATOR, 1959 年瑞典建造油輪，載重噸約五萬，由 MARINE TRANSPORT LINES, INC. 美國航運公司經營，台灣泛大西洋啟發負責外派船員，與泰甲星公司為當時船員薪水最高齊名，此船就差幾個小時，差點捲入以阿戰爭，被關在蘇伊士運河裡邊，1982 年解體。航海生涯趣事裡邊的故事，包含這一篇文章，許多取材于這一艘船。



孟加拉人民共和國(Peoples Republic of Bangladesh) ， 吉大港(Chittagong)港口與碼頭概述

李齊斌

孟加拉人民共和國(Peoples Republic of Bangladesh)；簡稱孟加拉。位於南亞的東北部，恆河與布拉馬普得拉河下游的三角洲上；與印度，緬甸相鄰，南方瀕孟加拉灣。土地面積:約 14.4 萬平方公里。總人口:約 1.659 億人(西元 2018 年)。

首都: 達卡(Dacca)。主要民族: 孟加拉族。語言: 孟加拉語、英語。
宗教: 伊斯蘭教(回教)/(穆斯林教)，印度教，佛教，基督教。

孟加拉灣的海域面積與陸地面積相等。孟加拉國 98% 的人口使用孟加拉語，伊斯蘭教是孟加拉的國教，孟加拉的伊斯蘭人口排名世界伊斯蘭國家第三位。孟加拉國第一大城市是首都達卡，第二大城市吉大港市也是該國最大的港口。

國家簡介:西元 1757 年淪為英國殖民地。西元 1947 年，英國將殖民地劃分成印度及巴基斯坦兩國家。孟加拉成為東巴基斯坦；孟加拉於西元 1971 年獨立。孟加拉於西元 1991 年，更改[總統制]為[議會制]。

孟加拉全境多屬低平的沖積平原。恆河及布拉瑪普特拉河的河道密佈土地上，灌溉肥沃的土壤促成孟加拉的農業非常發達。
氣候:屬於副熱帶季風氣候，終年濕熱多雨。年平均溫度:19 度 C 至 29 度 C。每年 11 月至次年 2 月屬於冬季；也是每年最宜人的季節。

經濟產業：稻米、甘蔗、小麥、黃麻、及茶葉等。

主要出口：成衣、皮革、黃麻製品、漁業產品等。

主要進口：塑膠、機械、紡織原料、乳製品、鋼鐵、石油。

觀光旅遊景點：集中在首都:達卡(Dacca)的旅遊景點。

達卡(Dacca)是孟加拉國首都，達卡專區首府。達卡座落於恆河三角洲布里甘加河北岸，是孟加拉國最大的城市，也是南亞主要城市之一，其都會區有 1,200 多萬人口。達卡有著豐富的歷史，被稱為「清真寺之城」，其頗具民族風情的穆斯林紡織品非常聞名。

達卡(Dacca)是孟加拉國的政治、文化和經濟中心。達卡在孟加拉國的城市之中有著最高的識字率（62.3%）及最多樣的經濟結構。雖然其城市基礎設施全國最發達，但仍面臨著環境污染、交通堵塞、供應短缺等多方面缺失。最近幾十年來，達卡(Dacca)實現了運輸、通信與公共建設的現

代化，吸引許多國外投資，商業和貿易穩步發展，更增加了許多外來人口，主要城市包括：中國、廣州市與巴基斯坦、喀拉蚩等。

吉大港(Chittagong)是孟加拉國第二大城市以及第一大港，吉大港區的首府，人口約 390 萬人，還在不斷增長，臨孟加拉灣，位在戈爾諾普利河右岸。吉大港(Chittagong)是孟加拉的重要交通樞紐與工業中心，工業有煉油、造船、鋼鐵、紡織、玻璃及食品加工等，尤其以拆船回收業(ship scrap)特別出名，該拆船廠區供應孟加拉大約 75% 金屬來源。

佔地面積：168.1 平方公里

海拔高度：351 公尺

人口：390 萬 (2015 年)

機場數目：1

都會區人口：4 百萬人。

沙阿賈拉勒國際機場 (Shahjalal Airport)，原名齊亞國際機場，是位於孟加拉、達卡的民用機場，也是孟加拉航空的重點機場。西元 2006 年共服務 380 萬名旅客。

西元 2015 年，吉大港(Chittagong) 全年貨櫃吞吐量達 202.42 萬 TEU，比較西元 2014 年，全年貨櫃吞吐量 162.2 萬 TEU，增加 24.8%。世界排名第 76 位。

吉大港(Chittagong):地理位置:北緯 22 度 19 分；東經 91 度 48 分。孟加拉國的主要大型港口，裝卸各種類的貨物。位於孟加拉國的東岸，卡那富里河 (Karnafuli River)的左岸。

BA 海圖: 編號 84, 85 號。

最大噸位: 船舶長度 185.91 公尺。吃水 9.14 公尺。海水密度 1000-1004。

港口限制: 24 小時進出港，吃水：7.5 – 9.14 公尺。

接近航道注意事項: 燈船位置消失(South Patches Light Vessel missing)。

領港登輪位置: 外海 1 號浮筒(No.1 Sea Buoy)，西南西方(WSW)1.5 海浬。

錨位三座：良好錨位，底質泥底，抓力強。

A 錨位：北緯 22 度 12 分 30 秒；東經 91 度 47 分。深水錨位，船舶吃水超出 9.14 公尺以上下錨使用。

B 錨位：一般進港船舶使用，24 小時使用。

C 錨位：庫圖必地牙-減載錨位 (Kutubdia Lighting Anchorage)

