

## 船長通訊第 229 期目錄

從船長角度來審視如何進入避難港/地 李 蓬	P.01
<b>【王 行 專欄】</b>	P.19
第八章：讓路船的行動(中)	
加拿大，魯珀特王子港 李齊斌	P.41
會務報導 秘書室	P.45
會務花絮 秘書室	P.55

### 船長通訊 雜誌 第 229 期

登記字號：局版北市誌字第 6074 號  
中華郵政台北雜字第 1946 號執照登記為雜誌交寄  
創刊：中華民國 47 年 6 月 1 日  
發行：中華民國 112 年 1 月 15 日  
發行人：黃玉輝  
主編：陳力民  
編輯：林寬仁、黃湘瀕  
發行所：中華民國船長公會  
會址：臺北市松山區南京東路四段 75 號 7 樓  
電話：(02) 2712-0022；傳真：(02) 2712-8860  
E-mail：master.mariner@msa.hinet.net  
印刷所：豐德事業有限公司  
地址：新北市板橋區懷德街 200 號  
電話：(02) 2306-6307



111/11/17  
本會榮獲 111 年  
全國性績優自由  
職業團體甲等團  
體獎，由本會  
陳力民秘書長  
代表出席領獎



# 從船長角度來審視如何進入避難港/地 (ports/places of Refugee)

李 蓬 船長

## 一、 前言：

2005 年在賽浦路斯佛萊迪克工業技術學院，當時的安德魯康斯坦汀船長的一篇演講中，開宗明義的指出航海國家對有難船舶提供避難港/地的歷史淵遠流長。在西班牙巴塞隆納的海事史(Barcelona Maritime Code 1258 AD)中載明，那曾是一個記憶猶新的法律條文。

歐盟港口組織(European Sea Ports Organisation)於 2001 年主張 A Sea Port is not necessary the best “Place” of refuge, 因此才有港/地的修正，事實上在今後案例中證明許多船難都是在“地”中，而非在“港”中得到解決。[www.espo.be](http://www.espo.be) ESPO Statement on “Ports of refuge”30/X/01

以上敘述的演講題目是“避難港地(後文以 PoR 代表)是一個迷思？還是現實問題？”。當然以一個曾經是船長的他，亦從事過海事公證人，也做過船公司經理人。以他的資格講述“准入權”的思想，主張船舶合理避難是想當然爾的事。在當十六、七世紀大航海時代，不論是東方或是西方，對於有須要的船舶靠近岸邊時，只要船舶上的人員是友善的，基本上都能得到好的回饋，達到目的，使船舶能繼續完成旅程，也許有地方將之入法，但大致上都是以潛規則來處理。可是物轉星移變換，經過二十世紀燃料(包括油料及核能)的開發及廣泛運用；產品多元化後所需要的危險品；商場戰爭及世界貧富不均所引發的恐怖行為等，終於在世紀末期，災難讓所有的國家及其公務員放棄此項傳統，開始權力自主，以“准禁權”學說為其主張。

一直致力主張建立避難港/地的 CMI (COMITE MARITIME INTERNATIONAL) 在面對許多當時所發生的船難，包括發生重大海洋環境

污染的 The Erika 1999；The Prestige 2002 及海上救援夢魘的 The Castor 2000/1。

The Erika 1999: 當時 24 歲油輪在 1999.12.11 12:40 發現右傾，遭西班牙及法國 La Rochelle 港、Donges 之拒絕給予 PoR。法國在次日早晨前往檢視，十分鐘後裂成兩塊沉沒。

The Prestige 2002: 26 歲油輪在 2002.11.13 15:10 發現右傾，事發後數小時中船長試圖用壓艙水平衡，21:00 簽署了 LOF，然後在 11.14 被 La Coruna 港拒絕，並指示須要離開 200 浬外，11.19 在離開西班牙領土外 140 浬裂成兩塊後沉沒，污染西班牙數百公里海岸。

The Castor 2000/1: 13 年油輪在 2000.12.30 發現船殼破裂，遭摩洛哥、西班牙、直不羅陀、賽普路斯多國的拒絕靠近該國鄰接區，最後幸運地在 2001.2.8 得到突尼西亞海域轉載貨油的機會。

各方一致認為 IMO 是最佳主張的團體，他們曾在 2009 年四月對 IMO 所提出構想報告中指出這樣的趨勢：

1. 對一艘頻臨災難船隻的法定權利
2. 港口國必須要有拒絕難船進入的充分理由
3. 相對的也應該給予提供 PoR 的港口國一些豁免權
4. IMO 應該建立一些方針讓兩造(船東及沿岸國)對話合理性
5. 事先擔保的立場
6. 可以不採公開方式預先指定 PoR

於是 IMO 在當時的輿情下，雖未達到預期，成立一個公約，但也成功聚集了一些共識，完成了一個指南。這個指南包括了三部份：第一個部份當然是沿革及內文之許多定義。第二部份是針對船方或掌控情況的救助人，指出“理由”是最先要釐清的，以及自己的能力：

1. 只能留在原地，亦或；
2. 可以繼續以下航程，或是；
3. 只能進入 PoR，或是；
4. 可以進入深海；

以便知道需要什麼樣的協助。其餘包括需求；聯絡諸元；負責人；反應；報告程序等，俱是一般必須執行的程序，無可厚非。第三部份的指南則是希望身為主權國家的主管機關應根據能量評估，準備標準方案；對個案有特殊評估與分析；建立決策模式。其中所持的基點大體上是以“衡平”說為主。

CMI 並不滿意如此的結果，始終認為有權力的港方須證明瀕臨災難的船舶的進入將有更大的損害，方可拒絕提供 PoR 的責任。他們認為媒體常與政客聯合將一件事實配合有立場的專家評論，很容易的獲取閱聽者的認同，製造社會壓力，媒體無法想像，一旦取得的資訊如有錯誤或不足時，所造成的影響，他們只想完成一篇報導。從商人的角度，災難如果圓滿結束，船東則會收割商業利益，災難如果變大到無法承受時，異國的信箱號碼將是最好的逃避方式。

當 IMO 集合眾議成功的將共識的指南推出，之後雖然在 MARPOL 及 ISM 的推動，海難事件相對少了很多，數年間歐美兩地沒有很大的爭議，但許多問題可能仍然存在，以 The MSC Flaminia 2012 而言，許多方面仍有不足之處。至於在遠東地區，由於尚未發生大型的海洋油污染船難；在沒有標準做法之前，孰知後果能夠被接受嗎？因此本文就國際上的案例及聲音做出研究。

The MSC Flaminia 2012: 7 月 14 日德國籍貨櫃船在西向航行中發生爆炸，失事船上總共有 25 人，除 1 人失蹤 1 人死亡 3 人受傷外，其餘 20 人順利由救生艇救出。在施救過程中，船舶不斷向近岸移動，以期進入沿岸水域避難地進行貨物駁運

並得到維修。但直至 8 月 13 日，沒有任何一個歐洲國家允許船舶進入其沿岸水域避難，該輪仍然在遠離海岸 240 哩的位置等待。直至 8 月 20 日，該輪在專家進入船內並確認船舶完全安全之後，才被允許進入德國水域。

