

專刊暨經驗交流**海棠颱風中擱淺的永昌輪海事案回憶以及檢討（下）**

文／安台中

接上期～

本海難事件發生後，有些什麼能供海上同仁得到參酌之處，謹在此提出，祈請各位先進共同探討並與指正：

- 一、在強風吹襲之下舵失效，停車漂流較佳？或是繼續前進使船艏自動迎向上風較佳？敝人竊以為尚難有定論，而應視本船狀況處置。猶記文獻記載二次大戰某次陷入超級颱風海域之大批軍艦，那些停車漂航的戰艦皆幾無損失，而動車強頂的則損傷慘重。但是本次事故中，敝人考慮本船穩定度及結構皆遠不及戰艦且乾舷較低，停車後一定會橫向受強浪襲擊，貨艙進水以及重心移動而遭覆滅的風險極高，所以採行繼續進車前進，最後船艏因PP點位置之故，自動迎向上風，解除橫向受浪翻覆之危機。
- 二、七月十八日凌晨二點多舵機失效後未能迅即改換舵房操應急舵之探究：永昌輪為本國籍沿岸砂石船，工作艱辛人員異動交替快速，全船21員約有半數上船工作不到一個月，而船長亦為事故前一天（七月十五日）新上該船，再加上絕多數國輪對於操演根本極不重視，該輪舵機故障發生又在凌晨，舵機房照明電源又同時短路，舵房一片漆黑。在這種靠手電筒照明、船舶劇烈顛簸搖晃，人員又疏於演練的情況下，直到舵機修復，始終無法改為舵

房應急操舵。

雖然本輪最後擱淺主因為最後一次主機失去動力隨狂風漂流所致，但是大家絕不能忽視在狂風巨浪中失舵的危險，對於平常的演練實應切實操作。但是目前航政單位對於國內航線國輪檢查，光是對於檢查管理其結構設備的執行都已相當困難，更不必奢談船員操作演練的稽核監督。目前各港務局人力短絀，我國雖已開始實施PSC各項檢查，但僅及於外籍船，國內航線國籍船絕多數未能落實國際公約所要求的各項操演，因此東砂北運船隻的超高事故率，實不足為怪，而是必然結果的顯現。

謹此呼籲政府單位盡速依現實狀況，檢討現行航政檢查人員是否需要適當晉用，以及現行國內航線船舶監理制度的修正與落實。

- 三、「對於岸上救援單位與船長見解不同時，應該如何做！」其實這各問題近二年我國已多次發生。例如2002年8月5日「擱淺在台灣高雄西子灣海域的基隆籍水泥專用船「亞泥六號」，救援人員以動力救生艇在濤天大浪中接近貨輪救船員，由於船體沒有立即危險，只有4人願先撤離……」。

2005年3月「金龍輪擱淺於台北港錨地，船長認為並無人員撤退的需要，但是在救難單位的強制要求下冒極大風險全船撤離」。

上述二例以及永昌輪事件，在風浪轉小後船舶住艙皆未有任何損傷，可以作為船長對於人員撤退時機見解正確性的鐵証。

而我國救難相關單位，在八掌溪事件以前可說是麻木不仁，八掌溪事件後「積極反省」但是似乎過了頭。

明明船長明確報告說船已穩定擱座於沙灘，狂風駭浪中船員撤離的風險遠大於留守於船艙，拒絕接受救難人員的無必要之冒險援救，但是救難單位「熱情不減一定要救」，甚至在永昌輪事件中，國搜中心提出若是船員拒絕接受撤離，將依災害防救法每人處罰金新台幣25萬元之恫嚇。

此種無知的強橫弄法，胡亂指揮，是否應考慮視當時環境而予以調整。

- 四、2005年7月18日晚上永昌輪主機失去動力，船長請海岸電台通報相關單位後，各不同相關大小單位確實反應迅速，不斷的以VHF及大哥大指定要找船長詢問：「船隻經緯度、風浪強度以及你安不安全……」等相同問題。

各相關單位沒有統一通訊窗口，而是分別各自指定與船長通聯。

所以船長面臨的情形是左手大哥大，右手VHF應接不暇，尤其是大哥大，這通尚未報告完畢，裡面又已出現插撥鈴聲，船長想關掉手機又怕漏接船東或重要訊息的通聯。

此時船長本來最需要的是冷靜指揮分派同仁作出損害管制部署及安排各項應變措施，並對處于災

害壓力下過度驚惶的船員，進行精神疏緩鎮撫等重要工作。

而這一通通長官瘋狂”關心電話”接連不斷，卻又內容完全相同的岸上詢問，可以說是對船長帶來了極大的負面支援。

到了七月十九日船長的手機已因沒有船電而無法充電，船用VHF及手持對講機雖皆仍可繼續用來通聯岸上單位，但是岸上集結了大批人員，手持VHF一大堆，但卻沒有MARINE BAND，頻率不合而無法通聯。

左盼右盼岸方救援單位終於找到二支可用CH16通訊的VHF，可惜通不到五分鐘卻又沒電了，最後還是船長徵用其他船員私人的手機當作主要通聯器材。

這一次是國籍船發生事故，若是換作外籍船隻，通聯作業不是更混亂困難了麼？為何沒有一個統一通聯窗口呢？各單位大小長官深怕被高層指責”狀況外”，於是瘋狂地用電話”關心”，這種於事無濟的大幫倒忙，真是希望將來能完全改進。

