

船長通訊第 204 期目錄

海洋通識教育課程講習會 徐國裕	P.01
IMO 盲區 王 行 (略)	P.11
船長在引航過程中的應有作為 方信雄	P.27
日本航空母艦(大型遠洋運輸艦) 李齊斌	P.37
船舶進入美國加州水域,必需申報表單的內容解說 張明東	P.41
會務報導 秘書室	P.59

活動報導

海洋通識教育課程講習會

高雄市政府教育局為提升轄區各級學校教師，對於海洋通識教育的知能，協助教師能有更豐富與更多元性的教學，以配合教育局執行海洋教育政策，教育學童能夠更加了解海洋(知海)、貼近海洋(愛海)、擁抱海洋(親海)，落實海洋國家概念之目的，特邀集高雄市高中、國中及國小校長、主任、教師，舉辦海洋通識教育課程講習會。本會徐理事長應聘擔任 8 月 4 日講座，講題:**航運，世界之所依**，題綱如下:

1. 海洋運輸經濟
2. 全球航運與台灣航運現況
3. 航運產值
4. 航運科技與未來發展

謹附講座簡要內容如下，請參考指教。

航運現況與未來發展

講述者 - 徐國裕

“海”在中華民族的文字結構中，其意涵為 ”水是人類之母”

1.前言

海洋佔地球面積四分之三，人類對於海洋的利用，溯自遠古。最早的利用不外是撈取水中生物資源以及航行。人類利用海洋，必然仰賴交通工具，亦即船舶。捕撈水產資源：漁船，從事海上貿易：商船，執行作戰任務：軍艦。

國際海洋法公約第 87 條及第 17 條分別規定了船舶有公海的航行自由權及領海的無害通過權。

海洋運輸在運輸事業中佔有重要地位，對國家社會具重大貢獻，一如其他運輸事業，主要在滿足人類經濟上的需要。尤其對一國的國計民生息息相關。

海運是人類經濟與貿易結構的主要橋梁，國際貿易的貨物運送幾近百分之九十是仰賴船舶運送。海運之便利增進了各地區間的貿易往來，並進一步擴大了國際社會關係的發展，也使彼此的關係更趨密切。

船舶依運輸裝載貨物種類與性質的不同，在營運結構設計上分別

有雜貨船、貨櫃船、散裝船、原油船、礦砂船、液化瓦斯船、化學品船、客船、特殊用途船等。

國際海事組織 (IMO) 秘書長關水康司於 2015 年 12 月召開的 28 屆特別理事會中，確定 2016 年國際海事日的主題為「航運，世界之所依」(Shipping, Indispensable to the world)。主題即強調航運對世界的重要性。

航運有關的產業包括造船業、船舶運送業(海運公司)、船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站、保險業、港口及相關作業服務業、海事教育及船員培訓機構等。

2.航運現況

目前全球運輸船舶計 5 萬多艘船，分別在 150 個國家註冊，並擁有 100 萬以上的各國船員在船上服務。

2.1 全球船舶現況，全球船舶艘數與載重噸：

Ownership of the world fleet, as of 1 January 2015 (dwt)									
Rank (dwt)	Country/territory of ownership	Number of vessels			Dead-weight tonnage				
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a % of total	Total as a % of world
1	Greece	796	3 221	4 017	70 425 265	209 004 526	279 429 790	74.80%	16.11%
2	Japan	769	3 217	3 986	19 497 605	211 177 574	230 675 179	91.55%	13.30%
3	China	2 970	1 996	4 966	73 810 769	83 746 441	157 557 210	53.15%	9.08%
4	Germany	283	3 249	3 532	12 543 258	109 492 374	122 035 632	89.72%	7.04%
5	Singapore	1 336	1 020	2 356	48 983 688	35 038 564	84 022 252	41.70%	4.84%
6	Republic of Korea	775	843	1 618	16 032 807	64 148 678	80 181 485	80.00%	4.62%
7	Hong Kong, China	727	531	1 258	56 122 972	19 198 299	75 321 271	25.49%	4.34%
8	United States	789	1 183	1 972	8 731 781	51 531 743	60 263 524	85.51%	3.47%
9	United Kingdom	477	750	1 227	12 477 513	35 904 386	48 381 899	74.21%	2.79%
10	Norway	848	1 009	1 857	17 066 669	29 303 873	46 370 542	63.20%	2.67%
11	Taiwan Province of China	117	752	869	4 681 240	40 833 077	45 514 317	89.71%	2.62%
12	Bermuda	5	317	322	289 818	41 932 611	42 222 429	99.31%	2.43%
13	Denmark	392	538	930	15 286 153	20 893 511	36 179 664	57.75%	2.09%
14	Turkey	576	954	1 530	8 321 506	19 366 264	27 687 770	69.95%	1.60%
15	Monaco		260	260		23 929 323	23 929 323	100.00%	1.38%
16	Italy	596	207	803	15 961 983	6 040 199	22 002 182	27.45%	1.27%
17	India	697	147	844	14 546 706	7 268 449	21 815 155	33.32%	1.26%
18	Brazil	228	163	391	3 150 493	17 308 798	20 459 291	84.60%	1.18%
19	Belgium	87	156	243	7 302 545	12 787 196	20 089 741	63.65%	1.16%
20	Russian Federation	1 291	448	1 739	5 920 435	12 403 644	18 324 079	67.69%	1.06%
21	Islamic Republic of Iran	157	70	227	3 986 804	14 093 340	18 080 144	77.95%	1.04%
22	Switzerland	47	291	338	1 403 668	16 492 768	17 896 436	92.16%	1.03%
23	Indonesia	1 504	153	1 657	12 908 577	4 120 935	17 029 512	24.20%	0.98%
24	Netherlands	775	445	1 220	6 589 901	10 415 708	17 005 609	61.25%	0.98%
25	Malaysia	466	142	608	8 430 359	7 707 526	16 137 885	47.76%	0.93%
26	United Arab Emirates	95	684	779	472 967	14 845 550	15 318 518	96.91%	0.88%
27	Saudi Arabia	86	155	241	2 004 631	11 358 349	13 362 980	85.00%	0.77%
28	France	180	277	457	3 517 344	7 636 312	11 153 656	68.46%	0.64%
29	Cyprus	141	179	320	3 811 947	6 858 661	10 670 608	64.28%	0.62%
30	Viet Nam	786	92	878	6 527 639	1 510 645	8 038 284	18.79%	0.46%
31	Kuwait	42	27	69	5 293 213	2 462 656	7 755 869	31.75%	0.45%
32	Canada	209	139	348	2 743 006	5 004 054	7 747 060	64.59%	0.45%
33	Oman	6	31	37	5 842	7 008 489	7 014 331	99.92%	0.40%
34	Sweden	101	234	335	1 248 460	5 194 955	6 443 415	80.62%	0.37%
35	Qatar	56	70	126	888 093	5 471 554	6 359 647	86.04%	0.37%
Total top 35 ship-owning countries		18 410	23 950	42 360	470 985 656	1 171 491 033	1 642 476 689	71.32%	94.69%
All others		2 962	2 486	5 448	35 004 138	51 845 622	86 849 760	59.70%	5.01%
Unknown country of ownership				717			5 234 918		0.30%
WORLD TOTAL				48 525			1 734 561 367		100.00%

Source: UNCTAD secretariat, based on data supplied by Clarksons Research. For a complete listing of nationally owned fleets, see <http://stats.unctad.org/fleetownership>.

Note: Propelled seagoing vessels of 100 GT and above.

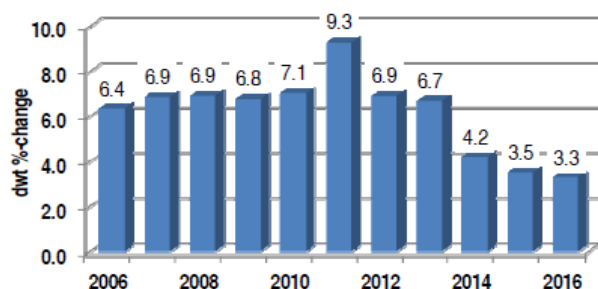
2.2 成長趨勢：

Tab. 1 World merchant fleet by ship type as of Jan.1st, 2012 and 2016

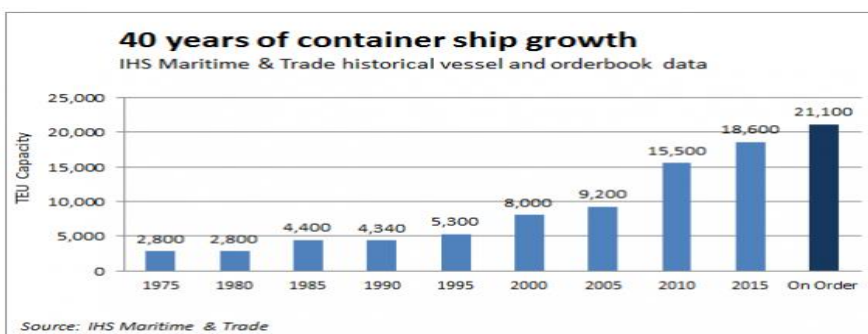
Ship type	No of ships 2016	mill dwt 2016	dwt-% share of total		Av. growth '12-'16 (%)	
			2012	2016	No of ships	dwt
Tankers	14039	600.1	37.2	35.0	2.2	2.9
- Crude and products	7065	443.9	28.3	25.9	1.8	2.1
- Oil/Chem. & chem. tankers	5204	101.7	5.8	5.9	2.3	5.0
- Gas tankers	1770	54.5	3.1	3.2	3.1	5.5
Bulk/OBO carriers	10919	752.9	41.6	43.9	3.8	5.8
- Bulk carriers	9541	674.4	37.5	39.3	4.2	5.7
- other bulk carriers	1378	78.5	4.1	4.6	1.6	7.4
Container ships	5239	244.2	13.6	14.2	0.8	5.6
General cargo ships	16892	112.3	7.2	6.5	-0.3	2.1
- Conventional cargo ships	12285	51.6	3.7	3.0	-0.9	-0.7
- Special cargo ships	1522	36.4	1.8	2.1	4.8	8.6
- Car carriers	785	12.4	0.8	0.7	2.3	2.8
- Reefer ships	781	4.4	0.4	0.3	-3.7	-4.1
- Cargo RoRo ships	1519	7.5	0.5	0.4	1.0	-1.1
Passenger ships	4316	6.5	0.6	0.4	2.2	1.8
- Pure passenger ships	1675	2.2	0.1	0.1	2.1	3.1
- Cargo/RoRo passenger ships	2641	4.3	0.3	0.3	2.3	1.2
Total	51405	1716.1	100.0	100.0	1.5	4.4

Source: Based on Clarkson Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

Fig. 1: World merchant fleet - Annual tonnage changes 2006 - 2016 (dwt-per cent)



Source: Up to 2011 based on IHS Fairplay, since 2012 on Clarkson Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer



Teu Size range	In service November 2014		Outstanding Orderbook 2014		On Order 2015		On Order 2016+		Total vessels on order	Total teu on order
	No	Teu	No	Teu	No	Teu	No	Teu		
0-499	322	87,389	0	0	3	350	0	0	3	350
500-999	717	542,760	0	0	5	3,806	2	1,247	7	5,053
1,000-2,999	1,853	3,351,086	15	25,649	78	148,070	67	125,888	160	299,607
3,000-4,999	924	3,819,588	4	16,505	13	50,710	9	34,600	26	101,815
5,000-7,499	618	3,727,315	2	11,900	9	54,201	0	0	11	66,101
7,500-9,999	371	3,198,982	3	26,200	69	620,786	26	240,448	98	887,434
10,000-12,999	83	904,846	0	0	16	165,800	11	112,020	27	277,820
13,000-15,999	148	2,006,158	0	0	24	338,350	35	494,350	59	832,700
16,000+	20	336,670	1	18,400	30	538,110	10	191,000	41	747,510
Total	5,056	17,978,594	25	98,654	247	1,920,183	160	1,199,553	432	3,218,390

2.3 全球貨櫃船隊艙位佔有率：

Rnk	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3,093,644	15.7%		
2	Mediterranean Shg Co	2,626,653	13.4%		
3	CMA CGM Group	1,749,339	8.9%		
4	Hapag-Lloyd	975,572	5.0%		
5	Evergreen Line	950,357	4.8%		
6	COSCO Container L.	863,703	4.4%		
7	CSCL	694,306	3.5%		
8	Hanjin Shipping	622,440	3.2%		
9	MOL	613,327	3.1%		
10	Hamburg Süd Group	598,491	3.0%		
11	OOCL	592,701	3.0%		
12	APL	566,044	2.9%		
13	Yang Ming Marine Transport Corp.	515,560	2.6%		
14	NYK Line	489,576	2.5%		
15	UASC	441,965	2.2%		
16	K Line	394,736	2.0%		
17	PIL (Pacific Int. Line)	385,212	2.0%		
18	Hyundai M.M.	371,719	1.9%		
19	Zim	353,455	1.8%		
20	Wan Hai Lines	228,888	1.2%		
21	X-Press Feeders Group	119,822	0.6%		
22	KMTC	96,463	0.5%		
23	SITC	90,189	0.5%		
24	HDS Lines	88,608	0.5%		
25	TS Lines	81,898	0.4%		
26	Arkas Line / EMES	56,133	0.3%		
27	Simatech	52,581	0.3%		
28	Quanzhou An Sheng Shg Co	52,518	0.3%		
29	RCL (Regional Container L.)	44,431	0.2%		
30	Swire Shipping	40,828	0.2%		

2.4 世界前六大貨櫃船公司：

APM-Maersk (馬士基), Mediterranean Shg Co (地中海航運), CMA CGM Group (達飛航運), Hapag-Lloyd (賀伯羅德), Evergreen Line (長榮海運) COSCO (中國遠洋)。

2.5 台灣船東經營的船隊 (100 總噸位以上)