## 二、 四種學說

在開始討論四種學說之前，本文先說明：船舶自有始以來，從從事魚獲的漁船；運送人員的渡輪；運送商品的商船；保護船舶的軍艦；提供娛樂的郵輪或遊艇到對以上各型船隻提供服務的供應船舶、拖駁或是其它型式的船舶，這些變化，主導了整個的這議題，因此應該“就時論事”。

### 1. “准入權”說

傳統航行自由的論點，基於對人道的救援，海難中的船舶，始終可以自此說，由國際法的傳統跨越沿海國的國內法限制，進入領海甚或內水的避難港地，更有甚者可以得到課徵或稅收的豁免。但當難船不按照她原始避難理由入港或是不按其計劃進行時，則依然可以拒絕其入港。

另外承如前文所述，在當世界進入二十世紀後，許多客觀的情勢改變，以致於常常會在忽視了許多細節後，受到船難的影響而造成許多災難本身或發展成周邊的損失，則無法索回。

### 2. “准禁權”說

在政治及媒體的追殺下，於是身為公務員者根據主權行使的當然權力，即便有國際公約及自由航行的傳統壓力，對無害通過權或是國際海洋法公約及其他規定就不以廣義來做解釋，當然也就排除包括“准入權”的任何潛規則。然而由於此學說尚未在許多政府的國內法上得到完全的支持，只是在態度上將現行的法條做嚴格的解釋，因此並不成熟。

### 3. 衡平說

衡量眾多因子，取得一個獨特的決策機制，它非屬“准入權”亦非“准禁權”，而是取一個衡平之標準，在 The Long Lin 1995 與 The Toledo 1995 案例後，此說已被許多有關當局考慮，此即為 IMO 指南之由來，這個觀點是基於對傳統准入的主張與現代海洋環境保護的關切，以及顧及其他利益團體，但這個學說並非沒有風險，是以有關當局計劃理應在其管轄區域內提供足夠之布置與程序，兼顧操作之便利及環境的限制。

The Long Lin 1995: 該輪在荷蘭附近發生碰撞船殼毀損嚴重，船東簽署了救助契約，希望將船拖往荷蘭船廠作緊急修理，荷蘭政府要求船東提供一千萬荷幣財物擔保，船東所屬的責任保險公司也同意了，但是之後荷蘭政府又要求船東放棄船舶所有人責任限制而遭到拒絕後，不簽發 PoR 入港許可，該輪之後以同樣情形遭到比利時之拒絕，最後在法國的同意下，前往法國鄧克爾克港修理。但是荷蘭的船廠不服氣，狀告荷蘭主管當局出爾反爾。但此訴認為“要求放棄船舶所有人限制”亦可作為簽發 PoR 入港條件之一，駁回船廠之訴。

The Toledo 1995: 該船在愛爾蘭水域遭到風浪襲擊達十天之久，在發現船殼上有洞後，船員宣布棄船，之後全部安全獲救，但船東希望海難救助人能將船舶拖往 Cork 或 Bantry Bay，但愛爾蘭主管機關以以下幾個理由不給入港許可：

1. 沒有人命危險
2. 沒有太大的沉沒危險
3. 該港不適合避難
4. 所建議的另一港也不適合
5. 有可能會損及附近之油井
6. 拖纜一旦斷裂，會讓船舶沉沒在南岸，油污會造成污染。

但這一切均賴有關當局的深切體認，在實踐上要將“准禁說”拉離他們的標準，衡平利益與風險的權重，在政治壓力下，是有難度的，首先這個決策單位就很難喬定，再者需要太多的專業參與，如果標準得不到，反而會讓沿海國有更大的風險。

#### 4. 管理說

此說較為一般主政者接受，因為此說只討論准入後的階段，希望藉著管理之改善，雖然此學說中的學者還是希望可以將拒絕條件明列，但筆者認為如果有關當局如果能接受此說，就已經是一個進步了，它可以增加決策者的信心，然後逐步開放較大尺度，讓難船能擁有較大機會得到 PoR，但如果主政者虛應故事，那就會還保持在“准禁說”的立場。

### 三、 筆者經驗

筆者在一九九四年冬天有過一次進入避難港地的經驗，那是一次大船碰撞的案例，本輪載了剛果的原油北上到法國北部，在直布羅陀距葡萄牙兩百多海里的地方與一艘東向到義大利的運穀船相撞，在碰撞之間火災迅速蔓延包裹本船，這有一個學名叫做 In-Situ burning(就地燃燒)，作為許多海洋污染的一個範例。

In-Situ burning(就地燃燒)：原地燃燒是指在海上、洩漏地點或附近燃燒浮油的過程。在原油入海尚未做擴散前進行燃燒，可以減少對海岸的污染，60 年代就有相關之學術研究，但一直由於濃度、擴散與場地之配合度不夠，甚至還要犧牲高價的燃油索，因此未能實際執行。就地燃燒等同於 Jettison(貨物投棄)，此已被一般保險業者認同。台灣沿岸的山湖兄弟輪曾用過此手法解決岸線污染危機。

本船左舷在受到撞擊後損失了二左艙全部的貨油，造成船舶向右傾側頗為嚴重不能繼續航程，於是尋求 PoR 卸載其餘貨油，當時由於 MARPOL 剛剛生效沒有多久，且本輪已經沒有繼續洩漏油品的理由，當時記得葡萄牙海軍曾登輪做過評估，因此在原地停留一兩天後，在一艘拖輪戒護下，就近駛往葡萄牙/西班牙沿岸執行“船靠船作業”轉載餘貨。

#### 四、 學說間的辯論兼論無害通過

當一艘南方澳的捕鮪魚船，即使船是空的，在有危急避難尋求東港魚港的進入許可時，很難不被刁難。相反的，一艘基隆的捕魷船就較容易。為什麼呢？這種“非我族類”反而能得到較好待遇的原因，就是利益沒有衝突！The North Atlantic coast Fisheries Case 1910 與 The Onkel Sam 1992 會有被拒入港避難爭議的案例，就是實證。是以第一種“准入權”說，在歷史中並不一定得到確切的買單。現代的法律適用現代人，歷史中的法律只提供參考。

The North Atlantic coast Fisheries Case 1910: 這個仲裁發生於美國與英國之間，爭論的主題是美國漁船在危難時能否得進入英國大西洋沿岸港口，爭論點是美國漁船並未付給港口捐或是燈塔使用費，雖然最後的判決是“不可將金錢與友誼及人道劃上等號”，在提供避難所；修理；木料；及水等必要解決困境的要求上給與方便，但私下在別的国家所發生的情形顯然更糟。

The Onkel Sam 1992: 此案討論一個非會員國家之漁船在危急時可以享用會員國的 PoR 嗎？是否國內法要遵守國際法所承認的公約？最終法院判決將船上在當地所捕獲的魚全數扣留，雖然有人抗議，但始終未讓法院接受。