- 五、近岸湧浪大時，救生衣無用！？

當湧浪襲至淺水區時，會因水淺而浪高大幅提高、波長變短，當波陡達其無法支撐時波峰會向下崩垮。

救生衣之設計，基本上會使穿著者臉面向上，因此在近岸湧浪強烈波高太大時，向下崩垮之湧浪會覆蓋住穿著救生衣者的臉面，接二連三的湧浪覆面，易使人嗆水，這就是本次永昌輪二位原已牢固妥善穿著救生衣者，落海後卻自行將救生衣扯掉最後造成滅

頂的原因。

IMO對於海上救生衣之規範，仍似有缺失不足，此點待各位先進集思提供更好建議。

本次海難事故，一些船長應該注意的相關法律條文略舉如下：

(一)我國船員法相關條文：

第二條第一項第四款：「船長：指受雇用人僱用，主管船舶一切事務之人員」。

第五十八條第二項：「船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。」

第六十七條 「船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負舉證之責任。」

第七十二條 「船舶發生海難或其他意外事故，船長應立即採取防止危險之緊急措施，並應以優先方法報告主管機關，以便施救。

船舶因海難或其他意外事故致擱淺、沈沒或故障時，船長除應依前項規定處理外，並應防止油污排洩，避免海岸及水域遭受油污損害。（違反本條規定，可依第八十條：處降級、收回或廢止其船員服務手冊）」

第七十三條 「船舶有急迫危險時，船長應盡力採取必要之措施，救助人命、船舶及貨載。

船長在航行中不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶。但船長有最後決定權。

放棄船舶時，船長應盡力將旅客、海員、船舶文書、郵件、金錢及貴重物救出。

船長違反第一項、第二項規定者，就自己所採措施負其責任。」

（違反本條第一項或第二項規定，依第八十條規定可處降級、收回或廢止其船員服務手冊。船長違反本條第三項規定者，依第七十六條規定可處七年以下有期徒刑。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑。）

(二)我國災害防救法有下列相關條文：

災害防救法施行細則第二條第六款「海難：指船舶發生故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸或其他有關船舶、貨載、船員或旅客之非常事故者」

第三十一條 災害應變中心指揮官，於災害應變之必要範圍內，得為下列之處分或強制措施：

- 一、徵調相關專門職業及技術人員協助救災。
- 二、劃定一定區域範圍，製發臨時通行證，限制或禁止人民進入或命其離去，或指定道路區間、水域、空域高度，限制或禁止車輛、船舶或航空器之通行。
- 三、徵用民間搜救犬、救災器具、車、船或航空器等裝備、土地、建築物、工作物。
- 四、危險建築物、工作物之拆除及災害現場障礙物之移除。
- 五、優先使用傳播媒體及通訊設備，蒐集及傳播災情及緊急應變相關資訊。
- 六、其他必要之應變處置。

（依同法三十九條規定違反三十一條第二款規定者，處新臺幣五萬元以上二十五萬元以下罰鍰。但是敝人認為通常海難救助中可能無法適用

災害防救法第三十一條第二款違反「命其離去」之規定。條文字面上雖有「命其離去」之文字，但應就整句話來看，亦即「劃定一定區域範圍，製發臨時通行證，限制或禁止人民進入或命其離去」。敝人以為災害防救法主要是以陸上天然災害為規範目的，例如強烈颱風迫近，主管機關「公告劃定」一定區域範圍，限制或禁止人民進入，或如已在公告區域內者，可「命其離去」（例如風災而有土石流危險時，許多山地村民拒絕離開）。換言之，本條文適用之前提為「主管機關是否有劃定一定區域範圍」，如無，則「命其離去」將毫無根據可言。其次，依「災害防救法施行細則」第二十一條規定「災害應變中心指揮官依本法第三十一條第二款規定為一定之處分或強制措施時，應予公告；撤銷、廢止或變更時，亦同。」依我國行政程序法規定，「公告」大致上必須將將文書或其節本刊登政府公報或新聞紙！而非單純通知命令你離去，本條就可適用。敝人很質疑，以當時天候及時機，我國或當地政府能夠這麼迅速的「劃定一定區域範圍之公告」！）

依行政院災害防救委員會災害防救基本計畫（92.08.19修正實施）已於第五編提及對於通訊之確保：

（一）各級政府在災害初期，應對通訊設施進行功能確認，設施故障時立即派員修復，以維通訊良好運作。

（二）各級政府在災時，應採取有效通訊管制措施，並妥善分配有限之通訊資源。

僅此籲請政府落實災害防救基本計畫，於救災行動時指派建立統一通聯、指揮窗口，採取有效通訊管制措施，並妥善分配有限之通訊資源。祈盼永昌輪事件中出現的通聯亂象不再於其他海上救援中重蹈覆轍。（空援單位亦須配發海用頻道）

