



中華日報

中共交通部通過船員註冊管理辦法

中共「交通部」日前召開部務會議原則通過「船員註冊管理辦法」，該辦法確立中國大陸採行船員註冊制度。

該部指出，船員註冊制度是針對其目前的船員現狀和船員職業特點，借鑒國際通行做法，按照「中華人民共和國船員條例」的有關規定，建立的一項關於船員從業資格的行政許可制度，也是從事船員職業的第一道門檻。

據悉，該「船員註冊管理辦法」是二〇〇七年頒佈實施的「船員條例」的配套規章之一。「船員條例」設立的船員職業准入制度主要通過兩項行政許可實現，一是船員註冊制度，二是船員任職資格制度。船員註冊制度是對從事船員職業的入門要求，船員任職資格制度則是對從事船上特定工作崗位的進一步要求。

大陸船員註冊制度規定從事船員職業的最基本要求，只要符合規定的年齡和健康條件以及具備在船上工作最基本的安全知識和操作技能，就可以申請註冊為船員，領取船員服務簿，上船從事與船舶航行安全沒有直接聯繫的基本工作。

船員註冊制度劃分了船員職業身份的界限，即公民必須經過船員註冊程式，方能取得船員的職業身份，然

後才能上船從事相應的工作；而不論在船上擔任什麼崗位的職務，都必須首先經過船員註冊，取得船員身份。

該部表示，通過船員註冊制度，海事管理機構可以對船員的任解職情況、適任情況、安全記錄、違章記錄等資訊進行跟蹤和管理，統計和分析船員數量、組成、分佈等情況，更好地發揮行業管理和行業指導作用。

船聯建議案獲迴響

教育部支持一階段商船實習制度

全國船職會秘書長許洪烈四日代表出席教育部舉辦的海事院校學生實習制度會議告捷，船聯會提出的「建立一階段的商船實習制度」取代現行不合理「二階段的商船實習制度」獲得教育部支持，該部並將與交通部主辦一階段的考試制度，目標設定今年五月之畢業生即可適用。

依據昨日教育部會議討論「我國海事學校在海上訓練實習生的實習制度」經與會各單位討論後，主持會議的教育部政務次長呂木琳裁示採納許洪烈的建議，報請教育部長杜正勝同意後，我國海事學校在海上訓練實習生的實習制度朝向以下三個方向進行：

- 一、在海上訓練實習生「公費」。
- 二、取消目前在校生畢業前短期分發商船的商船就業實習制度。（包括在校生畢業前短期分發商船六個月

或不滿365天的商船就業實習)。

三、交通及教育部主辦一階段的考試制度請政策規劃組規劃，目標設定今年五月之畢業生就可適用。

船聯會認為，在四個一階段的教學／訓練／考試／實習制度下，不論船員市場的起伏，不論訓練船的功能，該四個一階段的教學／訓練／考試／實習制度，應是國家培育船員井然有序、長治久安又優質的政策和典章制度。

許洪烈強調，教育部、交通部及海運界應監督學校協商建立產、官、學三方認可的學生和操作級船員海上訓練一階段的實習制度，而不是任由學校用在教學自主的極大化之下，由學校單方面決定，從來不協商學校實習制度。近20年學校定了一堆變來變去的實習制度，學生被學校整得暈頭轉向，畢業前經交通部認可學生船員的海勤資歷從0天到365天的可能都可，這種放任學生上商船隨意從事操作級船員海上訓練的實習制度，學校就好像是在舉辦海上體驗營的校外活動一樣，只解決學校招生及畢業的問題，其他沒監督沒管理隨它去，請問教育部、交通部及海運界該怎麼辦呢？假若畢業前和畢業後的學生和船員還是要面對上商船兩次、下商船兩次，中間還得拖個一至兩年的服兵役時間，學生看不到平坦的道路，船員生涯規劃更難。

基港局：碼頭工會遊行抗議訴求 礙難同意

對於3月4日基隆市碼頭工會遊行抗議訴求，基隆港務局明白表示無法

同意。

基港局表示，基隆市碼頭工會為訴請該局賠償18年前拆除忠愛候工大樓之損失，暨指陳碼頭裝卸搬運貨物應屬其工作權範圍，同時要求港局為其爭取「台基國際物流公司」及「陽明海運基隆貨櫃場」工作權。工會於3月2日下午發動約500人集會遊行，惟該局針對其訴求研議，均有窒礙難行之處，無法同意所請。