懸掛國籍船舶：313 艘，懸掛權宜籍船舶 752 艘。

船員人數：在船服務船員總數 3,848 人，在岸人數 15,280 人。

服務於外籍船舶約 1,920 人 (甲級 1,390 人/乙級 530 人)

服務於本國籍船舶約 2,028 人 (甲級 940 人/乙級 1,088 人)

2.6 全球船員供給現況：

前五大船員供應國為中國大陸、菲律賓、印尼、俄羅斯、烏克蘭。

Five largest seafarer supply countries：

	For all seafarers	For officers	For ratings
1	China	China	Philippines
2	Philippines	Philippines	China
3	Indonesia	India	Indonesia
4	Russian Federation	Indonesia	Russian Federation
5	Ukraine	Russian Federation	Ukraine

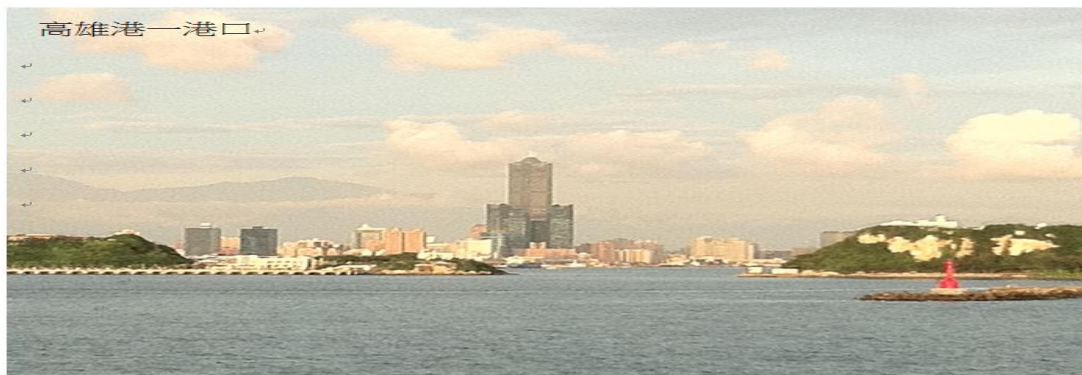
*Source: Country Questionnaire, 2015

3. 航運相關產值，(以台灣船員與港口產業為例)：

3.1 我國船員：

民國 67 年 25000 人在船上服務，船員人數 3 萬人
民國 78 年 5800 人在船上服務，船員人數 2 萬 7 千人
民國 103 年在船服務 4,801 人至 105 年底降至 3,819 人
目前在船服務人數 3,848 人，登記船員總人數 19,570 人
年勞動產值約 140 億台幣

3.2 港口產業：以高雄港為例



港口相關產業活動及產值：

高雄港民國 96~99 年船舶產值估算表				
項 目	高雄港 96 年船舶產值(新台幣)	高雄港 97 年船舶產值(新台幣)	高雄港 98 年船舶產值(新台幣)	高雄港 99 年船舶產值(新台幣)
高雄港港埠營收(包含碼頭碇泊費、曳船費、垃圾清理費、雜貨船裝卸費)	9,820,257,000 (36,668 艘次)	9,254,842,000 (35,466 艘次)	8,802,723,000 (35,312 艘次)	9,308,451,000 (35,024 艘次)
交通船收入	79,862,904	77,244,948	79,862,904	79,862,904
港區領港計程車費用	40,334,800	39,012,600	40,334,800	40,334,800
港區檢查計程車費用	40,334,800	39,012,600	40,334,800	40,334,800
船舶檢疫費用	18,340,000	17,743,000	18,340,000	17,651,000
帶解纜費用	79,375,520	76,791,704	79,375,520	76,393,528
碼頭給水費	4,126,500	3,992,175	4,126,500	3,971,475
船員就醫費用	11,004,000	10,645,800	11,004,000	10,590,600
貨櫃吊櫃費	72,208,080,320	6,812,294,016	6,041,216,192	6,463,572,544
引水費	550,200,000	532,290,000	525,870,000	529,530,000
公證費	183,400,000	177,430,000	175,290,000	175,651,000
理貨費	183,400,000	177,430,000	175,290,000	176,510,000
修理費	183,400,000	177,430,000	175,290,000	176,510,000
代理費	366,800,000	354,860,000	350,580,000	353,020,000
散裝貨卡車費用	15,482,330,000	14,376,645,000	12,610,010,000	12,610,010,000
貨櫃車費用	35,898,905,000	33,867,939,000	30,034,459,000	32,134,242,000
客輪遊覽車費用	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
觀光客住宿&餐飲費用	42,000,000	42,000,000	42,000,000	42,000,000
貨櫃租賃費用	164,109,280	154,824,864	137,300,368	605,959,926
加工出口費用	37,105,796,700	38,094,394,300	32,541,397,400	39,626,885,400
前鎮河以北民營拖船費用	54,000,000 (96.9-96.12)	162,000,000	162,000,000	162,000,000
油駁費用	200,000,000	200,000,000	200,000,000	200,000,000
合計	172,719,056,824	104,651,822,007	92,249,804,484	102,836,480,977
平均每艘船進出高雄港產值	9,417,615	5,898,203	5,262,696	5,866,648

資料來源：高雄港務局/高雄關稅局（本研究整理）
港口企業的共合作與競爭，航海技術季刊，第三期，2012。

4. 航運科技與人文：

4.1 西方航海

1. 西元前 6 世紀，腓尼基人進行了環繞非洲大陸沿海的探險航行。
2. 西元前 4 世紀，希臘航海家皮特亞科技斯從法國的馬賽出發，沿伊比利亞半島和法國海岸，再沿英國大不列顛島的東岸向北到粵克尼群島折向東到易北河，這是歷史上最早的遠距離航行。
3. 古羅馬人承繼了腓尼基人及希臘人的海上事業的基礎，發現了通往南大西洋的跳板”馬德拉群島”和”加那列群島”，為近代葡萄牙人到達東方，奠定了堅定的基礎。
4. 中世紀，阿拉伯人既是歐洲與南亞、東南亞及中國之間貿易往來的中間人，也是遠近聞名的航海家，他們認真記述並研究了印度洋季風與氣象條件，累積了大量珍貴的海洋地理資料。
5. 1487 年葡萄牙人迪亞士到達非洲南端好望角(當時被稱作暴風角)。
6. 1492 年義大利人哥倫布橫渡大西洋發現新大陸。
7. 1497 年葡萄牙人達迦馬繞過好望角於 1498 年抵達印度→1517 年到達廣州→1542 年進入日本
8. 1519 年葡萄牙人麥哲倫由聖羅卡出航，越大西洋，經南美大陸與火地島之間海峽(麥哲倫海峽)入太平洋，於 1522 年抵菲律賓，完成人類第一次環球航行。

4.2 中國航海

1. 距今 7000 年前，新石器時期，中華民族祖先已能用火與石斧製造木舟。
2. 西元前 210 年，秦始皇派徐福東渡日本。
3. 三國、兩晉、南北朝時期，東吳船隊巡航台灣及南洋。
4. 1405 年(永樂五年)至 1433 年(宣德八年)，鄭和先後七次南下西洋，經東南亞、印度洋遠航至亞非地區。
5. 中國古代航海不僅崇尚科學，更注重文化傳播，文明傳播。

4.3 航海科技文明的進展：

早期的航海，不論東方或西方，都只能掌握初級的引航技術，即只憑對地形、水勢辨識以計遠近，觀測日月星辰以判別方向。

西漢時期【海中星占驗】及唐代【海島算經】記載了天文導航、造船技術、航海圖的測繪與指南針的利用。

中國在北宋時期(1119 年)，在「萍州可談」中說”舟師識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦觀指南針”。

唐五代到宋元→中國航海全面繁榮，海上絲綢之路遠達紅海與東非。當時以羅盤導航為標誌的航海技術取得重大突破。中國領先西方進入定量航海的時間。

- 18 世紀機械製造與天文學整合，1730 年使用航用六分儀。
- 1787 年造出第一艘鐵木船。
- 1841 年造出第一艘鐵質船。
- 1866 年造出第一艘航海用鋼鐵船。
- 1783 年有了蒸汽動力明輪。
- 1903 年使用內燃機； 1970 年代，機艙自動控制，無人當值。1
- 1888 年發現電磁波；1895 年發明無線電報，利用無線電通信。
- 1935 年發明雷達，1937 年用於船舶探測目標，定位，導航與避碰。
- 1957 年第一顆人造衛星昇空；1964 年研製出衛星導航系統。

航海科學技術的不斷進步，使航海從技藝逐步發展成科學技術；從帆船時代進入機動時代；從地文航海和天文航海進入到電子航海時代。

4.4 航運科技從傳統到現代，最明顯的變化:

- 船舶定位方法: GPS，伽利略系統(精準度比 GPS 高 10 倍)
- 識別物標:由普通雷達到 ARPA 雷達，進步到 AIS 船舶自動辨識系統
- 航海資料從紙質到電子；ECDIS(電子海圖顯示與信息系統)的使用
- 傳統的俾鐘紀錄簿，航海日誌，海圖作業，航向紀錄進步到航行紀錄儀(VDR)
- 駕駛通信合一，輪機電子合一，駕駛輪機合一，→One man on duty。
- 支援系統功能的不斷增強:無線電航行報告，船舶定線制，船舶報告系統，船舶交通服務，GMDSS，→發揮安全的保障

4.5 近年來的發展：

- 船舶大型化(18,000TEU 貨櫃船，50 萬噸 ULCC)
- 船舶專業化(LPC，LNG，RO-RO)
- 船舶高速化
- 船舶自動化
- 導航定位電子化
- 避碰自動化
- 海圖電子化
- 航行資料數字化
- 通信與航行紀錄自動化
- 主機高效能化，達到節能減碳

港口作業資訊化

4.6 國際海事組織 (IMO) 制定的規範：

使航運更安全更有效能，海洋更清潔。(Safer Shipping, Cleaner Ocean)

海上人命安全國際公約(SOLAS，1974/1994/2004)

海上避碰規則(COLREG，1972)

國際載重線公約(LL/1966)

海員培訓、發證、當值公約(STCW，1978/95/2012)

國際搜索和救助公約(SAR)

防止船舶污染國際公約(MARPOL，73/78)

國際油污防止、反應和合作公約(OPRC)

國際海事勞工公約(MLC)

國際管制船舶有害防污系統公約(AFS2001)

國際船舶壓艙水及沉積物管理公約(BWM2004)

國際船舶能源效率指標(EEDI)與能源管理計畫(SEEMP)

5. 結語

航運持續的發展增進了人類生活與文明。

島國經濟應重視航運相關產業的發展。

科技發展，綠能船舶，尊重生命，追求人文導向的海洋。

右圖：高雄市教育局長-范巽綠頒發獎座聘書

下圖：徐理事長演講實況



網路文章與您分享~

【不可不知的飯局禮儀】

男人婚前對待服務員的態度就是婚後對待老婆的態度。此話雖有點極端，但無論在商務飯局還是私人飯局上，你怎麼對待服務員，反映的不僅是禮貌和教養，還有情商。

一位心理專家曾在文章中寫道，對服務員一味地指責和威脅可能會讓上菜速度變得更慢，而高情商的朋友會這麼說：“小姑娘，你看你這麼漂亮，又這麼麻利，一定能讓我們的菜更快端上來對嗎？謝謝你！”鼓勵和讚美對任何人都有效。這時你展現給他人的，是輕鬆化解事情的能力。

【考慮別人的感受】

訂讓大家都方便的餐廳，考慮點的菜是否適合大家的口味，安排舒服的座次……一位禮儀師曾經說過，她的母親曾經教導她，當她請人赴宴時要細心配合賓客的吃飯速度，在賓客盡興吃完之前不可以放下筷子，因為一旦主人停筷，客人也不好意思繼續吃下去。體貼和周到，藏在每個細節裡。

用餐小提醒：

- * 不要舔筷，不要手握筷子在餐桌上亂尋；不要扒拉菜、挑揀菜；別人夾菜時，不要跨過別人去夾菜；不要把筷子插在飯菜上。
- * 席間打嗝非常不禮貌，若無法控制，可以喝水使症狀減輕。
- * 打噴嚏時要用餐巾掩口並轉向別處。
- * 可以建議別人品嚐菜肴，但不要擅作主張，用自己的筷子為別人夾菜。
- * 用餐時要由尊者先動碗筷。
- * 吐出的魚刺、骨頭、菜渣，用筷子或紙巾接出來，不能直接吐到桌面上。

王行專欄



避碰隨筆

IMO 盲區

(略)

在引航過程中船長與引水人的相互作為

基隆港領港 - 方信雄

摘要

引水人以其具備的當地知識與技術協助船舶在引航區域內安全航行。執行引航業務時，引水人在效用上的操控船舶的航行，但在法律上只是提供航行相關建言給保有權限與永遠統帥船舶的船長。

Abstract

A marine pilot's local knowledge and skills allow safer navigation of the area. In conducting a pilotage, the pilot effectively has control of the ship's navigation but legally only provides relevant advice to its master who remains responsible and always in command of the ship.