北緯 22 度 12 分；東經 91 度 47 分 12 秒。24 小時使用。

碼頭明細:15 座碼頭。13 座備岸吊及鐵路載運貨物車廂。有 11 座堆積場。

碼頭名稱	船舶長度 / 吃水 (公尺)		備	註
1.水泥熟料碼頭	167.6		水泥、水泥熟料。	儲存容量約 4.08 萬公噸。 碼頭備卸載貨物吊桿。
2.穀倉主要碼頭	185.9		穀類。	儲存容量約 17 萬公噸。 碼頭備卸載貨物吊桿。
3.TSP 碼頭	175		磷酸鹽、	儲存容量約 12.75 萬公噸。 碼頭備卸載貨物吊桿。
4.& 5.DDJ-1 & 2 碼頭	302+302		7.0	Dry Dock Jetties
6.尿素肥料碼頭	176	8.5	尿素、肥料。	
7. KAFCO-1	185.9	9.14	尿素。	
8. KAFCO-2	185.9	9.14	Ammonia。	
9. Grain Silo Lighter Jetty				
LJ No.1	70 (Jetty Face 122 公尺)		乾貨。	
10.LJ No.2	76 (Pontoon berth)		乾貨。	
11.LJ No.3(Jamuna)	76 (Pontoon berth)		散裝貨物。	
12.LJ No.4(Meghna)	75 (Pontoon berth)		散裝液體貨物。	
13.LJ No.5(ITT)	75 (Pontoon berth)		edible oil。食用油。	
14.LJ No.6(Padma)	75 (Pontoon berth)		散裝液體貨物。	
15.Mooring Berths (浮筒船席)				
No.3	182.8	7.61	edible oil。食用油。乾貨。	
No.4	170.6	9.14 (Pontoon berth)	散裝液體。	
No.5	185.9	9.14 (Pontoon berth)	液體貨物。	
No.6	185.9	9.14 (Pontoon berth)	液體貨物。	
Dolphin oil Jetty	185.9	9.14 (Pontoon berth)	液體貨物。	
No.8	185.9	8.00	Lighters,乾貨。	
No.9	185.9	6.00	Repairs, lay-by	
16. 貨櫃專用碼頭設備：				
23 座移動式起重機。兩台跨載機。54 台貨櫃堆高機。				
(2x42T, 8x25T, 3x16T, 7x5T,34x3T)。冷凍櫃插座 90 座。				
12 台 20 呎貨櫃拖車。16 台 40 呎貨櫃拖車。				

併櫃貨物倉庫 3.2 萬平方公尺。貨櫃場面積 1.5 萬平方公尺。
裝卸貨櫃容量 6,484 TEUs。

17. 油輪碼頭設備：

原油 (Crude Oil)VLCC ,油輪(Tanker)最大吃水 10.36 公尺。

船舶最大長度 185.9 公尺。最大噸位 12 萬載重噸位。

外港減載區錨位:庫圖畢地牙-減載錨位(Kutubdia Lighting Anchorage) ,

錨位最大吃水 12.80 公尺。

參考文獻資料：

- 1.) LLOYD'S MARITIME ATLAS。
- 2.) PORT GUIDE ENTRY. U.K。
- 3.) INTERNATIONAL MARITIME DICTIONARY。BY RENE de KERCHOVE。
- 4.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING。
THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE,INC.TOKYO,JAPAN。
- 5.) 西元 2015 年 Lloyds'List，英國勞氏日報。
國際貨櫃化雜誌(containerization International)。
- 6.) 維基百科。自由的百科全書。Wikipedia。



(吉大港(Chittagong)港口位置圖,照片)

附件/Appendix： 距離表(僅供參考)

孟加拉(Bangladesh)，吉大港(Chittagong)至下列各國港口航海距離表。

No. 港口中文/英文 國家/距離/海浬(Country/Distance/Nautical Miles)

01.加爾各達 (Calcutta)	印度	350 miles
02.仰光 (Rangoon)	緬甸	635 miles
03.金奈(Chennai)/(馬德拉斯)	印度	891 miles
04.檳榔嶼 (Penang),	馬來西亞	1,155 miles
05.可倫坡 (Colombo),	斯里蘭卡	1,340 miles
06.新加坡 (Singapore),	新加坡	1,533 miles
07.雅加達 (Jakarta),	印尼	2,068 miles
08.胡志明市 (HCM city)	越南	2,186 miles
08.孟買 (Bombay) ,	印度	2,240 miles
09.曼谷 (Bangkok),	泰國	2,365 miles
10.馬尼拉 (Manila),	菲律賓	2,915 miles
11.香港 (Hong Kong),	中國	2,967 miles
12.廣州 (Kwangzhou),	中國	3,037 miles
13.高雄港 (Kaohsiung),	中華民國	3,160 miles
14.臺中港 (Taichung)	中華民國	3,235 miles
15.臺北港 (Taipei Port)	中華民國	3,322 mile
16.基隆港 (Keelung),	中華民國	3,356 miles
17.上海 (Shanghai),	中國	3,716 miles
18.釜山 (Busan),	南韓	4,052 miles
19.大連 (Dairen),	中國	4,152 miles
20.神戶 (Kobe),	日本	4,232 miles