其中有關基隆局收回碼頭工會借用之基隆港西3庫2樓辦公室，業經臺灣高等法院94年3月8日判決確定，認定該辦公室之使用借貸目的已完畢，應即返還港局。另該工會要求賠償拆除忠愛候工大樓之財產部分，依據判決書所載，該大樓係借用本局土地建造，當初該局收回出借之土地時，工會基於配合港局工程需要，即同意港局拆除忠愛候工大樓，並未發生債權債務之關係，亦不發生補償之問題，實無依據辦理補償。

至於該局於95年11月12日召開「有關收回西3庫2樓碼頭工會使用之辦公室協調會」決議，以600萬元為限額，捐助修繕碼頭工會大樓，係考量該工會於返還辦公室後能有去處，暨避免拆除忠愛候工大樓之拆除補償金爭議不斷，而為之義助行為。由於捐助金之執行，與港局「敦親睦鄰及公益作業規定」仍有適法性及合理性疑慮，致無法辦理。

另碼頭工會要求基港局為其爭取「台基國際物流公司」及「陽明海運基隆貨櫃場」工作權部分，因基隆港自88年1月1日實施「棧埠作業民

營化暨基隆港碼頭工人僱用制度合理化方案」時，已變更原由該工會壟斷港區裝卸工作之管理規定，並由政府支付優厚之退休離職金，暨輔導有意願繼續於港區工作之碼頭工人，由當時核准成立之貨櫃或散雜貨船舶貨物裝卸承攬業僱用，保證僱用期間六個月。目前已無所謂港區專屬工作權問題，故該局無法強制各裝卸承攬業及棧埠設施承租人必須僱用該工會之會員。但為善用該工會會員之豐富工作經驗，該局已同意由工會提供有意願就業之名單至港局，再由基港局送請各裝卸公司及棧埠設施承租人遴選僱用，希望能對該工會會員有所幫助。

提升港埠競爭力

交部提四大措施確保亞太樞紐港地位

面對我港口國際貨運量無法大幅成長的課題，交通部提出提升競爭力四大措施，包括持續採取港埠競爭費率，提升港埠軟硬體服務水準，創造港埠民間投資商機擴展自由貿易港區業務等，而未來我國國際商港仍將以提供「低成本、高效率、超優質」之服務為目標，確保亞太樞紐港之地位。

交部分析我國各國際商港貨運量無法大幅成長之原因包括國內產業外移，我國經濟發展面臨轉型期，勞力密集產業大量外移並轉型為高精密科技產業，腹地貨源成長有限，航商選擇替代性增加，中國大陸與亞洲鄰近國家近年來均積極擴建深水港埠設施，並以優惠措施爭取航商彎靠，致航商選擇性增加，無法受益大陸經

濟發展；大陸東南沿海一帶之港口陸續興建完成加入營運，而我國受限於兩岸政經情勢，有被對岸刻意邊緣化趨勢，航商採取直靠大陸港口策略；由於大陸地區經濟磁吸效應，貨源充足，航商在大陸地區紛紛投資港埠建設，並逐漸調整航線佈局，致部分載運至歐、美等地之貨物未經高雄港轉運等。

為提升我國國際商港競爭力，已採取具體措施並獲有成效，包括持續採取港埠競爭費率，在合理範圍內授權各港訂定港埠費率優惠方案，另有韓進、美國總統輪船、萬海及長榮等世界知名航商與高雄港務局簽訂10年以上長期契約。

大陸恢復對台天然砂出口首船啓運

滿載一萬六千三百噸天然砂的香港貨船「建華」輪今天駛離福州港亭江錨地，將經日本石垣島轉關抵達基隆。這是中國大陸宣布恢復對台天然砂出口後啓運的首條運砂船，停運一年的兩岸砂石海上運輸正式恢復。