一. 前言

近年來，學術界與海運社會一直以 MPX(船長、駕駛台團隊與引水人間之訊息交換；Master-Pilot Exchange)作為降低海上與船舶事故防範的探討焦點，然因船舶在引航區的運轉牽涉層面甚廣，故而 MPX 不僅在執行上有不同程度的困難，成效亦因落實程度的不同有所差異。從近年來陸續發生的幾起海事案例，包括中遠釜山(2007)、Sichem Melbourne(2008)、Vallermosa(2009) 觀之，即可得知船長～引水人關係的和諧與否，在海事發生的過程中扮演著極為關鍵的要素。然遺憾的是，就在國際海事組織努力推動駕駛台資源管理(BRM)以求團隊和諧，並提升船長與引水人間之職場關係的大環境下，極少數航商卻無視引水人的專業與時限上無可取代的特質，每以負面甚至對立的態度對待引水人。某公司甚至在訓練課程開始即對學員灌輸：「引水人上船就是危險的開始」的敵視情緒與偏頗觀念。如從正面解讀，此等言詞毫無意義，因為引水人本就在交通繁忙或高風險水域登船引航，進而協助船長迅速安全通過引航水域。但絕對不應被隱喻成引水人上船即會帶來種種風險的置入性錯誤認知。

不容否認的，自從二〇一三年夏天以來，國內各大商港連續發生幾起海事，且多屬引水人在船引領的情況，因此引發航商的不滿與質疑。可以理解的，一旦船舶發生事故，涉事各造當有不同立場的主張與論述，而且多為摻雜情緒的負面與針對性批判。很遺憾的，儘管數百年來海運冒險(maritime adventure)有其固有習慣與傳統運作，但吾人聽到的幾是一面倒

的將事故責任歸咎於引水人，好似駕駛台團隊僅有引水人一員在唱獨腳戲。其所持理由不外是引水人對當地水文環境較熟，就是船舶完全由引水人操控，當然要由引水人負責。乍聞之下或有道理，然而持此論調者顯然忽略了從事海運冒險本就含有風險(risk)與購買保險的固有特質，以及引水人的本質～「引水人，乃指一非登錄於船員名單(Crew List)內之外來者，於特定處所登船，引導船舶通過河川、水道，或進、出港口者」～尤其中外引水或海商相關法規中從未明訂船舶操縱為引水人登船的主要任務，更未賦予引水人操縱船舶的排他專屬特權。可見歷史上引水人的工作就是提供當地水文，如礁石與浮標的位置、潮流型態以及港內的交通流量等航行訊息與航行建議。至於船舶的操縱與船員的指揮就全交付給最熟悉船舶的人，也就是船長。

然而歷經百年來的職場環境變遷，眼前實務上引水人登船執業確實不僅止於「引導」船舶，更延伸至船舶的實質操控。但這絕不表示一旦船東或船長雇用引水人就能確保零事故，亦不表示引水人登船後船長即可拋棄其掌控船舶的主導權，更不表示引水人應為任何船舶操縱上的作為與不作為所衍生的負面後果負完全責任。這也是海運保險業者存在的原因與背景。或有論者認為那麼船東雇用引水人有何意義？不容否認的，船東或船長雇用引水人的原意就是要降低海運冒險過程中的風險與提升運航效率。但因海運環境的不確定變數太多，其中許多更是引水人無法預期與克服的，因此當然無法確保零事故。相對於此，可以確定的是，不雇用引水人所衍生的風險與事故率定會相對增高。

因此，船東或船長雇用引水人的正確認知應是，在施行強制引水之水域，引水人登船旨在提供有關航行的當地水文與港埠知識，並在船長的授權下負責指揮船舶航行於該特定水域或港口；而船長雖具有法律上賦予統率領導船舶與其船員，並確保船舶安全的所有責任(overall responsibility)，但是基於環境因素考量，通常要借重引水人的當地知識，以及其專業的船舶操縱能力。可見引水人執業權限的運作完全植基於船長固有統御權力之授權，乃至全面支持與配合。反之，在絕大多數情況下，船長欲令船舶行駛至其目的地或特定船席，也只有取得引水人引領與控制船舶運動的技術提供下始能達致，故而兩者間存有不得不相互信任與合作的關係。此種意識上含有一定監督程度，表面上又要維持相互尊重的關係，一如歐洲引水人協會(EMPA)所述：「船長與引水人的關係為相互信任與尊重的困惑性平衡」。

二.微妙的引航情境

試想二位從未謀面的陌生人，在不知對方究竟是天使抑或魔鬼的猜忌中，欲合作引領一艘船舶進、出港口或泊靠碼頭，本就是一場複雜微妙的引航情境。若純從操船角度來看，船舶抵港當下對引水人而言，他(她)不見得熟悉該船舶的狀況與特性，反之，船長亦可能對其所處環境狀況一無所知，可見其間已隱含多少未知、疑慮與無可預期的風險。在那種欠缺安全感的環境下，船長與引水人對於對方的技術與專業認知極可能是主觀而且不正確的。而不正確的認知，就可能造成船長對於引水人的過度信賴而產生心防鬆懈，或是引水人高估船長的專業素養而降低其應有的警覺程度。

一般言之，要在人們之間建立一定程度的信任通常需要好幾年時間，然而在一般引航情境下，船長與引水人間相互的技術評估則要在引水人登船後的幾分鐘內完成，故而評量基準率皆聚焦於彼此的第一印象與最初始的作為。但事實上，言行舉止的優雅與否，常與操船技術的優劣不具必然的對應關係。

其次，由於船舶抵港時，引航作業時間通常不會超過三小時，此一時間並不算長，當然難以建立兩者間的信任關係，何況還有許多其他足以影響相互信任的因素。此包括語言能力、經驗的深淺、專業認知能力、人際技巧、適應船上情況與涉及人格的能力，乃至儀表長相。

如果船長與引水人先前有過成功的合同工作經驗，則信任或已建立。反之，如果船長不是定期班輪的船長，或是與特定引水人存有不愉快的經驗，將會影響其對引水人信任的程度。實務上，任何一位引水人趨近欲領航船舶時，即會依據其經驗進行評估被引領船舶的整體狀況。評估因素包括登船前透過無線電通訊的對話、船旗國、船員國籍、船舶外觀及任何遭受的損害、船舶清潔度、船員技能與舉止、以及登上引水梯頂端及駕駛台時船方或駕駛團隊接待應對的態度。

毫無疑問的，不論原因為何，設若相互間存有不熟悉感與信任不足感，當應儘快地經由船長與引水人間的有效溝通消除之。這亦是為什麼國際海事組織（IMO）1978年STCW公約第II/1條第10節特別規定：「不論引水人的責任與義務為何，他（她）的登船並不解除船長與當值駕駛員確保船舶安全的責任與義務。船長與引水人應交換有關航行程序、當地情況與船舶特性的訊息。除了極少例外或特殊引航水域外，**船長、當值駕駛員必須與引水人作緊密合作，並對船位與船舶運動保持準確的核對**」。顯然對

船舶運動狀態的掌控與核實監督是船長在引航過程中的關鍵職責。

另外，2003年IMO第A.960(23)號決議案更再次強調：「引水人與船長、值班駕駛員之間保持正確的工作關係，對於確保海運安全的重要性。」可見船長、當值駕駛員與引水人間的合作、協調與訊息交換，對於船舶的安全運航極為重要，而且是必須力行實踐的。

再者，從法源依據與船長權責的角度來看，監督與指正引水人操船的作為與不作為本屬船長的固有責任，此即國際海法界一再提醒：「雖然引水人的雇用是強制的，但並不意味著強制船長必須接受引水人的建議」的原因所在。

然而，問題的癥結就在船長是否具備評量引水人判斷對錯與能力優劣的專業素養，如同「駕駛台團隊管理」一書中寫到：「在任何情況下，船長欲質疑引水人有關船舶的進程及其在任何時間的情況，大都處於猶豫不決的情境，除非船長知道在該時間將會發生何事。」，可見船長的專業素養是其得以適時指正或否定引水人作為與決定的前置條件，否則極可能造成不當干預及雙頭馬車的危險操縱局面。

實務上，確有相當大比例的船長與駕駛員不願意質疑引水人的決定與企圖。而不願意質問的最普遍原因就是認為引水人具備有關船舶在當地環境運動的較佳知識與技術，尤其國內引水人大都是船長昔日同事、同學、上司或前輩。顯然船長們忽略了，雖然所有引水人與船長或海員一樣，皆持有合格證照與適任證書，但一如實際職場上，再精明幹練的海員總有思慮不周或判斷錯誤的時候。

三. 自我權力放棄

多年來筆者引領船舶進、出港時，嘗聞船長告知立於甲板的船副：「大副，領港說他要拋錨；二副，領港說他要帶拖船」。希望這是少數船長無意識的語病，而非不願承擔責任的不當表現。因為類此自許為局外人的指令，正突顯出船長忘卻法律與船東賦予他(她)全權掌控船舶無可取代的地位。

又如船舶進港泊靠碼頭，實務上筆者常要求船長艙、艛各先鬆出一條纜繩，先將船舶定位後再鬆出其他繫纜，尤其在天候惡劣為爭取時效與先機，此乃最基本的繫泊船藝常識。然在職場上，筆者每遇船長依引水人建議下達指令後，立於艙、艛的船副竟然不顧船長指令，而聽命於岸上纜工，各鬆出多條繫纜於水面上。致一時之間船舶因俾葉或艙側推器無法使用成

為"失能船舶"(Disabled ship)，進而讓船舶陷入碰撞或繫纜糾纏的危機中。此時，筆者如詢問船長為何不配合建議鬆纜，船長透過對講機質問船副後的回應通常不外下列三種：

1. 船長為船副不遵從指令，造成繫泊上的困擾，向引水人表示道歉；
2. 船長為船副不遵從指令，挑戰領導統御而悶悶不樂，概括承受；
3. 船長理直氣壯地向引水人回應"纜工要求的"；

基本上，作出 1、2 項回應的船長都屬稱職適任的船長。其中尤以作出第 1 項回應的船長態度，最是確保雙方關係融洽發展的正面保證。至於作出第 3 項回應的船長，顯然不知本身職責所在，竟然輕易捨棄船長確保船舶安全的固有職責，而任由與船舶安全毫無責任關聯的碼頭帶纜工人主導繫纜程序。需知船舶是由船長完全掌控的，而維護船舶安全更是船長的天職，怎可不負責任的以"纜工要求的"作回應？顯然領導統御與船舶內部溝通出了問題，所幸這一部份船長所佔比例不高。

再以 2014/09/28 M/V "CCNI XXX" 入港泊靠為例，不知是否船東或代理公司的誤送，竟以國民黨旗誤代國旗，經筆者發現指正後，船長冷漠回答：「我上一港口才上來的」。好似此一嚴重冒犯沿海國大忌的疏失與其無關。筆者嚴正告知：「不管您何時上船，您現在是這艘船的船長；這個理由您留著稍後回覆海巡人員或 PSCO 好了。」。船長聞之，立即改變態度鞠躬道歉，並承諾儘速要求船務代理行送來國旗更換。

從上例吾人得知，少數船長上船前可能未作接船乃至統御船舶的準備，至少心理上是沒有準備的，才会有類似未進入狀況的脫序反應。相對於往昔航海資訊普遍匱乏年代，前輩船長們於抵港前無不日以繼夜地詳讀航行指南等相關書刊，乃至想方設法從過往船舶打聽相關訊息，如今網頁上幾乎無所不包，航港相關資訊，以及專業知識取得甚為容易，實無知識欠缺的理由。

依據海商法第 2 條：「本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員」。因而船長一經被指派上船，就需作好心理與任務準備，接任之後更要有為所掌船舶負全責的覺悟與承擔。相信這也是當前一般航商在更替船長或其他重要職位時，要求必須進行職前講習與重疊交接的理由。

四. 過度信賴

從往昔的諸多案例得知，事故的發生常起因於船長與引水人過度信賴

對方的技術與專業。之所以會產生過度信賴，無外乎欠缺評估對造之技術與專業上的能力，以及「人性本善」、「人們傾向於相信那些我們不認識的人，因為他(她)們未曾欺騙過我們」的人性特質使然。以引航過程而言，至少在引水人上船當時，駕駛台團隊成員間並不知曉其他成員的強項，當然也不知曉彼此間的弱點。因此關鍵成員如採毫不保留的信任態度，極可能帶來無可預期的災害。

處此情況下，船長究應採取何種作為呢？基本上，船長在引航過程中所扮演的角色可分為兩個階段：

1. **互動～事故防範**：包括船長與引水人間的溝通、合作、協助與協調。
2. **干預～事故制止**：不論原因為何，船長一旦發現引水人的作為或不作為涉及安全威脅，或有急迫危險時就應主動介入，甚或接手船舶的操縱。

法律上，船長需為引水人的作為與不作為負最終責任，因此船長必須採取行動以避免其責任的發生，也就是在關鍵時刻必須運用干預手段去化解危機。但必須強調的是，船長只有當危險的情況明確與迫切時才能介入干預。因為儘管船長有權利可以如此作，但還是要考慮後續的問題。具體言之，船長介入干預引水人作為的前置條件不外：

1. 船長合理的感覺船舶有碰撞、接觸外物或擱淺的危險；
2. 船長認為引水人操船上的作為或不作為將造成立即的損壞或傷害。

另一方面，由於引水人執行引領業務通常被定義為沿海國政府的職權賦予，所以船長介入干預時，必須要充分證明拒絕此一職權的正當理由與審慎依據。亦唯有如此船長始能立於有利地位，向海事主管機關及共同參與海上冒險的營運人證明其干預引水人的作為是正當的。但從操船動作具一貫性的實務角度來看，吾人並不鼓勵類似干預，因為過度或不合理的干預會阻礙引水人的正常作業，特別是在需要高度集中精神的當下。

基本上，船長從風險認知及至採取合理干預的過程可分成下列階段：

1. **環境的認知**：船長經由情境警覺感受到風險的存在。
2. **警戒**：船長感受到在關鍵時間點上，引水人並未讓其知道避免風險的策略，因而果斷且明確的向引水人表達其關切。
3. **挑戰**：於此所謂的挑戰係指意見思想上的挑戰。船長對於引水人的方法或作為不滿意，就須挑戰引水人的決定與作為。而船長的挑戰是基於其對風險的合理認知。必須注意的是，採取意見上的挑戰，

務必以不失尊重的語調為之，以避免情勢朝負面發展。

4. **緊急**：風險發展至危險點，船長警告引水人有關其合理感受到的明顯危險。
5. **干預**：面對船長合理認知的危險，引水人的作為與不作為將導致碰撞、觸碰或擱淺的發生，船長即可介入或接手船舶的操控權。

