

船長通訊第 235 期目錄

長江三峽紀行	P.01
徐國裕、游健榮	
會務花絮	P.11
租船契約章之條文擬議 (轉載自航貿周刊 2024.4.15 第 15 期(航貿文化事業有限公司出版))	P.15
王肖卿	
操船點線面(二)	P.32
吉伯	
大貿商運公司『育興輪』菲律賓海域失聯全體船員失蹤	P.40
田文國	
注意雷達避碰中的不協調行為	P.46
章詩如	
會務報導	P.49
秘書室	

船長通訊 雜誌 第 235 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 113 年 7 月 17 日

發行人：胡延章

主編：陳力民；編輯：李文愚、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：新肱能印刷設計有限公司

地址：新北市板橋區懷德街 200 號

電話：(02) 2966-3096

113 年 6 月 18 趙小蘭新書發表會-卓越船長趙錫成博士與胡理事長合影
致贈本會成立 60 週年特刊與平安果一對



本會 113 年(112 年度)優秀船長獎於 7/8 會員大會頒獎合影



長江三峽紀行

徐國裕 游健榮 聯合整理

初次行走長江三峽在 2002 年 8 月，遊玩黃山，到重慶搭「東方公主號」下行到武漢，是時長江大壩尚未完成，水位尚低，三峽迂迴崎嶇，變化最大之處在西陵峽，長江在此右彎 110 度，船隻必需，過彎方能通過，江面寬僅有百餘公尺，水流湍急，船隻行經處，暗礁密布，船隻航行期間，真要技藝高超。

因為同行關係，船長特准我到駕駛室參觀，深覺操作海輪與長江水域航行，確實境界不同。



►水位雖上升乃顯現三峽的壯麗

三峽大壩 2009 年 9 月 15 日零點實驗性蓄水啟動，計劃首次蓄至 175 公尺最終水位。此後，工程防洪、發電、補水、航運等綜合效應將全面發揮。隨後上游水位上升，原有曲折的水道變深變寬，流速變緩，已無法體驗三峽的灘多水急，代之而過起的是高峽平湖，水勢平緩。長江過往的暗礁險峻，已隨著大壩的興建而消失。但也因蓄水，以往罕至之地，變得通行無阻，揭示著一個時代的結束，如同「大江東去，一去不復返。」

此次 2024 年 5 月我們千歲團搭「長江壹號^{註1}」，上水^{註2}而行由湖北省宜昌市到重慶。經過西陵峽最窄處，猶見兩岸地勢險要，長江水道在此轉變收縮，氣勢依然雄偉。



▲靠泊於宜昌市九碼頭（宜昌市萬達廣場對面）等待旅客登船的「長江壹號」外貌。

三峽水庫蓄水量的調節，須達到防洪與發電功能。水位的控制目標為汛旱並防，為確保防洪安全，於 7、8 月汛期來臨前，長江水位需降低，騰清水庫容量，以容納汛期時的大量雨水。5 月下旬重慶附近的長江，水位低，約 145 米左右，水淺不利大型遊輪的停靠，吃水較深的船隻無法停靠在長江與嘉陵交會處的「朝天門」碼頭，而必需改移至較下游的「豐都碼頭」。

三峽大壩位於湖北宜昌的長江幹流上，建壩的著眼點在防洪能力、發電效益及航運改善，大壩軸線全長 2309.5 公尺，壩頂高程為海拔 185 公尺。正常蓄水位為海拔 185 公尺，大壩完成後，下游河段防洪標準週期由原來十年一遇，提高到百年一遇，緩解了中下游枯水季節的航運量。三峽電站每年 1000 億度的發電量(約佔全國發電量的 4%)，經濟效益足以平衡當年的投資。所謂「中間洩洪，兩邊發電」，「動水發電，靜水通航」、「大船爬樓梯，小船坐電梯」正是大壩的寫照。

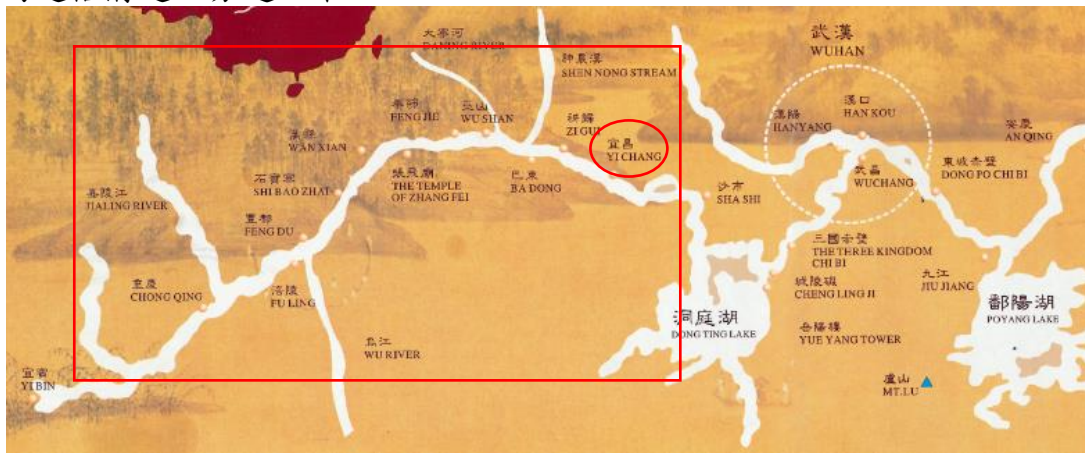
大壩工程的制高點，壇子嶺觀景台上，極目遠眺，三峽大壩一覽無遺。遙想百年前，孫中山先生在《建國方略》中提出的三峽之工程，原始構想。「當以水開堰其水，使舟得溯流以行，而又可資其水利」，今日總算完成。



^{註1} **長江壹號**：是一艘全年運行於長江水域的遊輪，是目前唯一的一艘可不需中途再換乘接駁船，可在航程中直接搭乘「**船舶升船機**」過三峽大壩的，她是艘接待大陸中央級領導視察長江水域基建及外國嘉賓瀏覽長江風光的專用豪華型遊輪。從**長江探索號**、**世紀傳奇號**、**長江參號**等等遊輪的接觸，陰錯陽差的讓我們搭上了「**長江壹號**」。讓我們這千歲團留下了人生一段美麗的回憶！也實地體驗了中國基建的進步之處。願將所見之處詳述之，以饗我會的會員們。

^{註2} **上水**：即指「**長江壹號**」自**宜昌市**由**東**向**西**逆流而上到**重慶市**之間所航行的航段。

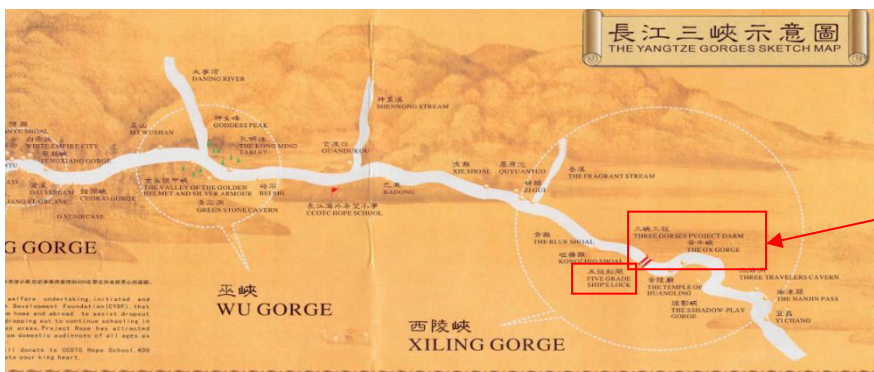
這次船過「葛洲壩」及「大壩」，享受了 VIP 級的待遇，可以臨場看的更清楚，行政部的袁園美女經理在旁親自解說，更加深刻明瞭。航行中經由船長的特許，我們亦參觀了駕駛台的航行操作。航行值班採取雙人值班制，船長說明了為安全著想，航行駕駛員編配雙套，即三位大副、三位二副，每班由大副/二副共同值班，大副操控為主，二副協助觀察聯絡為輔。對於安全做到嚴密的保障。有關大壩的工程介紹，運行及駕駛室航行操舵的通信溝通，分述如下：



▲從長江航線圖顯示，「長江壹號」本航次是從湖北省宜昌市開始西行逆水而上至重慶市，再順長江水東行，返航到宜昌市。(圖片係長江輪船海外旅遊總公司提供)



◀在聞名世界的長江三峽大壩，有著「大船爬樓梯，小船搭電梯」的獨特景觀。



◀從長江三峽示意圖看出，此次旅遊的重點在長江大壩工程區。(圖片係長江輪船海外旅遊總公司提供)

全長 193 公里的三峽河段是貫通長江黃金水道中上游水域的咽喉要道，其間的三峽船閘、葛洲壩船閘、三峽升船機更是暢通物流的關鍵點。優化船舶聯動控制和科學分類調度，確保三峽河段安全穩定高效，對於長江黃金水道高效暢通至關重要。

聞名世界的長江水利工程，既具有防洪和發電的功能，又肩負著船舶通航的重任，而三峽工程的最後的收尾工程就是 - 「船舶升船機」(也是俗稱之為船舶搭乘電梯)，則是長江航運的重要一環。它是為船舶升降過三峽大壩而設計的「超級電梯」。不單是世界上規模最大、技術難度最大的垂直「船舶升船機」，而且為船舶翻越三峽大壩提供了「快速通道」。由 2016 年至 2021 年，三峽升船機總共通過了近 1.5 萬艘次的船舶，為提高長江三峽樞紐的通航效率和長江「黃金水道」的航運功能，都發揮了重要的作用。



搭世界規模最大的超級
「船舶專用電梯」

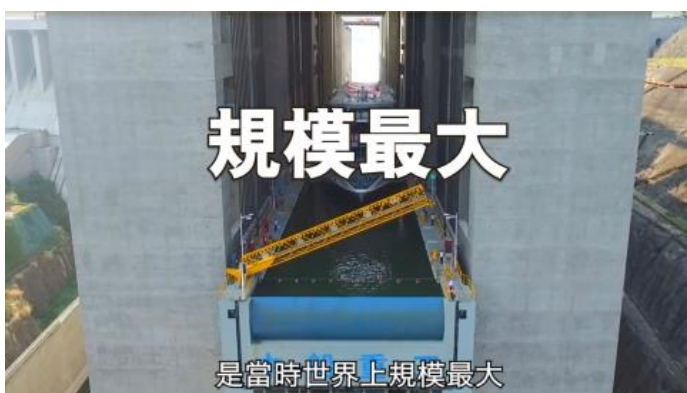
三峽大壩的最大的水位落差是 113 米，相當於 40 層樓的高度，賦予了三峽水力發電工程上強勁的水力發電能力。由於長江三峽大壩的建設，使每年的單線通航量由每年的 100 萬噸提高到每年的 5000 萬噸，到了 2023 年，整個三峽大壩上、下行達到了 1.46 億噸，超出了 50%，亦提前 20 年達到了飽和狀態。運輸成本降低了 35%~37% 間。不過，如此罕見的高水位落差，亦給通過大壩的船隻帶來空前的挑戰。在三峽升船機投入使用之前，途經的船隻如果想要翻越三峽大壩，必須要像過巴拿馬運河船閘的「爬樓梯」式，一階一階拾級而上，逐級通過傳統的雙線五級船閘。但這種方式效率並不高，耗時大約 3 到 4 個小時。



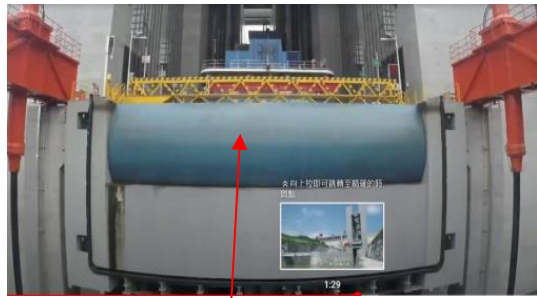
2003 年投入使用的「雙線五級船閘」，平均每日運行 30 至 32 次，通過 118 艘至 120 艘船舶，一年約 4.3 萬艘船舶。

隨著長江的水量日益增長，長江三峽樞紐的通航能力，亦趨向飽和，隨之「船舶升降機」應運而生。所謂「船舶升降機」，就是供船舶搭乘的垂直「升降電梯」，可使船舶一口氣爬到為原有的「雙線五級船閘」的作用，同時大大地提高了三峽船舶通航的效率。

這套船舶升降機在 2016 年投入使用，可承載 3,000 噸級以下的豪華觀光遊輪、散裝貨船等，都可以使用此「船舶升降機」，通過大壩的時間，由剛開始由「五級船閘」的 3 至 4 個小時，大幅地縮短為約 40 分鐘。



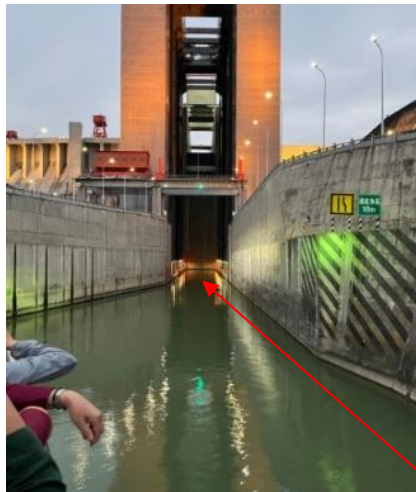
圖中左側為三峽「船舶升降機水道」及「升降機組台基地」，右側為「雙線五級船閘水道」，二者共同構成三峽大壩「大船爬樓梯、小船搭電梯」的獨特景觀。



「船舶升降機」事實上係由一個四周圍閉的水槽鐵箱，又叫「承船箱^{註3}」加上一座機械升降機組構成的。「長江壹號」在上水航行的航行期間，當船舶處在上升期間可悠哉地暫時停泊於水槽內（此時嚴禁生活用水排放於槽內）。乘客們可觀賞這神奇的工程。此升降機：長 132 米，寬 23.4 米，正常水深 3.5 米，利用齒輪齒條進行爬升，並有 16 個和「承船箱」等重的「平衡重組」用纜繩連接與「承船箱」一併將船舉升起來，最大提升高度 113 米，最大提升重量 15500 多噸。船舶則安穩地坐落在這承船箱裏，與船一起提升，提升到幾十米高到達三峽大壩的上游水域。

臨場體驗「長江壹號」進入升降機的緊奏過程 ---

5 月 30 日 19:43，「長江壹號」慢慢接近「船舶升降機水道」。



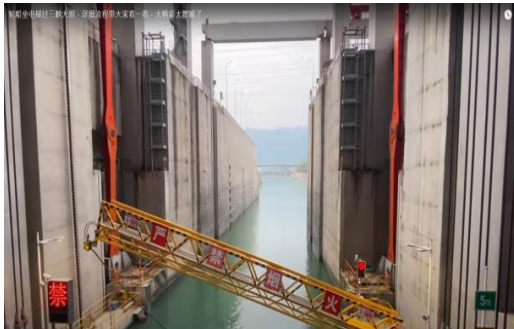
「長江壹號」接近「船舶升降機水道」及「升船機組台基地」（19:46 進入），使用世界上最大的「船舶升降機」準備翻越三峽大壩。

^{註3} 承船箱：將一個四周用鐵殼圍閉的水槽箱注滿水後，將停泊於其內，使船舶連同這個水槽箱（承船箱）舉升到三峽大壩高水位水域區。

「長江壹號」進入船舶升降機水道時，速度必須慢慢降下來，尤其在接近承船箱時，速度必須控制在 1,850 公尺/每小時的速度內(約 1 節的速度)進/出承船箱。

過閘時船長則全程於駕駛台的翼側(wing bridge)拿著「大聲公」指揮過閘過程，此時兩舷邊各僅有約 20 公分不到的間隙，過程是非常緊湊且專業的。

船舶升降機：長 120 米，寬 18 米，正常水深是 3.5 米，由多組的鋼絲繩及齒輪結合將「長江壹號」連同承船箱裡的水整個穩穩地提升上來。高度可達 113 米，等於到了大壩頂部。由 2016 年試通行開始至 2021 年 9 月，這五年當中，三峽「船舶升降機」作為過壩的快速通道，總共通過了 1.46 萬艘次的船舶，運送將近 700 萬噸的貨物以及近 50 萬人次的遊客。