新華社報導，據這次天然砂出口企業福州輕工進出口公司總經理陳健表示，這船天然砂將在三十六個小時後運抵基隆港。

自去年三月一日起中國大陸禁止天然砂出口。報導說，考慮到台灣經濟發展和民生需要，今年三月十日，大陸方面正式恢復天然砂對台出口，並核准福州輕工進出口公司等七家企業從事天然砂對台貿易。

陳健說，台灣天然砂進口量百分之九十以上來自大陸，自從去年底宣

布可考慮恢復天然砂對台出口後，公司連續接到台灣業界的需求電話。

他表示，十七日首船啓航後，將按照七天一個往返航次的規模持續開展對台天然砂出口業務，預計今年可達近兩百萬噸。

國際散裝船運市場走跌BCI萬點行情依舊

國際散裝船運市場上週走跌勢，惟「海岬型」船(BCI)運價仍維持萬點行情。

市場分析說，上週後半週海岬型船市場行情猛然下調，導致當週國際乾散貨市場呈前揚後仰走勢。截至3月十三日，波羅的海乾散貨綜合運價指數(BDI)報收於8092點，下跌311點，跌幅為3.70%。

其中巴拿馬型船市場呈現高位盤整，3月13日波羅的海巴拿馬型船運價指數(BPI)報收於8346點下跌37點，跌幅0.44%。儘管上週後半週海岬型船市場猛然下調對巴拿馬型船市場的負面影響不容小覷，但在全球異常強勁的煤炭和穀物貨盤需求力挺下，當週巴拿馬型船市場行情總體保持高位盤整震盪趨穩態勢。由於澳洲煤炭出口港的供應鏈瓶頸效應，船舶滯港導致的運力供應趨緊局面，韓國從美灣進口的穀物貨盤需求強勁，船東們和經紀商們對即將來臨的南美穀物出口樂觀前景的期盼，這些利多因素推動當週現代型船的平均日租金仍然保持在7.2至7.7萬美元高價位。此外，中國大陸從印度進口的鐵礦石貿易相當興旺，也對行情保持高位起推波助瀾作用。

影響上週行情的海岬型船市場猛跌，3月13日波羅的海海岬型船運價指數(BCI)報收於10883點，較前一週一萬兩千點行情下跌1402點，跌幅為11.41%。

航運界促新政府上任後儘快落實兩岸直航

馬英九在當選總統後3月二十五日於台大醫院國際會議中心舉行感恩茶會，他在致詞時對於這次順利當選感謝各界支持，會中並邀請包括台北市船代公會理事長李健發、船代公會全國聯合會常務理事毛恩民、船代公會常務理事周家獻、正利航業董事長盧峰海、船長公會姚忠義等航運業界人士與會，馬英九並在致詞後與航運界合影留念。

對於這次馬英九勝選，北市船代公會理事長李健發也談到，馬英九在競選期間所陸續發表政見，對於開放三通政策有脈絡可尋，在國民黨在立法院取得大多數席次，及在總統大選中獲勝後，對馬總統而言可說是完全執政，相信應該有很大的揮灑空間，現在各界期待他能將政見化成政策，政策能落實於執行。

李健發並期望在新政府上任後，很快可以做的包括擴大小三通範圍，放寬民眾經由金馬小三通前往大陸，不但可省錢並節省時間，及希望兩岸直航不必經第三地，像目前兩岸三地航線繞經石垣島，要多一天時間，並需要多支付新台幣約十萬元，增加成本與時間的負擔，因此希望能儘快落實兩岸直航，未來兩岸三通包括新航線的開闢，或船東派船彎靠兩岸，可

增加代理業者的商機。

李理事長強調，以往政府所談到，兩岸航線在安全考量需經第三地，其實像境外航運中心福州、廈門到高雄之間對船舶而言已是直航，只是不能載運兩岸之間的貨載，而香港在九七後回歸中國大陸，兩岸三地經香港，但香港屬於大陸，因此可看出需經第三地不是安全問題，可說是政治上考量，若能兩岸通航另一方面可以縮短貨物時間與節省成本，提高我廠商競爭力。