航海有關的英文詞語

章詩如

我們跑船人一般初學的航海 IMO 規則的英文，是國際制定的實務規則用語，但是，對於航海英文，它的一些歷史常識是需要有些的了解。其中大都是英語裡有許多成語 (idiom)，口語 (colloquialism) 和俚語 (slang) 是由水手創造的。水手生活對生活在陸地上的人來說充滿了神秘和危險，所以許多水手用語被人們所接受和歡迎。這就是與航海有關的英語詞語 seagoing expression 或 sea language 水手語言。下面介紹幾個最常用的歷史詞語及其來源並舉例說明其使用的方法：

1. Albatross Around One's Neck : An Annoying Burden 繞著某人脖子的信天翁：令人煩惱的沉重的負擔。源自於美國詩人 Samuel Taylor Coleridge 的詩篇「The Rime of the Ancient Mariner」〈古船員之詩〉，詩中描寫了一艘古帆船，由於一名水手殺死了好友的信天翁，而使原本一帆風順的航行變得異常艱辛、歷盡磨難。為了表示贖罪，這名水手就把這隻信天翁的龐大的屍體纏繞在他的脖子上，這艘帆船才總算平安到達港口。信天翁是一種體型長達一米以上的大型海鳥。例如：That old computer is an albatross around my neck. 那台舊計算機對我來說是一種沉重的累贅。

2. Batten Down The Hatches : make oneself secure 用板條把艙口釘嚴實；封艙：防患於未然的工作。Battens 是薄木板 thin pieces of wood。Hatches 是艙口 the openings in the deck。這是水手們在抗擊海上大風浪時所做的事先準備。在老式的船上，開航前水手們用帆布覆蓋在艙口上，然後把條板釘上去，使帆布牢牢固定在艙口上，這樣雨水和海浪就進不了大艙裡了。例如：They have battened down their hatches for a cold winter. 他們已做好抵禦寒冬的一切準備工作。

3. Between The Devil And The Deep Blue Sea : Between two dangers or difficulties. 在魔鬼和深淵之間：進退維谷，左右為難。Devil 是木型船吃水線的兩塊木板之間的縫隙 a seam between two pieces of wood along the waterline of a wooden ship. 萬一水線附近的這條縫隙開始滲漏，船長命令一位水手去修補，這位被吊到舷外去修補的水手，處在十分危險的境地，他在「魔鬼」和「深邃的藍色海洋」之間工作。例如：Whether to stay in barbour or to move to roadstead to combat against the typhoon, the captain was caught the devil and the deep blue sea. 到底是在港內抗颶呢？還是到港外開闊錨

地去抗颶？船長進退維谷，左右兩難。另外一個表示沒有選擇餘地的詞語是 *between a rock and a hard place* 在岩石和硬地之間，表示沒有真正選擇的意思，不管做什麼選擇均不令人滿意、進退兩難。一艘船駛進港灣避風，而錨地的底質卻很差，要麼在岩石上拋錨？要麼在硬地上下錨？船長左右為難，不知如何是好。

4. *Davy Jones's Locker: the bottom of the ocean.* 海妖的小艙室；海底。水手詼諧的稱海神為 *Davy Jones*。而某人掉進海裡淹死則戲稱為 *Someone has gone to Davy Jones's Locker* 葬生魚腹。另外在俚語裡 *to kick the bucket* 踢屁股表示死掉 *to die*。比如：*Scarcely anyone was sorry when the old tyrant finally kicked the bucket* 那暴君最後老死的時候沒有人為他感到悲傷。表示死的還有 *go to the way of all flesh* 人人遲早都要去的地方即去世。一位偉人與世長辭用 *pass away*。

5. *Deep Six: Rejection* 最深的六英尺：(名詞)棄之不顧。*Deep* 是 *deepest* 最深的，*Six* 是 *six feet* 即六英尺。古代水手用水拓測海底水深以拓為單位，水拓上最深的六英尺即達海底的一拓，所以 *Deep Six* 是洋底的意思。一位水手不要一樣東西，就把這樣東西扔到海裡，把它打發到洋底去了。現在即使不是一名水手你也可以把某樣不想要的東西打發到洋底扔掉了事。比如你認為一件襯衫不好看再也不想穿了你可以 *give the shirt deep six*。另外，*Deep Six: (動詞) throw overboard; get rid of; hide*。扔到海裡，拋棄或隱藏起來放在人家找不到的地方。反對一項建設可以說 *to deep-six a proposal*。當然，如果你把一罐啤酒瓶扔到海裡可以說成 *to deep-six a beer bottle*。

6. *Hand Over Hand: very rapidly, steadily* 兩手迅速交替操作；穩而迅速地。*Hand* 是水手用語升帆或降帆的動作。比如：*The state-of-art container ship overtakes this general cargo ship hand over hand*。那艘最現代化的貨櫃船快速地追過這艘雜貨船。另一個詞組 *hand over fist* 來自於這個航海用語，有著相同的意義。