以上落落雜雜之記敘及感想，實為井蛙曠天之見，誤謬之處謹祈諸先進不吝熱情指正。



照片一：通往永昌輪主甲板 遭襲毀以及遺失的水密門



照片二：颱風過後 永昌輪絕大部分舷牆以及通風筒 皆已滅失



照片三：海難後的船長房間



照片四：海難後破敗的餐廳



照片五：淹滿海水的機艙



照片六：擱淺後遭橫浪襲擊的永昌輪

2005年 永昌輪遇到的倒楣事項

- 1.JUL/15 花蓮發航前已知事項：
A.左錨已遺失； B.右舷救生艇架倒塌
- 2.JUL/16 1500主機故障，約19小時後修復。
- 3.JUL/18 0030前桅航行燈浪襲毀損。
- 4.JUL/18 0100 三號發電機故障 0130修復
- 5.JUL/18 0247舵機故障
- 6.JUL/18 0300驚見前桅出現大火球

- 7.JUL/18 0717舵機修復
- 8.JUL/18 0935電羅經故障 磁羅經也故障 0955磁羅經修復
- 9.JUL/18 1325 能見度不足100米，雷達亦突然故障，無法辨識港口岸線無法入安平搶灘。
- 10.JUL/18 1730 主機再次故障並由輪機部確定船上無法修復
- 11.JUL/18 1800 僅剩的一個右錨離合器卡死，無法下錨
- 12.JUL/18 2119 本船漂流至南寮漁港附近岸邊擱淺
- 13.JUL/19 0120駕駛台頂海水滲漏，室外狂風暴雨巨浪滔天，駕駛台內開始漏電、短路起大火
- 14.JUL/19 1130直昇機因油料消耗，返航基地加油吊掛撤離作業停止
- 15.JUL/19 1630 岸方強制收回救難索
- 16.JUL/19 1650直昇機因基地強烈雷雨胞天候惡劣且即將入夜，空中救援行動本日終止
- 17.JUL/20 0630 水手長醒來敞開喉嚨大聲嚷著說：「船長船長，我夢到我們十個人全掛了」。
- 18.JUL/20 1000接受水面強制撤離
- 19.JUL/20 1230比我與輪機長先出發的第四船次救難筏中途熄火以後，遭浪襲翻覆，大副與電機師落海失蹤。
- 20.JUL/20 1330 大副大體漂流至岸邊，無生命跡象，經救護車送往醫院不治。
- 21.JUL/251200 永昌輪昨日第二名失蹤船員，於布袋海域經海巡單位尋獲大體，確認遇難死亡。

逐漸進入良好營運狀態的巴基斯坦「瓜達爾港」(下)

文／謝晚嫻

接上期～

若按照中國大陸的國安策略，鑒於逾40%的石油係仰自海外的西亞、北非以進口，而且這些大量購自海外的石油，若是全程皆需倚賴船運容有相當的風險，蓋一旦麻六甲海峽遭到強權國家和與其親密、凡事附和之國家(此國在中共或大多數中共民眾眼中係一擁地蕞爾，但卻佔有重要地理形勢和雄厚經濟實力的「黃皮白心」東南亞國家)的封鎖，恐將陷入危難的處境，故必須藉由分散開來並係建於數國的陸岸油管來運送。

諸如將其購自非洲和西亞、特別是波斯灣地區的石油，部分改從瓜達爾登陸，直接以油管逐段加壓泵送至大陸西部的新疆省去，冀望藉由大量輸入的石油，促進新疆地區的經濟迅速成長發展。中國大陸在緬甸瀕孟加拉灣的皎漂港(緬語發音Kyaukp-yu)，亦已展開與在巴基斯坦之情勢雷同的布局，可將部分購自海外的石油於皎漂港卸載，再循輸油管線運送至大陸西南的雲南省境，無需必欲以船舶載油穿越麻六甲海峽，而且只要在港口卸油和相關的加壓泵送流程上控管得宜，還可較全程採取船運撙節運油費用。另外，中方在孟加拉的吉大港也有類似的布局，如構建可從吉大港通往大陸西南邊境的運輸廊道，

一旦在南海面臨烽火時，得另有數條運輸管道可憑以保存國家的生機。

此一被視為日後能夠佔有半壁海運版圖的新港埠，在第一期工程建竣後，巴基斯坦政府係採取招開國際標方式，委由各國有意投入之業者承包瓜達爾港的經營。原本係有中國大陸的遠洋企業、阿拉伯聯合大公國的杜拜港口世界公司(DP World)和「新加坡國際港務集團」(PSA International Ltd)…等業者參與競標。但因審標期間發生對於中共工程人員的恐怖襲擊而使中資集團意興闌珊，且媒體傳出DP World在印度政府暗中反對、遊說下退出競標，故而係由另有強權國家於背後遊說(目的不外乎擔心中共勢力更加坐大)、鼓勵其積極競標的PSA集團得標，取得自2007年起長達八期、每期5年，共計40年的長期經營權利。

依據瓜達爾港埠管理局和PSA雙方訂立之契約，在PSA承理經營的40年內，巴基斯坦給予PSA多項優惠措施，計有舉凡攸關港口營運和推展港口自由經濟區所進口的物料及設備，皆可免課進口稅，免除港口運輸捐和各類燃油稅，且在前20年內免除營利所得稅；PSA則承諾將於第一期、即2007~2012年的時間內，投入5.5億美元的經費以添置各種設施。