必須提醒的是，船長一旦決定採取干預，亦應選擇最適宜時間點切入，因為太早干預容易會造成混亂，即沒有確實的合理根據逕與專業對立，勢將傷害到船長與引水人間的正常合作關係；反之，過遲介入干預將會造成損壞或傷害的發生，因此船長正確的介入干預時機應是同時具備上述兩個前置條件的當下。實務上，我們在職場上經歷的情景是，極少數信心滿滿的船長強勢地取回其船舶操控權，但實際上卻把情境處理得更為棘手，進而帶來一連串驚險且繁雜的善後因應，相信那絕不是所有船務運作關係人最終想要的局面。

可以預期的，船長的介入可能會遭遇引水人不同程度的意見反駁，這絕對是合理的預期。此只要試想一位資深引水人與一位新任船長將不同的經驗與技術帶到同一張海圖桌上討論的情境即可理解，因為兩造對尺度的感受與容忍度差異，都將直接影響到雙方認定必須干預的時機點。

五. 強化船長的風險認知能力

理論上，每一個事故的發生大都起因於：導致事故的決定未被審慎或一再評估，甚至挑戰。所以建立一個所有駕駛台成員都可自由表達質疑的環境是很重要的，此也就是當前西方海運社會所積極推行的挑戰文化(challenging culture)。

依據傳統航海習慣，在船上的每一個人如果警覺到其所處情境存有任何危險或危害跡象時，本就有立即向其上司或同僚示警的責任。然而有些時候提出此關切或示警者，其對於風險的認知可能是不正確或過於高估的，但基於寧信其有的安全考量下，作為上司者當然要會同示警者確認所示警風險的真偽。而必須注意的是，設若示警者所提報的訊息有誤，切勿斥責非難，以免日後怯於舉報。船長務必體認到在船舶運動過程中參與者愈多、挑戰愈多，就表示有更多的解決與選擇方案，因為通常意見愈多就愈能產生較佳品質的見解。是故挑戰引水人與船長間的決定，以及兩者間的雙向評估不應被阻止或排除。

另一方面，船舶運作的安危常取決於關鍵瞬間，因此船長在與引水人

互動，乃至干預上皆要有果決性，亦即在表達與解釋自己關切的原因時，絕不能模擬兩可，而且要明確解釋自己對於危險與風險的感覺根據因素。

如同上述，船長一旦合理的認知(Reasonable Perception)船舶處於危險中，不僅可以更必須干預引水人的動作。但如果船長無法作出對風險或危險的正確認知，我們要如何界定船長的認知是合理的？或如何證明船長的反應是正當的？所謂認知乃我們對於一個問題的瞭解與心智呈現，而吾人對情境的認知更為決策過程的核心，與所有對應決定與判斷的基礎。可見情境認知在化解風險的過程中扮演著關鍵角色。

何謂合理的認知？以在引水區內常見的三種風險為例，即碰撞、觸碰與擱淺。基本上，此等風險的危險因子不外航向、船速、位置與漂流等變動因素，操船者如果沒有即時針對此等危險因子偏離預期的狀態進行積極修正，則其中一個或多個(碰撞、觸碰與擱淺)風險就有明顯且急迫發生的可能性。所以合理的認知，應指絕大多數謹慎的船長從專業角度判斷認為合理(或不合理)的現象。而當風險被合理認知時，船長的責任以及後繼的權力，就是採取行動以減輕或避免合理的認知風險。

此外，經驗當然有助於改善船長認知風險的品質，因為它允許吾人利用過去的情境記憶與瞭解，轉化成對當下情境的認知與感受。因此經驗的豐富與否常是左右認知能力高低的主要因素。不容否認的，一個人的認知並不可能永遠正確或精準地，偶而產生判斷上的錯誤或誤差應是可以理解的。此可能起因於訊息不足、經驗不足、誤讀所收到訊息，或是因為疲倦、生病、感覺器官的失能、酒精與藥物的負面影響所造成。

最常用的認知與決策合理度簡易測試，可從下列自省得知：「處此情況，與我具備相同職場知識的同僚，會作出類似的認知及決定嗎？」。顯然船長的專業素養與自信是挑戰引水人不合理作為的必備條件。一旦船長的專業與經驗不足，當然無法察覺出引航過程中的潛在風險，也就無法適時向引水人提出關切與指正。

遺憾的是，由於目前船員的職務升遷過速，使得船長與船員的經驗累積與技術水平呈現普遍不足的現象，這是令人最為擔憂的也是最無奈的，然而這種速成制度，卻是主事者某種程度上向現實妥協下的產物。坦誠言之，筆者盡管海上資歷完備，其中更包括自行泊靠國外碼頭的經驗，然而真正體會與習得操船要領則是任職引水人後，每日在職場上由前輩悉心教導，加諸個人從日常實務上不斷實踐"找尋正確"(應是"嘗試錯誤"~Trial

Error)，從數不清的不滿意與虛驚(Near Miss)中歷練，找出對特定水域與船席的安全操船要領，因而可以確定的是，船舶操縱技術是很難以速成方式達致的。當然運動神經較佳的操船者，通常較易判斷船舶運動趨勢與體會操船的要領。至於時下多數海運公司盛行的操船模擬機訓練在教育訓練上當然有其一定程度的貢獻，但本於受訓人員心境與意識的前置建構，終究難以完全取代實務操船經驗。

毫無疑問的，船舶引航這一段海上冒險過程中最危險的時段，是由船長與引水人所共同承擔，若強將事故的發生歸因於船長的專業與經驗不足亦有失偏頗，因為要在關鍵時刻判斷與立即採取防阻事故發生的作為，是需要長年的職場體驗與實務訓練才能發展出一種優良船藝，這也是為什麼船長與引水人都要接受較高水平的教育與訓練之原因所在。所以強化船長的風險認知與意識是極為重要的。

六. 結語與建議

從海事調查發現，船舶發生事故，多因人為疏忽或自滿造成。即「當注意而不為注意」。或當事人存有「明知其會發生，卻又假設其不會發生」的不負責心態所致。但這是可以透過訓練與管理改善的，因為安全絕對不應只是目標而已，而要使之成為習慣。

基本上，只要是「人」都會犯錯，這也是鉛筆末端要附上橡皮擦的原因。雖此不能作為犯錯的藉口，但只要不是道德性或紀律性的嚴重疏失，都應經由查明原因防止事故再發生，才是面對事故的應有態度，尤其從事故報告與建議吸取經驗並將其融入訓練是很重要的。而非一味的究責而模糊了問題焦點，更破壞了海運團隊的和諧關係。猶記得為防止國際海運實務運作的偏離正軌，國際海事組織(IMO)前秘書長關水康司(Koji Sekimizu)先生特於 2013 年將世界海洋日的主題定調為"永續運作的海上運輸系統"(Sustainable maritime transport system)的願景，並強調為達到此目的，參與海上運輸系統中各角色(含航政主管機關、航商、港埠、船長、引水人、船務代理業)間的相互關係的複雜性必須被充分認知，且在採行特定行動時，亦要考慮所採行動對系統中其他成員的影響。顯然此一活動不僅強調海運運輸系統欲共存共榮、永續發展的前提就是缺一不可，更要避免系統中單一角色的坐大或被忽略，進而產生系統運作失衡。而船長、引水人就是此一系統運作成敗的關鍵角色，遺憾的是，這二支立於職場第一線的弱勢族群在當前商業壓力與獲利導向的大環境下，被重視的程度正日趨降

低。

儘管在某些特殊情況下，船長干預引水人的操作是合理的，但在國內外港口實務上類似案例非常罕見。最多僅止於危急情境的提醒，尤其船長的表達常常不夠明確與果斷，因而未能得到預期的回應。所以為降低在引水區內發生事故的機率，特此呼籲船長必須適時，且自信的說出下列善意的質疑與建議，藉以提高引水人的情境警覺與危機意識：

- ※ Pilot, we are off the charted track, Is there any special reason for this ?
(Avoid Grounding)
- ※ Pilot how are we going to clear that vessel ? (Avoid Collision)
- ※ Pilot, do you think we should reduce speed ? (Avoid Collision)
- ※ Pilot. Please make fast the tug before berthing. (Avoid Contact)。

切記！船長與引水人絕不應也不能相互對立，反而要真誠的相扶相持，究竟兩者都有相同之目的：「確保安全且有效率的船舶進程」，只不過兩者是以不同的觀點致力於完成此目的。

輕型航空母艦的誕生

李齊斌船長

日本的[大型兩棲登陸運輸艦]又稱[直升機航空母艦/
[輕型航空母艦]。目前已建造 6 艘;建造中 1 艘。)

由於受到國際國內政治因素的約束，日本受限不能發展[航空母艦]。取而代之，以建造大型[兩棲登陸運輸艦](後稱登陸艦)為名，實際是建造[輕型航空母艦]。^{[註一][註二]}

日本現已建造 [大隅級][登陸艦] 三艘：

第一艘 [大隅號] 已於西元 1998 年 3 月正式服役。

第二艘 [下北號] 已於西元 2002 年 3 月正是服役。

第三艘 [國東號] 已於西元 2003 年 3 月正式服役。

[大隅級][登陸艦] 標準排水量為 8,900 公噸，滿載排水量 13,000 公噸。長度約 178 公尺，寬度約 26 公尺，可運載 1,000 名陸戰隊員，16 架 CH47 重型直升機、10 輛 90 式主戰坦克 及 1,400 公噸 物資、兩艘大型氣墊登陸艇。

日本把[大隅級] 稱為[登陸艦]。但從西方的標準以及[大隅級][登陸艦] 作戰能力、艦體設計及改裝升級觀點察看。實屬[輕型航空母艦]。

她可以載運[直升機]以外，也可以載[垂直起降飛機]。日本可以將[大隅級][登陸艦] 升級成具備強大戰鬥力的[航空母艦]。

第四艘 [日向號] 在橫濱港舉行移交及艦旗授旗儀式。

[日向號] 已於西元 2009 年 3 月 18 日正式服役。

[日向號直升機航空母艦]，[登陸艦]。該艦最大的特徵是[艦橋]靠近艦體右舷，艦首至艦尾採用全平開闊甲板，

外形與航空母艦。開闊的甲板使得[日向號]能同時容納四架巡邏直升機同時起降。艦內還有大型機庫，最多可停放 11 架直升機，機型包括 SH

—60 型反潛直升機。同時，從大小規模來看，[日向號] 的長度、寬度、排水量等都與英國海軍的[輕型航空母艦]相同，是日本海上自衛隊級別最大的護衛艦。

第五艘 [伊勢號] 西元 2008 年 5 月 30 日始動工，西元 2009 年 8 月 21 日下水。西元 2011 年 3 月 16 日開始服役。

[伊勢號護衛艦]（日語：いせ，羅馬字/英文：JS Ise, DDH-182）是日本海上自衛隊第五艘直升機護衛艦，也是日向級護衛艦的二號艦。[伊勢號]艦名繼承大日本帝國海軍的伊勢級戰艦一號艦「伊勢號」，而其名稱又源自於令制國制度時代的伊勢國（其範圍約與現今的三重縣相當）。

[伊勢號]依據日本防衛省於西元 2006 年發表《中期防衛力整備計劃》建造 13,500 公噸位級別、搭載直升機的護衛艦第 2320 號艦，由 IHI 海洋聯合橫濱船廠負責建造。

[伊勢號] 編屬海上自衛隊的護衛艦隊第 4 護衛隊群第 4 護衛隊，常駐港為吳市，吳港基地。

吳市，位於日本本州西南，廣島市東南約 20 公里，瀨戶內海北岸。日本三個軍港由東向西分別是東京附近的橫須賀港；廣島附近的吳港；北九州的佐世保港，橫須賀港也是美國第七艦隊母港，吳港曾經建造[大和號]戰艦的港口。吳港是日本最大潛水艇基地；佐世保港也是美國第七艦隊兩棲艦艇駐紮港口。

[伊勢號]曾於西元 2013 年 11 月搭載自衛隊醫療支援隊航往菲律賓，雷伊泰島支援海燕颱風災後救援工作。

第六艘[出雲號] 西元 2012 年 1 月 27 日建造。次年 8 月 6 日下水。西元 2015 年 3 月 25 日服役。加入第 1 護衛隊群。

[DDH-183] [出雲號] 日本海洋聯合 Japan Marine United 橫濱事業所磯子船廠所造，[出雲號]（日語：いずも，羅馬字/英文：JS Izumo, DDH-183）是日本海上自衛隊第七艘[登陸艦]，隸屬於第 1 護衛隊群第 1 護衛隊，以橫須賀港為母港。

[出雲號]是依據日本防衛省的《西元 2011 年中期防衛力整備計劃》建造 19,500 公噸位級別、搭載直升機的護衛艦。由[IHI 海洋聯合橫濱工廠]負責建造，西元 2013 年 8 月 6 日，[出雲號]在日本神奈川縣橫濱港舉行下水典禮。日本海上自衛隊 [出雲號][直升機驅逐艦] 在神奈川縣橫濱港舉行下水儀式，她是第二次世界大戰以來日本建造的最大型軍艦。

[出雲號][直升機驅逐艦]排水量 1.95 萬公噸，全長約 248 公尺，寬度約 38 公尺，可搭載 V-22“魚鷹”傾轉旋翼機，最多可搭載 14 架直升機，可同時起降 5 架直升機。[出雲號]還有對其它戰艦進行燃料補給功能，建造經費約 1,200 億日元(約合人民幣 75 億元)。

日本防衛省以[出雲號][直升機驅逐艦]沒有設計固定翼設施為由，拒絕承認該艦為[攻擊性航空母艦]，將[出雲號]稱為長期執行海上防衛任務的 [海上基地]。

第七艘 [加賀號] 西元 2013 年 10 月 7 日建造。西元 2015 年 8 月 27 日下水。預定西元 2017 年 3 月服役。

[DDH-184] [加賀號]日本海洋聯合 (Japan Marine United 橫濱事業所磯子船廠出雲級直升機護衛艦 (DDH-184) 名稱為 [加賀號] (かが)。

[加賀號]與[出雲號]，兩艘戰艦同型。不同是[加賀號]吃水 7.1 公尺，[出雲號]的吃水 7.3 公尺。兩艘戰艦的標準排水量皆為 1.95 萬公噸，[加賀號]可能裝備 RIM-116 [海拉姆]導彈系統以及 MK15[火神]密集陣系統。