7. *Poured Oil On Trouble Waters: to calm a disturbance* 在雜亂的海面上潑油：平息一場騷亂。古時，如果一艘大船在大風浪裡出事了，水手們就會向翻浪的海面灑鎮浪油，待海面平靜後乘小船逃命。震浪油實際上就是一種植物油。例如：*His ideas caused real dissention within the party at first, but he poured oil on troubled water in last night's speech.* 一開始他的建議引起了黨內的意見分歧，但他昨天晚上的演講消除了這場黨內糾紛。

8. Sail Under False Colors : to behave deceptively; try to attain ones object by appearing to be something he is not. 懸掛假旗航行：披著偽裝；冒充；欺騙。Colors 是旗幟，船旗 a identifying flags。二百五十多年以前海盜時常在公海上出沒，海上搶劫活動異常猖獗。那時海盜們常先打著一個友好國家的國旗向他們打算搶劫的商船駛去，他們是懸掛偽旗航行 sail under false colors，直到駛得很近時才降下偽旗打出真正的圖案為一個骷髏和兩根交叉股骨 a skull and cross bones 的海盜旗。現在人們常用掛著偽旗航行來形容一個而不是一船以偽裝的面目出現，他的目的是從你的身上撈好處，欺世盜名。例如：The door-to door salesman was sailing under false colors and was actually a swindler. 原來隔壁的推銷員披著偽裝，他原來是個詐騙犯。

9. Sea Legs : to be able to walk calmly and steadily on a tossing ship. 在顛簸的海船甲板上能穩健地走動；不暈船。比如：After having worked on a ocean-going ship for only two months, he had his sea legs. 他在遠洋船上工作了兩個月就不暈船了。另外，to be a good sailor 是常不暈船的人（而非是個好水手），to be a bad sailor 常暈船的人（而非是個壞水手）。（完）

500mb 氣象圖越洋最佳航路設計新解(上)

(版權所有;請勿翻印)

陳馬力

(略)

中華民國船長公會 第二十二屆第八次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 108 年 04 月 01 日(星期一)下午 04 時 30 分。

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室 本會會議室。

主席：丁理事長漢利

記錄：趙曼青

出席：**理事-** 丁漢利、方信雄、王天元、安台中、李齊斌、姚忠義、胡延章、李國良、吳天壽、姜大為、郭炳秀、陳振勛、章詩如、榮大飛、王鴻椿

監事- 林全良、南寧泉、陳雲龍、廖國凱

請假：林彬、施光華、張寶安、劉中明、羅守平、陳策勤、梅崇山、陳昌順、程修

列席：吳雲斌、陳馬力、蔡家豪、趙曼青、黃湘瀕

主管機關代表：(無)

來賓：鼎昊法律事務所-周慧心律師、台灣新生報-周家仰先生、中華日報-陳瓊如小姐

壹、主席致詞：丁理事長報告：

各位理監事來賓們大家午安！今天有幾項事情向各位報告，並聽取諸位高見：

- 一、淺談「無人駕駛船」之趨勢(略)。
- 二、介紹本會常年法律顧問周慧心律師
 - (一)、鼎昊法律事務所周慧心律師專長係專攻「民法」方面，且與其父周誠南律師之專業團隊，可供本會會員及眷屬有關民事必要時之協助。
 - (二)、有關「海事」方面，可請由本會副秘書長中華海事法律事務所蔡家豪律師協助。
- 三、推動國內客船安全講座
 - (一)、國際線無統一規定法規，各國皆自行規定國內客船法規。
 - (二)、建議船員素質應予提昇。
 - (三)、加強客船安全認知方面知識及客船船舶重心及載客規定。
- 四、海洋環境教育宣導案
 - (一)、宣導目的：介紹及宣導海洋環境及航海教育。
 - (一)、宣導對象：全國各高、中、小學教師及學生。
 - (二)、請參閱海洋環境教育宣導相關工作報告。

貳、主管機關代表致詞：(無)

參、會務工作報告：

一、 上次(第 22 屆第 7 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：
詳如議程附件一

二、 行政及會員服務工作報告：

- (一)、 本會新會員證自 107 年 01 月起全面換發，有效期三年；截至 108 年 02 月底止，已換證人數共計 271 人。
- (二)、 本會船長通訊季刊第 213 期已於 108 年 01 月 15 日發行，寄發會員及航運相關機關團體約 650 餘份。
- (三)、 台灣港務港勤股份有限公司 108 年 01 月 02 日港勤人資字第 1075110956 號函「惠請協助公告本公司 108 年度第二次從業人員甄試（離岸風電運維船舶船員）資訊」，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (四)、 交通部航港局「107 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練結訓合格及適任性評估（含重行評估）成績彙總表」本會業已刊登網站通告會員週知；統計 107 年度「一等船長」合格者共計 32 名，已於 107 年 12 月 24 日函邀入會。
- (五)、 中華海員總工會 107 年 12 月 17 日台 26（107）業字第 0884 號函依交通部航港局敦聘本會姜秘書長大為「交通部航港局 108 年度船員適任性評估審議小組委員」，（任期至中華民國 108 年 12 月 31 日止）。
- (六)、 本會自 108 年 02 月 01 日起敦聘鼎昊法律事務所周慧心律師為本會常年法律顧問（詳如議程附件二）。
- (七)、 本會李常務理事齊斌致贈本會圖書閱覽室「世界貨櫃港口及碼頭概述」、「長榮海事博物館參觀記」各乙冊，供會員參考閱覽，本會深致謝忱。
- (八)、 本會資深會員宋學恭船長於 108 年 01 月 28 日病逝，本會以丁理事長暨全體理監事名義致送高架花籃乙對及奠儀，姜秘書長代表公祭致悼。
- (九)、 安平港引水人辦事處 108 年 02 月 25 日安引字第 00108001 號函知「108 年本辦事處主任一職，由鍾克華君接任，日期自 108 年 2 月 26 日起生效」。
- (十)、 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。