「長江壹號」進入水槽箱(即承船箱)後，船艏部有一特殊鋼材製作的擋水板被慢慢抬升起來了，將江水與承船箱隔離起來！



從船艏部觀察，現在很明顯能看到船舶和下游的水位差了！



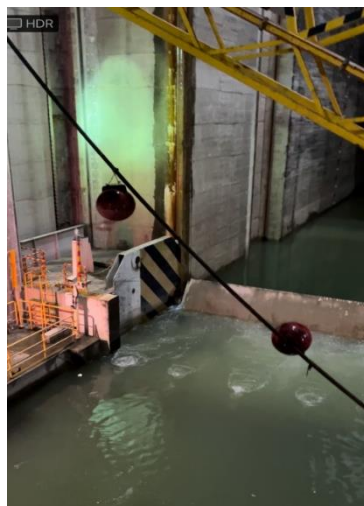
此時這一排排鋼絲索繩是將「承船箱」連同「長江壹號」一起，很平穩的抬升上來的。



從高度刻度表知悉，船由剛開始駛入「承船箱」時的 75 米已上升到 135 米了！

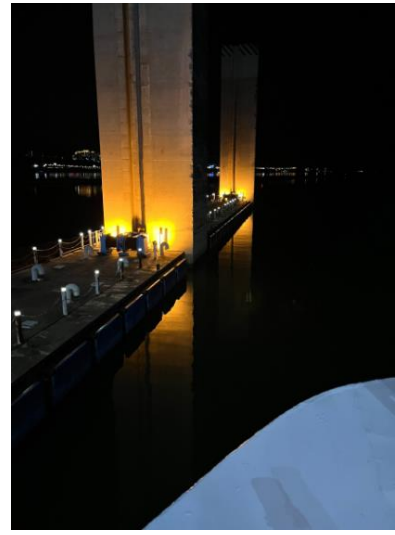
船舶升降機慢慢上升了，現在已經升高了 60 米(135-75)了，上升過程中「升降機」很平穩。絲毫感覺不出它有在動。

左圖：於 20:24 時，「長江壹號」的船艙與上游水位平行了，等擋水牆慢慢放下，等其放平後，「長江壹號」即可駛出「承船箱」！右圖為另一艘散裝貨船駛入承船箱裡準備提升到上游的視頻畫面。



将这个船呢是从下游提升到上游去

左圖：「長江壹號」終於在 20:26 啟動主機，駛出「船舶升降機」了，整個升降時間共耗時 40 分鐘。
右圖：20:32「長江壹號」終於向長江大壩寬闊水域航行了，駛往巫山神女峰航段。



三峽「船舶升降機」的建設不單單克服了重大裝備製造難題，而且關鍵是，其零備件的製造，亦達到國際領先地位。雖然它的最大提升高度為 113 米，和中國大陸最新建設的「貴州構皮灘水電站」第二級升船機相比，提升高度要少 14 米，但三峽船舶升船機最高可以乘載 3000 噸級的船舶，最大提升重量也超過 1.55 萬噸，是當時世界上規模最大、技術難度最大的全面平衡式船舶垂直升降機。在這之前，世界最大垂直船舶升降機，是設在比利時的中央運河上，可以通過 1350 噸級的船舶。

經過一系列的技術創新，三峽「船舶升降機」的每日平均運行次數，由通航初期的 7.3 次，上升至現時的 28.6 次。

自 5/29 日 16:00 搭上「長江壹號」後，於 6/04 日清晨抵達重慶朝天門碼頭後，算是遊完長江三峽了；自福州長樂機場拖著疲憊的身子(因船上的活動安排有如年輕時上成功嶺受軍訓的緊湊)在家休憩了一周時間，利用記憶猶新之時，立即急書此稿，一則解答我在船上時的疑惑，一則與各位會員分享此次三峽之旅的收穫。

最後特別感謝「長江壹號」船長，楊洪船長的大公無私的指教！將一些長江上的一些專用術語給予指正。同時也感謝在「長江壹號」航行這段期間給我們這千歲團提供無微不至且溫馨照顧的船上行政部經理袁團經理，在此特致以最大的謝意。

基於同行之緣，加上我們這團來自台灣的千歲團團員的特別禮遇，經過船上幹部請示，船長特別允許我們上駕駛台觀摩 15 分鐘。一進入駕駛台時，竟然感覺到整個駕駛台是靜靜地在操作中，不像我們海輪的駕駛台，會傳來陣陣值班船副或船長的舵令聲，那麼熱鬧：「Hard starboard、Hard

starboard Sir! Port ten、Port ten Sir! Steady! Steady she go Sir!」等等的西式舵令。我在好奇心的驅使之下，請教一下船上工作人員；得到的答案，大大的改變我以往的思路。



楊洪船長(左圖中)、袁園經理(右圖中)與本會前理事長徐國裕、游健榮前秘書長合照留念於駕駛台。

江輪操舵手式解說：江輪在航行當中，需要轉向時，只需要大副或船長直接指揮時，一般會以手式給當值舵工一個大方向，當值的舵工則依手式自行調整小角度向左或向右，或者穩舵航行。因一般江輪都是以均勻的航速航行的，少有大角度轉向的動作。



大拇指是穩穩向前。



一根手指是向右轉。



兩根手指是向左轉。



本會 113 年 5 月 11 日春季聯誼會(1/3)

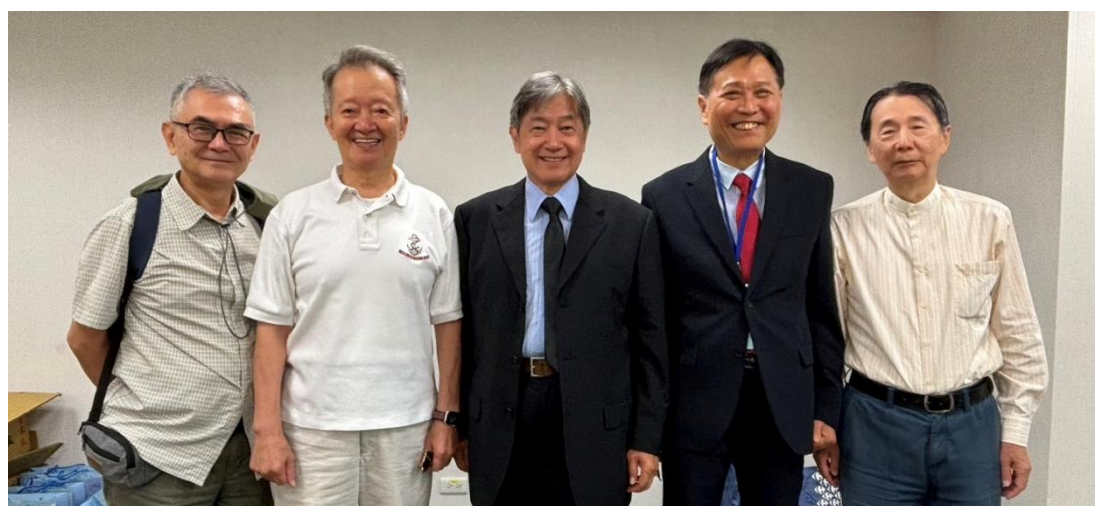


本會 113 年 5 月 11 日春季聯誼會(2/3)



本會 113 年 5 月 11 日 春季聯誼會 (3/3)

本會 113 年 7 月 8 日第 24 屆第 2 次會員大會暨夏季聯誼會



歷屆秘書長會後與理事長合影
左起：游健榮前秘書長、姜大為前秘書長、胡延章理事長、
陳力民秘書長、李蓬前秘書長。

租船契約章之條文擬議

王肖卿

一、前言

船舶租用在航運市場上是極其古老的海商行為，奈何在航運可稱已上軌道的台灣，卻僅為少數人所知悉。儘管裕民、新興、中國航運、台灣航業、中鋼運通等專業散裝船公司已在台灣運行了極長時間。中國石油公司雖未如中國鋼鐵公司般成立中鋼運通公司負責原料與成品的輸出入運務、另成立負責油運或租出入油輪、調整本身船齡不足之子公司，亦對租船業務運作良久，累積了長年經驗。更不論目前陽明、長榮、萬海、德祥等經營定期航運的船公司，其船隻已有不小比例租自國際排名一、二名的定航班輪公司。對社會一般人，對學界、司法界¹而言，租船依然是十分陌生的領域。

本次海商法修正，僅為「船舶租用」(以下簡稱租船)是否應納入海商法之研商、論程租用是否能與定期航運歸為一類²、條文如何訂定才妥當、租船在整體海商法中應歸屬船舶物權或海商債權之定位，都使筆者興起對租船之海商行為、論程租用是否歸屬定期航運、國際租船之實況、從租約立場見證租船、海商法是否應另立章節納入租船等疑慮，做出清楚的定位及說明。

二、現行海商法之規定造成學說紛紜

現行海商法第 38 條將貨物運送契約分為「以件貨之運送為目的」及「以船舶之全部或一部供運送為目的」之契約。姑不論定期航運之外，非班輪之租船契約是否為「一部供運送為目的」之契約，為定期航運運送契約之一種？實際上航運市場中租船就不曾有過以船舶之「一部」的租船³；包括論程租用在內，任何種類的租船，都是利用全

¹ 歷來極少海商案件，由司法案件經常援引民法抗辯，以及引證民法做判決可知。

² 參 2017 學會版海商法草案、2018 融合精簡版海商法草案。

³ 筆者在航運界負責租船及租船經紀工作近 20 年，接觸不少租船案例。不定航租船僅見過一人租用整船，或數人合租一船的契約。唯定期航運的班輪艙位租用，勉強可稱租用部分艙位。

部船舶艙位，從事營業的債權行為。不可能因租用種類不同，而有一部租用。或者將船舶租後即視為資財之物權。亦不可能因租用整船艙位，收取運費，而非租金，就歸類與定期航運一樣的件貨運送。

包括國外主要文獻在內，也沒有把不定期航運之任何一種租船，歸類定期航運之「貨物運送」的看法或說法。即使論程，實際上也只是艙位的租用，而非運送⁴。上註(4)中提及船舶所有人「以運送人身分」，特別說明是船舶所有人作為運送人(shipowner acts)，意謂租約當事人仍是船舶所有人，僅為在依論程(Voyage Charter, VC)租約簽發之運輸單證裡，以運送人身分，依約簽發單證及運送貨物而已。切勿因此便將船舶所有人以「傭船運送人」身分定位⁵。另在 John F Wilson 之 “Carriage of Goods by Sea”⁶ 一書中，對租約亦有類似的分析；「當船舶所有人同意將船舶載貨之全部艙位於某一航程或某一期間供人使用，必然係以簽訂租約之方式出租。而當船舶用於定期航運裝貨時，則必然以簽發運輸單證，作為運送貨物之契約憑證⁷」。亦為強調定航班輪之運送與租船行為截然不同。訂定租約與班輪運送通常只發提單之狀況，基本上即無法混為一談。將租船種類之一的光船租用(Bareboat Charter, BC)，適用民法之「租賃」。與另一種之論時租用(Time Charter, TC)，視為與光船租用同一類別，更為大謬；實務之論時租用(TC)倒是常與論程租用(VC)在實務航運市場上互通；大貨主以租用整船之論程(VC)租船，按裝貨量多寡，支付運費。然該貨主亦得以論時租用(TC)，自行處理貨物之裝、卸，以支付租金取代支付運費，節省運費之開支。這些誤解，除因海商法迄今缺乏明確、清楚之文字

4 參 Carver's Carriage by Sea, "The charterer is content with the owner's undertaking that the voyage shall be performed, and that the vessel's services shall be at his disposal. The whole control and management of the ship is therefore left undisturbed in the hands of the owner, who remains in possession by his servants, the master and crew. In such a case the shipowner acts as a carrier of the goods upon the agreed terms.", Raoul Colinvaux, Carver's, "Carriage by Sea", 12th edition, Stevens & Sons 1973, p.272.。

5 參學會版第一百零六~一百零九條、融合版草案第一百三十九條第一項第五款。

6 "Carriage of Goods by Sea", 7th edition, Pearson Education Limited 2010, p.3.。

7 其原文"Where the shipowner agrees to make available the entire carrying capacity of his vessel for either a particular voyage or a specified period of time, the arrangement normally takes the form of a charterparty. On the other hand, if he employs his vessel in the liner trade, offering a carrying service to anyone who wishes to ship cargo, then the resulting contract of carriage will usually be evidenced by a bill of lading."

交代船舶租用之歸屬。業界近年又因涉及商務機密，不願對外說明租船營運之操作。聯合國事實上因雙務契約難以規範，迄未對租船訂過國際規範。英、美等國亦缺乏租船之法律，得以參考⁸，使得處於中文環境下的兩岸，對船舶租用，長年誤解，致積重難返⁹。無以徹底理解租船，都是原因。

學界以現行法解釋「以使用船舶為目的」，非以運送為目的之歸類，認為論程(VC)租用不是船舶租用，而是運送¹⁰，所以應該稱「傭」¹¹。認為光船(BC)租用與民法之不動產租賃類似¹²，不同於其他租用方式，所以須稱「租賃」¹³。亦有以論時租用(TC)類似論程(VC)，應該稱「傭」¹⁴，即源於晚清海船法之日式稱謂。亦有認為論時(TC)租用類似光船(BC)租用，應該稱「租」¹⁵，亦有混用「租傭」稱論時(TC)租傭者¹⁶。論述之不同，主要原因已如上述，且近年之國際趨勢，使租船成為主流定航班輪公司之船舶來源之一，該種租船鮮少為內部同仁所知悉¹⁷所致，海商法本身之誤導，積重難返等理由。亦不無受到影響。

「傭」之一字源自日本，光緒年間之海船法，即係由日人志田鉀

⁸ 英國為傳統的不成文法國家，針對船舶租用未有成文規定。美國相關之 US Code Title 46-Shipping 中，亦未對船舶租用有所規定。傳統整合度相當高的北歐四國(瑞典、挪威、丹麥、芬蘭)，倒是有船舶租用規定，惟對光船則未有訂定。值得一提的，是北歐、英、美均屬英語系或偏英語系國家，在術語解釋上，不易如中文般，解釋易產生矛盾。

⁹ 自民國 18(1929)年以來，因海商法之訂定誤導至今。

¹⁰ 2017 學會版海商法草案、2018 融合精簡版海商法草案。尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順，商事法入門。「光船與論時之標的物為『船舶』，故為使用船舶(租賃)契約，論程的標的為『運送貨物』，故為運送契約」2000.2，426 頁。尹章華、徐國勇，海商法。1998.2，168 頁。

¹¹ 源於海船法第三編第一章第二節「傭船契約」。劉宗榮，海商法，2016.9，自版發行，355~6 頁。

¹² 大陸海商法之「光船租賃」詞，參大陸現行海商法第六章第三節。

¹³ 最高法院 69 年度臺上字第 412 號民事判決。楊仁壽，海商法修正評釋，頁 196。

¹⁴ 鄭玉波、林群弼，柯澤東，海商法。2003.10。林群弼，海商法論。2003.10。梁宇賢，海商法實例解說，2000.5。張詰，海商法精研。2004.3。梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發，商事法精論。2005.10。吳松枝，商事法概要，2001.12。「架構規範：論程及論時傭船獨立一章，不分節，以名詞定義來區分其適用文。」，張志清，于惠蓉，海商法對傭船契約規範修正之建議，航運季刊第二十六卷 第一期 民國 106 年(2017)3 月，23~50 頁之頁 50。

¹⁵ 同上註。

¹⁶ 如最高法院 91. 臺上字第 2373 號判決書，由於論程之租船人根本不必為貨損負責，論程的承租人只對若干原因負責，光船則租船人對貨損全權負責，所以以租傭船一詞涵蓋，就是含混及語意不明，其餘判決書之類似使用不勝枚舉。另有「海運界對 Time Charter 稱為論時傭船，法律界對 Time Charter 稱為論時租船」，周和平，「海商法」，頁 69。2003.9。