[加賀號]長度約 248 公尺，飛行甲板寬度約 38 公尺，排水量達 19,500 公噸，可容納 14 架直升機。航空母艦更裝備 OQQ-22 艦艏聲納，用於探測潛艇。



日本海上自衛隊 [出雲號] [直升機驅逐艦] 在神奈川縣橫濱港舉行下水儀式，她是第二次世界大戰以來日本建造的最大型軍艦，亦稱為 [輕航空母艦]。已於西元 2015 年 3 月 25 日正式服役。

參考資料：

- 世界海軍圖鑑。(WORLDS NAVIES 2007-2008 SHIPS OF THE WORLD)。
- 維基百科 (WIKIPEDIA) 自由的百科全書網站。網路資訊。

[註一]: 日本現行憲法之所以被稱為「和平憲法」，它的精神全部都存在於憲法第九條上。日本現行憲法第九條規定，日本沒有宣戰權，不維持武力，不能擁有軍隊，只能成立自衛形式的自衛隊。

[註二]: 日本首相安倍晉三在西元 2014 年重新釋憲，解除集體自衛權，好讓日本自衛隊在有條件的情況下，參與海外軍事行動，協助友邦作戰。西元 2015 年 9 月 15 日，日本參議院通過備受爭議的[安保相關法]。日本憲法第九條修正案、也就是所謂的「安保相關法」儘管遭到在野黨及許多民眾強烈反對，但法案自 2015 年 7 月在眾議院通過後，已於西元 2015 年 9 月 15 日以 148 對 90 票，在參議院也通過。這表示「安保相關法」法案將在大約 6 個月內將落實生效。

船舶進入美國加州水域申報表單內容解說

張明東船長

CALIFORNIA STATE LANDS COMMISSION
LUCCHESI, *Executive Officer*
100 Howe Avenue, Suite 100-South
(916) 574-1810
Sacramento, CA 95825-8202

JENNIFER

(916) 574-1800 Fax

California Relay Service TDD Phone
1-800-735-2929

from Voice Phone **1-800-735-2922**

Contact Phone: (916) 574-0742

Contact Fax: (916) 574-1950

File Ref: W9777.290

W9777.291



Established in 1938

December 31, 2014

敬愛的船務代理公司及相關部門：

很感謝你們協助提供下列的通告與資訊(表單)給將停靠美國加利福尼亞州的船舶,這些資訊(表單),是在進入美國加州水域內必需申報的如下：

- ① 壓艙水技術處理年度申報表
- ② 壓艙水排放處理補充報告表
- ③ 船舶外殼處理申報表.

Dear Shipping Agents and Interested Parties:

Your assistance in providing notice and information about the following reporting requirements to vessels entering California is appreciated. This letter addresses the following forms:

- 1) Ballast Water Treatment Technology Annual Reporting Form;**
- 2) Ballast Water Treatment Supplemental Reporting Form; and**
- 3) Hull Husbandry Reporting Form.**

依據海事外來物種侵入法令之下，為了表單確信能符合申報所需的要求，敬請：

- ①轉送壓艙水技術處理年度申報表\壓艙水排放處理補充報告表\船舶外殼處理申報表等表單至:各輪船長\船東\船舶營運操控者\船舶負責人
- ②通知各輪船長\船東\船舶營運操控者\船舶負責人, 上述的表單務必提出申報
- ③同時當船舶在加州水域內時,也鼓勵他們提出年度申報表.
- ④敬請提點警醒他們,如果沒有履行提出申報,可能遭受行政上的民事罰款,這個罰款可能是針對各輪船長\船東\船務代理公司\船舶營運操控者\船舶負責人,而每一個案件的違反是分開處罰的,罰款金額可高達27,500每美元,而且是每日連續開罰的.

To ensure compliance with reporting requirements under the Marine Invasive Species Act (Public Resources Code section 71200 et seq.), please:

- Supply the Ballast Water Treatment Technology Annual Reporting Form, Ballast Water Treatment Supplemental Reporting Form and the Hull Husbandry Reporting Form (see below) to all vessel masters, owners, operators, or persons in charge;
- Inform vessel masters, owners, operators, or persons in charge of the submission requirements;
- Encourage submission of annual forms while a vessel is in California; and
- Remind clients that failure to comply with the form submission requirements may result in an administrative civil penalty. Penalties may be applied to the master, owner, operator, agent, or person in charge of the vessel in an amount not to exceed \$27,500 per violation, with each day of a continuing violation constituting a separate violation.

① 壓艙水技術處理年度申報表

此申報表自陽曆的2015年01月01日起生效,船舶必需手寫繕製提出申報或是使用電子檔,案假如船舶:

*船端電腦上,已安裝了壓艙水處理系統

*船端已在加州的水域內排放了壓艙水,或是將計劃準備在加州的水域內排放已經在技術上處理過的壓艙水

Ballast Water Treatment Technology Annual Reporting Form (see Attachment A)
Beginning January 1, 2015, a vessel is required to submit this form once per calendar year to the Commission in written or electronic format if the vessel:

- Has a ballast water treatment system installed on board, and
- Has or will discharge treated ballast water in California.

② 壓艙水排放處理補充報告表

任何船舶已在加州水域內，已經排放了經技術處理過的壓艙水之後，在離開加州的任何港口或場所地點時，就必須立即手寫繕製表單並向委員會提出申報，或是使用電子檔案向委員會申報此表單

Ballast Water Treatment Supplemental Reporting Form (see Attachment B)

Any vessel that discharges treated ballast water in California must submit this form in written or electronic format upon departure from a California port or place.

③ 船舶外殼申報表

此申報表自陽曆的2015年01月01日起生效，船舶停靠加州的任何港口或場所地點時，船舶必需手寫繕製，或是使用電子檔案向委員會提出申報此表單

Hull Husbandry Reporting Form (see Attachment C)

Beginning January 1, 2015, vessels that visit a California port or place are required to submit this form in written or electronic format to the Commission.

敬請將所有申報表單傳送至加州地政委員會 \ 海事設備處：

傳真號碼：00 -1- 562 – 499 – 6444 ； 電子郵件：[Email: bwform@slc.ca.gov](mailto:bwform@slc.ca.gov)

Please send all completed forms to:

California State Lands Commission

Marine Facilities Division

200 Oceangate, Suite 900

Long Beach, CA 90802

FAX: 00 -1- 562 – 499 - 6444 [Email: bwform@slc.ca.gov](mailto:bwform@slc.ca.gov)

For more information about the Commission's regulations or for copies of the forms, please visit the Marine Invasive Species Program website:

http://www.slc.ca.gov/Spec_Pub/MFD/Ballast_Water/Ballast_Water_Default.html.

Thank you for your attention to this matter. Please contact me with any questions at nicole.dobroski@slc.ca.gov or (916) 574-0742.

Sincerely,

Nicole Dobroski



Environmental Program Manager
Marine Invasive Species Program

California State Lands Commission
Marine Invasive Species Program
Ballast Water Treatment Technology Annual Reporting Form
Public Resources Code Section 71205(g)
July 1, 2010

完整(善)的壓艙水技術處理年度申報表說明

船上電腦安裝有壓艙水處理系統的船舶,必需每年提出申報有關壓艙水技術處理的年度申報表,以及申報計劃未來在加州水域內排放經過技術處理過的壓艙水

Instructions for Completing Annual Reporting Form

**BALLAST WATER TREATMENT TECHNOLOGY ANNUAL REPORTING FORM
TO BE SUBMITTED ANNUALLY BY VESSELS THAT HAVE A BALLAST WATER
TREATMENT SYSTEM INSTALLED ON BOARD, AND HAVE OR WILL BE
DISCHARGING TREATED BALLAST IN WATERS OF THE STATE**

當船舶收到由美國加州地政委員會所提供的
手寫表單或是電子檔表單時,
此表單請務必於 **60 天**內繕製完整
並提報至美國加州地政委員會

**FORM MUST BE SUBMITTED within 60 days of receiving a written or
electronic request from the Commission
SUBMIT THE COMPLETED FORM TO:**

California State Lands Commission
Marine Facilities Division
200 Oceangate, Suite 900
Long Beach, CA 90802
FAX: 562-499-6444

Email: bwform@slc.ca.gov

壓艙水處理系統填寫說明

問題1: 所提供的每一份壓艙水處理需求表單, 已經安裝於船舶電腦系統上。

請注意！假若壓艙水處理系統也安裝於船舶其他電腦系統時，此表單之內容則必須依每一系統而分開填寫。說明如下：

*列出系統製造商或是公司名稱

*如果可行，請列出產品名稱

*如果可行，請列出系統型號，而不要列出生產序號

Treatment System Information

Question 1: Provide the requested information for each ballast water treatment installed on the vessel. **NOTE:** If more than one treatment system is installed on board the vessel, the form must be filled out separately for each system.

List the system manufacturer or company (For example - Acme Incorporated).

List the product name, if applicable (For example - Acme Ballast Water Treatment System).

List the model number, if applicable (For example - Acme Model # 5454). Do not provide the serial number.

問題 1a:請檢查所有相稱的欄位，來描述此型號系統處理壓艙水的運作方式。

例如此系統：

*是先使用過濾材料，然後再使用放射性紅外線時，在”過濾”欄位與”放射性紅外線”欄位，兩者都必需同時打勾。

*此系統的運作方式並不是上面所描述的，請在”其它”欄位上打勾，然後再描述此運作方式。

Question 1a. Check ALL appropriate boxes that describe the mode(s) of action that the system uses to treat ballast water. For example, if the system first filters the water and then uses ultraviolet radiation, check both “filtration” and “ultraviolet irradiation.” If the system uses a mode of action not described, check “Other” and then describe the mode of action.

問題 1b:如果可行，請提供所有製造，含的物質名稱的次氯酸鹽、重硫酸鹽鈉。(能殺害壓艙水中的生物、使生物鈍化的化學製品、殺蟲劑、凝聚劑或是中和劑)

*假如此系統並未使用上面所描述的物質，請在”無此項目”欄位上打勾，然後跳至一些系統可能使用複合物質的問題 1c回答，並表列出來。

*假若需要，可依據物質安全資訊表(MSDS)來回答此問題。

Question 1b: If applicable, please provide the name(s) of all substances (chemicals

or biocides that kill or inactivate organisms in ballast water, flocculating agents, and/or neutralizing agents) manufactured by or associated with the use of the ballast water treatment system (e.g. hypochlorite, sodium bisulfate...). If no substances are used by the system, check “N/A” and move to Question 1c. Some systems may use multiple substances. Please list all of them.

Refer to the Material Safety Data Sheets (MSDS) as necessary to answer this question. Additionally, indicate whether or not the MSDS is kept on board for each substance, if applicable.

問題 1c:請檢查相稱的欄位，以闡明船上是否持有壓艙水處理系統的製造廠商所提供的技術指南手冊、出版物、操作手冊。

Question 1c. Check the appropriate box to indicate if the vessel maintains the ballast water treatment system manufacturer’s technical guides, publications and/or manuals on board.

問題2:請輸入船籍社所頒發的安裝壓艙水處理系統操作證明的日期
(日/月/年)

Question 2: Indicate the date (DD/MM/YYYY) when the ballast water treatment system installation received classification society approval for operation on the vessel.

問題3:請將下列欄位勾上“是”或“不是”

- *是否於定期塢修期間內乾塢上架安排安裝壓艙水處理系統? (例如：是否在船籍社作定期的船體保養/修理檢驗時)
- *是否船舶因需要，而特別專門安排進塢上架，同時安裝壓艙水處理系統?
- *是否船舶持續在營運期間而安裝的壓艙水處理系統?

Question 3: Please mark “yes” or “no” for each of the following:

Was the ballast water treatment system installed during the regularly scheduled out of water dry docking of the vessel (For example - in conjunction with a dry docking scheduled for a classification society inspection or hull maintenance/repair)?

Did the vessel require a special (non-routine) out of water dry docking that was scheduled exclusively for the installation of the ballast water treatment system?

Was the ballast water treatment system installed without the need for out of water dry docking (For example - while the vessel was still in the water or while underway) ?

問題4:自收到船級社所頒發的壓艙水處理系統安裝證明迄今，對於壓艙水處理系統，是否有作重大的修改或是升級，改變範圍如下：

*壓艙水處理能力提高15%容積量或更高些，*變更壓艙水處理運作方式。

*延長壓艙水處理系統10年的使用年限或是更長的壽命

上述如此的做法，除改變壓艙水處理系統的運作之外，還得更換結構的組件。

假如對於上述的任何問題回答”是”時，請在”是”欄位上打勾，並填入提升的日期與作概略的說明所做作修改或作升級的性質與其改變的範圍。

假如對於上述的任何問題回答”不”時，請在”不”欄位上打勾，並繼續至問題5。

Question 4: Since receiving classification society approval, has the ballast water treatment system been “significantly” modified or upgraded. For the purposes of this question, “significant” means a modification to the system:

Which changes its volumetric capacity to treat ballast water by 15 percent or greater; or Which changes the mode of action of the treatment system; or Which is projected to prolong the life of the ballast water treatment system by 10 years or more; or Which results in a modification to the ballast water treatment system other than component replacement-in-kind.

If the answer is “Yes” to ANY of the bullets above, then check “Yes” and fill in information for date of upgrade and generally describe the nature and extent of the update/modification to the ballast water treatment system. (For example - Filtration unit was enlarged to handle 20% more capacity of incoming ballast water). If the answer is “No” to ALL of the bullets above, check “No” and proceed to Question 5.

問題5:請檢查相稱的欄位，以闡明此系統自從運作以來，是否有遭遇未預知的或是作緊急的進塢整修保養。

*假若選擇在”是”欄位上打勾，請說明最近的緊急或是整修保養事件，發生了何種類的故障?又如何處理?也請註明日期。

*假若選擇在”不是”欄位上打勾，並繼續至問題6。

Question 5: Check the appropriate box to indicate whether or not the system has undergone any unscheduled or emergency maintenance since the system was commissioned.