但是，容或瓜達爾港務管理部門和PSA集團於事發之初就缺乏互信，所以在兩方簽定的合約中又加訂有「反悔條款」，若在第一期的5年經營期間內，有一方認為不符預期將可於該期屆滿時解約，由巴國政府另覓經營者。

瓜達爾港的揭幕儀式甫告結束，即有一艘於事先特地邀請，來自非洲國家的貨輪停靠港口，象徵港口的正式啟用。短期間內，進出並停泊該港的各類貨輪當中，係以載運有72,000噸小麥的貨輪最受矚目，該貨輪自加拿大啟航後先航往喀拉蚩港卸載20,000噸的小麥，再航抵瓜達爾港將52,000噸小麥卸貨，這些於巴國港口卸載的小麥，再由陸路轉運至巴基斯坦其他地區去。

只是，自PSA接掌經營港務事業起，卻因港埠的營運績效不如預期以及若干複雜的國際因素，而令PSA覺得難以施展身手，且PSA和巴國海運當局對於契約的見解又存有歧異，以致PSA在接手三年餘之後即於2010年底向巴方提議中止經營。由於當初簽訂的契約便曾規範，巴方和PSA集團若有一方認為經營成效不符預期，可以俟2012年的首期合約屆滿時解約，因此兩造遂同意解除契約，巴基斯坦方面則於正式解除契約前，緊急另尋有能力經營瓜達爾港之新夥伴。

中共藉由手經營瓜達爾港之便，趁勢在其旁增建海軍基地

瓜達爾港的興建，對於巴基斯坦

和印度兩「非友好國」之間，乃至於巴國和鄰近國家，均有敏感的質變。之前，巴基斯坦計有90%的對外貿易都是經由距離印度頗近的喀拉蚩商港以吞吐運輸，1971年的「印巴戰爭」期間喀拉蚩港即曾遭到印度的封鎖，連帶重創了巴基斯坦的國力，孟加拉則順勢脫離了在此役中戰敗的巴基斯坦而宣告建國。嗣後，印巴兩國每有衝突，印度某些親政府媒體即暗示印方可能封鎖喀拉蚩港，此係促成巴國另於離印度較遠的西境新建瓜達爾港的幕後主因之一。另因上世紀底印度曾協助巴基斯坦西鄰的伊朗，於波斯灣岸建造查巴哈(Chabahar)港，故瓜達爾港的興建也散發出相互較勁的力道。

本身條件不足的巴基斯坦，在行將於2012年解除PSA集團經營瓜達爾港之權利，然則卻無法自行經營的情況下，遂於2011年初轉向當初協助建造瓜達爾港的中國大陸，請求承接代理經營港埠業務。依據巴基斯坦《伊斯蘭堡郵報》於當年5月下旬的報導，表示經由巴國政府之透露中共業已同意前述請求，而此一決定乃是其國防部長穆赫塔爾隨同總理吉拉尼(任期2008.3.25—2012.4.26，1993—1997年間曾任巴基斯坦國民議會議長，現為巴基斯坦人民黨副主席)訪中後達成的新協議，將由中方特別組設一家事業--「中國海外港口控股有限公司」(COPHC)以專責經營瓜達爾商港，巴國則對於中國大陸

就瓜達爾港口多年來、多方面的援建深表感謝。

中方基於巴基斯坦境內激進組織的抗議，而且明瞭必須讓利或施惠於巴國，方可有所作為。雖然，繼位營運的中方暨中資集團皆明白接手經營後恐亦是無利可圖，卻仍在4年後、即**2011**年時對於巴國的請求表示同意，關鍵乃是在於國家安全的考量，特別是可藉此增闢運輸石油的通路，維持供油的穩定，同時延伸其海洋防護線(此即西方媒體或軍事觀察家泛稱的「珍珠鏈」，註三)。另外，巴基斯坦亦參酌中方之意旨，提出數項變革方案，例如將部分原所保留下來、備供遠期擴建的港區，改劃為軍港以尋求來自中國大陸之合作，同時亦不排除同意中方海軍部隊駐防於新建的軍港區。後項意見經由媒體披露後，已引起多個軍事大國的注意，擔心將因此而牽動列強軍力部署和南亞乃至於世界局勢的變化。實際上，瓜達爾軍港區受國際列強關注之程度，尤大於列強對瓜達爾商港之重視。

長年來，巴基斯坦的海軍基地、訓練中心和學校，幾皆集中在海岸東端的喀拉蚩，巴國政府亦有意將部分的海軍基地和訓練機構移往海岸西端的瓜達爾。數年前，由於恐怖組織為報復賓拉登遭美軍海豹部隊擊斃，而在喀拉蚩邁赫蘭海軍航空基地引發的襲擊事件，便造成了數部海軍飛機被炸毀，和十餘名海軍幹部、武裝分子的死亡。另自本**(21)**世紀初，美國對

阿富汗展開反恐戰爭的十年以來，供應戰場所需使用的軍需貨物、輜重武器，即源源不絕的從喀拉蚩港運上陸岸，再以鐵路為主的陸運方式，送至阿富汗境內的美軍基地去，這些經過巴基斯坦境內運補予駐防阿富汗美軍的貨物，的確對喀拉蚩商港的業績有極大的裨益。惟美國認為其既對巴國給予援助，且巴國又得以因為運補軍需而帶動經濟成長，孰料巴國卻又和中共日益親近，不免耿耿於懷。