¹⁷ 國外租船以補充公司船噸不足之租用，歸屬公司企劃室，不屬於平日營運之租船部門。

太郎所撰¹⁸，其參考擬定的亦為當時民商合一之日本民商法¹⁹，該版本使民國 18 年首次在大陸公布之中華民國海商法參照，該版帶來台灣後，雖經民國 51(1962)年、民國 88(1999)年的兩次大修，關鍵「貨物運送契約」定義迄未更動。使學界書籍附會民法之雇傭或承攬解讀，以致誤解至今。

受坊間書籍，實際上用為教科書的民法附會影響，以致口語對三種船舶租用，有稱「傭」者、有稱「租」者，亦有混用「租傭」一詞的，已如前述，甚為混亂。較大部分的認知，係將論時(TC)與論程(VC)並稱傭船，光船則稱租船(BC)。亦有將光船(BC)與論時(TC)併稱租船²⁰，僅論程(VC)稱傭船²¹者，論時(TC)混用租傭船一詞的書籍²²及判決²³亦多。

本次修法以將三種船舶租用，參照國際航運實務及趨勢、主流文獻，還原原文之「租用」(charter)一詞。刪除「傭」字，全部採用「租」字，以消彌因現行法未命名所導致之亂象。

以國際海事賠償責任限制公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)為例，對於適用公約之船舶所有人，不論是哪種租用，只要是承租人，即包括在內。可見就營運船舶而言，三種租用的承租人都是事故當時操作船舶的人，都有權主張責任限制。亦可見三種租船同屬船舶之租用。

三、租船實況、國內法及國際公約之與定期航運

船舶租用從不受國際公約制約，國際貨物運送公約向來僅係針對

¹⁸ 中國完整的海商法是在清末商事立法中引入的。1908 年修訂法律館聘請日本商法學家志田鉀太郎起草商法典草案—「大清商律草案」，參見顧榮新：「清末〈海船法草案〉述評」，中國海商法研究，2017 年第 1 期，102 頁。以及 1902 年（明治 35 年），志田鉀太郎留學德、法，受邀前往正值自強運動等改革進程的清朝。抗日戰爭時期。從事商法編撰工作。參 <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%BF%97%E7%94%B0%E9%89%80%E5%A4%AA%E9%83%8E> 網站，瀏覽日期 2024.3.7。

¹⁹ 日本民商法則源於同屬大陸法系之德國民商法，卻有許多不同與國際海商之認知。參王肖卿，船舶航次租用之本質是「租」不是「運」，中國海商法研究，第三十卷第四期，2019.12，頁 14-17(德、日民商法中之航次合同是否為海商之航次租用)。

²⁰ 同註 10。

²¹ 林一山，民法系列—運送法，2005.11，37 頁。

²² 周和平，同註 16。

²³ 最高法院 91. 台上字第 2373 號判決書。

定期航運之班輪運輸以基礎性、原則性之最低標準，強制規定。因此任何一個國際貨物運送公約均排除租船之適用²⁴，本次鹿特丹規則更將未簽租約卻已簽發運輸單證或電子運輸紀錄時²⁵的狀況，納入規範。

實務則無論造船之最初目的為何，船舶終究係運輸工具之一種，其最終目的亦為「運送」。現行海商法這種以「運送」作為分類標的之區分，理論上缺乏實質意義。船運業實務船舶之來源有買船、造船與租船三者，早期以造船為主，買船為輔，近年則租船已為主流；買船可購買現成船(二手船)，亦可購新船。造船亦有造新船與改造舊船兩種，目前國際最流行的則是租船，韓、日等國為發展海運，均已法定明文允許經營船運未必須擁有船舶，租用船舶亦可經營船舶運送業。歐洲則更早便如此。

五 0 年代航運不景氣，定期航運公司以租船代替買船或租船，補充船噸之不足。因此租船早已為船舶取得方式之一，與造船、買船同

²⁴ Article 5, Hague Rules, 1924 「除依租約簽發之載貨證券應符合公約需求外，本公約於租船契約不適用於租約」。(…The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention.) 威士比修正案於該部分仍沿用而未修改。Article 2, Scope of Application, 3 of Hamburg Rules, 1978 「除依租約簽發適用於運送人與持有人間之載貨證券，而持有人非承租人時，本公約於租船契約不適用」。(The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.) 以及「除運送契約訂定包含之後一段期間之運送。公約依然適用於該期間之運送。然如該期間另簽有租約，則以上第 3 款適用之」。(If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.) Article 6 「特殊例外」(Specific exclusions) of Rotterdam Rules, 2008 1. 「本公約不適用於以下之訂航班輪契約(a)租約；(b)其他使用船舶或其艙位之契約。」(This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (a) Charter parties; and (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.) 2. 「本公約於非班輪之運送契約亦不適用。除非當(a)當事人之間未簽有使用船舶或使用艙位之租約或其他契約之簽訂。且(b)簽有運輸單證或電子運輸紀錄時」(This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (b) A transport document or an electronic transport record is issued.)

²⁵ 鹿特丹規則 Article 6 「特殊例外」(Specific exclusions) 2. 「本公約於非班輪之運送契約亦不適用。除非當(a)當事人之間未簽有使用船舶或使用艙位之租約或其他契約之簽訂。且(b)簽有運輸單證或電子運輸紀錄時」(This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (b) A transport document or an electronic transport record is issued.)

等重要。七 0 年代則由歐洲推動，鼓勵高所得、高納稅之非航運業者造船²⁶，給予避稅獎勵，以積極方式，促進造船業之發展；非航運業者造船完成前，即由銀行等之財管公司與航運業者聯繫，以光船租用(BC)，先由財管公司將船租予當地之航運業後，再由航運業者在國際市場上覓得股票上市公司、公營公司、財務背景可靠之定航班輪公司，聯繫以論時(TC)方式租予之，如此論時(TC)租用之船舶多投入定航班輪營運。使國內之長榮、陽明，萬海、包括大陸之中國遠洋，或者其他被歐洲航運業者認定可靠之海運業者，多達 3~7 成船舶，均來自歐洲之論時(TC)租用²⁷，可說今日最大之定航班輪公司，亦為最大之船舶租用公司。租約簽署後，即可依承租人之需要，在船廠即將船舶命名、決定國籍、船籍港、指定之船體保險、責任保險協會及船級社，在造船廠即已納保。並由公司及其指定之船級協會派員監造船隻，直接油漆該公司包括煙囪、舷邊在內之該公司標誌、號誌等顏色及特色符號等。船級之認證，船舶下水後即可一併處理。這樣的租船模式下，為租船過程之穩定度及安全性，通常租約即訂有「不許轉租」的條件。因此使租船在航運市場炙手可熱，成為國際主流之船舶來源之一。而市場知名度不足之船運業者，因較少為國際銀行界、財管公司或航運業者所熟知，或所青睞，反而自有船舶擁有比例較高的原因。

租船章依政策考量、不納入海商法固可，然租船既已為國際航運趨勢之一，且為定期航運船舶來源之大宗，且海商法中他章如海事優先權、索賠總額責任限制、油污責任限制、殘骸移除等規定，均無可避免地提及船舶登記所有權人與承租人。加以我們終非屬英語系國家，不納入租船，則社會，尤其司法人員，如何得知有租船這件事呢？納入船舶租用章，做原則性條文訂定，以因應可能發生之租船糾紛，或亦有其必要。

四、租船類別之訂定須完整

(一) 從運輸標的之種類分析

目前國際定航班輪之集裝箱貨，占比不足全球五分之一，其他散

²⁶ 王尚卿，租船業務與租船術語，航貿文化事業有限公司出版，2022.4，再版序之頁 2~3。

²⁷ 參 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>網站，國際百大貨櫃船排名之自有船與租船比例可知。瀏覽日期 2024.3.7。

裝乾貨及油運等濕貨之占比，則高達五分之四強，這類散裝貨物之裝運，國際趨勢向來即賴論程租用(VC)完成之，論程(VC)與定期航運(Liner)有極大差異；在當事人不同、強制條文之訂定最低標準與任意條文之依當事雙方協商議妥之運送條件下，無法在海商法同一章中，一併訂定。

加以非班輪中，散裝貨物(bulk cargo)，包括原油、化學品、液化天然氣等液體貨等濕貨(wet cargo)的占比是最高的，據中國石油公司非正式統計，全年進口原油占 47%、液化天然氣占 33%、其他含成品油及台塑海運公司等化工品在內的 20%，全是濕貨。而依臺灣每年平均的進出口統計，乾(dry)、濕貨比例是乾貨占 24.9%，濕貨占 57.29%，扣除班輪之集裝箱乾貨占比(17.8%)，則濕貨幾是乾貨量的兩倍(乾:濕=30.3:69.7)，約三與七之比。但已通過審查之草案版本，論程租用(VC)卻全部依乾貨裝運條件訂定，偏頗至極。而在客輪亦得租用情況下，細節性訂定貨輪之租用，更不合理。好在船舶租用之雙務契約，大原則已為「租用」做大方向之拿捏，無須訂定細節。在條文設計上，尚不難處理。

(二)租船實務之本質分析

實務國際租船市場有三大類租船，已如前述之光船租船(bareboat charter, BC)、論時租船(time charter, TC)與論程租船(voyage charter, VC)。三種租船原文均為"Charter"一字，租船契約則三者同稱租約(Charter Party)。

論時包括以航程長短、作為時間計算標準的租船租約(time charter, trip, TCT)，與單以時間長短計算租金的租約不同。因一樣使用論時(TC)租約，所以仍屬論時租用(TC)。

論程(VC)也有一種用整數收費為運費計算標準的租約，實務口語稱整數包租(lumpsum charter)，租約用的是論程(VC)租約，與較常見到的論噸計收運費的論程(VC)不同，仍屬論程(VC)。

其他或有連續論程(consecutive voyages)，這種論程種類只是指的特定船舶連續履行數個論程之租約，用的卻是一般的論時(TC)租約，或者論程(VC)租約，只是租約說明跑幾個航程而已。這種租用方式由

於糾紛太多，航運實務及趨勢已將之淘汰，在市場上消失了。

三者雖同為以船舶全部艙位供租用之海商行為，且依海運慣例均得轉租，論程(VC)卻亦有以同類型替代船供租用之情形，三種租約自亦均有「不得轉租」之規定。

至於學界或司法界仍提及的一部租用，則只能說是「數人合租一船」，也就是幾個承租人共訂一份論程(VC)租約，共同租用整船艙位而已。無法稱為一船之「部分租用」。因此現行海商法之「全部或一部供運送」，如欲在貨物運送章保留不刪，則只能刪去其中的「全部」兩字，以鹿特丹規則的「批量契約」(volume contract)去做解釋。

光船(BC)是船舶所有人於約定期間，把船舶全部艙位租予承租人使用，租用期間之船舶使用權與船員之雇用、船舶佔有及營運之控制權，船舶所有人都交給承租人，承租人支付議定租金的租約，本就屬營業行為的一種，與其他租用並無二致，而無獨樹一格之必要。論時(TC)則也是船舶所有人於租用期間，將船舶全部艙位租給承租人使用，船舶所有人對於船舶之使用及船舶營運之指揮、船舶之控制，交給承租人，只是船員的雇用權仍屬船舶所有人，由承租人支付議定租金之租約。船員雇用權是兩者性質上唯一不同之處。

成本的負擔亦有不同，依國際航運慣例，光船(BC)之船舶所有人通常僅負擔船舶之折舊與利息，保險成本與修理成本則依租約之訂定。其他成本由承租人負擔，由於須經相互商議改動，因此法條上不必去訂定這樣的局限。論時(TC)通常係固定成本由船舶所有人負擔，承租人負擔船舶之變動(營運)成本。這些也僅是概括的原則而已，雙方亦得經協議而變更，法條亦不必為此費神訂定。論程(VC)為船舶所有人於租約洽定時，將船舶之全部艙位租予承租人，收裝承租人貨物，由承租人依約定之貨物數量，支付運費之契約。船舶之使用與船員之雇用由船舶所有人負責，裝卸貨物與裝卸港口則依租約之約定，通常於訂約前由承租人提出需求，選擇合適裝貨的船舶經報價後協商洽訂。洽訂租約後其艙位與營運的控制，仍為船舶所有人。船舶所有人負擔船舶固定與變動(營運)成本在內之成本，承租人通常只負擔運費。按常規，定期航運的班輪通常為碼頭交貨條件，即英文的 BT，由船方

支付裝卸費。論程(VC)租用則常為裝卸船方免費(FIO)條件，通常由承租人之貨方支付裝卸費。但裝卸之責任卻仍可依租約規定，另訂責任之分攤約定。總之論程租用與定航班輪重大之不同，在於後者船方須依源於國際貨物運送公約訂定之國內法，盡其應盡之強制性、最低標準的義務與責任。而租用則除依國際慣例外，當事之船、租雙方尚可做其他的約定。

三種租船的當事人均為船舶所有人(Owners)與承租人(Charterers)，刪除「傭」字後，鑒於租約實務市場中幾多用英文，租船相關之信件、電文來往亦多係英文，傭字在中文領域裡，可謂僅台、日獨有，為免一個字詞做不同的翻譯與解釋，引起說明上之困擾，擬將統合以「租」字稱之。經洽詢陽明、長榮、台灣航業、新興航運、中鋼運通、中國石油等相關租船負責人之意見，以及海瀧、訊昌、訊拓等本地租船經紀人，均無異議。因其符合市場國際實務與趨勢。

現行海商法並未對租船命名，卻散見於航業法²⁸、船舶運送業管理規則²⁹之「傭」船或「租傭」字詞，由於海商法係海商行為之母法，海商法本次修法文字明確後，航業法、船舶運送業管理規則等之因應，應不是難事。

本次修法章名訂為「船舶租用」或「船舶租用契約」章均可，條文有關本章之訴訟或仲裁，對租船專有名詞之解釋，應「依租約規定、依海運專業字典之註釋，經有過租用同類船舶經驗之業界或租船經紀公司負責人認證正確之解釋」後，始能判定，不致產生判決或仲裁上與國際趨勢之偏差。

由於租船性質及租約之特殊性，國際對船舶租用，未曾有過統一之國際規範，實際上雙務契約自由原則議定，亦難以規範，除規定租船須做成書面契約，方便釐清責任外，不必明文訂定租船之條件規定。擬議條文將三種租船訂為一章，於租約訂定要求須做成書面，悉以租

²⁸ 航業法第三條（名詞定義）：本法所用名詞，定義如下...：十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、**租傭**艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。

²⁹ 船舶運送業管理規則第 14 條：船舶運送業因客貨運需要，租船、傭船、受委託船舶營運，應填具申請書，送航政機關備查。

船契約之規定為主。非做成書面則僅能在法定規範之內排除之，並不再觸及契約當事人間的權利、義務訂定。

五、實務自租用契約角度分析

船舶書面租船契約(以下簡稱租約)分兩大類，三種租船均相同。一類是標準租船契約(Standard Charter Party)，多由國際非政府組織之聯盟(Conference)制定。二類為非標準租船契約；係由跨國之出口地大貨主訂定如跨國油公司、糖、穀類、麵、麥等出口商訂定。也有稱此類租約為私用租船契約(Private Charter Party)，兩者共通性在於租約之定型化、書面化，原則上這類定型化之格式條件，幾已大致能因應需要，已為周全訂定。即有訂定不足，亦可輔以雙方議妥之補充條款(additional or rider clause)補足。即有當事人之疏失，亦應由當事雙方自行解決。海商法不必鉅細靡遺地詳訂其細節。

租約種類於論時(TC)租船，種類即達數十、上百種。光船(BC)種類則為數較少，至論程(VC)租約，更多達數百種，內容各不相同，由出口產油地、跨國大石油公司自行擬定之非標準型租約，涉及外界較不熟悉之油輪租約、不同於散裝穀類等貨物之專有裝卸條件及用詞。旅客運輸之郵輪租約，亦有專用詞，因此原則訂定之船舶租用章，應作為條文擬訂之共識及原則。不必就約定內容過多干涉，以免陷入取、捨之困擾。

光船(BC)與論時(TC)多採用國際航運同盟製作的國際標準契約(standard charter party)，相對於論程(VC)租約，種類較少。論程(VC)除國際標準型租約外，依貨物種類，地區或貨商自行研製的租約非常多，選擇適用有其習慣性。地區型租約因廣為當事人接受，而廣泛適用。