三、 代辦會員勞保及健保業務

1. 107年01月01日至107年12月31日由本會代為投保，勞保會員人數合計1459人次、健保會員人數合計274人次。
2. 108年01月01日至02月28日由本會代為投保，合計勞保會員人數235人次、健保會員人數合計54人次，明細如下：
 - 1月勞保會員115人次、健保會員人數合計27人次
 - 2月勞保會員120人次、健保會員人數合計27人次

肆、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、本會107年度臘八節活動案

1. 本會「臘八節」(農曆12月08日)資深船長聯誼活動，業於108年01月11日上午假本會會議室，圓滿辦理完成。
2. 本次活動由丁理事長主持，參加之資深船長共計34人。

(二)、參加內政部評選為106年度優良工商自由職業團體線上博覽會案

1. 依據內政部107年10月30日台內團字第1071402626號函及108年01月19日台內團字第1080280086號函邀請辦理。
2. 本會業已編制船長公會簡介及優良事蹟、活動等，於108年02月18日以船公(108)利字第108004號函報內政部核備。

(三)、本會NK年度品質管理稽核檢查案

本會業於108年02月21日接受NK107年度品質管理稽核檢查完竣。

(四)、申報內政部辦理107年度工商自由職業團體績效評鑑案

1. 依據內政部108年01月19日台內團字第1080280086函辦理。
2. 本會業已將工作績效報告表及相關證明資料等，於108年03月06日以船公(108)利字第108006號函報請內政部鑒核。

(五)、執行交通部108年度船員岸上晉升訓練及適任性評測驗案

交通部航港局「108年度第一梯次船員岸上晉升

訓練適任性評估實作測驗」，本會配合海員工會於 108 年 3 月 22 日~24 日已辦理完畢。

(六)、 **台灣中小學海洋環境及航海教育巡迴推廣宣導案**

1. 依據台灣海洋環境教育推廣協會 108 年 03 月 13 日座談及 108 年 03 月 18 日海環教字第 10803002 號函辦理。(詳如議程附件三)

2. 宣導相關事項如下：

① 成立工作坊：台灣海洋教育中心、台灣海洋環境教育推廣協會、台北海洋科技大學、中華民國船長公會共同組成。(工作坊暫設本會)

② 編撰文字影音檔：採訪並紀錄船長公會船長~航海經驗，以作網站宣導。

③ 聘請講師：請由船長公會推薦講師(北、中、南、東)全省巡迴演講宣導(暫定十場次)。

④ 編撰宣導教材：請由船長公會編撰宣導航海經驗教材。

⑤ 宣導對象：全國各高、國中、小學老師及學生。

⑥ 宣導時間及期限：每場次以 2 小時計，自 108 年 4 月起至 6 月底止。

⑦ 宣導經費：台灣環境教育推廣協會支應(含講師鐘點費)。

(七)、 **國際船長協會(IFSMA)第 45 屆年會案**

1. 國際船長協會(IFSMA)訂於 2019 年 09 月 25-27 日假印度新德里(New Delhi, India)舉辦第 45 屆年會(AGA)及印度第 1 次國際船長代表大會(ISC)。本會原擬推派 2 位代表參加。

2. 惟頃接國際船長協會(IFSMA)2019 年 3 月電郵通知原訂之會議日期，**暫緩召開，另擇期辦理**。

3. 本會將俟國際船長協會(IFSMA)通知，再予辦理推派代表事宜。

二、 派員參加各項會議

1. 南投縣政府觀光處及日月潭管理局 107 年 12 月 26 日舉辦「船員航行安全教育訓練」研討會，本會丁理事長及姜秘書長代表參與研討及授課。

2. 中華海員總工會 108 年 12 月 28 日召開「108 年度台北海科大第 1 期三等船長、船副、管輪自費班船員岸上晉升訓練及適任性評估」審議小組會議，本會姜秘書長(委員)代表審議。