基於各的自需求和利益，中巴兩國遂彷彿「槓上開花」般的加碼協議，將由中方再挹注資金、技術，於瓜達爾商港旁增建一處軍港，日後中共則可派駐海軍艦隊在此駐防；巴方另又把握機會敦請中共提供貸款以供建造大型巡防艦，並且培訓其艦艇駕駛操作人員。此等舉動自然又引起多國的關切，美國和印度當然是備感緊張，而急於透過管道明瞭個中究竟並思求應對之策。另一方面，與美國久不和睦且國境與巴基斯坦相接的伊朗倒是密切觀望，容或希望印度洋海域可藉由多國制衡的形勢，倏然扭轉當前一國獨大的局面，從而降減美國在波斯灣和阿拉伯海的聲勢(註四)。

瓜達爾港日後之經營演進暨結語

瓜達爾港位處印度洋航道至波斯灣出海口的中心位置，具重要的地理位勢，巴基斯坦和中國大陸兩個親睦國家在當地合作建港，旨在著收發展巴國海運、振興經濟，同時為中共增添西南疆域出海口和節省物流運費，

同樣可大幅裨助於中共的經濟成長，並因新增海陸臍道而愈能鞏固國家安全。

這條被名為「中巴經濟走廊」的臍道北起新疆喀什，經喀喇崑崙公路入境巴基斯坦，可再循由巴國內陸運輸網絡，抵臨其西南境的瓜達爾港，並且被視為是一帶一路策略，擬布建的「六大經濟走廊」(計有中蒙俄、新亞歐大陸橋、中國-中亞-西亞、中國-中南半島、中巴、中緬印孟六大經濟走廊)中，最早完成的重大建設。

港埠初告建竣時，基於多項國際勢力的角逐折衝，遂由新加坡PSA集團得標簽約以取得港口經營權，後因PSA無法融入並獲得營利，而在首期的5年營運階段甫告逾半便提議解約。經巴基斯坦政府緊急於2011年尋得中共同意協助，並特別成立一家海外港口控股公司以專司經營瓜達爾商港。因此，從2012年起即已由中資集團取代PSA成為新的營運者，中國大陸在巴基斯坦的勢力必然更加的堅定穩固。

日後，巴基斯坦還將逐步以鄰近瓜達爾商港的軍港，轉作為中共在印度洋上的海軍基地。預定在2025年前，瓜達爾港旁的軍港區即會成為印度洋中最壯大堅固的海軍基地，中國大陸海軍亦將次第進駐各型船艦。此等演變，將使得中、巴兩國的關係進入至政經軍各領域咸告緊密合作之狀態，自然也將益發引起以美、印為首

之強權國家的不安，印度是否會因此而杯葛或延滯中緬印孟經濟走廊(該條走廊在西南端之印度處，是印度東北境以阿薩姆邦為首之地區)的興建，尚待折衝與協商。

中國大陸以瓜達爾港作為其設址於海外的吞吐口岸，向西航經紅海、地中海而抵臨大西洋以運輸貨物(櫃)，將可比船舶自大陸東岸諸港起航節省15~20天、乃至更多的時間。純就海運效用而言，利益便已十分顯著，而可轉為促進中、巴兩個合作夥伴國家經濟發展的能量，另亦將會造成瀕阿拉伯海和印度洋上諸商港作業、營運上的重新洗牌，業績互見消長。海運航貿業界，則期盼在此等國際商港的良性競爭下，帶予航商愈大的便利，造福全球廣多的國家和民眾。

附註：

- 一、有的巴國激進人士或組織，深恐勢力漸增的中資企業，極盡壟佔巴國資源而對中資企業乃至中國大陸深懷敵意。以致於2019年5月，曾出現恐怖分子埋伏於五星級酒店，亟欲暗殺中方人員而引發軍警前往鎮暴、擊斃恐怖分子之行動。
- 二、政變發動者為穆夏拉夫將軍，1999.10.12-2002.11.21期間，由軍政府及穆斯林聯盟掌控之政權未設總理而改以首席執行官代之，當時總統為拉菲克·塔拉爾，至2001.6.20日改由穆夏拉夫出任總統。

三、上段提及的「珍珠鏈」係中國大陸所劃設，在起自南海、西臨波斯灣的海運航線上，擇重要港口而建立的基地連線。路線環繞中南半島和孟加拉、印度、巴基斯坦、伊朗諸國，像是一串低垂於胸前的珍珠項鏈，沿線港口則有南海西沙群島永興島(亦稱武德島，但我中華民國仍宣示有西沙群島主權)、緬甸實兌港和皎漂港、孟加拉吉大港、斯里蘭卡漢班托特和巴基斯坦的瓜達爾港等。中共之所劃設此一「珍珠鏈」航線，並於鏈上設立已獲地主國同意，可供駐防軍隊的基地，首在確保運送石油的安全，因為中共在逐步布建陸上輸油管之前，有**80%**的進口石油必須航經麻六甲海峽，而且美國、印度兩國在波斯灣、印度洋上皆派駐有艦隊或軍隊，中共不免憂心一旦和美、印或其他對象發生利益衝突，能源的供輸運補將遭切斷，導致國力的癱瘓，遂處心積慮的劃設該條「珍珠鏈」。惟需留意者，珍珠鏈一語係由西方媒體所創造，中共則否認有此布局。