論程租用(VC)之貨物除原油運輸為大宗外，其餘尚有成品油、化學品、液化天然氣等濕貨(wet cargo)，以及種類不等之礦砂、煤炭、鋼鐵、木材、種類不同的散裝穀類；黃豆、小麥、玉米、大豆、高粱，以及汽車運輸(有專屬的汽車專用船)等乾貨(dry cargo)，不同的租約及租用條件，且各有不同的習慣裝卸條件。全球租約種類至少數百種以上。租約尚有各自配套之運輸單證，與租約成套使用。

論程租約依不同貨載、不同地區，加上航運同盟研擬之國際標準型租約，各種因習慣產生之慣性運輸條件，使法律條文之研擬，難以涵蓋，尤其濕貨與乾貨條件差異甚大，訂得越多越顯不足。這也是從租約立場主張刪除多數條文、另訂專章的理由。

租約自地區性發展成標準型國際租約格式的，如源於阿根廷產地、國際編碼之 CENTROCON、由大英海運商會(The Chamber of Shipping of the United Kingdom)設計。波羅地海航運同盟(BIMCO)設計的光船租約 BARECON、論時之 BALTIME 租約、為集裝箱輪論時設計的 BOXTIME 等租約，兩岸承租人喜歡使用的一般貨物論程租約 GENCON，亦為波羅地海航運同盟(BIMCO)推薦。其他波羅地海航運同盟還為液化天然氣國際集團(International Group of Liquefied Natural Gas)設計之 LNGVOY。而紐約交易所(Approved by the New York Produce Exchange)為論時(TC)設計的 NYP 等，自稱政府格式(government form)，都是目前使用較頻繁的租約³⁰。其他較為人知的，還有如艾克森油貨商自行設計之油輪論程(VC)租約 ExxonMobil VOY2012，這也都屬於被廣泛使用的國際型租約。澳洲一地，南澳小麥與產地西澳、西南威爾斯等各有不同的地區型使用的租約，是貨主設計的，租約條件有共同點，但也各自有異，各地的延滯費規定，早因油貨市場的蓬勃，油貨承租人將散裝穀類視為常規的「一旦發生延滯、所有時間均納入延滯計算」(once on demurrage, always on demurrage)之鐵律變更了，這是市場的現實。這些反應市場的約定自不能在海商法條文中規定。船舶租用亦無以排除郵輪、油輪、油品輪、化學品輪等濕貨的論程租船租約。

租用條文之細節無法不能納入海商法，因根本難以全數納入，否則難免造成不適用或誤解。尤其目前各版草案，設計之裝卸等細節條文，皆以乾貨為準，無以適用濕貨，更難適用郵輪，納入條文恐怕引致更大誤解。

無論國際標準型、地區型、大出口貨商承租人設計之租約，包括光船(BC)、論時(TC)與論程(VC)，其中如交、還船日期、裝、卸日期

³⁰ 五 0 年代後，波羅地海航運同盟全部都賦予編碼，等同收編。

等。起租、起裝日期在租約上都是同一個英文字。日租及其支付方式，光船(BC)與論時(TC)則都是一樣的條件。運費預付(prepaid)與到付(collect)之支付方式，亦不同於定期航運；前者有百分比的預付與到付。後者則必定是一次性全額支付；定期班輪之預付須在運輸單證簽發前收到全額。到付則必須在交付貨物前收到全額。這些是定期航運的鐵律。否則依專業名詞及國際慣例便有風險。在海商法中定義有其實際上的困難，唯立法技巧得於擬議條文中克服³¹。名詞意義確認後，使能正確解讀租約，非但可避免引證民法解讀造成與國際趨勢之隔閡。亦免造成有違國際趨勢與慣例之判決或仲裁。亦有間接鼓勵在台灣提起訟爭或仲裁之利。

以租約立場解讀光船(BC)與論時(TC)之租金，以及論程(VC)之運費，與運費之預付(prepaid)，其意義不同；因運費本意為以送達方為取得(earned)。因此未送達單證註明之目的地，運費即使預付，亦須退還³²。租金之先支(advance)之意義則不同；預付運費遇有海運事故，貨物未送達，除非租約明訂，否則依專業字典或國際慣例，即應退還。先支之意義，係代表該運費已支用，任何情況下是不必退還的³³。租約有論程(VC)運費之支付，如多少百分比先支(paid in advance)、多少百分比預付(prepaid)等不同訂定，除非租約另有訂定，否則理論上遇有船、貨滅失，是不須退還的。預付則只是付款方式之先後。這些細節都是長年海商習慣形成之解釋。且預付部分有在單證簽發後三天內付款、一周內付款等的不同條件，到付則可能是交貨後的三天或一週內。這些規定都無法適用於定期航運。這些常見的付款條件，是難以用海商法條文涵蓋的。

海商法於共同海損、海事優先權、船舶所有人之責任總額限制等，既已有其他不同章節之訂定，如共同海損，承租人是共同冒險之參與者，雖然共同海損之兩大分攤標的；船與貨之「犧牲」，船舶非承租人

³¹ 參本文三有關「依租約規定、依海運專業術語字典註釋，經業界或租船經紀人有過租用同類船舶經驗之之租船負責人認證正確之解釋」之說明。

³² 參"Chartering and Shipping Terms" (As a rule the freight on cargo shipped under ... is payable at destination upon delivery to consignees.), by J.Bes, published by Barker & Howard. Ltd., 1975, p.7。

³³ 同上註，p.8。另參"A handy book for Shipowners and Masters", by M.R. Holman, issued by Tindail Riley & Co., 16th Edition, 1964, "advance freight" & "freight prepaid", p.269~272。

所有、貨物則為承租人所承攬，費用支出則可能與承租人有關。界定承租人是否須承擔共同海損，權利義務歸承租人，或對船舶所有人負補償責任的規定，在目前存在的兩版草案中，都是多餘的訂定，因共同海損專章的規定，已經為承租人是否承擔共同海損找出了答案。而共同海損不排除向有責任之一方求償，使承租人依然受後續求償之影響。海商法為避免法規之衝突與紊亂，如海事優先權是否可主張總額責任限制，則應視船方與承租方孰為事故發生時操作船舶之人。殘骸移除責任則首應責成船舶所有人承擔責任、支付費用，避免公務機關之墊支款無法迅速歸墊之困擾，「船舶租用」章則僅就租船部分之原則訂定條文，他章有關的部分，則可避而不談，由租約之自由議定原則去主導即可。

租約之制式印刷條款，包括租約應於什麼條件下解約、什麼條件租約自動終止，或者雙方均不必負責事項之條款，或者租約不履行之處罰等，租約必然有對應之制式條文；戰爭條款(War Risk Clause)、冰封條款(Ice Clause)、針對美國未批准 1910 年國際碰撞公約的雙方過失碰撞責任條款(Both to Blame Collision Clause)、共同海損理算條款(General Average Clause)、貨方不得拒不承擔共同海損之攤付條款(New Jason Clause)、留置權條款(Lien Clause)、港口罷工條款(Strike Clause)、海盜條款(Piracy Clause)、一般免責條款(General Exception Clause)、船東責任險國際集團之水污染財務保證條款(International Group of P&I Financial Security in Respect of Pollution Clause)，甚至巨細靡遺地對特殊水域強制性國內法之尊重條文，如 BIMCO ISPS/MTSA Clause；這是配合國際海上人命安全救助公約(SOLAS)第 XI 章有關國際船舶與港口設施安全法(International Ship and Port Facility Security(ISPS) Code，以及符合 2002 年美國海運安全法(US Maritime Transportation Security Act)的條款，對於去、離、途經美國的船隻於美國水域安全之特殊要求。以及像海運同盟設計之爭議解決條款(BIMCO Dispute Resolution Clause, 2016)等。波羅地海海運同盟(BIMCO)為租約、為運輸單證設計多之款條文，印刷或引置訂定各類型租約，以及不以該同盟本身設計之租約或單證之使用為限。這些專業設計之制式條文，海商法怎麼訂也難以全面涵蓋，以留置條款(Lien

Clause)為例，船舶所有人由於運費、延滯費、損害求償、損失回復所生法務費用之收取，對貨物、對次運費，得主張留置。這樣詳盡的訂定，因係反應實際情況之設計，與租約雙方之盈虧攸關，其詳盡程度必遠超越海商法條文之訂定。前述條文用於爭議發生、條件不配合時，當事人船舶所有人或承租人一方負責其費用或責任，因此相關條文之設計，無必要使租約自由原則受到侷限。

六、結論—擬議條文之探討

綜上所述，結論如下幾點：

(一) 三種租船屬同一類

三種租船既屬同類，三者間得交錯互換使用。與定航班輪雖有極大差異。與定航班輪間亦具錯綜複雜關係。概述如下：

1. 三種租船的共通性，包括原(英)文專有名詞，都是租(charter)、當事人都是船舶所有人(owners)與承租人(charterers)、所用契約均稱租約(charter party)等，見證前述之國際文獻，三種租船屬同一類，可謂毫無疑義。
2. 任何一種租約，印刷條文均指租用船舶之全部艙位(full reach and burden)，即租用期間，船上任何可供裝貨部位，均處於承租人使用範圍內。與定期航運做件貨運送的班輪運輸；包括鹿特丹規則新增的批量契約(volume contract)在內，僅為部分裝貨艙位之使用。有極大差異。構成定航班輪與不定航租船之最大區分。
3. 三種租船間之彈性互換，以及與定航班輪運輸之交錯關係，包括如：
 - (1) 通常為大貨主常見之以論程(VC)方式租用船舶載運本身貨物，由於瞭解論時(TC)之租船運作，亦得代之以論時(TC)支付租金方式，取代支付高額運費，節省開支。
 - (2) 在歐洲率先鼓勵造船政策下，歐洲非航運業者造船後，趨勢由銀行或財管公司將船舶光船(BC)租予歐洲航運業，歐洲航運業再以論時(TC)轉租予亞洲航運業，作為定航班輪之運具。
4. 首次在海商法為租船正名，傭之一詞不宜再用；因
 - (1) 除前述各種書籍之分類不同³⁴，造成理解之紊亂外；

³⁴ 參註 13~16、20~22。

- (2) 設定傭船後，當事人之承租人與承傭人、租約與傭約、轉租與轉傭，亦必相應設定，否則無以對應。
 - (3) 與國際無以接軌，與使用中文地區亦生隔閡，使用便捷度不利於經營國際航運之經紀人與台商。
5. 與定航班輪之強制制約不同，因；
- (1) 租約使用之格式、用詞、用語及解釋等，實務因影響當事人盈虧，約定內容又業經歷史琢磨，文字多能環環相扣，鮮少漏列。即使漏列，亦屬當事人失誤，由於當事人實力相當，有能力對等商洽解決。
 - (2) 不同於定航班輪之零散貨小託運人，無須法條強制制約。與定航班輪之強制最低標準條文，有極大差異。
6. 租船歷史使市場趨勢對於用字遣詞及解釋，日久形成國際租船業界均理解之慣例。
- (1) 慣例一詞並非憑空構建；遇有不同解釋，業界立即便可指出誤解所在。缺乏經驗者或認為說法玄，實則見證業界，便立可指出正誤。
 - (2) 對於慣例，除租約本身或有文字約定外，亦可見於專業術語字典。
 - (3) 在此亦順便呼籲，現行海商法之通則第 5 條補充法源部分，應參考之前學會版或融合版，優先以國際公約或國際慣例之解釋作為標準。不再以國內其他法律作為為一之選擇。達成海商法與國際接軌之目標。

(二) 海商法納入租船之理由

- 1. 租船亦屬海商行為之一。
- 2. 租船目前已為國際趨勢；船舶租用已成定航班輪的主要船舶來源。
- 3. 相關章節如海事優先權、索賠責任限制、油污責任限制、殘骸移除等規定均無可避免地提及船舶登記所有權人、船舶所有人與承租人。缺乏租船訂定，敘述無以溯源。
- 4. 租船與定航班輪一樣簽有運輸單證，在單證效力之認定上，法律須作出交代。租船納入法制化，租船案下之單證糾紛始能具有有力之法律根據。
- 5. 海洋法系多半無租船之訂定，大陸法系之民商法於海商租船又不適

用³⁵。非英語國家環境，租船不納入海商法，司法無以理解租船。納入海商法，具實質社會教育意義。

6. 積極意義在於為使租船名詞之解釋不偏離國際慣例，能吸引當事人樂於在台灣進行仲裁或提起訴訟，而非以法律條文強制鉗制當事人如此作為。

(三) 以立法技巧作符合實務解釋之擬議

為使租約專有名詞做出正確的解讀，參考租船糾紛常藉仲裁解決，租約常見仲裁人須出身業界(commercial man)之印刷條文，因此擬議條文設計，以「租約規定、專業字典查證」外，再加上「...有該種船舶租用經驗或租船經紀公司負責人認證」的理由。避免當事人懼於接受台灣司法管轄或仲裁。

原則性條文之設計擬議如下表，文字部分可於討論後確定之。

新增船舶租用章擬議條文	增修理由
第 x 章 船舶租用或船舶租用契約	章名參本文四、(二)之說明。
第 x 條 船舶租用係指以支付租金或支付運費之方式，於租用期間使用船舶之行為。 船舶租用包括以下三種： 一、 光船租船。 二、 論時租船。包括航次論時租船。 三、 論程租船。包括整數包租。 三種租船或轉租船之當事人，均為船舶所有人與承租人。 三種租船當事人就租用船舶簽定之契約，稱租用契約。	參本文之二、三、四、五。
第 xx 條 光船租船係由船舶所有人以不配備船員之船舶，於約定期間內，將全部艙位供承租人使用，藉以賺取租金之行為。租用契約之租期可約定容許之延長時間。約定期間屆滿，租約容許經雙方同意得延長之規定。亦得約定不允許轉租之規定。	參本文三、四之說明。

³⁵ 參本文註 19。

論時租船則係船舶所有人以配備船員之船舶，約定於一定期間內，將全部艙位供承租人使用，藉以賺取租金之行為。租約得約定容許延長時間。亦得約定期間屆滿，經雙方同意得延長之規定。亦得約定不允許轉租之規定。 論時租船亦得以航程長短作為約定之租用期間，以該時間計收同一租金租用船舶。稱為航次論時租船。 論程租船係以船舶全部艙位供承租人使用，以裝貨多寡計收運費之租用。租約通常約定可以替代船裝運或不允轉租之規定。或不計裝貨多寡，以整數支付整船運費。稱為整數包租。	
第 xxx 條 租約須訂定書面。未作成書面之租船契約排除本章之適用。 除租約另有規定外，租約得不限次數、不限方式、不限條件轉租。亦得約定不允許轉租或以替代船執行租約之規定。 船舶之轉租，租船責任由第一位承租人向船舶所有人負責。	參本文說明三、四、五。
第 xxxx 條 依本章船舶租用契約提起之訴訟或當事雙方協議之仲裁，其爭議點涉及租船契約之專有名詞之解釋，應依租約規定、依專業字典與國際慣例之解釋，由具有該種船舶租船經驗之負責人或據該種租船經驗之租船經紀人認證為原則。專有名詞不得任意做解釋。	參本文說明三、四、五、六。
第 xxxxx 條 除租用契約書面另有約定，船舶所有人於租約有效期間內不得轉讓船舶之所有權，致影響承租人對承租船舶之使用。 承租人則應依約定方式及用途使用船舶，包括遵守航行區域限制、排除在外之載貨約定等限制等。	參本文三、四之說明。
第 xxxxxx 條 依船舶租用契約簽發之運輸單證，單證持有人與承租人為同一人時，租用契約優先於運輸單證之記載適用之。承租人與單證持有人不同，則單證持有人與運送人間，運輸單證優先適用。	參本文說明三、四、六。

操船點線面(二)

吉伯

操船點線面 - 5 迴轉的三階段

1. 迴轉的第一階段，舵板工作

轉舵位置 Wheel Over Position：Wheel-over point is a point where the rudder is put over while considering the distance to the new course and the ship's turning characteristics. 船隻必須將舵板放到需要舵角的位置。轉舵位置是在海圖上所畫的轉向點之前 1.5 到 2 倍船長距離的位置。