西方學者 Hydemann & Brermen 主張的“基於人道主義，沿海國沒有拒絕的理由”；Devine 的“如果能自救者，得不到許可”；Lagoni 的“有條件下才有禁入之可能”等均以“准入權”為基礎來討論；Chircop 則認為““准入權”已不合時宜，應建立新規則”；Sommer 的“利益衡量”；Hooydonk 則偏向“進入管理”說，認為傳統“准入權”只能走入歷史，只有逐步的以管理釋出難船入港之機會。筆者以為當有關當局一旦瞭解而取得決定的優勢後，如何能讓有權力的公務員釋將其放出來，而讓自己曝光於民意之前，落得最後悲劇下場呢？

MARPOL 公約後的“准禁權說”，將權力集中於防護自家海域的作法是無可避免的，但這當然是值得爭議的，尤其是在 The Erika 1999 案例(見前文)中損失最大的是拒絕簽發 PoR 許可的西班牙海岸。

其實，許多國際公約前後之間，在具體適用於遇難船舶避難准入問題時，就存在衝突。如：1982 年《聯合國海洋法公約》規定了國家保護海洋環境安全的義務，而 1989 年《國際救助公約》則賦予了國家干預海洋環境污染的權利。雖然這兩者表面上不存在直接衝突，但具體到遇難船舶准入問題上，很難將兩者做同一的解釋。

另外一個衝突出現在當《聯合國海洋法公約》中規定具體適用於遇難船舶避難准入問題時。領海無害通過權與國家保護海洋環境安全的義務相結合可以得出，遇難船舶具有進入一國管轄水域避難的權利。而根據同一公約賦予沿岸國的海洋環境污染干預權。

現實中，沿海國迫於國內安全及環境保護壓力，往往傾向於拒絕此類遇險船舶駛入沿海國水域避難。在當前國際體系下，難船在遭遇海難後，是否有權進入沿海國水域避難？對這一問題的回答，對我國遇難船舶能否進入他國水域避難，及我國面臨這種問題時，是否有權拒絕他國船舶進入我國水域避難都具有重要意義。甚至於如何面對本國遇難船舶在本國水域內的應對方式，都應有一個共同邏輯。

在衡平兩權說中所對無害通過的解釋，無法保證所有船隻在港可能發生的潛在威脅，也就是說沒有船不具風險威脅性。並且如果決策單位沒有將專業的評估放在眼裡，在政治壓力下沒有支持決策的邏輯，那只會帶來更多的災難或是將界限更向“准禁權說”靠攏。

管理說承如先前介紹，實質祇是從“准禁權說”發展出來的，問題還是在主管當局的態度。在實踐中對於重視環境污染政府，都已有定論，只是如果該政府也重視海權，就比較容易接受 PoR 的概念，即使沒有 IMO 指南，也會跟著局勢做出相對應的措施。如果該政府不重視海權，那可能會更慘。在一份對歐洲所做的問卷調查中，顯示 IMO 指南問市後僅有 11% 的政府有所跟從。

其實有時也不過就是態度問題，以 The Magnitude 2002 為例，發生在 The Prestige 2002 後六天，英國就無論如何設法讓該輪入港，而結局卻是完美，在救助人及官方通力合作下，在進入 PoR 過程中沒有污染外溢。

The Magnitude 2002: 7 萬噸黑油船(HFO)因船殼破裂貨油漏出，在努力將該艙殘存的油駁出後，船半沉沒於米爾福哈芬外，該港港務長同環保官員解釋狀況及可能的作法後，准許入港，援救單位將船用燃油索圍住後帶進該港，過程中沒有造成任何污染。

1982 年聯合國海洋法公約中，與受難需援船避難港地可能有關的制度或規範之例外規定有“無害通過權”、“尋求協助”及“環境保護”三類。其中尋求協助僅止“對海上遇險人員”，關注點在於人命及安全，儘管這些公約沒有明確排除遇難船舶進入沿海國避難的權利，但這些公約本身並沒有明確地為船舶規定避難“准入權”，也沒有明確涉及沿海國建立避難地的義務。筆者以為與造成 PoR 討論的主流-油輪海難無直接關係。

對海洋環境之保護及保全，是在環境保護為前題的 PoR，換言之就是說 PoR 的目的就是為了海洋環境保護，公約在這裡主要是賦予國家相關權

利，而不是為國家設定義務。在公海上對遇難船舶進行干預，最簡單的措施是不准其進入管轄海域避難且令其駛離沿海國方向。更適當的反應通常包括拖船援助及救助服務。因而只要自己沒有海洋環境污染問題，就沒有簽發 PoR 許可的必要！對於主張“准禁權”的主管當局而言，更是言之有理。是以對 PoR 而言，假如還有所希望的話，無害通過權的彈性，就有討論的空間。

### 無害通過權(innocent passage)

外國船舶在不損害其安全與良好秩序的原則下自由地通過領海，不徵收通行費，不對通過中的船舶行使刑事和民事管轄權。這種優惠待遇，在國際法上稱作“無害通過權”。

雖然荷蘭行政法院在 1995 年的 Long Lin (見前文)案中表達的觀點，認為“為了將遇難船舶帶入港口而通過領海不同于普通的航行目的，不構成無害通過”。“通過”是一種穿越領海的臨時活動，其對領海主權的限制僅在於領海可以作為船舶航行的仲介而非船舶航行的目的地。進入領海內的避難地顯然不滿足這種“臨時”性要求。無害通過權不能成為遇難船舶進入沿海國水域避難的法律基礎。也就是對於救助難船的救助船舶在行動中是否得以主張無害通過。

然而亦有說法根據第二項列舉認為“既然公約已經詳盡規定了非無害通過的各種行為，那麼，通過一國領海的船舶，只要沒有從事這些行為，就應視為無害通過。”

根據公約 18 條第 2 項[通過包括停船與下錨，但以.....由於不可抗力或遇難所必要....之目的為限]，亦即，受難船舶於通過過程中為[停船與下錨]本法所容許。但是對於一艘逐漸減速的船舶，以德翔台北為例，是否可判定其為“有危險”？或者當一艘非國輪正在佈設水下設備的船是否為“無害”？

可是根據現實，尤其在南海爭端開始，各國均朝著嚴格的解釋，也就是，不論拋錨或是減速，不論是否主張為受難船舶，均要過問，必要時會予以驅離或開出罰單。

## 五、 決策的作法與實踐

決策往往是最關鍵的問題所在，在有權責的公務員背負著民意的壓力，而招受影響的社區，為了保護自己的利益，更希望能參與決策，然而一旦失去控制，那政治的後果不知如何善後。

在 19 世紀的貨載或是船舶的大小，船速的快慢，不會造成現代船難的規模，民智的開放、政府的權威也不是如今的光景。客觀而正確的處理方法以及透明的告知。因此建議兩步驟：

1. 在各別案例發生前，對大致發生的情況做出評估(這可能需要專業或經驗)
2. 在單一事件發生後，再就已發生的處理做出評估與修正(同樣的需要經驗)