3. 交通部航港局 108 年 01 月 04 日召開研商「船員法部分條

- 文修正草案當值船員及駕駛酒精濃度檢測」會議，本會姜秘書長代表出席。
4. 交通部航港局 108 年 01 月 04 日辦理「108 年中華民國執行 STCW 公約第 4 次品質標準獨立評估」期中報告案審查會議，本會姜秘書長代表出席。
 5. 交通部運輸研究所 108 年 01 月 15 日召開「新版-運輸安全政策白皮書-海運安全策略」研商會議，本會委請方常務理事信雄代表出席。
 6. 交通部航港局 108 年 01 月 15 日辦理「中華民國執行 STCW 公約第 4 次品質標準獨立評估案」第二次座談會，本會姜秘書長及趙秘書代表出席。
 7. 中華海員總工會 108 年 01 月 17 日召開「調整船員最低月薪資標準，協商會議，本會姜秘書長代表出席。
 8. 中華海員總工會 108 年 01 月 18 日召開「交通部航港 108 年度台北海科大第 1 期第 2 次三等船長、船副、管輪自費班船員岸上晉升訓練及適任性評估審議小組」會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。
 9. 交通部航港局 108 年 01 月 19 日召開「航路標識設置技術規範（草案）」第 2 次研商會議，本會趙秘書代表出席。
 10. 交通部航港局 108 年 01 月 22 日召開「海事評議規則（草案）」第二次立法研商會議，本會趙秘書代表出席。
 11. 中華海員總工會 108 年 01 月 25 日召開「交通部航港 108 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估」第 1 次審議小組會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。
 12. 交通部航港局 108 年 02 月 25 日召開「大東北 6 號及大中華 8 號客船申請調整船員配置」審議會議，本會丁理事長出席。
 13. 中華民國船員外僱輔導會 108 年 01 月 29 日召開「第 15 屆第 11 次委員會會議」，本會丁理事長（委員）出席。
 14. 中華民國航運界春節團拜於 108 年 02 月 14 日假台北市濟南路台大校友會館舉辦「108 年航運界春節團拜」，本會姜秘書長及趙秘書代表出席。
 15. 台灣港務股份有限公司 108 年 03 月 04 日假高雄市圖書館小劇場舉行「台灣港務股份有限公司成立七週年暨金舫獎頒獎典禮」，本會丁理事長出席。
 16. 中華海員總工會 108 年 03 月 07 日舉行「第 26 屆第 3 次會員代表大會開幕典禮」，本會趙秘書代表出席。
 17. 中華海員總工會 108 年 03 月 08 日召開「交通部航港 108 年度台北海科大第 1 期三等船副、管輪自費參加第 1 梯次

- 船員適任性重行評估」第 1 次審議小組會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。
18. 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會 108 年 03 月 11 日舉行「中華民國第六十五屆航海節籌備會議」，本會趙秘書代表出席。
 19. 交通部航港局 108 年 03 月 13 日辦理「中華民國執行 STCW 公約第 4 次品質標準獨立評估」期末報告案審查會議，本會姜秘書長代表出席。
 20. 交通部航港局 108 年 03 月 27 日召開 108 年度「交通部航港局航運發展推動小組」第一次會議，本會丁理事長（委員）出席。
 21. 交通部航港局 108 年 03 月 27 日召開研商訂定「操作級、管理級航海及輪機課程證明文件之適任知識及基準時數」會議，本會姜秘書長代表出席。
 22. 交通部航港局 108 年 03 月 28 日邀請參加「區塊鏈平臺與 MTNet 資料整合應用可行性工作坊」，本會趙秘書及黃會計代表參加。
 23. 交通部 108 年 04 月 01 日召開研商解決航港局提出「海事教育如何紮根至職校」之重要議題會議，本會姜秘書長代表出席。
 24. 中華海員總工會 108 年 04 月 08 日召開「交通部航港 108 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估」第 2 次審議小組會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。

三、主管機關發布之公告及法規

1. 交通部航港局 107 年 12 月 19 日航員字第 1071910561 號函示「為防制非洲豬瘟疫情行政院農業委員會動植物防疫檢疫局近來針對違規攜帶肉品入境者加重罰鍰」請轉知所屬會員加強宣導相關防制作為，（本會已刊登網站，通告會員週知）。
2. 交通部航港局 107 年 12 月 20 日航員字第 1070008973A 號公告「107 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評含重行評估」參訓人員合格名單。
3. 內政部 107 年 12 月 22 日台內團字第 10704573642 號函示「就業服務法增訂薪資揭示規定之常見問答集及參考範例」，（本會已刊登網站，通告會員週知）。
4. 交通部航港局 107 年 12 月 27 日航員字第 1070068216 號函示「有關大眾運輸工具相關從業人員疑似或確定感染傳染性疾病相關防疫措施及請假事項」，復於 108 年 01 月 08 日將上列「討論案說明簡報」再於函示，惠予