在這第一階段，因為舵板與水流的方向，成了一個角度，擋住螺旋槳的排出流，跟船體下面的水流，所以在船尾會產生橫向的推力，橫向推著本船的船尾。

在圖 9 迴轉的第一與第二階段上，我們可以看到水流在舵板上有兩種力量，在舵板前面的水流，直接推在舵板上，產生高壓的推力，在舵板後面的水流，被舵板阻擋了，造成部分的真空，產生低壓吸力，所以水流快速流入補充，因為舵板後面的水壓，比舵板前面高壓水壓低很多，兩邊的壓力差，造成舵板橫向移動，也就對船尾產生橫向推力。

舵板的面積比較於船邊的側面積，只有 3%到 5%，利用這麼小一片的舵板，在船尾水線下，就能使整條船的船體轉動，這真是一個奇蹟，但是它卻是真實的發生，而且是實際可用的。

舵板的側推力是累積性的，從開始轉舵的位置，越向前進航行，舵板的側壓力呢，就慢慢累積得越來越大，它需要一些時間跟距離(1 分鐘或 1.5 倍船長)，來累積足夠的橫向動量，在船尾產生作用。

當船尾開始橫向移動時，船頭並沒有受到影響，舵板作用在船尾，船頭只會留在原來的航向線上。舵的側推力，將船尾從船隻原來的航線上推開，但是船頭沒有側推力，仍然沿著原來的航線前進，俗話說的：轉彎先甩尾，尾動頭不動。

舵板上的側壓力，工作在船尾需要的距離是 1.5 到 2 倍船長的距離來做動，然後第二種力，水流的阻力，慢慢加大，加入船隻迴轉的作用。

在第一階段，船頭兩邊水流平衡，不受力，不會離開原始的航線，只有船尾會慢慢離開原始的航線(俗話的甩尾)，本來平正的船身，被船尾水下的舵板外推，造成整條船的前後中線，改變 10 到 15 度，與用舵角一方的傾側(先內傾)，一旦

本船的中線跟原來的航向不一樣，水流在船體兩邊的流量就不一樣，船體兩邊的水壓，就不平衡。Rate of Turn 迴轉速率在第一階段是緩慢增加。

第二階段：舵力，慣性，推力與水流阻力

進入船隻迴轉的第二階段:船體兩邊的水壓，就不平衡，作用就像反方向第二面巨大的舵版

外舷的船頭，面對前面來的水流，會有比較多的水壓與阻力，為高壓區，將船頭推離原來的航向(水流阻力工作)。

內舷船尾掃過海面，因為前面來的水流被船體阻擋，船體背面又有海水的吸力，就像舵板一樣，船身產生橫向速度，船隻開始橫向移動。但是水流的阻力與吸力，尚未抵銷前進的慣性與螺旋槳的推力，船隻繼續迴轉與前進。但是船隻前進的速度，慢慢被水流阻力抵銷。

在第二階段，船體總共有四種力共同作用，水流阻力/慣性/俾力/舵力。

第一階段的迴轉，經常在人員落水的操演中使用，使用滿舵，目的是要將船尾，從人員落水的一側推開。第二階段船尾舵板被水流的阻力往外舷推，加上船體前進的慣性與螺旋槳的推力在轉心之後向前推，使船尾向外舷甩，船頭被水流的阻力，在轉心之前往後推，使得船頭向內舷偏轉，這四種力量在船體上作用，有一個平衡點，這就是他的迴旋支點，在這裡所有的左右的側推力都為零，迴旋支點在原來的船中線上，在轉心之前作用的水流的阻力比較大，船頭被壓向內舷迴轉，迴旋支點之後的是慣性/俾力/舵力，使船尾向外舷甩。

在第二階段迴轉的時候，因為水流在船隻的兩側漸漸平衡，舵板的角速度，與原來航向的交角變小，與船速的降低，造成舵板的橫向推力減少:

船頭水流的阻力增加，推動迴旋支點由船頭往後移動，船頭往迴旋的內側移動，加速船隻的迴轉。因為船體沿原來航線的方向前進，與迴轉方向的漂流角 drift angle 越來越大。

船體巨大的動量與螺旋槳，在轉心之後，推動船舳跟船尾向前，這是第二階段迴轉的主導力量，相較於船頭水流的阻力。

在第二階段船隻的船體，看像一塊大的舵板在水中擋水。但是只有在迴旋支點前的船頭在擋水，在迴旋支點後的船尾，卻是往前衝(甩尾)，船體的作用力與船尾的舵板並不一樣。

舵板並沒有推動整條船向前的動量，它只有擋水的作用。

船隻的動量卻能推動船體向前，往轉向的外側移動，抵抗著水流的阻力，並

加速船隻的迴轉。

船隻的動量向前，是大於向後的水流阻力，所以在第二階段，迴轉的加速度快速增加，比第一階段，只有舵板的工作來的強。Rate of Turn 迴轉速率在第二階段加速。

當迴轉在第二階段，開始加速度的時候，船頭離開了他的原始航線，因為水流阻力把他推開。但是船體跟船尾還在原來的航線上，因為船隻巨大的長度跟寬度(船隻的長度可能達到 400 米長，寬度可能達到 60 米。)，在這一個階段船尾，還是沒有辦法離開原來的航線。在這一階段是俗話說的：擺頭不甩尾，或是頭動尾不動。

第二階段需要另外的 1.5 到 2 倍的本船的長度，才能完成他的工作。

船隻迴轉的第三階段，水流阻力大約等於慣性與推力。

在第三階段，這四種力也許可能取得短暫的平衡，船隻進入定速迴轉的階段，轉心位置不變。或是水流阻力大於推力，造成迴轉繼續加快，轉心繼續後退。

水流阻力在船頭增加，是因為船首向與原來的航向角度變大，船體側面擋水面積變大，增加了水流的阻力，推動迴旋支點向後移動，造成船頭往後 4 分之 1 船長的側面，都承受了更大水流阻力的部分。

船隻的動量在迴轉時，慢慢減少，因為船隻的速度，被水流阻力所降低。

舵板上工作的力量，也降低了，因為船隻的轉向，減少了舵板與水流的角度。

螺旋槳的推力，在定速迴轉時是沒有變化，只是相對於其他的力，可能相對變小。

船隻迴轉的四種合力，在第三階段可能會穩定一陣子，如果我們有一條方向穩定性的船隻，迴轉力矩很快就相互抵消，進入定速迴轉。這在水下阻力小的船隻，如同貨櫃船一樣，比較可能發生，方向穩定性的船隻，因為流線型，又叫做尖船。

有些船隻的流水阻力，永遠大於船隻的原始動量，例如一些大型散裝船或是超級油輪，迴轉速率永遠也無法穩定，只會不停的加快，方向不穩定的船隻，我們又叫做圓船。

船隻的迴轉持續，船尾最後終於離開了原來的航向線，而往轉向的一邊移動，這才進入迴轉的第三階段。迴轉要進入第三階段，本船的轉向避碰，才具有實質的作用。第三階段的迴轉，也需要額外的 1.5 到 2 倍本船的距離來完成。

一個完整的迴轉，也許需要 6 到 7 倍本船的長度來完成，如果我們沒有使用滿舵，來啟動迴轉的動作。碰撞危機永遠都是，在我們現在的船首向上，如果本船的船頭，船身跟船尾，沒有辦法離開原來的航線，我們就沒辦法解除碰撞危機。

此時我們就沒辦法避免碰撞，即使本船全部的船體，都離開了原航線，目標船在向本輪接近的過程中，他的船體也可能佔有 300 公尺的空間。所以在本船船體的兩側，我們需要額外的 300 和 400 公尺的正橫距離（在迴轉的第三階段才會發生），來遠離所有的碰撞危機。這就是為什麼，3 分鐘的速度向量線設定，是避免碰撞最小的需求。

我們能夠檢查圖 10，就可以看出一條大船，可能需要到一海浬的前進距離，才能夠完成迴轉，對 20 節速度的船隻而言，3 分鐘的路程就是一海浬。

圖 10 2,500 到 14,500 TEU 大小的貨櫃船使用滿舵迴轉，這是模擬機的資料，我們可以看出大小船隻，大約在 3.5 倍船長的前進距離(進距)下，可以完成 90 度的迴轉，由圖上可以說是大船大轉，小船小轉。左轉比右轉快，這是因為固定螺旋槳一般都是順時鐘向右轉，產生的橫向推力，不過在進車時不明顯，所以我們沒有加入討論。

圖 11 同一船隻在不同舵角的迴轉：滿舵用 3.5 倍船長就可以完成迴轉，在圖 9 我們卻用了 5，6 倍船長才完成，這是因為使用了不同的舵角。圖 10 與圖 11 都是模擬機的軌跡，與圖 11 左邊船隻在第一階段迴轉的軌跡，有所出入。

船隻在第三階段的迴轉

想像當值船副發現在正船頭有一個浮標，他想向右舷轉向。如果船頭船尾，全部的船體，沒有離開原始的航線，避讓的行動就沒有效果。

迴轉的第一階段，船隻的船尾往外甩，離開我們要前往的那一側，船頭仍然在原來的航線上，如果此時撞上浮標，一定是撞到船頭，也就是在迴轉的第一階段，撞船頭。

在第二階段，船體前方的水流產生阻力，船頭被推離開原來航線，船尾由外側回到迴轉的內側，如果此時撞上浮標，一定是撞到船尾，也就是在迴轉的第二階段，撞船尾。。

在第三階段，船頭的阻力向內推，跟船尾的動量向外推，造成船頭的漂流角，就是船體前進的方向跟船艏向的方向不一樣的角度，漂流角越大，迴轉速率越高，這在電子海圖上，提共了一個圖形的直覺，迴轉速率太高。船隻可能失控，此是後話。

船隻的迴轉，就像是高速的汽車在甩尾，前面的輪子吃到地面的阻力（要一腳踩煞車），原來的動量向前衝，造成後輪失去抓地力（另一腳要踩油門，所以要用後輪驅動的跑車來練），一煞一衝，產生的扭力，使得汽車迴轉，彷彿在地面上漂移。船隻在海中的迴轉，也是同樣的道理，船頭受到水流的阻力，船尾受到船體的動量向前，就讓船隻在水中漂移，加速迴轉，如果沒有第二階段水流的阻力，就無法甩尾，產生加速迴轉。所以要加速迴轉，一定要用滿舵加快第一階段船尾的偏移。

從圖 11 同一船隻在不同舵角的迴轉中，我們看到不同大小的貨櫃船，使用滿舵迴轉後的迴旋曲線，他的進距，主要是由它船隻的全長決定，當然船隻的肥瘦係數，吃水，水深等等，也有一些影響。最近的研究顯示，船隻迴轉半徑跟他原始的船速無關。這代表船的迴轉曲線，幾乎是由船隻的水下體積來決定的，如果我們使用同樣的舵角來開始迴轉，迴轉半徑與用全速或是慢速開始迴轉無關，但是迴轉完成的時間，會比較快。

這表示船隻在迴轉時，有一套自己的規則，不完全是受到前進速度，也就是動量大小的主導。主要還是船隻設計的船型，水線以下的體積，來決定迴轉的效率。本船原始的速度如果比較高，只有使得迴轉的速度快一點，或是慢一點。但是他在迴轉時的半徑與曲線，需要前進的距離，還是維持固定不變，只有轉的比較快，或是比較慢的差別。

國際海事組織對滿舵迴轉的準則

對於滿舵迴轉的迴轉能力，IMO 的標準是迴旋圈的

戰術直徑必須少於船隻全長的 5 倍，

前進距離，在迴轉 90 度後，應該少於船隻全長的 4.5 倍。

這些準則是在海上試車，空船迴轉時候的規定。

在我們實際的航行中，大約需要 6 到 7 倍本船長度的進距，來完成 90 度的迴轉。進距取決於我們所使用的舵角是多少？

實際的海上，船長最關心的是，轉向後本船與原來航線的正橫距離。在圖 11 的右圖，這項關切是用一個紅色船隻來表示，表示我們需要創造來船全長的正橫距離，來清爽所有的碰撞位置。紅船是用來提醒資深船副，在做船舶避碰時，所需要的正橫距離。如果船隻迴轉需要 6 倍船長的進距，才能產生需要的正橫距離來避碰。對一個 300 米的船隻來說，就是 1800 公尺的前進距離，這就幾乎是一海浬的進距，才能避免碰撞。對一個 400 米的船隻來說，就是 2400 公

尺，1.3 海里的距離。

操船點線面 - 6 快穩住船身的迴轉

要開始船隻的迴轉，需要一到半分鐘的時間跟耐性，等待他開始慢慢甩尾。要將一條船隻的船身，穩定在新航向線上，就要把他迴轉的力量，也要有時間跟耐性，反向操作來達到再一次的平衡。有可能開始迴轉以後，這些迴轉的力量，都變得太強大，本船完全沒有辦法立刻停止它的迴轉。

在這種時候，我們對迴轉就失去了控制，為什麼我們會忽然需要停止船隻的迴轉？我們在啟動迴轉的時候，還有耐性，為甚麼停止迴轉的時候，就會失去耐性，這可能是當值船副，看到新的情勢發生，像是目標船已經改變了航向，與我們的避碰行動衝突，或是本船的位置，已經太接近航行的險阻，或是原來沒問題的目標，忽然變成危險（被本船的速度向量掃過，或是開始迴轉）。

在避碰的概念裡，如果本船的速度向量線，掃過其他船隻的速度向量線，碰撞危機就可能會發生。速度向量線經常都設定，在一定的時間間隔，迴轉的時候，在雷達螢幕上，看到兩條船的速度向量線相交，就是在這設定的時間間隔內，有發生碰撞的可能性。

對一 20 節的船隻，3 分鐘的速度向量線，就是一海里半徑的進距。如果本船必須向右舷迴轉，本船跟所有右舷的船隻，都可能發生碰撞危機，也就是說，如果本船速度向量線設定是 3 分鐘，本船向右轉的時候，速度向量線與右邊的船隻速度向量線相交，在這 3 分鐘航行的距離內，本船與右邊的這條船，就有碰撞的危險，這是碰撞線(速度向量線)的概念。請看近接避碰。

如何修正對地速度向量線

碰撞線的速度向量線，與操船線的對地速度向量線是一樣的線，船隻迴轉後，會產生漂流角，對大型船的操船，產生很大的危險，一般來說，要消除漂流角要靠水流阻力來做工，如果水流阻力不夠，船隻就會失控，例如釜山 Milano Bridge 與 高雄 OOCL Durban 撞碼頭就是如此，因為空船吃水淺，一轉彎就甩尾，卻沒有水流阻力制動，失去剎車。圖 12 如何修正對地速度向量線，