對緊急應變計劃，在事前從不同的角度與不同的地點與當時的能力，評估有利與不利的部份。另外指定海事救援服務的部份，不必然由官方組織或主導，但必須建立統一通訊系統。

根據一項對歐盟各國海事單位所做的問卷調查指出：

1. 決策單位為航政機關的有 59%；海巡者為 33%；各港務單位為 44%；環保單位為 15%；海軍有 11%。由於此問題允許複選，因此很容易知道許多國家政府是由眾議而做出決定的，下面的問題就更清楚了。
2. 決策的方式(複選)由單一專門單位者是 55%；內閣層級決策者有 37%；多方決策者有 30%；包括圓桌會議方式等決策者為 27%。

我國在 The Front Tobago 2002 及 The Orpheus Asia 2002 的案例中可以看出，主管機關的作法是以內閣眾議決策，視難船是否得以進入 PoR 的模式進行。

The Front Tobago 2002: 十四萬噸賴比瑞亞籍油輪，因主機故障，滿載的船被一艘拖船拖往日本途中，因遭日本當局之拒絕其進入其經濟領域，預備請求花蓮或高雄之協助，交通部也以日本相同之理由拒絕其入港，環保署更拒絕其在台灣主張之安全水域內下錨與轉駁，最後該輪被迫拖往距高雄 260 公里之水域完成作業。

The Orpheus Asia 2002: 12 年新加坡籍 25 萬噸油輪在經過巴士海峽時因失去動力，漂到台灣蘭嶼東南海域，雖無立即危險，遭到環保署的杯葛，高雄港也以噸位過大無法接受其靠泊為由拒絕其進入領海。爾後在大陸廣州撈救局援助下拖救成功。

在實際執行上，發現經驗及案例發生前的模擬與討論是很重要的。從被拒絕的案例顯示:有的是該港無法處理的貨物海難，有的是該船對自己的困難不願說明。而易於被批准的理由，大體上以涉及對人命的救助，其進一步的瞭解，乃在於對人命的搜救(Search and Rescue)亦是該沿海國在國際上的義務。

在另一組的問卷調查中，僅有 12% 的政府會從經驗中吸取教訓，改變原有的程序，大多數的受訪者均不會或不願說明其被改變。

從指南的執行上，很清楚的，“理由”是避難港地屬管機關的主要依據，以 The Frontier 1992 為例，假藉遇難，實則載運違禁品，躲開檢查，當然得不到 PoR 許可。The Eleanor 1809 的判決說的也很清楚，其理由應該“真實的”；“緊急的”，船方或是拖救船要清楚表明。

The Frontier 1992: 這艘船原本的航程是從馬爾代夫預備前往迦納的港口，船上貨物中帶著一些大麻離開聖赫那拿島，船長宣稱毒品為因運輸關係而暫時持有而非擁有。由於該輪的燃油顯然不夠支撐整個航程於是預備在南非到納米比亞間補充油料，然後再到目的地，當船在南非時，的確有過暫停，但毒品並未被發現，但是南非將此懷疑通報附近港口，船長原本預備在瓦夫斯灣港的加油計劃只得改變，於是對聖赫那拿島宣稱由於主機失靈要求避難，然而被聖赫那拿島拒絕進港，船東於是上訴當地法院，當地法院以此非其真正入港之理由，因此該船被拒是正當的結束此案。

The Eleanor 1809: 當該船以避難為由進港後，卻發現與事實不符，不真實也不緊急，乃是基於部份的商業理由，於是收回其入港許可。

其次就是對危險的評估與確認，這往往是經驗的累積，許多對危險評估的過嚴或人云亦云或跟著別人屁股走，以致於失去商機或是國際地位的案例比比皆是。

單一的決策單位決定一切，並非是最佳的選擇，以 The Athos I 2004[A] 為例，身為“Captain of the Ports”(COTP)美國海岸巡防隊的決定，一旦地方政府不買單，事情就會在猶豫蹉跎中發生了，COTP 的地位就會在美國最高法院被挑戰了。

The Athos I 2004: 該船在接獲美國海岸巡防隊的許可緊急進港，由於該船與船廠在許多責任議題上僵持不下，於是在德拉威爾港外停留了 14 天，油污染幾乎發生於德拉威爾的主航道上，還好及時地解決了。

## 六、 對避難港地的選擇與執行

避難港地往往是在經濟利益較大的區域為主，因為沒有經濟損失，也就沒有話題，媒體與政客的聲音也會較小。

歐盟在決定避難港地的位置有幾個考量點：

1. 能夠有效管轄之區域，多半不取商業港埠。
2. 方便控制污染之地-不論是用直昇機監空測或是以攔油索圈起-不致漫延。
3. 如果有海難救助人，則應就其專業能控制之場所。
4. 支援能立即送達之場所。
5. 必要時可以被犧牲的。

同時也對是否公佈該地為 PoR 有所爭議，爭結點在於，如果公佈，則會引起地方上的反彈，所以 PoR 是否有需要在事前備妥或事發再臨時選擇，各有利弊。事後發生的任何損失，需要妥協、補償損失的部份，需要更多的官民溝通。

## 七、 關於 PoR 財務及對保證金的做法

在建立 PoR 或是為了保持可以運作，應付那也許是數年或十數年一次的機會，對主管機關而言，的確滿吃力的，要知道會有設備；訓練；保養及程序建立的費用，筆者以為對一個避難港而言，其支出已經是極其不願地，如果對一個避難地，其經費更是缺乏科目。談到事後，對環境的補償，可就無可估算。

根據歐美對 PoR 的經驗，對所有可能產生的清潔費，包括對船、設備、海灘或碼頭等，即便是需要更換新品也是一個有限且可估算的數字，唯獨對環境復育；漁業長期的損失以及對交通的損失，將難估算，常用市場累積的數字。因此北歐一些國家選擇成立基金，以此保持 PoR 之運作，如果之前就已經設定好的所在則包含設立之經費及對遇難船舶在事後於當地

所造成的破壞做出補償，如果是海難事後才決定之所在，則只有事後補償的部份。為此，許多國家就在事前同船東或其保險單位要求保證金。

保證金的取決，應該是一個經驗值，不能是一個把自己放在一個絕對的高點，然後用討價還價方式解決爭訟，也非不能一個天價，方便自己人隨便使用科目，灌水乘機揩油的模式處理。它應該是一個相對最高點，然而再跟據實際損失，在法庭上主張報銷。法院不是一個保護國人可以斂財的工具，必須要兼顧國際形象。

美國則採取當船舶一旦進入 200 海里管轄區前就要指派適格的代理 QI (Qualify Individual) 來處理可能造成污染的情勢，那時就已經要好了需要的保證。

## 八、 結論

邏輯之建立很重要！

當加拿大面對 The Eastern Power 2000；The Kitano 2001 與 The Kamila 2003 的海難准入避難港時的決策有著共同點：先解決“立即”的問題，再談避難港地是否可以進入。因此船東及船員出動一切力量使船舶脫離“立即”危險後，在相對穩定(relative stable)的狀態下得以入港。

