

## 針對『我愛國…但我愛得好辛苦』一文所修正

文／田文國



台灣的船舶和船員在國際上頻遭不平等待遇。

圖／高雄港務公司提供

### 一、事實緣由

日本接連遭遇強颱風侵襲，北海道強震，大批台灣旅客受困日本，駐日代表處應變措施遭國民詬病。為什麼在緊要關頭時，台灣人民最需要政府協助時，駐日代表處卻什麼都做不到啊？

個人長期在海運界服務，每每在國外工作或就學時、過境或入境時遇到的問題，政府有認真用心為國民解決嗎？

船舶懸掛中華民國國旗，但必須使用雙國家船舶船級檢驗，也就是必須取得中華民國驗船中心船級檢驗及另加任一其他國家船級檢驗，如美國(ABS)、法國(BV)、日本(NK)或挪

威(DNV)等國家船級檢驗證書。全球除中華民國國旗船舶需雙船級檢驗外，其他所有國際航行船舶僅需任單一國的船級檢驗。因為中華民國驗船中心船級檢驗，只要船舶離開台灣便失效(國際上不承認中華民國驗船中心船級檢驗)，必須拿出另外加其他國家船級檢驗證書有效使用。

這種使用雙國家船級檢驗，對船東來說是極端不公平的競爭，因為船東每年得付出雙船級檢驗費用，那是要多花加倍、好幾百萬的年度雙船級檢驗費用。船東的回應是船舶能不掛中華民國國旗就不掛，或是貸款還清時立即改懸外國旗，使中華民國稅收及船員就業上造成重大損失。

我國船員執業適任證書，與船舶船級檢驗有相似的問題。2000年前中華民國交通部頒發船員適任證書，均可與船旗國適任證書(如新加坡或英國等)相互等級交換，現在已完全無法等級互換，必須通過船旗國適任證書(如新加坡或英國等)附加考試或測驗，該等考試船員必須用英文作答，造成我國船員到權宜船工作換證上極度的困擾。

部分船員為執業生存，通過管道赴中國大陸海事局訓練及測驗，取得大陸等級適任證書，因為大陸發行適任證書可與任何國家相互等級交換，諷刺的是換證過程不能讓政府有關部門知道。

在英國讀研究所時申請居留證，移民局官員查閱我的護照後，在證件上蓋上無國籍。無國籍是何等對我個人及國家的羞辱，我要求改為ROC，爭執約一小時，移民局官員勉強在國籍欄上槓掉無國籍改手寫Taiwan。我知道這已是英國移民局官員給的最好雙方能接受的底線，自己的國籍要靠國民個人向國外爭取，這對我中華民國政府是何等諷刺。

我盡我個人努力，義無反顧愛我的國家，更為能夠有尊嚴的生活而效力；但現政府除內鬥與窮於應對的內政外，與國民自身權益的涉外事務政

府全無心，都必須靠自己單打獨鬥辛苦解決，我愛我的國家但我愛得如此辛苦。

## 二、本文原著願修正部份錯誤觀念

1、與CR執行長及總驗船師當面溝通後，得到結論

(1)CR在船級檢驗的工作成果：於航業界有目共睹，從民國40年政府遷台後畢路藍縷，建立國際聲譽，使船東在造船領域上建立可靠度可信度不容置疑。

(2)CR所發有關國際公約所有證書皆以ROC政府當局正式具文：國輪必須入CR Class，因CR是交通部唯一授權發證的單位。CR秉承即有聲譽讓ROC在國際間發光發熱，值得全體國民由衷敬仰，個人給予最高崇敬。

(3)雙船籍(Dual Nationality)：如同字義亦即是雙國籍船舶，此一名詞在全球航運界是不存在的。術語用船旗國(Flag)

(4)雙船級：(Dual Classification)：此一名詞在全球航運界是普及存在的。經與船企詢問無外乎船貨、船體、船東、保險、船員或政治因素等要求，文獻及記錄顯示，世界各海運國家早已皆存在的事實。

(5)政治因素：由於能參與兩岸直航的船舶，只能懸掛中華民國、中華人民共和國與香港三種船旗國，否則就要繞經第三地後才能前往兩岸，所以近幾年改掛國旗(ROC)船舶因此增加(自然也包括CR)；這可說明對岸沒有不承認ROC flag & CR Class.，且ROC Flag船也可到大陸去修船。