If “Yes” was selected, describe the most recent emergency or unscheduled maintenance event. What type of occurred? How was it addressed? Provide the date (or dates) of when this event occurred. If “No” was selected, proceed to Question 6.

問題6:請檢查相稱的欄位，以闡明船上是否符合要求，而保有壓艙水處理系統操作記錄，此記錄可以併入一般的壓艙水管理記錄內，成為它的一部份，或是單獨的分開保存，但此記錄至少必需包含如下資料：

*操作時的起\迄日期\時間\當時的船位。

*系統故障時的日期\時間\問題的排解。

*系統定期安排或不定期的安排保養之日期\時間\當時的船位。

*在系統運作期間，記錄下所有相關的量測數據(如紫外線透射比以及殘留化學藥劑的濃度)。

Question 6: Check the appropriate box to indicate whether the vessel is in compliance with the requirement to maintain a ballast water treatment performance log on board. The ballast water treatment performance log may be maintained as part of the ballast water management log or as an independent document. At a minimum, the ballast water treatment performance log must include:

The dates, times, and locations of the starting and stopping of the system for the purpose of treating ballast water.

Dates, time and descriptions of any system malfunctions, including problem resolution.

Dates, times and locations of both scheduled and unscheduled maintenance of the system.

All relevant measures of system performance recorded during system operation.

For example - UV transmittance, residual chemical concentration.

問題7:請檢查相稱的欄位，以闡明在一般的基礎上，此系統是否得到證實(船上以及製造廠商或是第三機構)，其執行是有效果的證明，然事實上美國加州相關部門並不要求船端來參與此項核實證明，反而鼓

勵並允許船端作一般性的操作測試，確保此系統是在正常的運作下。

假若選擇“是”的欄位，即闡明此系統是經常性可以運作並且是有有效果的，且受到證明的。

假若此系統可執行運作，且功能效果顯著，而獲得證明，而此證明是來自不同的安排，請選擇“其它”的欄位，並且闡明這個安排。

假若此系統可執行運作且功能效果顯著時，但是並未獲得證明時，請選擇“不”的欄位。

Question 7: Check the appropriate box to indicate whether system performance (i.e. biological efficacy) is verified (either by the vessel, the system manufacturer or a third party organization) on a regular basis. The State of California does not require vessels to conduct system performance verification, however, regular performance testing will allow the vessel to ensure the system is working properly.

If “Yes” was selected, check the appropriate box to indicate the frequency with which the performance/efficacy of the ballast water treatment system is verified.

If the system is verified on a different schedule, check “Other” and describe that schedule.

If system performance verification is not conducted, select “No.”

California State Lands Commission
Marine Invasive Species Program
Ballast Water Treatment Technology Annual Reporting Form
Public Resources Code Section 71205(g)
July 1, 2010

完整的壓艙水排放處理補充報告表說明

提醒:在加州任何水域內停或靠的船舶，壓艙水處理後，就必須提出壓艙水處理申報表。

在美國加州任何水域內及任何港口內，只要有作任何的壓艙水處理(含內部變動)及排放下海，在開航之後應立即壓艙水排放處理補充報告表，反之無需申報此報表。

而已經安裝有壓艙水處理系統船舶，在美國加州水域內排放壓艙水，也必須每年向加州地政委員會提出完整的壓艙水處理年度申報表。

Instructions for Completing Supplemental Reporting Form
REMINDER: ALL VESSELS MUST SUBMIT BALLAST WATER REPORTING FORM

BALLAST WATER TREATMENT SUPPLEMENTAL REPORTING FORM TO BE SUBMITTED Upon departure from each port or place of call in California. ONLY IF: Ballast Water Was Treated; AND Ballast Water Was Discharged Into California Waters

Vessels that have ballast water treatment systems and discharge treated ballast into California waters must also annually submit: Ballast Water Treatment Annual Reporting Form
SUBMIT THE COMPLETED FORM(S) TO:

California State Lands Commission
Marine Facilities Division
200 Oceangate, Suite 900
Long Beach, CA 90802
FAX: 562-499-6444

Email: bwform@slc.ca.gov

問題 1:請檢查相稱的欄位，以闡明船舶或是壓艙水處理系統經歷過任何的故障或是無法預期的情況(如紫外線燈泡燒毀)，而可能導致處理系統，於船舶抵港時必需卸下送岸檢修。

*假若選擇“是”的欄位，請註明發生問題的日期(日/月/年)並說明故障原因，以及如何排解故障問題。

*假若選擇“不”的欄位，請繼續至問題2。

Question 1: Check the appropriate box to indicate whether the vessel or the ballast water treatment system experienced any malfunction or unexpected situation (For example - UV bulbs burned out) that may have impacted the treatment of ballast water to be discharged at this arrival port.

If Yes is selected, enter the date or dates (DD/MM/YYYY) when the problem occurred, describe the problem (malfunction) and how (if applicable) the situation was resolved.

If No is selected, proceed to Question #2.

問題2:請提供每一壓水艙只有在美國加州水域內的港口排放的處理過程資訊。

不是在美國加州水域內排放泵出的,則不用填入水艙資訊。

Question 2: Provide information about each ballast water tank that underwent treatment and was subsequently discharged into California waters during this port visit. Do not submit information on tanks that were not discharged into California waters.

水艙:請表列所有在美國加州水域內排放入海的水艙以及貨艙(散裝中間貨艙壓水),背面頁請分別填入水的來源地,排放及處理結果。

*假若有需要,請使用另一增頁,來表列一行一個艙來填入,並在頁上角加註船舶IMO註冊碼。

*如果壓水艙的水是不同來源地,請使用每一行來表列:

壓艙水來源 抽(壓)入日期(日/月/年)

TANK: Please list *all tanks and holds* that you have discharged into California waters. Follow each tank across the page listing all source(s), discharge and treatment events separately.

List each tank on a separate line. Use an additional page if necessary, being careful to include IMO number at the top of the second page (if necessary).

For tanks with multiple sources: List each source on a separate line.

BW SOURCE Date: Report date of ballast water uptake (DD/MM/YY)

California State Lands Commission
Marine Invasive Species Program
Hull Husbandry Reporting Form
Public Resources Code – 71205(e) and 71205(f)
June 6, 2008

Part II: Supplementary Instructions for Completing Reporting Form

船殼處理申報表

每年一次當船舶收到由美國加州地政委員會所提供的手寫表單或是電子檔表單時,請務必於 **60 天**內完整的繕製,並提報至美國加州地政委員會

**HULL HUSBANDRY REPORTING FORM TO BE SUBMITTED ANNUALLY
WITHIN 60 DAYS OF RECEIVING A WRITTEN OR ELECTRONIC REQUEST
FROM THE COMMISSION
SUBMIT THE COMPLETED FORM TO:**

California State Lands Commission
Marine Facilities Division
200 Oceangate, Suite 900
Long Beach, CA 90802
FAX: 562-499-6444

Email: bwform@slc.ca.gov

船殼處理申報表填寫說明

問題1:請檢查相稱的欄位,以闡明船舶自接手後,是否在整修(或進塢)期間,總是持續在水中作船殼清除。

*假若選擇“是”的欄位,請填入日期(日/月/年)以及位置地點(如乾塢上架期間,只填入最後的下架入水日)。

*假若選擇“不是”的欄位,請填入交船日期(日/月/年),以及船舶建造地點。

Hull Husbandry Information

Question 1: Check the appropriate box to indicate whether, since delivery, the vessel has ever been removed from the water for maintenance.

If Yes was selected, enter the date (Day/Month/Year) and location for the recent most out-of-water maintenance period (for example, if vessel was out of water for dry-dock from January 1-10, list January 10 as the last date out of

water).

If No was selected, enter the vessel's delivery date (Day/Month/Year) and the location where the vessel was built.

問題2:請檢查相稱的欄位，以闡明船舶外殼做過防汙處理的塗漆，乾塢上架期間，或是問題已有建造過程:

*假若選擇“全面使用塗漆”的欄位，請移至問題3。

*假若選擇“只局部使用塗漆”的欄位，請列出最近做過全面使用防汙處理塗漆的完成日期。

*假若選擇“無使用塗漆”的欄位，請列出最近做過全面使用防汙處理塗漆的完成日期。

Question 2: Check the appropriate box to indicate whether the vessel's hull was coated with an anti-fouling treatment/coating during the out-of-water maintenance period or shipbuilding process described in Question 1.

If “Yes, full coat applied” was selected, move on to Question 3.

If “Yes, partial coat” was selected, list completion date (Day/Month/Year) of most recent full coat application of an anti-fouling treatment/coating.

If “No coat applied” was selected, list completion date (Day/Month/Year) of most recent full coat application of an anti-fouling treatment/coating.

問題3:最近全面做過防汙處理塗漆的，請列出製造商名稱/公司名稱/塗料產品名稱以及檢查下一欄位的細節項目:有關船舶水線以下區塊的處理，請列出每一區塊做過防汙處理塗漆資料，如果資料無法於本頁填入，請使用副頁繼續填入。

Question 3: For the most recent full coat application of anti-fouling treatment/coating, list the manufacturer(s)/company(ies) and product names of the treatment(s)/coating(s) and check the box next to the specific section(s) of the submerged portions of the vessel where each treatment was applied (check all sections that apply). List information for each anti-fouling treatment/coating if more than one was applied. Attach additional pages if necessary.

問題4:請檢查相稱的欄位，以闡明最近作進塢整修保養期間，海底門是否已檢查過或是已清潔，請參考問題1的描述假若船舶自接手後，就從未作進塢整修保養,請選擇:”沒有”欄位。

Question 4: Check the appropriate box to indicate whether the sea chest(s) were

inspected and/or cleaned during the most recent out-of-water maintenance period described in Question 1. If no out-of-water maintenance since delivery, check Applicable Not.

問題5:請檢查相稱的欄位，以闡明在海水循環箱內已安裝了抑制海生物成長系統，以防止海水循環箱附近積滿污染的海生物而影響海水的循環。

假若選擇“是”的欄位，請表列製造廠商以及此設備型號。

Question 5: Marine Growth Protection Systems (MGPS) are systems installed in the sea chests to prevent the accumulation of fouling organisms within the sea chests and associated seawater circulation networks. Check the appropriate box to indicate if a Marine Growth Protection System is installed in the sea chest(s).

If Yes was selected, list the Manufacturer and Model.

問題6:請檢查相稱的欄位，以闡明自最近一次的塢修期間以後，是否有在水中作過船殼水線以下區塊的清潔處理；而在塢修期間在的水中清潔處理過程中，並不包含殼水線以下區塊清除，但是船舶在乾塢上架時(之前)，已完成了水下檢查，上述乾塢上架包含處置過程。

假若選擇“是”的欄位，請回答6a的問題。

假若選擇“不是”的欄位，請跳至問題7。

Question 6: Check the appropriate box to indicate if the vessel has undergone **in-water** cleaning on the submerged portions of the vessel since the last out-of-water maintenance period. **In-water** cleaning does not include cleaning carried out during out-of-water maintenance but does include cleaning carried out during the Underwater Inspection in Lieu of Dry-Docking (UWILD). For this question, out-of-water maintenance includes the shipbuilding process.

If Yes was selected, answer Question 6a.

If No was selected, move on to Question 7.

問題6a:請列出最近做過水中清潔處理的日期(日/月/年)和地點位置(不包括塢修期間所作過的)，而此水中清潔處理結果並不亞於塢修期間所作的。請選取下一個相稱的欄位，以闡明船殼已做過水中清除作業的方式，是以蛙人或是以機器人系統或兩種都採用，來執行水中作業，而這些資料在問題6已都有描述。

Question 6a: List date (Day/Month/Year) and location of most recent in-water cleaning (do not include cleaning performed during out-of-water maintenance period) as well as the vendor that conducted the in-water cleaning. Check the box next to the appropriate sections to indicate those sections of the vessel that were cleaned during the in-water cleaning described in Question 6. Indicate whether in-water cleaning was conducted by divers, a robotic system, or both.

問題7:請選取相稱的欄位，以闡明最近一次的塢修期間不論是乾塢上架或水中清潔處理過的以後，推進器(螺旋槳)是否已刨光過，而上述的乾塢上架處置包含建造過程。

假若選擇“是”的欄位，請列出最近做過推進器(螺旋槳)刨光日期(日/月/年)。

Question 7: Check the appropriate box to indicate whether the propeller has been polished since the most recent out-of-water maintenance or in-water cleaning. For this question, **out-of-water** maintenance includes the shipbuilding process.

If Yes was selected, list the date of the most recent propeller polishing.

問題8:請選取相稱的欄位，以闡明錨頭以及錨鍊是否已清除過：

Question 8: Check the appropriate box to indicate whether the anchor and anchor chains are rinsed during retrieval.

航次資訊 Voyage Information

問題9a:航行已超過四個月以上，請列出船舶的平均船速。

Question 9a: Over the past four months, list the average speed (knots) at which this vessel has traveled.

問題9b:航行已超過四個月以上，請列出船舶所有停靠港口的平均時間(天數\小時)。

Question 9b: Over the past four months, list the average length of time (either hours or days) that this vessel has spent in any given port.

問題10a:請選取相稱的欄位，以闡明自從船舶的外殼清除過後所停靠過淡水密度在1.005以下的港口，或是自交船後，船殼沒有做過任何清理。

假若選擇“是”的欄位，請列出已做過多少次。

Question 10a: Check the appropriate box to indicate whether this vessel has visited any freshwater ports (specific gravity of less than 1.005) since the hull was last cleaned (either in-water or out-of-water) or since delivery if the hull has never been cleaned.

If Yes is selected, list the number of times that this vessel visited freshwater ports since the hull was last cleaned or since delivery if the hull has never been cleaned.