- 轉知所屬會員，(本會已刊登網站，通告會員週知)。
5. 交通部航港局 108 年 01 月 07 日航員字第 1081950014 號函示「因應國際間麻疹疫情為預防疫病境外移入及傳播風險請惠予轉知所屬會員積極接種疫苗及落實職場健康管理」(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 6. 衛生福利部中央健康保險署 108 年 01 月 08 日健保北字第 1081321003 號函示「依全民健康保險法保險對象，應以適法身分投保及覈實申報投保金額，本署依法執行之查核作業，請貴公會協助轉知並輔導所屬會員配合辦理；(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 7. 交通部航港局 108 年 01 月 17 日航南字第 1083350273 號函轉高雄市政府「108 年度邊境防疫-東南亞入境勞工(含漁工)及船員檢疫防疫措施」公告，請貴會轉知會員配合辦理相關防疫事項，(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 8. 交通部航港局 108 年 01 月 22 日航務字第 1081610070 號函示「為防範流感傳播，敬請貴公(協)會惠予協助轉知所屬會員，加強執行流感防治措施及民眾衛教宣導事宜，並儲備口罩以提供有症狀民眾及員工使用，(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 9. 交通部航港局 108 年 01 月 28 日航員字第 1081950115 號函示有關衛生福利部社會及家庭署 108 年度公益彩券回饋金補助辦理「兒童權利公約兒少報告撰擬培力計畫-特定兒少培力一案，惠請轉知所屬會員踴躍報名，(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 10. 交通部航港局 108 年 02 月 01 日航員字第 1081910048 號函示有關「本局船員智慧服務平台(Seafarers Online) 107 年度新增功能訂於 108 年 02 月 01 日正式上線」請惠予協助轉知所屬會員(學員)(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 11. 交通部 108 年 02 月 13 日航員字第 1081950151 號函轉勞動部「雇主申請聘外國人從事就業服務法第 46 條第 1 項第 8 款至第 11 款規定工作及第 2 類外國人應採網路傳輸方式申請項目」公告(本會已刊登網站，通告會員週知)。
 12. 交通部航港局 108 年 02 月 14 日航員字第 1081910053 號函示「為推動海運友善服務，請參考本局所拍攝之客船無障礙服務教育訓練課程影音及短片」加強對所屬會員、船員及員工宣導無障礙服務流程，以提升客船無障

礙服務品質，訓練課程影音及短片可至航港局全球資訊網（<https://www.motcmpb.gov.tw/>）「為民服務-下載專區-船員業務-NO.74 客船無障礙服務教育訓練」下載（本會已刊登網站，通告會員週知）。

13. 交通部航港局 108 年 02 月 20 日航員字第 1081910073 號函示為強化航海人員安全及保安熟悉認知，請協助轉知會員參考使用本局「安全與保全熟悉訓練指導手冊」（本會已刊登網站，通告會員週知）。
14. 交通部 108 年 02 月 23 日交航（一）字第 1089800035 號公告「預告船員法部分條文修正草案」，（本會已刊登網站，通告會員週知）。

伍、財務報告（108 年 01 月 01 日～108 年 02 月 28 日）詳如議程附件四
上列工作報告准予備查

陸、討論提案：

第一案

提案人：業務組

案由：本會 107 年度工作報告書，詳如議程附件五，提請審議案。

說明：本會 107 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四部分。

辦法：本案通過後，將提下次會員大會追認通過，再報請內政部備查。

決議：通過，提請第 3 次會員大會追認後，報請內政部備查。

第二案

提案人：財務組

案由：本會 107 年度經費收支決算表、現金出納表、資產負債表、基金收支表及財產目錄，詳如議程附件六～十，提請審議案。

說明：

一、本會 107 年度經費收支決算表，收入方面：收入 4,812,962 元，支出方面：支出 4,709,111 元。

二、收支相抵：結餘 103,851 元，（提存會務發展基金 40,000 元）。

辦法：本案通過後，提下次會員大會追認通過，再報請內政部備查。

決議：通過，提請第 3 次會員大會追認後，報請內政部備查。

第三案

提案人：行政組

案由：敬請推選本會 107 年度模範船長選拔評審小組成員五人，提請討論案。

說明：本會 106 年度的評審小組成員計推選：林全良、方信雄、陳正文、黃玉輝、陳馬力等五人，林全良為召集人。

辦法：敬請推選本會 107 年度模範船長選拔評審小組五人辦理。

決議：本會 107 年度模範船長選拔評審小組成員推選：林全良、方信雄、陳正文、黃玉輝、陳馬力等五人，林全良為召集人。

第四案

提案人：秘書室

案由：本會第 22 屆第 3 次會員大會召開時間、地點，提請決定案。

說明：

一、本會上次(第 22 屆第 2 次)會員大會：

1. 召開時間：107 年 7 月 27 日(星期五)下午 4 點 30 分，

2. 召開地點：台北市南京東路三段 255 號(兄弟飯店 13 樓宴會廳)。

二、建議本會第 3 次會員大會：

1. 召開時間：擬訂 108 年 08 月 09 日(星期五)下午 4 點 30 分，

2. 召開地點：台北市南京東路三段 255 號(兄弟飯店 13 樓宴會廳)。

辦法：敬請決定後，遵依辦理。

決議：本會第 3 次會員大會：

1. 召開時間：訂於 108 年 08 月 09 日(星期五)下午 4 點 30 分。

2. 召開地點：台北市南京東路三段 255 號(兄弟飯店 13 樓宴會廳)。

第五案

提案人：秘書室

案由：本會第 22 屆第 3 次會員大會，擬循例贈送會員紀念品乙節，提請討論案。

說明：本會第 22 屆第 2 次會員大會致送會員紀念品(飛狼斜式背包)其價位係 200 元以下。

辦法：本案如蒙同意通過後，比照上次價位 200 元以下購贈紀念品致送。

決議：同意，比照辦理。

第六案

提案人：行政組

案由：茲擬報廢雜項設備-定時鐘乙台，詳如議程附件十一，敬請同意案。

說明：本會財產雜項設備(財產編號第 46 號)定時鐘乙台，係於民國 69 年購置，因年久已無法使用。

辦法：敬請同意報廢處理。

決議：同意，報廢處理。

第七案

提案人：行政組

案由：茲有蘇晉璋等二位船長，申請加入本會為會員，詳如議程附件十二，提請追認案。

說明：

- 一、新入會會員蘇晉璋、黃裕原等二位船長，申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。
- 二、本案經通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第八案