※以下圖一~圖四，請參考船長通訊第 234 期，P50~P51 頁。

圖一是維持原航速航向，船隻在原航線上的動量，慢慢隨著船隻的位移而消失。

圖二是轉向完後加速前進，新的動量，抵銷船隻原來位移的動量。

圖三是停車淌航，船隻原來位移的動量，隨著停車，成為主導的動量，造成近一

步位移。

圖四是循環舵，利用循環滿舵產生不同方向的動量，抵銷漂流角。

在這張圖上，有標示流水的方向，這代表在本船的四種力之外，另外的第五種力，這也可能是拖船或淺水風力其他外力造成，但是處理方法不變。

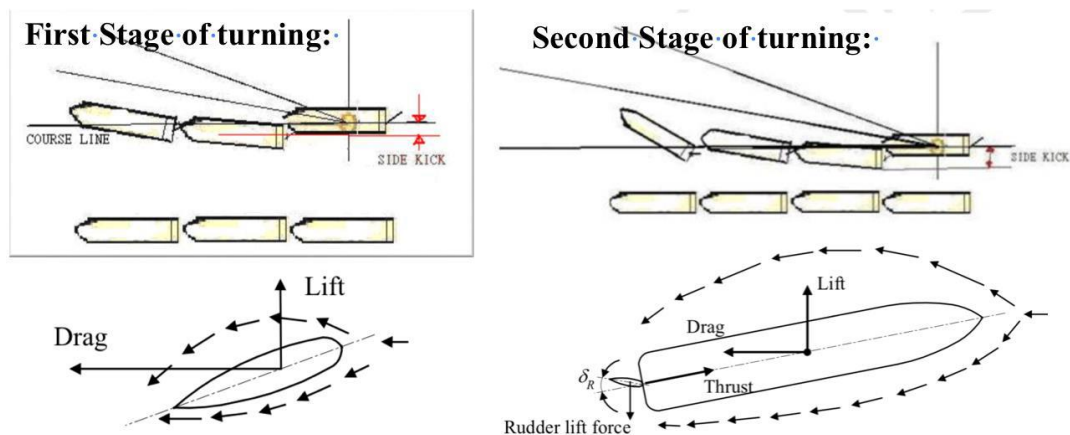


圖 9 迴轉的第一與第二階段，舵板與船體的橫向推力，方向相反

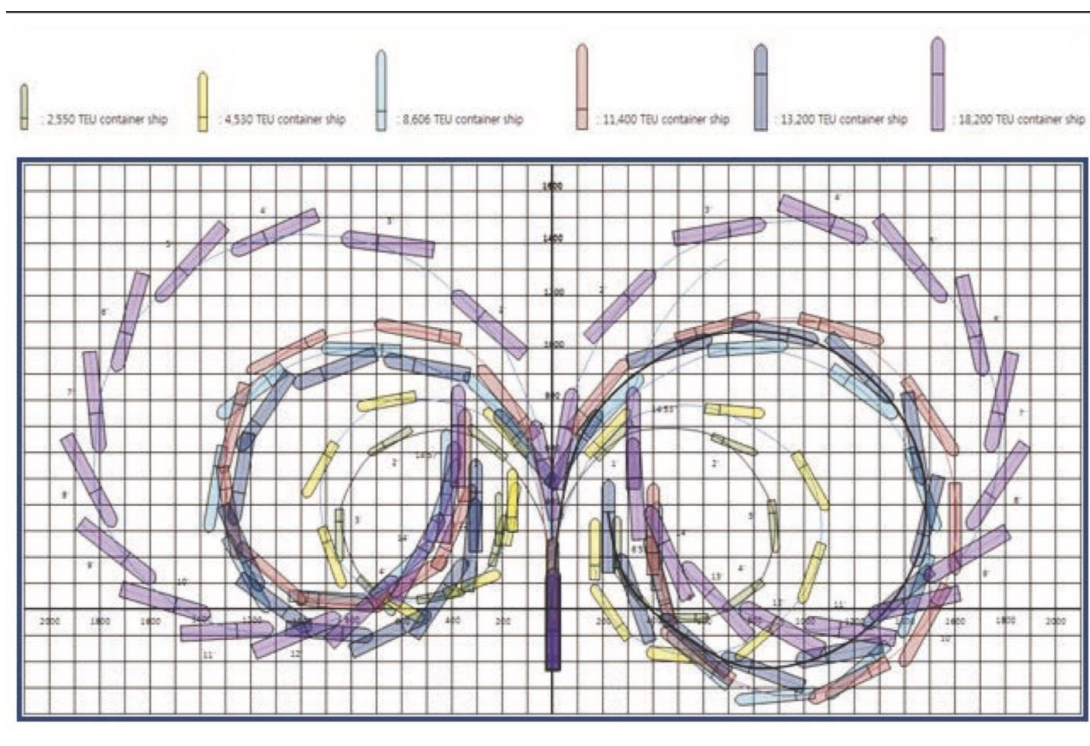


圖 10 不同船長船隻的滿舵迴轉

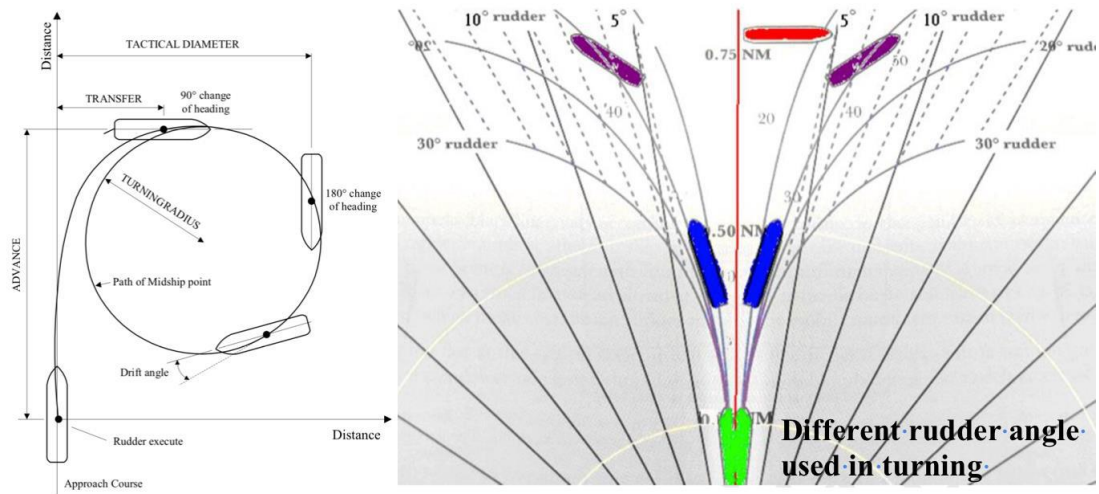


圖 11 同一船隻在不同舵角的迴轉

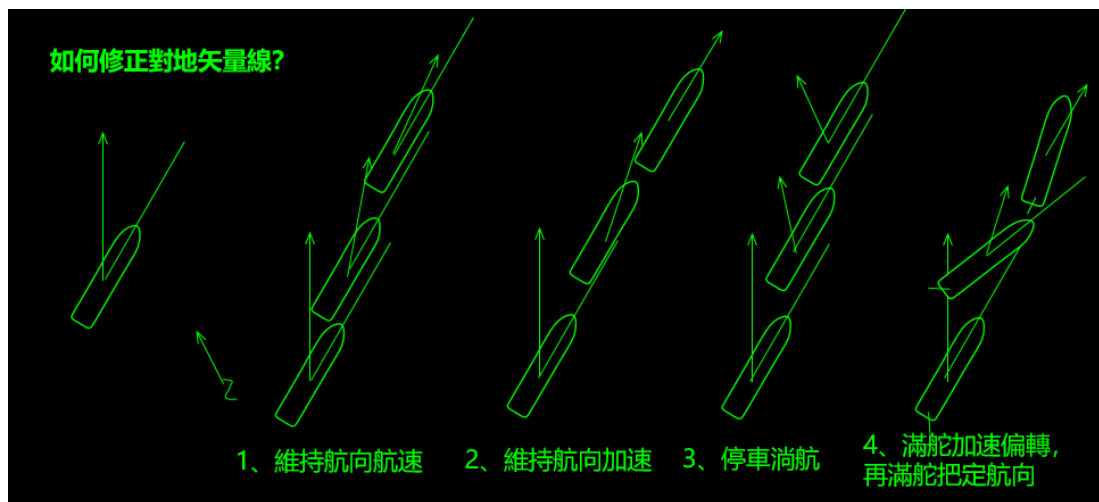


圖 12 如何修正對地速度向量線/漂流角

(未完)

大貿商運公司『育興輪』菲律賓海域失聯全體船員失蹤

田文國³⁶

[摘要]大貿商運有限公司所屬『育興輪』是一艘五千噸的木材及雜貨輪，於1983年11月23日中午12時30分由高雄港裝滿大批柏油及一些雜貨準備運往印尼雅加達，啟航後當天下午7時30分許因遇到大風浪又回頭，24日凌晨三時許返回屏東枋寮附近下錨避風。

三天後11月27日上午7時許，船長李鴻奎認為風浪已過，即下令由枋寮開航，到了28日上午10時許，公司突然接到該船拍回來的電報，表示風浪太大，船隻搖擺厲害，同時甲板上的貨都已掉進海裡，艙蓋布破損，海水灌進貨艙內約一公尺，情況相當危急。

大貿商運公司表示，11月28日上午10時許接到『育興輪』最後一通電報時，船的位置在北緯19.18度，東經118.35度，也就是在菲律賓附近海域，船公司認為可能『育興輪』發報機或發電機故障，無法與外界連絡，準備等到12月5日船到達印尼雅加達卸貨時再做打算，但一直等到12月7日上午仍沒有回音，船公司才發覺情況不妙，當天曾派船前往附近海域搜尋，但沒有結果，到12月8日下午又與菲律賓官方聯絡請求搜救，但也音訊全無，船上24名中華民國籍船員包括5名仍在學校就讀的實習學生、船舶及貨物證實全部失蹤。

一、序言

大貿商運有限公司所屬『育興輪』是一艘五千噸的木材及雜貨貨輪如圖1所示，已有15年船齡。

據負責安排船員的大貿商運有限公司表示，『育興輪』船長李鴻奎(49歲)已在這艘船上工作三年多，經驗相當豐富，其餘23名船員中包括中國海專，中華海事專校，海洋學院及基隆海專的實習學生共五名。

『育興輪』於11月23日中午12時30分由高雄港裝滿大批柏油及一些雜貨準備運往印尼雅加達，啟航後當天下午7時30分許因遇到大風浪又回頭，24日凌晨三時許返回屏東枋寮附近下錨避風。

11月27日上午7時許，船長李鴻奎認為風浪已過，即下令由枋寮開航，到了28日上午10時許，公司突然接到貨船拍回來的電報，表示風浪太大，船隻搖擺厲害，同時甲板上的貨都已掉進海裡，艙蓋布破損，海水灌進貨艙內約一公尺，情況相當危急。

³⁶ 臺灣海洋大學商船學系兼任教授 中國航海技術研究會理事長

11 月 27 日由屏東枋寮出海準備運貨到印尼雅加達，途中遇到大風浪，次日上午船公司接到一封求援電報後，迄今十餘天音訊全無，由於船上 24 名我國籍船員中包括 5 名仍在學校就讀的實習學生，家屬們整日就在船公司內打聽消息，船公司也多次派船前往出事地點打撈，但都沒有結果，目前情況不甚樂觀。



圖 1『育興輪』同型船於海上裝載原木作業 資料來源：田文國攝影

大貿商運有限公司接獲電報後隨即拍了一封電報出去，請『育興輪』盡量保持穩定，並告知船位，但這封電報發出去後，有如石沉大海般未再見到『育興輪』發回的消息。高雄海岸電台也一直沒有收到貨輪的回電。

據大貿商運公司表示，11 月 28 日上午 10 時許接到『育興輪』最後一通電報時，船的位置在北緯 19.18 度，東經 118.35 度，也就是在菲律賓附近海域，船公司本來認為可能『育興輪』發報機或發電機故障，無法與外界連絡，準備等到本月五日船到達印尼雅加達卸貨時再做打算，但一直等到 12 月 7 日上午仍沒有回音，船公司才發覺情況不妙，當天曾派船前往附近海域搜尋，但沒有結果，12 月 8 日下午又與菲律賓官方聯絡請求搜救，但也音訊全無，其出事地點依電報回報位置推測如圖 2、3 所示。

二、事實經過媒體報導

1、茫茫大海望歸船 音訊杳然 『育興輪』失蹤影 情何以堪

24 名船員中 5 名實習學生 家長們焦慮 遇難遇盜觸礁三種可能狀況 真相未明朗[1983-12-14 聯合 5 版]

[台北訊]由東連船務公司代理的『育興輪』，11月27日由屏東枋寮出海準備運貨到印尼雅加達，途中遇到大風浪，次日上午船公司接到一封求援電報後，迄今十餘天音訊全無，由於船上24名我國籍船員中包括5名仍在學校就讀的實習學生，家屬們整日耽在船公司內打聽消息，船公司也多次派船前往出事地點打撈，但都沒有結果，目前情況不甚樂觀。

據大貿商運公司分析，『育興輪』由高雄到印尼途中是順風，雖然航行途中風浪很大但甲板上貨物掉落海中將更能增加船隻的穩定性，同時船艙進水只是艙蓋布破損，並非艙內進水，對船隻本身應無太大影響。

從前天下午起，24名船員的家屬已紛紛前往台北市松江路大貿商運公司打聽消息，但『育興輪』仍然音訊全無。焦急的家屬們整日守在公司內，希望能有奇蹟出現。

據大貿商運公司分析，『育興輪』目前可能遭遇的狀況有三點：第一風浪太大遇難；第二貨輪在菲律賓海域上一處珊瑚礁擱淺；第三在海域內被強盜所劫。

大貿商運公司已決定由船員家屬及船公司各派一名代表，日內搭機飛往菲律賓馬尼拉，由當地租借飛機到可能出事地點搜尋，以確定育興輪的真正遭遇。

[台北訊]交通部航政司主管官員昨天說，已商請警備總部發出通報，請附近漁船協助搜尋失蹤的『育興輪』；船主大貿公司也透過菲律賓代理商，請菲國海岸巡邏隊及美軍救難中心搜救。

官員表示，交通部約於12月7日接獲大貿公司報告『育興輪』失蹤，立即指示該公司盡力搜救，並與船員家屬聯繫。

家屬指責公司遲遲未採取搜救行動，大貿公司向航政司解釋說，『育興輪』的船長習慣不常打電報回岸上，所以一段時間未接到他的電報也不以為異，未料發生意外。航政司昨天已將『育興輪』的失蹤報告簽報交通部長。

2、『育興輪』雜貨船 研判已沉沒[1983-12-15/聯合報]

[高雄訊]懸掛巴拿馬旗從高雄駛往印尼雅加達途中失蹤的『育興輪』雜貨船，高雄港務人員研判該輪遭沈沒的可能性甚大。

『育興輪』雜貨輪在台業務由台北市東連船務公司總代理，在高雄港業務由海聯船務公司代理。據高雄港航政組紀錄，該輪於上月22日晚間10時申報從高雄港載運一批雜貨，發航駛往印尼雅加達後，即無連絡。

該輪船籍資料登記為巴拿馬籍，2995總噸，船上24名中華民國船員如表1所示。

表 1『育興輪』船上 24 名外借船員名單

船長	李鴻奎	輪機長	吳正庭
大副	翁意鈞	大管輪	丁又航
二副	陳宏源	二管輪	鄒積仁
三副	沈希勝	三管輪	席福海
報務主任	張成然	銅匠	丁雙鈴
水手長	楊景新	加油	孫秉臻、林信通、吳聖祚、 施宏憲
舵工	王復生、王同文、于鳳江	大廚	蒲錫良
水手	胡子根、林仁義、林清煌	二廚	楊德順
服務生	張依基		

資料來源：1983-12-15 聯合報

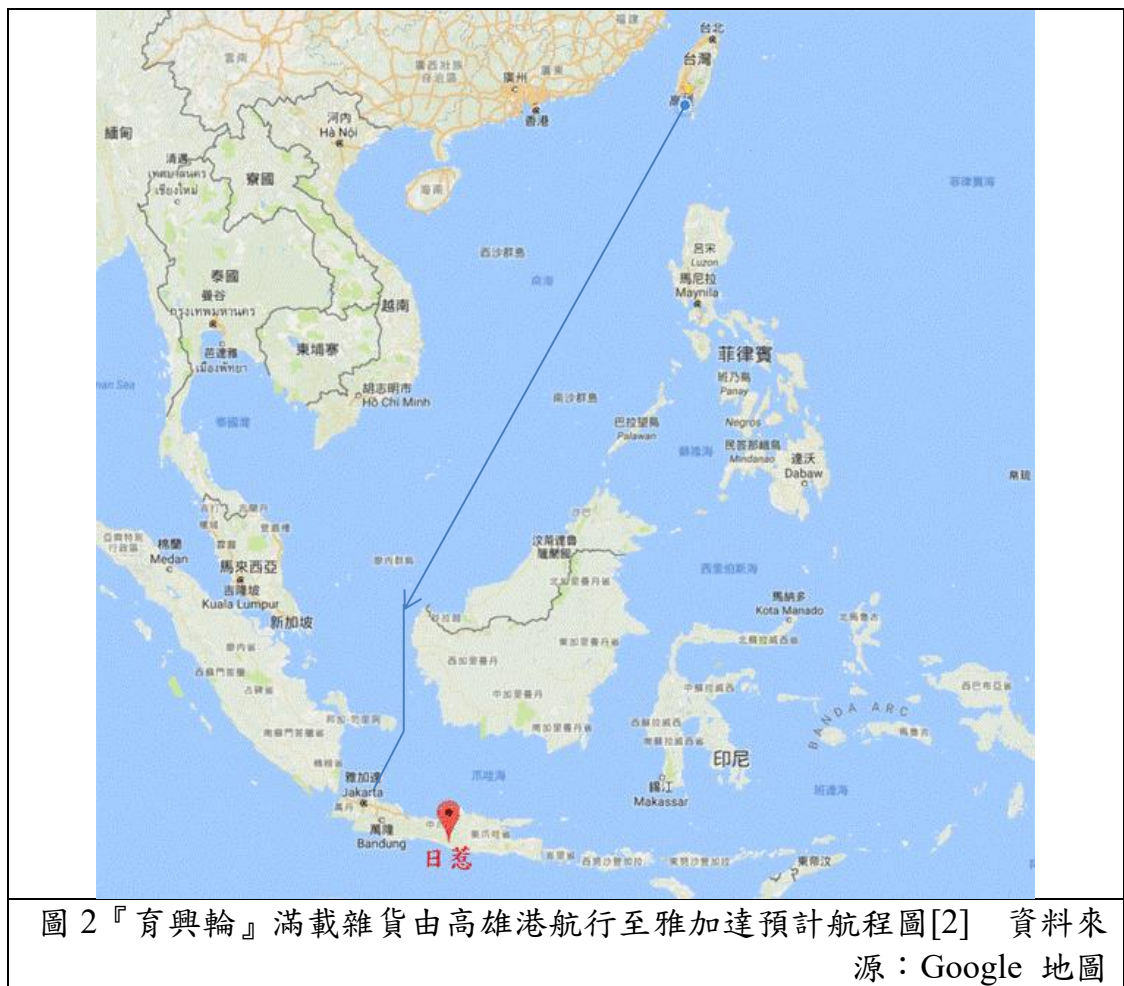




圖 3『育興輪』預估計可能出事海域[2] 資料來源：Google 地圖

三、『育興輪』船員家屬心聲及對海事學生影響

1、『育興輪』船員家屬 對船公司極不滿[1983-12-23/聯合 3 版]