The Eastern Power 2000: 原油輪在抵達 Come By Chance 時有一艙在對外漏油，港方拒絕其入港，要求該輪將狀況解決。當船舶將漏油艙的油位降到海平面壓力之下(至於其駁出的貨油轉往船內那個艙不是重點)，港方才簽署入港許可。

The Kitano 2001: 本貨櫃輪在接近 Halifax 時報告該船某貨櫃失火(事後證明是雜誌及書籍)，由於該輪宣稱其有許多危險櫃在失火處左邊附近，要求進港處理，港區不准許入港直到“proper assessment conducted”。於是船東雇請拖駁及船上船員進行救火，經過 24 小時的努力，火勢終於撲滅後方開立進港許可。

The Kamilla 2003: 該船在風浪中傾側一邊達 25 度，在宣布棄船全員獲救後，船東委由拖船公司負責拖救，提出一連串計畫，在打出艙內滲進去的 1400 噸海水後與其計畫相符後，並給與一些條件後簽發 PoR 許可。

而在 The Long Lin 1995(見前文)案例中也可以看到荷蘭；比利時的作法是，要求一個港方認為合理的保證金及放棄“責任限制”的條件下，才有入避難港地許可的可能。雖然事後本可得到大賺一筆的荷蘭船廠告上有關當局，雖有敗訴，但放棄“責任限制”亦可以是一項標準的判例出現，也可解決以後的爭議。

重視海權的國家多半也重視海洋環保，在 PoR 議題上各自有其邏輯簽發其入 PoR 之許可。可是也有許多國家跟著說海洋環保，卻未能在海事專業上多下功夫，失去那個賺錢的機會倒是無所謂，只是該如何向國際主張我們在 PoR 上的經驗，讓人家看得起，才是重點。

至於是否需要在 PoR 的議題上進一步，求一個公約，筆者以為 IMO 的指南其實已經夠用，剩下來就看各政府的態度了。

## 九、 建議

### 1. 與海難救助的連接

由於各海港，雖說屬於官方，但其亦有極大的商業性質，是以才有港航分家的說法。既然港口有其商業特質，為何不可主張適用 1989 的海難救助法，成為海難救助人呢？試想如何沒有一個港地可以讓難船受到照顧，那海難救助人秉於自願在危險中救助船舶及貨物能否成功呢？是個極大的問號。如果就整個過程來比喻，避難港地是醫院，海難救助人則是救護車，雖說海難救助人的風險較大。在 The Castor2000/1(見前文)案例中可以看到海難救助人在無法取得避難港地的窘境。因此讓港口成為海難救助人的想法是可以鼓勵港方，多給一些正面的回應，將此觀念擺進 1989 救

助公約是解決本議題的一大助益。

## 2. 對避難港地規劃的建議

根據以上第 5 項的意見，把 PoR 放在本身俱有救助條件港口附近，利用漁港、休憩港口、適當地形、淺水錨地或是入港防波堤外側，可以方便用攔油索圈住的場所都是不錯的選擇；並且將海底做一整理，使坡度平整，底質不致於有觸礁的情事發生；另外的問題就是需要與當地居民，尤其是從事漁業的人口，先行設定原則，要有理性的討論。

## 3. 留下軌跡以便追尋

以上所參考的案例及思想大多來自西方社會，也許因為民情無法像 The Long Lin 1995(見前文)有荷蘭船廠控告政府的案例一樣，以致於沒有行政法庭的案例，但如果能夠將每一次的對 PoR 決策的背景做一蒐集，即能對症做出符合國際及國內的一致標準。

## 4. 對於船長的建議

遇到事故發生，由於污染事故被編派到刑事法庭，適用刑事法。所以儘早報告上級。在了解到避難港地的作法，積極取得救助資源後，配合緊急作業的程序，在安全的環境下儘速達成目標，留下指示及行動的紀錄(利用 VDR)，並且禁止說謊。

# No Cannabis No Trouble

別惹

大麻煩



**大麻在臺灣為第二級毒品**

種植、運輸、販賣、轉讓、施用或持有，都是犯罪行為

**Marijuana is a Schedule 2 drug in the Taiwan.**

Planting, transporting, selling, transferring, using,  
and possessing marijuana are all criminal activities.

教育部、法務部、衛生福利部食藥署、內政部警政署 關心您 廣告

王行專欄



避碰隨筆

第八章：讓路船的行動(中)

略

## 加拿大 (CANADA)，魯珀特王子港 (Prince Rupert port)

李齊斌 編輯

加拿大 (Canada) 位於北美洲最北部的國家，屬於西半球及北半球。領土西臨太平洋，東瀕大西洋，北接北冰洋，部分領土位於北極圈內。加拿大東北方與丹麥領地格陵蘭相望，以漢斯島為界接壤；南方及西北方與美國本土及阿拉斯加州接壤，法國屬地聖皮耶與密克隆群島位於東部島嶼中。加拿大領土面積達 998 萬 4670 平方公里，全球面積第二大國家，以及已開發國家中的領土面積最大者。西元 2022 年，全國人口約 3,860 萬人。主要民族：英國人佔 40%，法國人佔 27%，原住民及其他佔 33%。

經濟產物：

工業包括：採礦，電力，機械製造，冶金，木材加工，化學，軍事工業。

採礦業：鋅，鎳，黃金，銀，銅，氧化鈾，石綿。

農產品：小麥，豆類，甜菜。

首都渥太華 (Ottawa)，西元 2016 年都會區 人口排序，前五大城市依序：多倫多、蒙特婁、溫哥華、卡加利、愛德蒙頓。

加拿大《富比士》西元 2020 年渥太華列為退休宜居國家的名單。渥太華是北美洲生活品質第一位的城市。也是加拿大第二位整潔的城市及全球第三位整潔的城市。聯合國連續評審渥太華是 10 個最適宜人類居住的城市之一。加拿大 (CANADA)、卑詩省的一個港口城市：魯珀特王子港，位於該省凱恩島上瀕臨赫卡特 (HECATE) 海峽東北側，與夏洛特皇后 (QUEEN CHARLOTTE) 群島隔海峽相望。魯珀特王子港人口約 12,508 人 (2011 年)。魯珀特王子港，卑詩省北海岸的海陸空交通中心。位於溫哥華北方約 770 公里，斯基納河河口北方，與大陸有橋相連接。

位於加拿大 (CANADA) 不列顛哥倫比亞省

(BRITISH COLUMBIA) 西部沿海的 開恩 (KAIEN) 島上，瀕臨赫卡特海峽 (HECATE STRAIT) 東北側，夏洛特皇后 (QUEEN CHARLOTTE) 群島隔海峽相望，加拿大的煤炭、糧食出口港。加拿大有豐富的煤礦，儲量約 926 億公噸，主要分佈在該省東部的落基 (ROCKY) 山地。港區交通運輸發達，橫貫加拿大大陸橋西端的太平洋橋頭堡，東岸大西洋橋頭堡為哈利法克斯 (HALIFAX) 港。王子港附近森林茂密、水產 豐富、沿海漁業發達、盛產大扁魚與鮭魚。主要工業包括：紙漿、纖維、鋸木及水產加工、原木等。距離市區約 5 公里,有水上及陸上飛機場提供定期飛往 溫哥華港航班。