(6)十多年前在台北我有參加對岸CCS李科濬會長來訪CR CR共同舉辦研討會，雙方有簽定合作協議，後來時有聽聞，停靠在台灣的CCS船，遇檢驗時CCS有時飛不過來就委託CR代檢。

(7)每年Tokyo MOU，Paris MOU，AMSA & UACG都會對各船級社做出評估報告，即經PSC所檢查過的船，依檢驗缺失與扣船數而對各船級社以黑名單、灰名單及白名單等級來區分，CR也都在評估之內，CR從早先的黑名單，近來已轉至白名單，由此可證CR沒有不被各港口國承認。

(8)幾年大陸海豐(SITC)公司在CSBC建造貨櫃船，有四艘就是CCS+CR，主要原因是建造期

間當CCS不在船廠時，CR可繼續驗船。

2、與CR執行長及總驗船師當面溝通後，修正並道歉

(1)雙船籍(Dual Nationality)及雙船級(Dual Classification)我沒弄清楚，這是我學不專精最大的缺點。投書中沒見有提到雙船籍？

(2)大部分航運企業及大多數從業人員一直認為：中華民國驗船中心船級檢驗，只要船舶離開台灣便失效(國際上不承認中華民國驗船中心船級檢驗)，必須拿出另外加其他國家船級檢驗證書有效使用。

經與CR執行長及總驗船師當面溝通後，已證實這是一嚴重錯誤的觀念，我會與學界及業界將找時間及管道逐行溝通。我也要藉此機會告知全國航運企業及從業人員CR國際公約證書及船級證書，確認全球有效可暢行無阻，除特殊要求外沒絕對必要掛雙船級(Dual Classification)船檢。

如前所述，船隻採用Dual Class是有各種原因，其中最主要的原因是保險公司的要求(歐洲)，而各船級社的好壞與嚴格

否自有口碑，船東是商人，很會精打細算及找尋生存之道，也有次級船改入東普賽、蒙古、ICS……許多連聽都沒聽過的船級社，為求檢驗費便宜及容易取得證書，也有小國證書用買的，只要付錢就能拿到證書，驗船師不須上船，像這類黑名單的船級社也有船東要加入？港口國(PSC)只有因船況不合規而扣船，不會因是哪個不被承認的船級社被拒絕入港，當然也有政治因素而拒絕入港，如美國制裁北韓的船。而Dual Class也是有區分，國輪也有不是全部證書都是Dual Class，我曾處理一艘國輸入CR+ABS，而ABS只要求簽發船級證書(Class Cert.)其他SO-LAS & MARPOL證書全由CR簽發，沒要ABS發這類證書；另一船改為國輪(NK Class)，CR是必須的，當時老闆和ABS關係較好遂另加ABS，後因Cargo gear船圖不全，ABS不接受Cargo gear檢驗(CR接受)，所以雖Dual Class但Cargo gear cert.往後只有CR簽發，ABS不發證與檢驗，所以所謂的Dual Class還是要看內容的。在台灣要成立船公司必須要有一艘國

輪，否則只能叫做代理公司。

(3)大部分航運企業及大多數從業人員一直認為我國非IMO會員國及CR非IACS會員：船級檢驗國際上會有部份國家及地區(如香港及中國大陸等?)抵制與不承認，為我國船東避免麻煩採雙船級檢驗證書之主要原因。

我也要藉此機會告知全國航運企業及從業人員CR國際公約證書及船級證書，全球各國港口絕對有效可放心暢行無阻，除特殊船舶特別要求外，絕沒有掛雙船級(Dual Classification)船檢必要。

香港由於沒有代表自己的檢驗機構(Class)，她授權所有IACS會員都可核發香港證書，所以如要掛香港旗必須是IACS會員的船級社。

(4)確實經過國內某官股海運公司高階管理階層回應：該公司國輪從未有發生過因國外PSC因安檢缺失，而被拒絕中華民國所發國際証書之任何情事。

這斬釘截鐵肯定的答案，完全推翻我傳統思維及膚淺的想法，也使我對CR船檢的品質給予最高肯定。

(5)經CR總驗船師諮詢：前國內某知名船企副總及資深協理告知，該公司國輪絕大多數為雙船級船檢是即有之事實，以前即事實如此，為何原因他自己也不知，他只是循慣例中華民國船籍採雙船級檢驗。對於國內如此資深且其終身從事航運企業之最高職位前船員及船東管理階層對此事都在猜測及不知，個人膚淺錯誤的認知也應該值得CR諒解及原諒的。