日後，中共從巴基斯坦、孟加拉和緬甸均會建置可供輸油的管線，逕自通往其大西邊區的新疆或西南的雲南，珍珠鏈必然具有極高的戰略地位。而鏈上最西端的瓜達爾，距伊朗邊界僅**72**公里，距波斯灣咽喉重地、為全球**40%**之石油運輸必經之路的荷莫

茲海峽亦只不過**400**公里，重要之程度尤高，並得以之抗衡美國布署於波斯灣的武力。

四、中國大陸另為增強在南海和安達曼海的聲勢，另又與可控制麻六甲海峽的馬來西亞組成「港口聯盟」，係由**10**個中國港口(大連、上海、寧波、欽州、太倉、廣州、福州、廈門、深圳和海南)將與**6**個馬來西亞港口(巴生港、馬六甲、檳榔嶼、柔佛、關丹和民都魯)進行合作，是舉世少見的跨國港口聯盟，其關係比僅屬聯誼性質姊妹港具有實質的效用。此舉則令向來親美遠甚於親中的新加坡頗為緊張(不少的中國民眾則感覺，自認為是西方國家的新加坡，實際上是為美國而扮演防中的角色)，深切惶恐將因而衝擊到新加坡港的營運前景。

參考資料：

1. <https://southasiawatch.tw/...>(南亞觀察)：透視中巴經濟走廊。
2. <https://www.ettoday.net/...>：巴基斯坦瓜達爾港首條貨櫃航線開航。
3. <https://wiki.mbalib.com/...>(MBA智庫百科)：被稱為「一帶一路」策略「旗艦專案」的中巴經濟走廊。
4. 信報論壇網站：巴基斯坦瓜達爾港的合約評論。

由長榮空服員罷工事件雜談工會之運作

文/盧水田

這次長榮空服員罷工之最大訴求美其名為「改善過勞航班，爭取更好的勞動環境」但實際上是完全無涉飛安要求，只是「比照華航將日支費自90元提高到150元，調高後非工會會員不能適用」，因這項金錢需索不成而發動無預警之罷工，造成航班大亂，數萬旅客及旅遊行業之時間金錢蒙受鉅額損失，難怪被民眾及輿論批評空服員「貪婪」，以致這次罷工僅得社會極少數之支持而以失敗收場。

世界各國之罷工事件並非少見，但其發動都有規可循，全國性之罷工大都是針對政府之政策或法規有損全國勞工之權益而起。職/產業工會之罷工對象是職/產業之資方全體；單一公司/工廠之勞方罷工則應由其內部企業工會發動。像這次長榮空服員罷工事件，非由其內部企業工會發動，而是經由職業工會引導。外人亦可投票針對單一公司罷工之荒謬案例成為世界各國工會運作中絕無僅有之笑話。

不論是職業工會、產業工會或全國性工會，為其所屬勞工會員之薪資待遇都會和其資方團體經協商或談判出「最低標準」，而後個別企業工會再監督資方是否有據此標準給與或者要求更高標準，像是日本每年二、三月份全國性工會發動之春闘其訴求是「基本薪資提高(BASE UP)」，此次

長榮空服員罷工之訴求是「別家標準高所以我也要」，這樣的理由和職場之常規好像不符，也讓一般社會大眾覺得怪異。

近幾年輪流執政之兩黨都倡導工會自由化，工會法修訂後大幅降低組織工會之門檻。職業工會、產業工會及企業工會三類可以合縱連橫，工會內鬨或理監事選舉不滿意者率眾脫會、另行組職類似工會者比比皆是。同性質但只要不同名稱，申請成立工會幾乎都會核准，例如台北市總工會、台北市工人總工會、台北市勞工總工會等，以致大小工會林立。以地區性而言，例如桃園市就有491家工會，其中自稱「總」者就有桃園市總工會、桃園市職業總工會、桃園市產業總工會等三家，各擁數十家產、職泰半相同之會員工會，零散之結果使得大部分工會代表性不足而弱化工會談判之能量。現在勞健保查核嚴緊，過去靠招攬無職無業民眾加入收取會費之手段已不可行，絕大多數工會靠會費已無法生存，只有藉挑動勞資對立、煽動會員罷工或糾眾騷擾衙門需索補助，成功則表示工會有努力替會員爭權益，高額會費之收取合理；亦有些工會是由搞工運與社運的人所把持操縱，藉製造勞資糾紛帶動罷工要脅資方，常鬧事上新聞，以版面累積知名度，以遂其進軍政壇之目的，種

種惡因導致大部分工會之運作荒腔走板。

世界各國之全國性工會僅寥寥數個，我國目前勞動部立案之全國性工會聯合組織竟有122個之多，其中單一職業及產業工會聯合組織除外，竟有全國產業總工會/全國工人總工會/中華民國全國總工會/中華民國全國職業總工會/中華民國職業工會全國聯合總會/中華民國全國聯合總會/中華民國全國勞工聯盟總會/台灣總工會/全國勞工聯合總會/全國產職業總工會等十餘個名稱不同但性質相同、號稱全國之聯合組織，分散之結果，即已無代表性可言。工會落到今日乏力之局面，可以說是過去工會頭目自私自利、不團結所造成之後果。