問題10b:請選取相稱的欄位，以闡明自船舶的外殼清除過後或是自交船後，船舶已停靠過緯度在南緯23.5°及北緯23.5°之間的熱帶地區的港口；或是自交船後，船殼並未做過任何的清理，假若選擇“是”的欄位，請列出已停靠過熱帶地區的港口多少次。

Question 10b: Check the appropriate box to indicate whether this vessel has visited any tropical ports between latitudes 23.5° S and 23.5° N since the hull was last cleaned (either in-water or out-of-water) or since delivery if the hull has never been cleaned.

If Yes is selected, list the number of times that this vessel visited tropical ports since the hull was last cleaned or since delivery if the hull has never been cleaned.

問題10c:請選取相稱的欄位，以闡明自船舶的外殼清除過後或是自交船後船殼沒有做過任何清理，而船舶已停靠過(或穿越經過)巴拿馬運河，假若選擇“是”的欄位，請列出已靠過(或穿越經過)巴拿馬運河多少次。

Question 10c: Check the appropriate box to indicate whether this vessel has traversed the Panama Canal since the hull was last cleaned (either in-water or out-of-water) or since delivery if the hull has never been cleaned.

If Yes is selected, list the number of times that this vessel has traversed the Panama Canal since the hull was last cleaned or since delivery if the hull has never been cleaned.

問題10d:請列出最近所停靠的前10個港口名稱與其位置(含國名)，以及停靠日\開航日。

假如船舶服務航線是定期航班，請在該欄位上打勾，並列出完整航線港口名稱與其位置(含國名)以及日期(日月年)等資料。

Question 10d: Starting with the most recent port, list the last 10 ports visited by this vessel. Provide information on the port or place, country, and the dates of arrival

and departure.

If this vessel follows a regular route, visiting the same ports routinely, place a check in the box provided and list the information for the most recently completed route. You do not have to use all ten spaces if the regular route involves less than 10 ports. Add more lines if the regular route involves more than ten ports.

List all dates as Day/Month/Year.

問題11:請選取相稱的欄位，以闡明自船舶的外殼清除過後或是自交船後船殼沒有做過任何清理,船舶所歷經港口，是連續停靠10天或10天以上的任何碼頭名稱(含船塢，但不要時間)。

假若選擇“不是”的欄位，請列出最長停靠時間的港口碼頭

假若選擇“是”的欄位，請列出全部有此條件的港口。

Question 11: Check the appropriate box to indicate whether this vessel has spent 10 or more consecutive days in any single location since the last time the hull was cleaned (either in-water or out of water) or since delivery if the hull has never been cleaned. Do not include time spent out-of-water or time spent during in-water cleaning.

If No is selected, enter the information for the single longest amount of time this vessel has spent in a single location since the last hull cleaning or since delivery if the hull has never been cleaned.

If Yes is selected, list all of the occurrences where the vessel spent 10 or more consecutive days in any single location since the last hull cleaning or since delivery if the hull has never been cleaned.

AUTHORITY: Sections 71201.7, 71204.6 and 71205(e),

Public Resources Code.

REFERENCE: Sections 71204.6, 71205(e) and 71205(f), Public Resources Code

"人"離開平臺後，你什麼都不是

山上的寺院裡有一頭驢，每天都在磨房裡辛苦拉磨，天長日久，驢漸漸厭倦了這種平淡的生活。它每天都在尋思，要是能出去見見外面的世界，不用拉磨，那該有多好啊！

不久，機會終於來了，有個僧人帶著驢下山去馱東西，牠興奮不已。來到山下，僧人把東西放在驢背上，然後牽著牠返回寺院。沒想到，路上行人看到驢時，都虔誠地跪在兩旁，對它頂禮膜拜。一開始，驢大惑不解，不知道人們為何要對自己叩頭跪拜，慌忙躲閃。可一路上都是如此，驢不禁飄飄然起來，原來人們如此崇拜我。當牠再看見有人路過時，就會趾高氣揚地停在馬路中間，心安理得地接受人們的跪拜。

回到寺院裡，驢認為自己身份高貴，死活也不肯拉磨了。僧人無奈，只好放它下山。驢剛下山，就遠遠看見一夥人敲鑼打鼓迎面而來，心想，一定是人們前來歡迎我，於是大搖大擺地站在馬路中間。那是一隊迎親的隊伍，卻被一頭驢攔住了去路，人們憤怒不已，棍棒交加

驢倉皇逃回到寺裡，已經奄奄一息，臨死前，它憤憤地告訴僧人：“原來人心險惡啊，第一次下山時，人們對我頂禮膜拜，可是今天他們竟對我狠下毒手！”僧人歎息一聲：“果真是一頭蠢驢！那天，人們跪拜的，是你背上馱的佛像啊。”人生最大的不幸，就是一輩子不認識自己。有時，離開平臺，自己什麼都不是！有時我是我，有時我不是我，有時認識自己比認識世界還難。

每天我們都有照鏡子，但是我們在照的時候，有問過自己一句話：“你認識自己嗎？”如果你擁有財富，別人只是崇拜的是你的財富，不是你，但你會誤會別人崇拜你；如果你有權利，別人崇拜的只是你的權利，不是你，你誤會了別人崇拜你；如果你擁有的是美貌，別人崇拜的只是你暫時擁有的美貌，不是你，你誤以為別人崇拜你。當財富、權利、美貌過了質保期，你就會被拋棄，別人崇拜的只是自己心中的需求，不是你。

看清自己非常重要！離開平臺後，如何調適自己，更是重要！

中華民國船長公會 第二十一屆第十次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 105 年 10 月 5 日(星期三)下午 6 時

地點：本會會議室(台北市南京東路四段 75 號 701 室)

出席:(按姓氏筆劃排名)

理事:(應出席 21 人, 實際出席 16 人)

王雲召、王鴻椿、安台中、李齊斌、胡延章、張寶安、黃玉輝、林廷祥、姚忠義、徐國裕、郭炳秀、陳正文、陳振勛、姜大為、榮大飛、劉 煒。

監事:(應出席 7 人, 實際出席 4 人)

王天元、陳昌順、梅崇山、程 修。

請假人員:

理事:丁漢利、方信雄、李國良、林 彬、施光華。

監事:林全良、南寧泉、廖國凱。

列席:

候補理事:游健榮

會務工作人員:李 蓬、羅洽河、黃湘瀕。

主席:徐理事長國裕

記錄:羅秘書洽河

主席報告:(略)

會務工作報告:

一、上次(第 21 屆第 9 次)理監事聯席會議暨上次(第 21 屆第 3 次)會員大會決議事項執行情形:

1. 第 21 屆第 9 次理監事聯席會議紀錄經於 105.6.20 以船公(105)裕字第 040 號函報內政部備查。
2. 本會截至 105 年 5 月底在岸會員名冊, 經報奉經報奉內政部 105.7.11 臺內團字第 1050049313 號函予以備查。
3. 通過本會會徽紀念獎牌頒贈條件, 將為日後頒贈獎牌之依循。
4. 本會 104 年度工作報告書暨經費收支決算表, 「工作報告」、「收支決算表」、「現金出納表」、「資產負債表」、「財產目錄」、「基金收支表」暨 105 年工作計畫書及經費收支預算表均經提會員大會通過並報奉內政部 105.8.16 臺內團字第 1050056422 號函予以備查。
5. 建議本會開辦『船長對台灣各港口船舶操縱暨相關法規』研習班一案, 決議授權理、監事會成立專案小組研議後提下次理監事會裁決。已列入本次會議議程。

6. 上次會員大會改於三軍軍官俱樂部召開，會後餐敘改用中式桌餐，一般與會會員反應良好。

二、行政工作報告:

(一)、會員服務工作報告:

1. 出版船長通訊季刊 203 期，於 7 月 10 日發行，寄給相關單位及會員約 750 份。
2. 代辦會員勞保及健保業務

六月至八月代辦會員勞、健保人數統計如下:

六月份勞保 162 人/健保 25 人;

七月份勞保 161 人/健保 26 人;

八月份勞保 160 人/健保 27 人;

3. 久利實業公司急徵散裝貨船三等船長一名航行馬祖廈門(小三通)及高雄正德海運公司又急徵駐埠船長一人，本會按例除 po 上網站外並 Email 給相關會員。

(二)、截至 105 年 5 月 31 日止，在籍會員人數共計 864 人，其中包含停權會員 119 人。

(三)、本會獲評為 104 年度全國性工商自由職業團體績效評鑑之甲等團體，已於 9 月 9 日在張榮發基金會舉行頒獎典禮，由安理事台中代表本會接受簡部長頒獎。

(四)、105 年 9 月 12 日李秘書長暨羅秘書造訪本會法律顧問舒瑞金律師，諮詢有關:

1. 如何修改法規才能要求所有在船服務的船長必須加入本會。
2. 海員工會 ITF 的補助款是否應將船長部分的額度撥交本會。
3. 如何爭取更多法院的海事鑑定案都交由本會來承辦。

三、業務工作報告

甲、研提計畫

- (一)、本會研提「我國海域劃設航行安全警戒區之可行性規劃」研究計畫參與交通部航港局標案。本案已確定交由本會承辦。

乙、執行交辦事項

- (一)、繼續辦理交通部航港局委託-優質船舶運送業者僱用外國籍船員業務得簡易申辦作業並優先審核之可行性評估措施案。

本案已完成期末報告初稿並於 105 年 9 月 20 日召開審查會議。

- (二)、繼續辦理交通部運輸研究所委託「國際船舶安全管理章

程風險管理規範之推行策略」研究案。

本案目前執行進度如下：

1. 本案已於 7 月 7 日完成期中報告初稿，並於 7 月 25 日完成審查。
2. 9 月 5 日全日在高雄市鹽埕區七賢三路 12 號 4 樓中華海員總工會高雄分會會議室舉辦「國際船舶安全管理章程風險管理規範」教育訓練，報名參加人數 40 人。
3. 9 月 13 日上午在台北市敦化北路 240 號交通部運輸研究所五樓會議室召開座談會，與會人士 20 人。
4. 本案將於 105 年 11 月 3 日前提送期末報告初稿。

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

本案已提送電技員船上訓練紀錄簿期末報告初稿，9 月 21 日已召開審查會議。

- (四)、交通部航港局 105 航員字第 1051911135 號函，為維尼動力小船駕訓班申請實作場地會勘，請推薦委員一名，本會推薦柳震宇資深船長擔任。
- (五)、交通部航港局 105.6.17 航員字第 1051910805 號函略以：航海輪機及電技實習生自 105 年 8 月 1 日起，應於受雇前領有船員專業訓練證書。
- (六)、交通部航港局 105.7.14 航企字第 1050057937 號函略以：為啟動全球攬才，新建置以 Contact Taiwan 網站做我國攬才之單一入口。
- (七)、交通部航港局 105.7.29 航安字第 1052011476 號函有關外傘頂洲塹港堆燈塔已遷移新位置，自 105 年 7 月 25 日接替舊燈發光，詳如航港局第 L10507004 號航船布告如附件一。
- (八)、交通部航港局 105.8.17 以航員字第 10519110651 號函告知：自 105 年第三梯次起及後續適任性評估筆試測驗均應採用新版教材及題庫。

丙、函覆主管單位對各項法規研提修正意見

- (一)、交通部航港局 105 年 8 月 19 日航船字第航船字第航船字第 1051710519 號函本會徵詢船舶防火構造規則部分條文修正草案對照表修正意見，本會於 105 年 8 月 29 日以船公(105)裕字第 061 號函覆如附件二。。

(二)、交通部航港局 105 年 9 月 13 日航安字第 1050060842 號函示，略以；考選部為檢討專門職業及技術人員高等考試引水人考試及格方式一案，請惠予提供意見，本案經本會函請全體理監事表達意見，經彙整後函覆航港局本會意見如下：

1. 引水人考試所有科目均需及格，不能以總分高就錄取。
2. 錄取人數依應考人之程度而定之，不應為維持一定的錄取比率而忽略考生的素質。
3. 目前所施行之考試制度基本上已達到考用之要求，建議不宜輕易改變。

丁、派員參加各項會議：

1. 105 年 6 月 14 日李秘書長出席交通部航港局召開 105 年度遊艇與動力小船駕駛訓練機構評鑑前會議會議。
2. 105 年 6 月 17 日李秘書長出席交通部航港局召開召開之「離岸風電與航行安全共存 座談會」。
3. 105 年 6 月 23 日李秘書長出席交通部航港局召開研商「協助船員換發巴拿馬適任證書」會議。
4. 105 年 6 月 30 日王季船長代表本會出席交通部航港局召開「MLC2014 修正案因應方式研商會議」。
5. 105 年 7 月 6 日李秘書長出席交通部航港局召開之「研商電技員補強訓練內容會議」。
6. 105 年 7 月 12 日李秘書長暨王小姐參加勞保局召開研商外僱船員上岸候船自願加保之投保資格及投保薪資
7. 105 年 7 月 13 日王季船長代表本會出席交通部航港局召開「我國航路標識設置技術規範」檢討會議。
8. 105 年 7 月 14 日李秘書長出席交通部航港局召開研商有關部分航運業者反映我國專業訓練證書效期與澳洲海事局規定不符案會議。
9. 有關昇鴻建設申請籌設遊艇與動力小船駕駛訓練機構學科及時做場地會勘，交通部航港局函本會推薦審查委員一名，本會推薦柳震宇資深船長擔任。
10. 105 年 7 月 15 日李秘書長出席中華海員總工會召開「交通部航港局 105 年度船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 梯次試務小組會議」。
11. 105 年 7 月 14 日李秘書長出席交通部航港局召開之「有關部分航運業者反映我國專業訓練證書效期與澳洲海事局規定不符」相關問題會議。
12. 105 年 7 月 22 日羅秘書出席中華海運研究協會第 22 屆第 2 次會員大會。