(CR註：本中心於9/28與筆者當面溝通時已說明，此事件過程均透過香港當地代理行所轉達，經CR推測原因可能由於香港海事局對碰撞事件的程序要求，但本中心並不確定真實原因為何；然而可確定的是香港接受CR之國際公約證書，並無拒絕之情事，否則船舶將無法進出港口)

### 3、與航港局當面溝通後，得到結論

#### (1)船員換取國外適任證書現況

依STCW公約規則I/10第4項規定：「非締約國所簽發或授權簽發之證書不應予以認可。」，由於我國非公約締約國，須由各締約國依STCW公約章程A-I/10各自認可我國船員教育、訓練及發證機制後，簽發其

本身證書所接受之海勤資歷、教育及訓練，我國籍船員始得至該締約國船舶工作。

於目前已確認所知權宜船懸掛英國及新加坡等國旗，目前我國船員係以下列三種模式取得當地國船員證書：

- i)依據STCW 2010簽訂船員適任證書換發承諾協議(MOU)換取適任證書：馬紹爾、巴拿馬、賴比瑞亞。
- ii)依據STCW 2010認可我國船員訓練機構，授權核發該國適任證書：香港、新加坡。
- iii)親赴當地國，經相關考試合格後，取得該國之船員適任證書：英國、中國大陸(英國已認可大陸船員適任證書，我國籍船員得持大陸船員證書，換取英國同等船員證書)。

爰部分船員為執業生存，通過管道赴中國大陸海事局依各職級不同約10至250小時不等之補差訓練及通過考試，取得大陸同等級中國大陸海事局適任證書，因為大陸發行適任證書可與任何國家相互等級直接交換。

#### (2)航港局官員已密切注意因應對策

交通部航港局已蒐集有關大陸交通運輸部海事局最新船員適任補訓及發證規定及需求，對我各級船員權益已有整體規劃及保障。

### 三、結論

交通部對整篇投書之重視超出於我的想像，與相關官員及CR溝通後結論如下：

- (1)整篇投書中我強調的是國家海運政策的發展，提升國家整體經營服務競爭力問題，歸咎於原始政府政治因素，想不到意外捅了螞蜂窩，造成CR及交通部航港局極大的困擾。
- (2)想不到我詢問船企其回應答案，與CR詢問答案有極大的不同；這是一非常有趣的結果，國內知名船企副總及資深協理告知，中華民國船籍採雙船級檢驗為何原因他自己也不知，他只是循慣例中華民國船籍採雙船級檢驗。船企對官方這又圓又滑的回應，實著值得我再作調研深思。

國輪雖是採用Dual Class，但CR是國輪唯一授權的RO，所以像BWMS發證，國輪只有CR可發，船東雖也可申請其他IACS (Dual Class) Class發

證，但沒意義，只是多花錢，因船旗國，如工程師不懂這船旗國的授權？只為求不出事，往往就會多花錢申請兩張證書？

- (3)傳統習慣性錯誤觀念，經以上證實是錯誤的事實，我必須修正及向CR及航港當局道歉。

P.S. 建議對外發文詢問有關事宜，除非涉及法律文書，私人商議事件最好對外不要具名，否則影響回應結果及侵犯他人權宜，造成日後不必要困擾。

CR回覆：本中心理解原作的想法並予以尊重，希望此次投書經澄清後，雙方均能充分理解我中華民國在國際上遭遇的困境日益嚴峻，而CR盡全力讓國輪之國際公約證書在全世界受檢無阻礙實屬不易，但CR仍須維持一貫低調默默努力，不願到處澄清宣揚此成果，以免刺激兩岸敏感的議題，恐無端波及航商權益。但對CR有誤解的言論，我們仍會採取必要的方式維護CR聲譽，日後如果航商抱怨CR證書在國外遭拒，敬請航商提出明確的人事時地物等相關資訊，以利CR進一步求證以尋求解決方式，才能充份保護我國輪航商的權益。