提案人：行政組

案由：茲有周泰丕等十一位船長，申請退會，詳如議程附件十三，經予以除名，謹提請備查案。

說明：

- 一、退會會員計有：周泰丕、潘裕祥、陳信評、王又新、虞先鳴、唐逸天、應明揚、林廷祥、徐榮廣、蘇榮華、吳寬昌等十一位船長，經已先行簽請理事長核准。
- 二、本案經通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第九案

提案人：行政組

案由：茲有宋學恭會員逝世，詳如議程附件十四，經予以除名，謹提請備查案。

說明：

- 一、本會會員宋學恭船長不幸於 108 年 01 月 28 日因病逝世，經已先行簽請理事長予以除名。
- 二、本案經通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

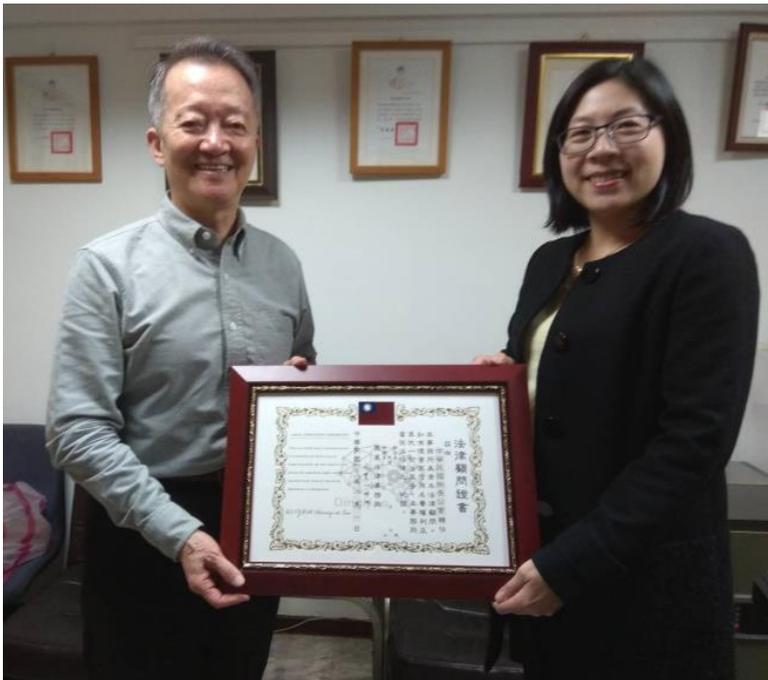
柒、 臨時動議：(無)

捌、 散會 民國 108 年 04 月 01 日下午 05 時 35 分。

船長公會法律顧問

周慧心律師

- 現職：鼎昊法律事務所律師、臺北市政府法律諮詢律師、臺北市內湖區公所法律諮詢律師、新北市林口區公所法律諮詢律師
- 經歷：司法特考三等考試檢察事務官偵查實務組及格、專技人員高等考試律師考試及格、取得專利代理人資格、臺灣高雄地方法院檢察署檢察事務官、臺灣板橋地方法院檢察署檢察事務官、法務部檢察司調部辦事檢察事務官、臺灣臺北地方法院檢察署檢察事務官、立勤國際法律事務所實習律師、受雇律師、人身保險業務員資格測驗通過
- 學歷：國立臺北大學法學系碩士班畢業、國立臺灣大學法律學系畢業



上圖：左立者為本會姜秘書長大為、右立者為周律師慧心

周誠南律師

鼎昊法律事務所專業顧問~前司法官，擁有 30 餘年司法官實務經驗

○經歷： 財政部臺北關高級關務員、行政院法規（訴願）委員會專員、高雄地方法院檢察署檢察官、臺東地方法院檢察署主任檢察官、臺南地方法院檢察署襄閱主任檢察官、臺灣高等法院檢察署檢察官、法務部行政執行署副署長、法律扶助基金會 97 年 3 月至 99 年 6 月法律扶助律師服務品質評鑑專門委員會委員、中山大學工商法務專題講習班講座、臺灣海洋大學 91 年度第 2 學期碩士班研究生碩士學位考試委員會委員、司法官訓練所法院書記官班講座、國家文官訓練所講座

○學歷： 國立臺北（中興）大學法律系畢業、國立中山大學公共事務管理研究所碩士



○鼎昊法律事務所採預約制，歡迎來電預約，聯絡方式如下~

電 話：02-2518-2363

傳 真：02-2518-1303

事務所：鼎昊法律事務所

地 址：臺北市中山區松江路 207 號 11 樓 C 室

(志清大樓，行天宮捷運站 1 或 2 號出口步行 5 分鐘)