[台北訊]失蹤將近一個月的『育興輪』，24 名船員家屬前天晚上開會，對負責安排船員的大貿商運公司及總代理東連船務公司事前未盡全力搶救，及事後未予家屬適當安撫，表示極度不滿。但大貿商運公司表示，雖然『育興輪』已失蹤近月，但搜救行動迄今仍未停止。

『育興輪』貨船於 11 月 27 日出海準備運貨到印尼雅加達，途中遇到風浪在菲律賓近海海域失去連絡，大貿商運公司曾多次商洽飛機及漁船到可能出事地點搜尋，但均未發現殘骸；由於按照交通部規定，必須失蹤四個月才准宣布遇難，所以船公司目前仍透過各種途徑全力搜救中。

12 月 21 日晚上『育興輪』24 名船員的家屬集會，對大貿及東連兩家船公司於船舶失蹤時未全力搶救，事後又藉故隱瞞家屬的做法，甚為不滿，要求兩家公司應給予家屬適當的安撫，並全力找尋被列為失蹤的『育興輪』。

大貿商運公司表示，自『育興輪』失蹤後，公司曾透過我國海軍、菲律賓及美軍等單位進行搜救，但均未發現該船蹤影。據熟悉當地船行的船員說，『育興輪』失蹤當天雖然風浪很大，船艙也有進水，但不致沉船，而以航行途中被海盜劫走的可能性最大。事後證實此被劫一事為完全無稽之言。

2、搜救『育興輪』多日無結果[1983-12-17/聯合 5 版]

[台北訊]出海十餘天下落不明的五千噸貨輪『育興輪』，經多天搜救尚無結果，負責招募船員的大貿商運有限公司今天上午將僱漁船，由高雄出海到可能出事的海域搜尋。船員家屬們仍焦急的整天在公司內等候消息。

3、『育興輪』遇難海員家屬的悲痛及遭遇的困境，影響海校的招生

[基隆訊]基隆海事職校校長李敏侯，認為部分電視報導有過分強調遇難海員家屬的悲痛及遭遇的困境，影響海事院校的招生。李校長昨天指出，有些以「海難事件」為主的電視報導，把海員家屬的悲痛情形及遭遇困境描述得過於「詳盡」，使觀眾認為上船是極為危險的工作事情，也造成很多學生不願就讀海事院校。

李校長認為海難事件比陸上交通意外事件少了很多，並非十分危險。何況，台灣四面環海，海洋資源豐富，亟待青年開發。因此，他主張有關單位應審核有海難事件的電視報導內容。

4、遇難海員家屬永遠的悲痛

船上 24 名我國籍船員中包括 5 名仍在學校就讀的實習學生兼職船員，家屬們整日耽心在船公司內打聽消息，但都沒有結果。實習學生家屬們整其刻骨銘心終身的痛，值得政府、教育學校及船東們深刻檢討。

參考文獻

- [1] 聯合新聞網新聞 19831214 報紙 5 版。
- [2] 聯合新聞網新聞 19831215 報紙 3 版。
- [3] 聯合新聞網新聞 19831217 報紙 5 版。
- [4] 聯合新聞網新聞 19831223 報紙 3 版。
- [5] 大貿商運有限公司所屬口述記憶回顧。
- [6] Google 網站地圖。

注意雷達避碰中的不協調行為

章詩如

在過去所發生的海上碰撞事故中，由於人為因素引起的事故多與不協調行為有關。儘管在「避碰規則」中對於能見度不良時的避碰操縱有明確的、較為詳細的規定，但在雷達被普遍應用於船舶駕駛領域的今天，仍時常發生一些不協調行為，可見，注意避免雷達避碰操縱中的不協調行為的發生，仍然是值得重視的問題。

一、 在瞭望方面引起的不協調行為

由於瞭望方面的認識不一致，導致避碰行為的不協調，是海上碰撞事故中常見的一種情況。此種情況多發生在大型船舶的駕駛員未發現或者未及時發現對方小型船舶，而小型船舶的駕駛員卻誤認為已經被發現，由此引發了錯過避讓的良好時機，使避碰操縱的有效性降低甚至完全喪失。

由於小型船舶反射雷達波較弱，在雷達螢光屏上的最大顯影距離較近，並且由於大型船舶的雷達天線較高，雷達盲區比較大，因而小船的回波在雷達螢光屏上顯影的距離範圍較窄，且分布在近距離的範圍內。對於大型船舶的駕駛員，若不注意交替使用雷達的遠近量程觀察或在海浪干擾情況下使用海浪干擾抑制不當或不注意辨別小目標的回波顯影，就容易漏掉小目標。當小船穿過了其回波顯影的距離範圍進入雷達盲區，就易發生由於瞭望疏忽而導致的碰撞事故。

為了避免由於瞭望疏忽引起的船舶避讓不協調行為，對於大型船舶的駕駛二員，航行中應根據本船雷達對小型船舶的探測性能，結合海區的特點以及小船的活動規律，格外注意對小船回波顯影距離範圍內的觀察，正確調整雷達，防止瞭望疏忽；對於小船的駕駛員，在發現來船時，應注意本船不易被對方發現以及船速低避讓有效性差的特點，及早採取措施，以免失去最後機會。

二、 在碰撞危險判斷方面引起的不協調行為

碰撞危險存在是船舶避讓的先決條件。如果雙方駕駛員在碰撞危險是否存在判斷上出現不一致，則也容易產生船舶避讓的不協調行為。例如：兩艘船舶在會遇過程中，A 船的警戒距離為 1n mile，右前方 B 船的警戒

距離為 1.5n mile，預計兩船會遇的 DCPA 為 1.2n mile，在此情況下對於 B 船的駕駛員，此時碰撞危機存在，必須採取避讓措施；而對於 A 船的駕駛員，1.2n mile 是可以安全通過的，由此出現了兩船駕駛員在危險是否存在的判斷上的差異。這種差異並非一定會導致不協調的行為，如果 A 船保持原運動要素航行，B 船實際避讓，該會遇過程通常是比較安全的。然而有時 A 船駕駛員雖然認為會遇是安全的，但是又感覺 1.2n mile 似乎有些偏近，並且認為 B 船駕駛員也會有一個可安全通過的判斷，B 船不會有避讓行動，因而考慮來船的相對航向線通過本船的右舷，為保險起見，向左修正航向使會遇的 DCPA 變大些，但由此卻導致了不協調行為的發生。「避碰規則」明確地規定了在雷達避碰中避免對正橫前船舶向左轉向，雖然並不意味著不論該船的距離有多遠，會遇的 DCPA 有多大都不應向左轉向，然而規定中提到的避免向左轉向應當是作為避讓行為的明確規定，如果駕駛員不把自己的行為作為避讓行為，就容易出現上述情況。

由此可見，當碰撞危險較為明顯時，雙方的判斷容易得到共識，而在碰撞危險不明顯時，容易出現判斷上的差異，而這種情況多發生在某船的相對航向線通過本船警戒距離範圍的邊緣時。對於大型船舶常速航行時，通常把警戒距離範圍確定在 1~2n mile 之間，因此，當 DCPA 在 1~2n mile 之間時，大型船舶之間容易產生上述不協調行為。對於速度低的小型船舶，警戒距離範圍相對較小，在 DCPA 小於 1n mile 時，也會發生不協調行為。

三、 在危險程度判斷方面引起的不協調行為

在多船會遇的情況下，船舶間的避讓較為複雜。駕駛員往往根據危險程度來確定避讓的先後順序或者根據危險程度來分析已採取的避讓行為所產生的效果。如果在危險程度的判斷上出現不一致，也可能導致相互間的不協調行為。例如：A 船遵循「避碰規則」的規定對正橫前的某船實施向右避讓，然而對於處在其右正橫後的 B 船，卻違反了避免對正橫以後的船舶對著它轉向的規定，儘管 A 船的駕駛員認為 B 船的距離尚遠，本船將在短時間內恢復原航向，不會對 B 船構成威脅，但是 B 船的駕駛員可能有不同的判斷。如果 B 船的駕駛員也認為距離尚遠，A 船短時間的行為不會造成危險，雙方形成共識，則 A 船的行為不屬於不協調行為；反之，若 B 船認為 A 船的行為不宜接受，就易出現不協調行為。產生此種不協調行為的主要原因是駕駛員在危險程度的判斷上出現差異。在多船會遇的

情況下，可機動的水域往往受到一定的限制，並且隨著距離的接近，可機動的水域範圍會越來越小，從而增加了不協調行為發生的可能性。多船會遇是比較複雜的海上局面，通常發生在主要航線之交匯處、港口附近以及航道的入口處；在漁船活動頻繁的水域也容易發生。因此，在這些水域應引起駕駛員足夠的重視。

四、 在航行條件的認識方面引起的不協調行為

在狹水道或海區比較複雜的水域，駕駛員不僅要考慮船舶間的避讓問題，還要考慮航行條件對船舶安全的影響。由於對航行條件認識的差異，也容易產生不協調行為。例如：A 船發現前方來船 B，通過海圖判斷 B 船右舷有足夠的水域，並且在雷達螢光屏上觀察到該水域沒有其他船舶，考慮到本船右舷水域不夠充足，B 船又很可能向右避讓，故 A 船未採取措施，以期待對方的行動。然而 B 船卻是滿載的大型船舶，吃水受到了限制，由於 A 船駕駛員僅通過對 B 船回波的辨識，很難發現這一狀況，在認識上就產生了差異，不協調行為就容易產生。在雷達觀察中，僅僅通過回波所獲得的信息較為有限，有關來船的一些特徵，如限制吃水、操縱受限等，很難由此獲得。另外，由於對海區熟悉程度不同，也易引起對航行條件認識的差異，如在島礁眾多的水域、受地形地貌的制約，風流的因素對於處在不同位置的船舶有不同的影響，駕駛員在兩船會遇中因對對方船舶所處航行條件認識上的差異，也容易出現避讓行為的不協調等。

由於不協調行為是雙方駕駛員在認識和判斷方面的不一致所產生，所以為了避免不協調行為的發生，在加強雷達觀測等一切瞭望方法的同時，必須加強船舶間的通信聯繫，而 VHF 是目前最為有效的方法。在多船會遇情況下，只有經過反覆核對和辨識之後，才能協調彼此之間的行為，因而在聯繫時間上要適當提前，雙方通報並核對各自的行動，如果核對失誤，也可能產生不協調行為。因此，在使用 VHF 的同時，還應嚴格按規則要求，採用安全航速等各種有效措施，確保航行安全。

中華民國船長公會

第二十四屆第 5 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 113 年 6 月 1 日(星期六)上午 11 時整

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

出席人員：

理事：(應出席人數 21 人，出席人數共計 13 人)

胡延章、李德仁、盧水田、黃文堯、陳基美、榮大飛、王維東、
李華龍、杜松林、高炳光、張中雋、郭坤木、陳馬力。

監事：(應出席人數 7 人，出席人數共計 6 人)

林全良、李文愚、林寬仁、蔣克定、鄧華民、藍庭旭。

請假：侯中南、董加亭、方信雄、吳天壽、陳策勤、林沛樵、荀明泰、
蔡希真、莊學偉。

列席人員：陳一銘、陳力民、黃湘瀕。

主席：胡理事長延章

記錄：黃湘瀕

壹、主席致詞：胡理事長延章致詞(略)

貳、會務工作報告：

一、第 24 屆第 4 次理、監事聯席會議決議事項執行情形，詳如議程附件一(略)。會議紀錄於 113 年 3 月 29 日上傳至人民團體數位櫃台呈報內政部備查。

二、行政及會員服務工作報告：

1. 台北市輪船商業同業公會 113 年 3 月 26 日北市會(113)字第 021 號，為慶祝中華民國第 70 屆航海節，本會舉辦攝影比賽活動，謹檢附實施辦法乙份，如有攝影作品，請於本(113)年 5 月 20 日前惠送本會，俾便彙整評審。本會已刊登網站，通告會員週知。
2. 交通部航港局 113 年 4 月 1 日航員字第 1130055580 號，函轉教育部製作「當心販毒車手新騙局」等 EDM 文宣 12 款及反毒貼紙圖 8 款。本會已刊登網站，通告會員週知。
3. 交通部航港局 113 年 4 月 2 日航員字第 1131910188 號，為杜

絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。

4. 衛生福利部中央健康保險署 113 年 3 月 29 日健保北字第 1138205974 號，為了解貴會辦理代收代繳健保費作業及補助款應用情形並調查公文使用電子交換意願，請貴會會予配合於文到 30 日內填復第二類投保單位預收保費及補助款帳戶填報表(附件)並依說明一檢附相關資料影本加蓋投保單位及負責人印章寄送本署備查。本會遵照辦理紙本於 4/29 寄出。
5. 交通部航港局 113 年 4 月 16 日航員字第 1130056504 號，函轉衛生福利部食品藥物管理署函，為該署自發文日起暫停「首創見真股份乙有限公司」全部濫用藥物尿液檢驗項目之檢驗一案。本會已刊登網站，通告會員週知。
6. 交通部航港局 113 年 5 月 2 日航員字第 1131910226 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
7. 交通部航港局 113 年 5 月 24 日航員字第 1130056504 號，函轉內政部移民署「非我國籍船員經吊掛緊急入國，應申請臨時入國」一案。本會已刊登網站，通告會員週知。
8. 交通部航港局 113 年 5 月 28 日航員字第 1130059201 號，函轉行政院為依「陸海空軍刑法」第 54 條第 1 項第 3 款規定應行公告之「陸海空軍刑法第五十四條第一項第三款尿液確認檢驗判定檢出毒品品項及濃度值」，業於中華民國 113 年 3 月 29 日以院臺法字第 1131006911 號公告訂定，並自 113 年 3 月 29 日生效一案。本會已刊登網站，通告會員週知。
9. 交通部航港局 113 年 5 月 28 日航員字第 1130059202 號函轉行政院為依「中華民國刑法」第 185 條之 3 第 1 項第 3 款規定應行公告之「中華民國刑法第一百八十五條之三第一項第三款尿液確認檢驗判定檢出毒品及濃度值」，業於中華民國 113 年 3 月 29 日以院臺法字第 1135005739 號公告訂定，並自 113 年 3 月 29 日生效一案。本會已刊登網站，通告會員週知。

10. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。

11. 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

113 年 3 月 01 日至 113 年 5 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 40 人次、健保會員人數合計 10 人次，明細如下：

113 年 3 月份勞保人 14 次/健保人 5 次；113 年 4 月份勞保人 13 次/健保人 2 次；113 年 5 月份勞保人 13 次/健保人 3 次。