其中大概只有中華海員總工會最具會員代表性，其運作也最符合國際勞工工會組織之運作常規。萬餘名會員（船員）來自數十家船東，總數不比空勤人員（機師、空服員）少，但數十年來皆「僅此一家別無分號」，勞資雙方從未在勞動條件薪資待遇方面有過齟齬，因為長久以來總工會和代表資方之「中華民國輪船商業同業公會全國聯合會」（船聯會）都簽有「中華民國船員最低月薪資表」，資方依薪資表而行則相安無事，絕不會因陽明海運船員薪資較高而煽動長榮船員要求薪資提高到陽明之標準。當然也有過個別船員來會投訴公司給予待遇低於標準，工會就會出面和資方

協商做出保護會員權益之結果。若有會員對當前薪資雖在標準之上仍不滿意，則工會就會做代尋或推介其他雇主，這也是工會應該提供會員之一種服務。

各國鐵公路運輸之交通安全只影響其國內，然而海運和空運都是國際性的，船員和飛航組員之勞動條件（含薪資待遇）過低會影響航安及飛安，並造成本國或他國之人命財產巨大損失，故聯合國設立國際勞工組織(ILO)統籌勞工事務外，另有國際海事組織(IMO)及國際民航組織(ICAO)分別制定國際規章，規範海運及空運事務。海空事故中，人為因素比例高達七八成，故對船員及飛航機師/機工之勞動條件都有嚴謹之規範。

薪資待遇是勞動條件重要之一環，我國船東所屬之船舶除國籍船外，亦可設外國籍子公司擁有註冊他國籍（權宜籍）之船舶，以節稅及僱用薪資較低之外國籍船員，降低營運成本，在兩種不同船隻上服務之船員之最低薪資，所受國際規範也有不同：

★國籍船舶：國籍船員之最低薪資依中華海員總工會與船聯會經協商達成共識並報交通部航港局公告之「中華民國船員最低月薪資表」，此表不低於國際運輸工人工會聯合會ITF(International

Transport Worker Federation) 和代表資方之國際船東論壇 ISF(International Shipowner Forum)協商而訂出之「ILO 最低薪津標準(ILO Minimum Wage Scale)」且每次在政府調高基本工資後都隨之作調整。

在國籍船舶工作之外國籍船員之薪津須依ILO最低標準給予。

- ★他國籍(權宜籍)船舶：在船服務之各國籍船員應依船東和船員國之工會所簽訂之最低標準，但不能低過國際運輸工人工會聯合會(ITF)之最低TCC (Total Crew Cost)標準。

ITF對船員的薪津標準有兩種，除上述所提之TCC外，另有ITF的Standard Wage Scale最低標準是未經勞資協商而由ITF單方面設定之標準，因權宜籍船東都是在巴拿馬、賴比利亞等國設立之紙上公司，並非真正之船東。

若船舶到港由港口國檢查員(Port State Control Officer)發現船員之實收薪津低於ILO或簽訂之ITF最低標準，則船隻輕則遭到延誤船期，重則會被扣船。

另外ITF也和權宜船舶之各國真正船東(Genuine owner)所組成代表資方之聯合談判同盟JNG(Joint Negotiation Group)不定期舉行所謂「國際協商論壇」IBF(International Bargaining Forum)討

論解決勞資雙方相關之種種問題，也包括制定IBF最低薪資 (IBF Wage Scale)，此薪資表標準比 ITF 最低薪資較有彈性但只適用於有參加論壇之船東。

在台灣擁有權宜籍船舶之船東甚多如長榮、陽明、中鋼通運、台塑海運等，但無類似外籍船聯會之組織，據知某船東之權宜籍船以個別身份加入國際船員東雇主協會(International Seafarers Employers Group) 而為JNG之一員得以參加勞資論壇，協商船員之勞動條件及薪資問題，權宜籍船船員皆須加入ITF為會員受其保障，船東則須繳交福利金，目前以每人/年250美元，但參加JNG成員之船東會員可享受福利金回饋的優惠。

過去ITF為防止各國船東將其國籍船轉成權宜船導致本國籍船員失業，故所訂出之ITF最低薪資標準對於船東來說，算是很高標，很多權宜籍實付船員較低薪資，船長要虛擬另一份符合標準之薪水表以應付檢查。但近十餘年來因各國都有船員高齡化及少子化問題，世界船噸卻一直增加，航安及環保之規章愈來愈嚴，素質佳有經驗之高級船員(船長、大副、船副、輪機長、大管輪、管輪)變成極端搶手，導致薪資年年高漲，現在之實際薪資比ITF最低薪資標準已高出甚多，尤其國際線之船長/輪機長之月薪已和航空機師差距不大。

2012年起聯合國開始實施2006國際海事勞工公約(2006 Maritime Labour Convention, 簡稱2006 MLC)對於船員在僱傭、船上工作生活起居環境、薪資待遇及社會福利等有更嚴格之規範，因此船員勞動條件更趨完善，加上港口國之檢查(PSC)，所以近年來世界各國船員罷工事件少之又少。