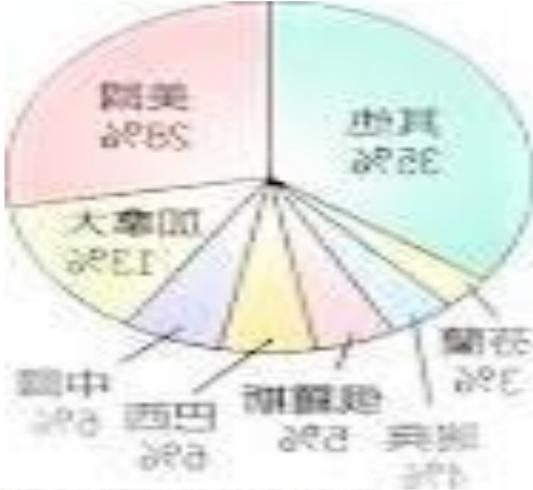
加拿大原木生產量佔全世界 13%，居第二位，僅次於第一位的美國。木材，是加拿大的最著名的資源型材料，受到美國等木材需求國家的歡迎，在加拿大與美國的木材競爭中，加拿大聯邦政府曾經經由報導，增加許多國家 木材進口商及木材加工業，推廣加拿大木材的優良品質、品種，藉以加速擴大對加拿大原木及板材的需求量。

位於太平洋的加拿大、不列顛哥倫比亞省 (BRITISH COLUMBIA/BC) 省，是世界著名的原木與板材生產地，品種眾多，品質優良，尤其原木及板材中的軟木類及硬木類品種，出口到美國及亞洲等多個國家。

目前出口到各國的原木屬於加拿大 BC 省的花旗松，板材有下列兩類：軟木類：鐵杉、雲杉、花旗松、紅杉、黃柏；硬木類：紅柏、軟楓木、硬楓木、樺木等。

魯珀特王子港市被稱為「彩虹之城」，加拿大降雨量最大的城市，每年平均降雨量為 2,500 mm。夏天涼爽，每日平均溫度低於 20 °C (68 °F)。魯珀特王子港是北美洲最深的不凍港。魯珀特王子港港務局屬於聯邦指派港口管理機構。港區碼頭船席 19 座，岸線長 3,015 公尺，最大水深 23.5 公尺。

裝卸設備包括:可移動式吊重機、浮動式吊機、吸糧機、裝載機、拖船及車橋 裝備等,浮動式吊機起重載量約 50 公噸,可移動式吊機最大載重量 60 公噸。港區露天堆場面積約 18.5 萬平方公尺,倉庫容量達 20 萬公噸。煤炭碼頭最大可靠泊 25 萬公噸載重噸船舶,穀物碼頭可靠泊 6.5 萬載重噸船舶。





附件/Appendix:

魯珀特王子港（Prince Rupert port）至下列各國港口航海距離表。

僅供參考：

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

No.	港口中文/英文	國家	距離/海浬
01	巴爾博亞 (Balboa),	巴拿馬	4,297 miles
02	檀香山 (Honolulu),	夏威夷	3,525 miles
03	洛杉磯 (Los Angeles),	美國	1,417 miles
04	舊金山 (San Francisco),	美國	1,090 miles
05	西雅圖 (Seattle),	美國	577 miles
06	溫哥華 (Vancouver, B.C.),	加拿大	477 miles
07	維多利亞 (Victoria),	加拿大	531 miles
08	橫濱 (Yokohama),	日本	3,827 miles

(附:加拿大西岸。魯珀特港位置圖，碼頭照片)。

參考資料文獻:

- 1.維基百科(Wikipedia),自由的百科全書。
- 2.世界地圖集。(World Atlas)。大興出版社(股)公司。
- 3.DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING。距離表。
- 4.THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE INC. TOKYO。

# 中華民國船長公會

## 第二十三屆第 10 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 111 年 12 月 26 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 704 室 本會會議室

主席：黃理事長玉輝

記錄：黃湘瀕

出席人員：

理事：共計 13 人

黃玉輝、方信雄、胡延章、陳策勤、榮大飛、李 蓬、陳馬力、游健榮、侯中南、王文峯、陳正文、賴仁旺、鄧華民。

監事：共計 4 人

林全良、陳富嵩、林寬仁、簡文哲。

請假：張進興、林 彬、姜大為、丁漢利、程 修、張寶安、吳雲斌、郭炳秀、吳洪渤、黃志平、鍾克華。

列席人員：陳一銘、黃湘瀕。

### 壹、 主席致詞：黃理事長玉輝致詞

一、 各位理監事們平安，很高興大家能夠撥時間來參加會議，原定於 12/13 召開理監事聯席會議，因人數不足流會，改期至今日召開。

二、 111 年度臘八節落在國曆 12/30，故活動提前於今年 12/25 舉辦。

### 貳、 會務工作報告：

一、 上次(第 23 屆第 9 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：  
詳如議程附件一

二、 行政及會員服務工作報告：

1. 本會第 23 屆第 9 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 111 年 10 月 18 日台內團字第 1110051130 號函准予備查。
2. 截至 111 年 11 月止，已繳常年會費之個人會員為 564 人次、團體會員為 13 個團體。
3. 本會理事長受邀至各校、單位演講或拜訪：
  - (1) 111/10/19 赴國立苗栗高級商業職業學校演講。
  - (2) 111/10/26 赴國立宜蘭高級中學演講。
  - (3) 111/11/1 拜訪國立臺灣海洋大學海運暨管理學院鍾政棋院長。
  - (4) 111/11/1 赴國立臺灣海洋大學演講。
  - (5) 111/11/2 赴國立光復商工演講。
  - (6) 111/11/9 赴國立澎湖高級海事水產職業學校演講。
  - (7) 111/11/14 關貿網路股份有限公司拜訪本會理事長。
  - (8) 111/11/25 赴國立金門高中演講。
  - (9) 111/11/29 赴中鋼運通股份有限公司演講。
  - (10) 111/12/8 逢甲大學邀請視訊演講。
  - (11) 111/12/8 出席海洋委員會海巡署艦隊分屬之海事事故審議會議。
  - (12) 111/12/9 受邀參加台灣風能協會會員大會。
  - (13) 111/12/13 海巡署署長一行來訪。
  - (14) 111/12/15 三民書局來訪。
  - (15) 111/12/16 拜訪永康船舶股份有限公司。
  - (16) 111/12/16 赴臺中市立龍津中等學校演講