13. 105年7月26日李秘書長出席交通部航港局舉辦「港區內渡輪及各類型工作船船員管理機制」第一次說明會。
14. 105年7月28日徐理事長出席財團法人中華民國職業訓練研究發展中心召開船員專業訓練經費補助規劃案專家會議。
15. 105年8月10日李秘書長出席交通部航港局召開之研商修正航行船舶船員最低安全配置標準會議
16. 105年8月18日李秘書長出席交通部航港局召開之船員專業訓練經費補助規劃案工作計畫審查會議
17. 105年8月25日游健榮船長代表本會出席交通部航港局召開之「研商海上交通安全法草案」會議。
18. 105年8月25日蔣元贊船長代表本會出席交通部航港局召開之「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」研商會議。
19. 105年8月29日李秘書長出席交通部航港局召開「麗娜輪最低安全配額標準」審核會議。
20. 105年8月30日李秘書長出席交通部航港局召開有關船員證書規劃設計及印製採購案船員證適任證書及專業證書尺寸與格式討論會議。
21. 105年8月31日柳震宇船長代表本會出席交通部航港局召開之「維尼動力小船駕訓班申請實作場地會勘」。
22. 105年8月30日李秘書長出席交通部航港局「港區內渡輪及各類型工作船船員管理機制第2次說明會」。
23. 105年9月2日李秘書長出席交通部航港局研商「短期教學訓練之學生海勤資歷採計暨認可國外船員專業訓練作業要點草案」會議。
24. 105年9月25日徐理事長、李秘書長出席中華海洋事業協會第八屆第二次會員大會。
25. 交通部航港局於9月26日於海洋大學舉辦「提升客船船員緊急應變及安全意識職能講習」，本會經函請全體會員主動報名參加。

戊、財務報告(105年1月1日~8月31日)：

收入：新台幣 3,736,037 元

支出：新台幣 3,830,309 元

餘絀：新台幣 -94,272 元

歷年累積結餘：新台幣 7,038,976 元

以上報告決定：洽悉。

提案討論：

第一案：

提案人：財

務組

案由：本會 105 年 1 月至 8 月收支對照表，如附件一，提請審議。

決議：通過。

第二案：

提案人：行

政組

案由：建議本會開辦『船長對台灣各港口船舶操縱暨相關法規研習班』，提請討論。

說明：

- 一、為協助有意報考引水人的會員進修，建議由本會開辦研習班，以擴增對會員的服務。
- 二、本案係安台中理事提議經本會第二十一屆第九次理、監事聯席會議決議提上次(第二十一屆第三次)會員大會討論。
- 三、上次會員大會決議授權理監事會成立專案小組研議後，再回提理監事會議決議。

決議：

- 一、開辦『船長對台灣各港口船舶操縱暨相關法規研習班』茲事體大，考慮到相關影響層面，本會暫不宜開辦。
- 二、建議辦理船長實務研習班，延攬資深船長、引水人傳授領船及領港經驗。推選郭炳秀常務理事、安台中理事、黃玉輝常務理事為專案小組成員，安台中理事為召集人，全盤規畫船長實務研習班事宜，提下次理監事會議討論。

第三案：

提案人：李

秘書長

案由：本會擬出版航海專用書籍「避碰的船藝表現」一書，提請討論。

說明：

- 一、本書係本會會員李文愚船長所著，內容已陸續刊載於本會季刊中，標題為「避碰隨筆」。
- 二、這是一本當前職場上想要成為船長或船副必讀的書，本人認為極具參考價值，有必要介紹給想要當船長的後進，詳如附件二。
- 三、本書預計明年春天付印，全書 A4 版本一共 288 頁彩色，定價每本新台幣 2,000 元。
- 四、本書預估會有不錯的銷售量，建議由本會發行出版。有關印刷費的負擔及利潤的分配，提請討論。

決議：

- 一、 同意由本會出資印製。
- 二、 有關作者版稅問題，金額請李秘書長與李船長商定。
- 三、 經會後商定結果：首版給版稅新台幣 17 萬元在四年內分期支付(不含稿費)，再版以 25% 版稅率計，如果銷路不好，作者願意以成本價買回。至於定價部分正討論是否有降價空間。
- 四、 有關印刷費再招商比價。

第四案 提案人：行政組

案由：茲有鄭博訓、張右政等兩人申請加入本會為會員，名冊如附件三，提請追認。

說明：

- 一、 鄭博訓、張右政等兩人申請加入本會為會員，經已先行簽請理事長核准，謹提請追認。
- 二、 本案經本次會議通過後將報請內政部備查。

決議：通過。

第五案：

提案人：行政組

案由：茲有徐石市等七位船長申請退出本會，名冊如附件四，提請追認。

說明：

- 一、 會員徐石市、趙憲成、劉家慶、周丙忠、曾信宏、林世泓、及邵敬堯等七位船長因已退休不再上船，來信申請退出本會，經先行簽請理事長核准，謹提請追認。
- 二、 本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

第六案：

提案人：行政組

案由：茲有黃凱雄等三位船長因病逝世，名冊如附件五，提請追認。

說明：

- 一、 會員黃凱雄、何萬受、陳金二等三位船長因病逝世，均按例發給慰問金新台幣伍千元並與予除名，謹提請追認。
- 二、 本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

臨時動議：無。

散會。

附件一

中華民國船長公會

收支對照表

製表日期：105.09.29

105年01月01日起至105年08月31日

頁次：1 / 1

收 入 部 分				支 出 部 分			
科 目	本年預算數	累積數	百分比%	科 目	本年預算數	累積數	百分比%
入會費收入	160,000	20,000	12.50	人事費	2,893,992	1,890,970	65.34
常年會費收入	2,000,000	617,800	30.89	員工薪資	2,177,280	1,451,520	66.67
專案收入	200,000	1,066,667	533.33	勞保補助費	28,836	18,400	63.81
補助收入	905,750	584,365	64.52	健保補助費	113,364	72,522	63.97
健保局津貼郵費	5,000	2,055	41.10	退休金提撥	133,632	89,088	66.67
健保局津貼人事	3,500	1,720	49.14	考核獎金	181,440	-	0.00
勞保局補助款	27,250	13,590	49.87	年節慰勞金	259,440	259,440	100.00
訓練業務費補助	870,000	567,000	65.17	辦公費	608,500	251,796	41.38
捐助收入	0	-	0.00	文具書報雜誌費	30,000	3,246	10.82
利息收入	80,000	81,827	102.28	郵電費	140,000	66,580	47.56
雜項收入	2,018,276	1,365,378	67.65	水電燃料費	30,000	7,595	25.32
其他收入	10,000	18,572	185.72	印刷費	15,000	-	0.00
房租收入	1,458,276	972,184	66.67	旅運費	15,000	1,155	7.70
避碰規則	50,000	108,572	217.14	大樓管理費	64,500	26,875	41.67
訓練記錄簿	400,000	266,050	66.51	車馬費	10,000	-	0.00
委託鑑定費收入	100,000	-	0.00	租賦費	171,000	95,525	55.86
				修繕維護費	80,000	31,616	39.52
				財產保險費	3,000	2,184	72.80
				公共關係費	20,000	2,880	14.40
				其他辦公費	30,000	14,140	47.13
				業務費	1,573,973	1,649,143	104.78
				會議費	120,000	74,794	62.33
				聯誼活動費	30,000	94,285	314.28
				會刊(訊)編印費	300,000	98,230	32.74
				調查統計費	-	-	0.00
				專案業務費支出	100,000	1,002,244	1,002.24
				訓練業務費	300,000	166,142	55.38
				內部作業組織業務費	-	-	0.00
				研究發展費	20,000	-	0.00
				研究發展ISO專案費用	123,333	-	0.00
				避碰規則印刷費	20,000	18,571	92.86
				教育訓練	60,000	12,400	20.67
				訓練記錄簿印刷費	250,000	95,397	38.16
				委託鑑定費支出	50,000	-	0.00
				其他業務費	200,640	87,080	43.40
				購置費	20,000	15,900	79.50
				繳納其他團體會費	11,000	5,000	45.45
				捐助費	27,000	7,500	27.78
				社會服務費	15,000	10,000	66.67
				會務發展準備基金	214,561	-	0.00
				小計	5,364,026	3,830,309	71.41
				本期結餘	-	94,272	0.00

理事長

秘書長

秘書

會計

出納

附件二

航海專用書籍「避碰的船藝表現」的介紹(略)

中華民國船長公會新會員名冊105年7~9月								
姓名	年齡	性別	出生地	學歷	執業證書字號	任職公司	現職	入會日期
鄭博訓	42	男	高雄	海洋大學	一等船長 駕字150650號	長榮海運公司	船長	105.8.8.
張右政	34	男	臺灣	海洋大學	一等船長 駕字150909號	新興航運公司	船長	105.9.5.

附件四 中華民國船長公會會員申請退會名冊				105年7~9月
姓名	年齡	住址	退會理由	備註
徐石市	77	宜蘭市	退休	105.6.17.申請退會
趙憲成	68	基隆市	退休	105.8.8.申請退會
劉家慶	79	花蓮市	退休	105.8.9.申請退會
周丙忠	68	高雄市	退休	105.8.10.申請退會
曾信宏	64	基隆市	退休	105.9.6..申請退會
林世泓	65	台北市	退休	105.9.23.申請退會
邵敬堯	68	高雄市	退休	105.9.23.申請退會

附件五 中華民國船長公會亡故會員名冊				105年7~9月
姓名	年齡	住址	備註	
黃凱雄	70	台北市	105.6.逝世	
何萬受	61	基隆市	105.8.逝世	
陳金二	76	台北市	105.9.逝世	

網路文章與您分享~

孤獨的身影：「廉」與「能」脫鉤

好人無法創造好結局？ 文 / 高希均 · 台北

受制於現實政治中利益交換的潛規則，政壇上「廉」者無法「能」，「能」者難以「廉」。以「廉」為首要考量時，用人的圈子變小，做事的方法變少，政治上的互動變糟。這是馬總統清廉付出的代價，也是台灣民主政治的失落。

(一) 五個「一」

1988 年進入後蔣經國時代。台灣一共有過三位總統：李登輝（1988—2000），陳水扁（2000—2008），馬英九（2008—）。李登輝的 12 年，以權謀黑金為後盾來推動施政，自以為「萬能」，卻做了不少萬萬不能做的事；陳水扁 8 年貪腐，毀了自己，也毀了民進黨建黨理想。對台灣民主運動有過貢獻的這二位鬥士，其結局令人惋惜。

陳水扁之後，選民所渴望的新總統是要：一身清廉、一心無私、一家乾淨、一黨自律、一府（總統府）規矩。

就在這個民心思變的背景下，清廉的馬英九首先在 2005 年 7 月國民黨黨主席選舉中，以 72.4% 得票率超越王金平。又在 2008 年 3 月的總統大選中以 58.45% 比 41.55% 超越謝長廷，以 221 萬票勝出。

(二) 孤獨的身影

當馬英九以「完全執政、完全負責」的「全民總統」自許時，前面正是「不可承受之重」的陷阱。西方政治中新總統的「百日蜜月」，從未出現。

選民沒有警覺到：阿扁執政 8 年，四處出現了對政治的失望及偏激：（1）不信政治人物的言行。（2）對政府失去信心。（3）「名嘴」變成了社會烽火的點燃者。（4）媒體變成了唯恐天下不亂的鼓吹者。「多元社會」，變成了「多事之秋」。

馬英九的人格特質一直沒有變：公私分明、嚴以律己、謹慎規矩。如總統府對溫度的管控、出國訪問不住總統套房、開會吃便當、捐款超過 7 千 5 百萬台幣、捐血超過 180 次。

他不擅權謀，決策不會大開大合。選民也終於痛苦地發現：這樣的個性，所推出的政策，是無法在當前利益勾結與權力共生的派系中獲得支持。台灣的國會已被權謀妥協、派系政治、利益交換所操縱。密室政

治的圈外人，只能做旁觀者，擁有多數國會席次的國民黨立委，居然也難以通過執政黨的政策。工作到深夜的馬總統，變成了府中孤獨的身影。

在清水無魚下，總統的「廉」不易產生「能」。國會在各種藉口下，逢馬必反，逢改必反，逢中必反。操縱立法及預算大權的國會議員，則可以呼風喚雨，左右逢源。這些政客活躍在國會的台前與幕後，變成了民主政治最不堪入目的風景。

（三）「全是清廉闖的禍」

六年來當馬總統在自我道德約束下，不用紅蘿蔔，也不用棍子：其結果是敵人不怕你，立委不幫你，派系不服你，媒體不理你。天真的選民不解：一位正派的總統，怎麼做不成事？選民當然就怪你。

換一個方式說：在馬總統敦厚的性格中，缺少勇氣的堅持，更沒有豪氣與霸氣。馬英九心中有法理，但手上不用籌碼；道理在，但道路不在。他的「正派」敵不過「黨派」；他的政策「美意」擋不住反對者的「生意」。

李前總統提出過充滿豪情的「命運共同體」，實際的操作是「利益交換體」。如果馬總統學學別人「要錢給錢、要職位給職位」，馬英九今天該是何等風光？所有那些貪婪的，犯法邊緣的政商掮客都會奉順與擁護，過年過節過生日，各方送來的鮮花與禮物，官邸都放不下。當前門可羅雀的中興官邸也就變成車水馬龍了。一位國民黨的政壇老將看到當年做總統的威風富貴，感慨地說：「全是『清廉』闖的禍！馬英九為什麼要這樣傷了自己，也苦了別人。」對「廉」的堅持，已使馬英九遍體鱗傷。支持他堅持的力量或許正是經國先生勉勵的話：「粉身碎骨在所不計，要留尊嚴在台灣。」

（四）年輕世代攀登正義之山

充滿熱情的年輕世代，如果結合你們的才智，來深入探究追查台灣盤根錯結的政治利益交換，以及國會為什麼如此的陷於惡鬥及無能之中，你們就在攀登一座正義之山。

馬英九的失落是廉與能的脫鉤。好人居然無法帶來好結局？金溥聰回國接任國安會秘書長，在決策品質上應會有所改善。

若干年後，歷史會記載：中華民國第12、13屆總統馬英九(2008—2016)是人民直選總統以後「以廉治國」的第一人，也是最後一人。