ILO 及ICAO 對各國飛航相關人員（機師、飛機維修機工、飛航管制員）之資格、證照、工時及勞動條件等都有嚴格規範，但對無需技術之空服員則未作要求。對空勤組員（機師、空服員）也未如對船員般訂出最低薪資規定，所以機師都是以各國之市場行情或國際行情招募。空服員之薪資標準則依各國勞工市場行情，三十年前台灣僅華航一家飛航國際，後續成立之長榮航空之飛行組員之薪資標準也是參照華航而訂，雖然其中某些名目有所不同，追隨之結果才會產生互相比較，產生「她/他拿多少我也要拿多少」之心理。

和資方協商談判取得會員之最好勞動條件及待遇，才是職業工會之最重要任務，桃園空服員職業工會應和對口單位，例如以華航及長榮為主要會員能代表資方之「台北市航空運輸業同業公會」協商談判出會員之「最低薪資」（本薪、飛航津貼、日支費等）標準，而後各公司之企業工會或職業工會之分會再替會員爭取更高標

準才是正道。讓不同公司且薪資結構不同之會員一味比收入之高比低甚至聳恿會員罷工，這種做法不會得到社會之認同，徒增參與罷工會員之未來在職場上的窘境。其實，桃空職工會應非不知常規運作，只是勞資團體之代表性不足以致對口無門，這也要歸咎到前述工會法規寬鬆以及政府政策無方的結果。

國外有很好例子：2016年，有60,000名會員之美國全國空服員工會AFA (Association of Flight Attendant)和美國聯合航空(United Airline)經過協商談判達成五年期之團體協約，替在聯航工作之25,000位空服員會員爭取到(2016-2021)五年間每年「基本薪資(Base Wage Rate)」增加及工作權保障，醫療及退休條件之優化等，想像若談判不成，罷工的投票與發動權也僅屬於這25,000名聯航空服員。

由聯航之例可以看出，職業工會對單一公司之協商談判並非不可，但要有基數做根據才行。日支費190元是桃空職工會和單一公司（華航）所談出之數目，並非勞資雙方團體談出之基數，當然無法要求其他公司比照辦理。如果這次之罷工訴求是因日支費低於職業工會和資方團體所簽訂之最低標準，以及罷工是由職業工會長榮分會或經過內部企業工會之管道發動，則師出有名、行動有據，成效必然有所不同。

就因這次是提不出根據、且是外人主導之談判及罷工，讓資方很難接受。若此次調高日支費之訴求及協商是經由桃空職工長榮分會或內部企業工會，資方或許會用其他名目一次到位或逐步調升。面對這種外人幫腔要脅，若是低頭應允則未來永無寧日，私營企業一向是寧願一年（次）賠，也好過年年賠，這次桃空職工會倉促罷工之失慮失策應讓很多工會學到教訓。

船東委託專業公司管理船舶或船員僱傭管理在海運界已行之數十年，類似北歐諸國人口不多，機隊不大之公司若自行培養儲備飛行組員，其CP值不高，現已有專業機隊管理及飛航組員僱傭管理公司招募培訓組員再派遣至有需要之公司服務，這種管理公司和ITF航空部門（Civil Aviation Section）簽有團體協約CBA（Collective Bargaining Agreement）載明勞動條件及最低薪資，適用於任何國籍組員，沒有薪資高低之問題。航空公司省去服侍大爺（機師）及公主（空服員）之煩惱，可以專注在安全、保養及載客方面。這種做法雖是未來趨勢但也有限制，因飛機並無權宜籍之變通。

二十幾年前筆者被派赴義大利接收其國營海運公司，接收前其內部企業工會之船員屢次罷工停擺船隻。罷工之理由是為確保出售後之工作權而非薪資待遇問題，原有之義籍

船員之勞動條件薪資等是依據全國總工會船員部門和船東協會所談判出之標準，甚至還包括每日要供應船員多少主食、肉品及酒類飲料等，內部企業工會和公司另簽訂不下十份之內部協約，其中有「船舶在航行中機件故障，船員僅負責將船航行至港口後由公司安排岸上廠商維修」之條款，而我國船員會在大洋中停俾修理後繼續全速航行，靠岸後自行吊缸，這是他們無法想像之事。

這家國營公司民營化後之勞動條件薪資須和三家全國總工會（CGIL, UIL, CSIL）重新談過，他們都互相合作，船員事務是CSIL總工會之強項所以主導和資方之協商。筆者曾頻頻和義籍同事在公司和羅馬間往返協商，新簽訂之勞動條件契約較之前佳，故至今已二十餘年勞資雙方從未有薪資方面之糾葛。

和其他雜亂無章之工會群比較，個人曾任主要選任幹部之中華海員總工會之會員素質較高，也較團結，歷屆之幹部選舉都能和睦無爭地進行，勞資關係一向和諧，也很重視會員之福利、教育及訓練。本會為勞動部所屬全國性工會之模範生當之無愧，當前在政府大開工會成立之門檻，以減弱勞工勢力之情況下，希望本會仍能承續過去數十年前輩幹部留下之優良傳統，工會永續，則我中華海員永保。