參、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、船長通訊

第 234 期於 4 月底出刊，本期寄發會員近 6 百份。

(二)、春季聯誼活動於 113 年 5 月 11 日舉辦

席開 12 桌半計 113 位(個人會員、團體會員代表與會務人員)參與，照片登載於船長通訊第 235 期。

(三)、理監事聯席會議開會通知

於 5/11 寄出，含邀請列席參加會議之本會中、南部服務處主任及副主任、本會團體會員代表、記者。

(四)、辦理本會 113 年(112 年度)模範船長選拔案

1. 本會第 24 屆第 4 次理監事聯席會議通過成立選拔模範船長評選小組，推選張中雋(召集人)、王維東、高炳光、李文愚、藍庭旭等五位為評選委員，執行選拔模範船長工作。

2. 本會 113 年(112 年度)模範船長評選結果，排名順序如下：

第一名達和航運 曾慶華船長總分 358.4 分、第二名長榮海運 劉士毅船長總分 346.3 分、第三名陽明海運 顧文安船長總分 344.5 分、第四名新興航運 郭宥緯船長總分 336.8 分、第五名萬海航運 趙靈芝船長總分 299.2 分。

3. 第六名達和航運 李得隴船長總分 290.5 分、第七名裕民

航運 余承璋船長總分 281 分。上列第六名與第七名，併同上列五位「模範船長」均列為本會優秀船長，將於本會第 24 屆第 2 次會員大會報告備查，並頒發「優秀船長」獎牌乙面，以資祝賀。(優秀船長優良事蹟將刊載 235 期船長通訊，敬請參閱)。

4. 113 年(112 年度)模範船長當選名單本會業於 113 年 6 月 3 日以船公(113)章字第 113013 號函報第 70 屆航海節籌備會備查。

(五)、會員大會通知與紀念品事宜

1. 113 年第 24 屆第 2 次會員大會紀念品，採購自拍棒 600 份。
2. 未出席大會會員(有繳交本年會費)者，全體預計於 8 月前寄出。
3. 開會通知預計於 6/3(一)寄發全體會員。

二、派員參加各項會議與活動

1. 中華海員總工會於 112 年 3 月 28 日，召開交通部航港局 113 年第 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，本會秘書長陳力民委員代表出席。
2. 交通部航港局於 113 年 4 月 10 日，召開「船員法部分條文修正草案」研商會議，本會鄭怡船長代表出席。
3. 高雄港引水人職業工會於 113 年 4 月 13 日，舉辦「高雄港埠經濟建設新紀元交流會」，本會胡廷章理事長代表出席。
4. 交通部航港局於 113 年 5 月 9 日，召開研商「航路標識條例」部分條文修正草案會議，本會李蓬船長代表出席。
5. 交通部航港局於 113 年 5 月 31 日，召開各港強制引水範圍暨其登離輪區域第 2 次外部研商會議，本會鄭怡船長代表出席。
6. 德和大樓管理委員會於 113 年 5 月 31 日，召開「113 年度第 1 次區分所有權人會議」，本會張金泉船長代表出席。

肆、財務報告(113 年 01 月 01 日~113 年 4 月 30 日)詳如議程附件二(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「在岸會員代表名冊」與「會員停權名單」，提請審核案。詳如**議程附件三(略)**、**附件四(略)**，提請審議。

說明：

- 一、 本會為配合第 24 屆第 2 次會員大會會召開，按規定必須清查會籍及造具在岸會員代表名冊(因本會會員工作性質特殊)，並依此名冊的會員數為會員大會代表人數。
- 二、 本會個人會員共計 603 人，其中停權會員計 33 人。

辦法：「在岸會員代表名冊」審查通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第二案

提案人：行政組

案由：修訂本會章程，修正條文詳如**議程附件五(略)**，提請審議。

說明：

- 一、 部分章程已與現行人民團體法、工商團體財務處理辦法違和。
- 二、 擬修正本會章程第七條、第十二條、第三十條、第三十六條、第四十條。(參閱附件說明)

辦法：敬請通過修正本會章程，並提請第 24 屆第 2 次會員大會通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，並於會員大會通過後，報請 內政部備查。

第三案：

提案人：行政組

案由：本會團體會員茲有 2 間，申請變更團體會員代表，提請備查案。

說明：

- 一、 峰達海運股份有限公司：原團體會員代表譚治邦總經理，申請變更為薛炳彰總經理。
- 二、 日本海事協會：原團體會員代表河上淳一總經理，申請變更為鷹見賢司總經理

決議：存檔備查。

第四案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員楊學智等 5 位船長申請加入本會為會員，詳如**議程附件六(略)**，提請備查案。

說明：楊學智、卓順德、魯肇燦、趙凱迫、朱建京等 5 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：周富田船長申請退出本會，詳如**議程附件六(略)**，經予以退會，提請備查案。

說明：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：陳秘書長

案由：決議大會召開事宜與討論下次理監事聯席會議召開時間乙事，提請討論。

說明：建請會中決議召開時間，以利會務工作進行順利。

辦法：建議大會日期訂於本會成立日期 7/8 上午 10 點 30 分，理監事開會日訂於 9 月召開，以利會務工作進行順利。

決議：會員大會照上述辦法辦理；下次(第 24 屆第 6 次)理監事會議，時間訂為 9/28(六)上午；接著舉辦 113 年秋季聯誼會。

陸、 臨時動議(無)

柒、 散會 113/6/1 下午 12 點 45 分

中華民國船長公會 113 年(112 年度)優秀船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：曾慶華

推薦單位：達和航運股份有限公司

簡介：學歷-國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士，經歷-益航、台航、陽明、海洋大學講師，船長海勤年資 16 年 8 月餘。

優良事蹟：

一、研究發展：

海洋大學海法所畢業後，留校擔任講師教育莘莘學子培育航海人才達八年頗有成效。

二、領導統御：

COVID-19 嚴峻期間帶領中外籍船員渡過風險及不能下地之不便，穩定士氣安定人心完成運務。

三、船員訓練：

資深船長發揮優良船藝及實務經驗指導新人，培育出無數領導幹部值得嘉許。

第二位

姓名：劉士毅

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：學歷-國立海洋大學海洋運輸系，船長海勤年資 7 年餘。

優良事蹟：

劉士毅船長於 1998 年進入長榮海運服務迄今，公司海上年資 17 年，船長年資 7.05 年。服務績效良好，為長榮船隊 24K 級船現役船長。

一、研究發展

劉士毅船長除在船隊服務亦參與海陸輪調制度，曾派駐在海技部門擔任駐埠船長，參與對外研討會及公司內部會議，提供公司立場及措施給外部機構做為重要參考，並對公司提供該名船長船上經驗及解析 RO 觀點而利於公司增加海事案件分析面向。

二、領導統御

劉士毅船長以豐富的經驗，開明的作風，實事求是的精神，在船督導所屬，發揮 BRM 與 ERM 的團隊合作，達到人安、貨安、船安的任

務目標，讓屬輪每次均能以最大貨載安全的運抵目的港，為公司創造利潤。並隨時激勵同仁進修以增進個人本質學能及分享該船長個人學習成果和資料以利同仁求取上一職級適任能力。

三、安全管理

在船服務期間，小心謹慎個人船藝優良，無重大事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災)，熟習公司安全管理手冊，且多次於高標準巴黎備忘錄區(英國/荷蘭)PSC 檢查無缺失和港口國檢查無滯留記錄。2023 年 5 月劉士毅船長服務長彩輪期間，對裝載在該輪危險貨物(電池貨物)給予高標準的額外照料，以降低該危險貨物致災的風險。多次於越洋航行期間隨時觀測驗證海象及天候狀況，即時修改航路並與氣象導航公司聯絡反饋現場環境之海象天候狀況，以避免船舶陷入不預期惡劣天候海象的襲擊。

四、船員訓練

2023 年 5 月劉士毅船長服務長彩輪期間，除依照法規及公司安全管理系統要求給予船員常規訓練外，對於較少航經蘇伊士運河經驗船副及舵工，給予加強航前船舶操縱特性的教育訓練和航後的檢討改進，以盡力防止集團租船於蘇伊士運河事故的再發生。

五、危機處理

2022 年 6 月劉士毅船長服務長為輪期間，對裝載在該輪因遭受印度洋西南季風影響而受損貨櫃，給予綿密監控其損害惡化進程，另採取相應措施以減緩其惡化加劇而造成受損及受其影響貨櫃落海，並配合公司安排加靠港口安全卸下此批受損貨櫃保全貨櫃內貨物以減低公司損失。

第三位

姓名：顧文安

推薦單位：陽明海運股份有限公司

簡介：學歷-國立臺灣海洋大學航運技術系，自三副至船長軍在陽明海運服務至今，船長海勤年資 10 年 11 月餘。

優良事蹟：

- 一、自民國 82 年進入陽明海運公司服務，服務經歷各型船舶與全球航線。
- 二、曾於印度洋求援一艘失去動力的船舶，並盡力協助船隻恢復動力，避免進一步的危險情況發生。

- 三、服務期間統領船舶各部門指揮得宜充分運用船岸資源，功績卓越，屢獲公司肯定。
- 四、派任公司管理船隊船長，擔任稽核和技術指導職務角色，降低各港口國季檢查缺失，績效卓越。
- 五、代表公司參與海洋學府的學生講座，分享船上經驗和實務經驗，以啟發和培養未來海事專業人才。

第四位

姓名：郭宥緯

推薦單位：新興航運股份有限公司

簡介：學歷：國立高雄海洋技術學院(現國立高雄海洋科技大學)，自2009 年於新興航運服務至今，船長海勤年資 3 年 3 月餘。

優良事蹟：

- 一、郭宥緯船長畢業於國立高雄海洋技術學院(現國立高雄海洋科技大學)，民國 98 年 1 月進入公司由實習生起，歷經助理三副、三副、二副、大副、助理船長，於民國 108 年 3 月正式晉升船長一職，於我司服務 16 年，海勤資歷近 12 年，資歷完整，相當熟悉公司作業章程及各項制度，目前於本公司所屬之 17 萬噸海岬型”明和輪”任職船長中。
- 二、郭船長憑藉其卓越的專業能力及豐富的實踐經驗，展現出色的航海技能。郭船長責任心強，對工作一絲不苟，以積極高效的態度面對挑戰，有效協調各單位，在高壓中仍能確保工作的高效率和品質。
- 三、民國 108 年 3 月郭船長接任寶隆輪船長，帶領甲板及機艙部門實施加強保養及落實各項紀錄，同年 3 月 26 日寶隆輪至俄羅斯 MURMANSK 港裝載煤炭，以零缺點通過 PSC 的檢查。
- 四、民國 108 年 11 月郭船長接任衡山輪船長，帶領甲板及機艙部門實施加強保養及落實各項紀錄，於 109 年 1 月 22 日衡山輪至澳洲 PORT HEDLAND 港裝載鐵礦砂，以零缺點通過 PSC 的檢查。
- 五、民國 111 年 10 月郭船長擔任黃山輪船長任內，於中國前往澳洲航程中，抵達澳洲 DAMPIER 港前一日進行全船裝備測試時，發現甲板液壓系統發生故障，立即與船上輪機長先行討論檢修作業，亦立即與公司工務部葉輪機長研究各種解決方案，若該液壓系統於隔日 9 點到港拋錨前無法修復完成，將無法進行拋錨後起錨作業及開關艙作業，進而影響所有船舶運務，造成公司損失。經一天一夜與公司

工務部葉輪機長郵件往返及衛星電話不間斷地討論檢修，以及船上輪機長、大管輪通力合作後，終於在到港前 2 小時完成修復及測試工作，順利拋錨，後續也順利起錨進港完成裝貨任務，未耽誤船舶運務造成營運損失。

六、民國 111 年 08 月郭船長接任黃山輪船長，帶領甲板及機艙部門實施加強保養及落實各項紀錄，於 112 年 3 月 28 日黃山輪至香港大嶼山錨地，以零缺點通過 PSC 的檢查。

七、郭宥緯船長在公司近 16 年的服務中，展現了卓越的海勤專業和領導才能。在不同船隻任職期間，帶領甲板及機艙部門實施加強保養，確保船舶設備良好運作；面對甲板液壓系統故障時，展現了出色的應變和協調能力，通過與公司工務部及船上人員的合作，成功克服困難，確保船舶運務順利進行；多次於 PSC 檢查中零缺點的表現更彰顯了船長對安全和品質的堅持。郭船長的專業精神和領導統御能力為公司優秀船長的典範，相當值得信賴與表揚。

第五位

姓名：趙靈芝

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：學歷-國立台灣海洋大學，自 2001 年在萬海任職迄今，船長海勤年資 5 年 6 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

趙船長為女性船員表率，待人謙恭有禮，是一位優良的年輕船長，對於公司所交付任務，親力親為率領全體船員細心執行各項專案業務；此外，能夠嚴格要求並以身作則，執行力強，熱心指導並提攜後進

二、船岸溝通：

趙船長對於航行安全及船員工作安全有責任感，注重船上工作安全衛生管理，主動提供航行安全之有關書籍，希望與全體船隊分享，並能積極主動提出具建設性之建議，有助於公司提升船隊管理效能。遵循公司政策執行海技六大安全指標，秉持船岸一家，與公司緊密的互動，推行各項業務，每個環節皆能以『安全』為最高原則。

三、船舶安全：

趙船長平日督促船上人員落實公司 ISM 安全管理規章，明確填寫、紀錄各項表單，執行相關檢查工作及風險評估。於專案回報快速，積

極響應公司政策回報，船岸溝通良好，共同維護船舶安全。嚴謹務實，在職期間無發生重大事故，配合公司專案實行。

四、公司獎勵：

2011 年服務於 WH232，在符合船舶安全下，配合作業部排艙安排並達到最大化裝載。記嘉獎兩次。

第六位

姓名：李得隴

推薦單位：達和航運股份有限公司

簡介：學歷：高雄海專航海科畢業，經歷-長榮海運、達和航運，船長海勤年資 11 年 1 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

李船長為人處事中規中矩，對公司交辦事務不延誤御待，在船以身作則帶領部屬完成各項事務。

二、安全管理：

注重人/船/貨安，並擴及環境清潔，避免任何油汙染卓有成效，因應 US COAST GUARD PSC 檢查 0 缺失。

三、危險處理：

曾於太平洋高緯度大圈航行期間，遇風暴克服危機避航化險為夷，順利帶領船安全抵達目的港值得嘉勉。

第七位

姓名：余承璋

推薦單位：裕民航運股份有限公司

簡介：學歷-國立臺灣海洋大學航運技術系，自 2012 年於新興航運服務至今，船長海勤年資 2 年 8 月餘。

優良事蹟：

一、余船長係本公司自實習生起培養迄今，任職裕民船長三年餘期間，目前為本公司優秀年輕船長，善盡本職，以自身經驗積極提攜後進，另其為人樸實、公私分明、做事沉穩、以身作則，在船期間全船氣氛融洽、和樂融融，深獲船員及公司各級主管好評。

二、余船長任職裕誠輪期間，應對租家得宜，對於裝煤後改裝糧食，掃洗艙之注意，以及避免驗艙未通過導致船期損失之情況發生，更是

親力親為，以保護船東的權益，另外時常利用休息時間與船副間進行案例討論及分析，帶領全體船員順利完成一趟趟任務。

- 三、任職裕卓輪、裕亨輪期間，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，並連續三次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀。
- 四、余船長曾遇到上船接任時，即碰上因前任管理不善造成船況不佳，余船長仍無怨無悔地接下此項艱鉅任務，帶領著全體船員按計畫於兩週內逐步完成缺改，其認真負責之工作態度，堪值嘉許。
- 五、配合公司船隊 PM/MM/QHSE 管理系統之推行，積極與公司內船務/工務相關單位聯繫，做為 pilot ship 將使用情況即時回饋公司端，以提升新系統管理功能，並適時的指導年輕船員使用該系統協助各自工作職能。



曾慶華船長



劉士毅船長



顧文安船長



郭宥緯船長



趙靈芝船長



李得隴船長



余承璋船長

活動預告

※秋季聯誼活動預計於 113/9/28(六)舉辦，敬邀
會員們踴躍參予！

實際舉辦時間與地點，靜待紙本通知。謝謝！