4. 本會獲評為 111 年工商自由職業團體績效評鑑之甲等團體，甲等團體可獲頒獎狀乙紙，由陳力民秘書長於 111/11/17 領獎。
5. 本會 111 年度臘八聯誼活動於 111/12/25 假張榮發基金會「榮雍坊」餐廳舉辦。
6. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
7. 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。
8. 交通部航港局 111 年 9 月 28 日航員字第 1111910666 號有關 111 年 9 月份中央疫情指揮中心公告放寬防疫及入境相關措施一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
9. 交通部航港局 111 年 10 月 3 日航員字第 1110069002 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 交通部航港局 111 年 10 月 11 日航員字第 1110069516 號請協助週知所屬會員有關本局配合嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心 111 年 10 月 13 日放寬入境及防疫相關措施，解除船員入境條件限制一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 交通部航港局 111 年 10 月 13 日航員字第 1111910697 號因應嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心 111 年 10 月 13 日放寬入境及防疫相關措施，船員辦理疫苗接種及 PCR 採檢辦理方式，本會已刊登網站，通告會員週知。
12. 交通部航港局 111 年 10 月 13 日航員字第 1110069775 號函轉嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心修正「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」，本會已刊登網站，通告會員週知。

13. 交通部航港局 111 年 10 月 18 日航員字第 1110069959 號有關勞動部配合中央流行疫情指揮中心放寬相關邊境官制措施，自 111 年 10 月 31 日起，移工申請引進之'關事宜案，本會已刊登網站，通告會員週知。
14. 交通部航港局 111 年 10 月 20 日航員字第 1111910706 號為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
15. 交通部航港局 111 年 11 月 3 日航員字第 1110071113 號函轉教育部製作防制學生藥物濫用「莫嘗試墨西哥鼠尾草」文宣品，本會已刊登網站，通告會員週知。
16. 交通部航港局 111 年 11 月 3 日航員字第 1111910747 號為配合嚴重特殊傳染性肺炎中央流行疫情指揮中心自 111 年 11 月 7 日起放寬部分社區管制措施，自是日起取消船員任職或國內航線船員須完成 3 劑疫苗接種規範一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
17. 交通部航港局 111 年 11 月 4 日航員字第 1110071126 號函轉衛福利部 111 年 11 月 2 日衛授疾字第 1112100465 號公告「自國(境)外進入國際及小三通港埠船舶之抵港前通報事項及裁罰規定」，自即日起生效，本會已刊登網站，通告會員週知。
18. 交通部航港局 111 年 11 月 4 日航員字第 1110071159 號嚴重特殊傳染性肺炎中央流行指揮中心同意本局配合 111 年 10 月 13 日放寬入境及防疫相關措施，自即日起停止適用「交通部航港局船舶檢疫措施計畫書」一案，本會已刊登網站，通告會員週知。

19. 交通部航港局 111 年 11 月 9 日航員字第 1110071438 號函轉法務部為落實「施用毒品者再犯防止推進計畫」製作多部影片及 podcast 節目，本會已刊登網站，通告會員週知。
20. 交通部航港局 111 年 11 月 18 日航員字第 1111910785 號為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。

### 三、代辦會員勞保及健保業務

111 年 09 月 01 日至 11 月 30 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 120 人次、健保會員人數合計 27 人次，明細如下：

9 月份勞保 40 人次/健保 10 人次；10 月份勞保 40 人次/健保 9 人次；11 月份勞保 40 人次/健保 8 人次。

## 參、業務工作報告

### 一、執行交辦事項

#### (一)、本會會員大會紀錄與章程第七條之修正

1. 本會於 111 年 8 月 28 日召開第 23 屆第 3 次會員大會，其紀錄業奉內政部 111 年 9 月 30 日台內團字第 11100455971 號函准予備查。尚有意見如討論題案第三案。
2. 大會手冊討論提案第五案章程之修正，業奉內政部 111 年 10 月 13 日台內團字第 1110139122 號函准予備查。新版章程詳如議程附件二。

#### (二)、金鰲獎徵選須知

1. 依據第 68 屆航海節籌備會決議，由交通部航港局自明(112)年起統籌辦理年度頒獎典禮暨選拔表揚事宜。

2. 由本會評選之項目，獎項分類為第五項領航菁英類，最佳從業人員船員類，模範船長名額為3名。(原為5名)
3. 業經 中華民國航海節籌備會於111年11月28日召開「交通部航港局自明(112)年起籌辦航海節慶祝大會並統籌辦理選拔表揚事宜，研商本籌備會未來存廢暨原有慶祝活動及分攤經費事宜」。

(1) 本會表達之意見如下：此次航港局所提金艚獎企畫案，改變之幅度太過龐大，綜觀企畫內容之頒獎結構幾乎完全改變，已失去原來航海節是以慶祝船員、船東及培養未來船員之學校以及與船員相關之協、學、工、公會團體〔為主〕之核心本質，航港從業團體幾乎成了受獎單位之主軸，模糊了海勤及航商之主體，使航海節活動失焦，這種反客為主的金艚獎企畫案，船長公會無法接受，本會認為此次變革必須經過本籌備會一半以上委員同意方得實施，否則必須維持原來頒獎辦法。

(2) 交通部航港局於111年11月30日航務字第1111611142號函覆中華民國航海節籌備會，說明對於委由本局接續辦理頒獎典禮作業尚存有不同意見，為求審慎，**考量航海節籌備會和諧運作且避免影響航海節慶祝大會之順利舉辦，在未達全體一致共識前，仍請由貴籌備會持續辦理為宜，以資周延。**

### (三)、調整「船員最低月薪資標準」案

1. 依據交通部航港局111年9月14日航員字第1110006722號函，委請中華海員總工會召集(全國船聯會、船長公會)辦理。
2. 調整「船員最低月薪資標準」及「船員伙食費支列標準」協商會議，業經111年12月8日與111年12月20日會議

決議，報請航港局轉請交通部核辦。

## 二、派員參加各項會議

1. 交通部航港局於 111 年 10 月 3 日召開「國際海事發展諮詢會議」111 年第 1 次會議(線上)，本會陳力民秘書長代表出席。
2. 交通部航港局於 111 年 10 月 14 日召開「111 年航海人員測驗試務督導會議-船員測驗、晉升精進交流座談會」，本會陳力民秘書長代表出席。
3. 交通部航港局於 111 年 10 月 21 日研商「航路標識設置技術規範」部分規定修正草案會議(視訊會議)，本會陳力民秘書長代表出席。
4. 臺灣燈塔協會於 111 年 10 月 28 日召開「第 3 屆第 1 次會員大會」暨「第 3 屆第 1 次理事、監事聯席會議」，本會黃玉輝理事長代表出席。
5. 中華海員總工會於 111 年 11 月 7 日辦理交通部航港局 111 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估監考及考區工作人員會議(線上)，本會陳力民秘書長與黃湘瀕代表列席。
6. 臺灣等塔協會於 111 年 11 月 7 日召開「第 3 屆第 1 次理監事聯席會議」，本會黃玉輝理事長代表出席。
7. 交通部航港局於 111 年 11 月 11 日召開「船員僱傭契約範本」增修勞務採購案期末報告審查會議，本會陳力民秘書長代表出席(線上)。
8. 中華民國航海節籌備會於 111 年 11 月 28 日召開「交通部航港局自明(112)年起籌辦航海節慶祝大會並統籌辦理選拔表揚事宜，研商本籌備會未來存廢暨原有慶祝活動及分

攤經費事宜」，本會陳力民秘書長代表出席。

9. 交通部航港局於 111 年 11 月 30 日召開「凱旋 1 號」客船申請調整船員最低安全配置審議會議，本會李蓬船長代表出席。
10. 交通部航港局於 111 年 11 月 30 日召開「112 年度船員訓練專業機構新購或更新船員專業訓練設備審議會議」，本會理事長黃玉輝委員代表出席。
11. 船聯會於 111 年 12 月 1 日召開「研商籌辦航運界 112 年春節團拜事宜會議」，本會由王雯華代表出席。
12. 中華海員總工會於 111 年 12 月 2 日，召開「交通部航港局 111 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組會議」，本會秘書長陳力民委員代表出席。
13. 中華海員總工會於 111 年 12 月 8 日，召開調整「船員最低月薪資標準」及「船員伙食費支列標準」協商會議，本會秘書長陳力民代表出席。
14. 交通部航港局於 111 年 12 月 19 日召開「船員不定期僱傭契約範本」研商會議，本會陳力民秘書長代表出席。
15. 中華海員總工會 111 年 12 月 20 日召開「交通部航港局辦理 111 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估，成績複查」，本會陳秘書長及評鑑員出席。
16. 中華海員總工會於 111 年 12 月 20 日，召開調整「船員最低月薪標準」111 年度第 2 次協商會議，本會秘書長陳力民代表出席。

**肆、財務報告（111 年 01 月 01 日～111 年 11 月 30 日）詳如議程附件三(略)**

**（上列工作報告准予備查）**

## 伍、 討論提案

### 第一案

提案人：行政組

案由：本會 112 年度工作計畫，詳如議程附件四，提請討論案。

說明：本計畫依照內政部規定編製。

辦法：本案通過後，將提下次會員大會通過，再報請 內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

### 第二案

提案人：財務組

案由：本會 112 年度經費收支預算表，詳如議程附件五，提請討論案。

說明：本會 112 年度經費收支預算表，係參酌本會之實際需要及 111 年度收支酌予調整。

辦法：本案通過後，將提下次會員大會通過，再報請 內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

### 第三案

提案人：財務組

案由：本會 110 年度現金出納表，詳如議程附件六，提請審議。

說明：

- 一、 依據內政部台內團字第 11100455971 號函，財務之輔導意見。
- 二、 工商團體財務處理辦法第 12 條。

辦法：本案通過後，將提下次會員大會通過，再報請 內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

### 第四案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員陸慶宇等 20 位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件七，提請備查案。

說明：陸慶宇、陸早知、周洪濤、林東貴、張賢維、高炳光、朱威羽、朱家雄、許秋雄、翁意龍、劉港生、荀明泰、柯俞宇、楊弘明、張永偉、周宏基、周李禎祥、顏建成、謝馥燦、陶知宏等 20 位船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

### **第五案**

**提案人：行政組**

案由：茲有謝政源等 2 位船長申請退出本會，詳如議程附件八，經予以除名，提請備查案。

說明：退會會員計有：謝政源、林坤芳，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

### **第六案**

**提案人：行政組**

案由：本會增購及報廢辦公設備詳如議程附件九、附件十，建請同意案。

說明：本會之倉庫修繕。

辦法：敬請同意併入 111 年決算財產目錄辦理，提請下次會員大會通過後，報請內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過後，報請 內政部備查。

**陸、 臨時動議**

**柒、 散會 中華民國 111 年 12 月 26 日(星期一) 17:10**



111/10/19

本會黃理事長受邀至  
國立苗栗高級商業職業學校演講

► 校長李燕坪(左)



111/10/26

本會黃理事長受邀至國立宜蘭高級中學演講  
-謝茂溪船長(本會理事長的左手邊)

◀ 校長張以方(左)



111/11/1 本會黃理事長赴國立臺灣海洋大學拜訪  
海運暨管理學院鍾政棋院長(右)



111/11/1 本會黃理事長受邀至國立臺灣海洋大學演講  
航運管理學系曾柏興副教授(右1)



111/11/2 本會黃理事長受邀至國立光復商工演講-校長李秋嫻 (右圖左)



11/11/9 本會黃理事長受邀至國立澎湖高級海事水產職業學校演講



國立澎湖高級海事水產職業學校校長顏嘉禾(右 2)  
慧洋海運集團藍俊昇董事長(右 3)、王文昌經理(左 2)



▲校長顏嘉禾(左)



11/11/14 關貿網路股份有限公司陳琦副理(右 2)、業務經理李少君(右 1)與逢甲大學運輸與物流學系助理教授翁祥凱博士(左 1)拜訪本會黃理事長



11/11/18 本會資深會員王匡時船長來訪(左)、本會會計黃湘瀕小姐(右)



111/11/21 國立高雄科技大學受贈操船模擬機暨啟用典禮  
本會陳力民秘書長代表出席



111/12/08 海洋委員會海巡署艦隊分署-海事事故審議會會議 會後合影  
分署長廖德成(右)、副分署長吳金河(左)



11/11/25 本會黃理事長受邀至國立金門高中演講



校長許自佑(中)、校友翁明樞退休輪機長 (左)

111/11/28 會員來訪



111/11/29 本會理事長受邀至中鋼運通股份有限公司演講



張秋波董事長(左 3)、許健明總經理(右 3)、陳永雄前總經理(右 2)  
林錦駿副總經理(左 2)、許立和副總經理(左 1)、陳富嵩領港(右 1)



左至右-蕭輔昌船長、陳一勝船長、張瑋峻船長、  
本會黃理事長、陳富嵩領港、楊俊顯船長、鄭神賜船長、  
陸基文船長、戴乃聖總船長、李曙佑船長



111/12/09 本會黃理事長受邀參加台灣風能協會會員大會  
台灣風能協會理事長簡連貴(中)、經濟部能源局能源技術組翁政原技正(右)

111/12/13 洋委員會海巡署艦隊分署一行來訪



▶副分署長  
吳金河(右)

11/12/13 團體會員尾牙餐會





111/12/16 拜訪永康船舶股份有限公司  
 右起-高政強退休領港、李清豐退休領港、孫定國退休領港、  
 方信雄主任、本會黃理事長、鍾玉科船長、陳興漢船長



111/12/16 本會黃理事長赴臺中市立龍津高級中等學校演講  
 賴忻棠校長(中)、邱凡珊秘書(右1)、  
 本會團體會員代表方信雄主任(右2)、  
 周育聖老師(左1)、本會黃理事長(左2)

111/12/25 (111 年度)臘八節聯誼活動



111/12/25 (111 年度)臘八節聯誼活動



111/12/28 陽明海運 50 週年慶祝酒會



陽明海運鄭貞茂董事長(中)、本會黃玉輝理事長(右)、  
蘇澳海事水產職業學校陳永峰校長(左)



◀左起-陽明海運白崑榮  
資深副總經理、本會陳力民  
秘書長、本會黃玉輝理事長、  
高雄科技大學俞克維副校長

▶左起-輪船商業同業公會  
全國聯合會林沛樵秘書長、  
呈信企業張秀明董事長、  
本會陳力民秘書長