中共交通運輸部正式掛牌民航局納入

中共新組建的「交通運輸部」三月廿三日正式掛牌，大陸「民航局」納入該部管理體制，中共「國務院」同時任命五位副部長。

該五位副部長包括了李家祥、翁孟勇、高宏峰、馮正霖與徐祖遠，其中李家祥兼任「民用航空局」局長，此前十一屆全國人大已任命李盛霖擔任交通運輸部部長。

根據十一屆全國人大通過的「國務院」機構改革方案，新組建的交通運輸部整合了原交通部、民用航空總局的職責以及原建設部的指導城市客運職責，並負責管理國家郵政局和新組建的民航局。該部的主要職責是擬訂並組織實施公路、水路、民航行業規劃、政策和標準，承擔涉及綜合運輸體系的規劃協調工作，促進各種運輸方式相互銜接等。

台灣新生報

在校生畢業前短期商船實習 教部決取消

教育部政務次長呂木琳3月四日裁示採納船聯會秘書長許洪烈對我國海事學校在海上訓練實習制度所提建議，取消目前在校生畢業前短期分發商船就業實習制度；在海上訓練實習生公費；交通部及教育部主辦一階段的考試制度，請政策規劃組規劃，目標設定今年五月之畢業生就可享用。

教育部學生實習船聯合輔導會3月四日召開第三次會議，就全國船聯會提案討論後，呂木琳次長裁示報請教育部長杜正勝同意後，依上述決議辦理。

為培育商船船員，創造學校、學生、船員、商船及國家多贏的良好經營環境，及避免造成在校生及畢業生競爭商船實習市場的紊亂現象，許洪烈建議在海上訓練操作級航行員實習生三百六十五天的實習制度如下：

- 一、不論公私立學校，在海上訓練實習生一律公費，此即日本制度的優點。
- 二、在校生畢業前暫時決定畢業後不從事船員事業者：畢業後役畢生僅具學校畢業生身分在陸上就業。

在校生選修實習課程，上育英二號訓練船及（或）籌建中的訓練船七至一百八十天採計認可海勤資歷的學校教學實習。畢業後役畢生再上商船就業實習補足完整三百六

十五天的海勤資歷後兼具商船船員身分在海上或陸上就業。此即國家沒有提供就業實習的訓練船，如歐洲、菲律賓、中國、香港及新加坡倡議推動所謂商船「Cadets Plus」實習生加值制度的優點。

三、在校生畢業前決定畢業後從事船員事業者：畢業後役畢生兼具商船船員身分在海上或陸上就業。

在校生選修實習課程，上育英二號訓練船及（或）籌建中的訓練船七至一百八十天採計認可海勤資歷的學校教學實習。分發上商船就業實習補足三百六十五天的海勤資歷，此即韓國制度的優點。或直接分發上商船就業實習三百六十五天，此即目前我國所謂「3+1」制度的優點。

維護航安 基港從嚴取締航道捕漁

為維持基隆港航道之暢通，及船舶航行安全，基隆港務局3月26日呼籲基隆區漁會轉知所屬漁船，勿於港口水域及航道捕撈，否則將依商港法規定，處負責人或行為人九萬元以上九十萬元以下之罰鍰。

基港局表示，春節前後及每年四月至八月是「鰻魚苗」及「鎖管」產期，基隆港經常有小漁船，趁夜駛入港口防波堤及東延伸堤週邊水域撒網捕撈，甚至有夜間不開燈作業情形。

經統計今年一至三月，即發生六次，該局均請海巡署派艇勸離，漁船此種違規行為，已嚴重影響到港口及航道水域之航行安全，威脅到了航道運輸之順暢與管控，引起航商怨，更損及基隆港為國際港口之良好形

象，成為海上運輸一大隱憂。

基隆港為有效維持使航道之暢通，船舶航行更安全，除於3月十八日邀請了基隆區漁會代表研商之外，並函請該區漁會（含鄰近漁會）轉知所屬漁船，勿於港口水域及航道捕撈，否則將依商港法第十八條之二，處負責人或行為人新臺幣九萬元以上九十萬元以下之罰鍰，同時請各區漁會轉知所屬漁船，於進、出基港前，尤其夜間視野不良時，先以電話或VHF與港口管制塔台連繫，確定無商船進、出後，再行進港，以維護航行安全。

國際物流事業獎勵辦法適用門檻放寬

經濟部商業司三月二十七日下午首度舉辦「國際物流事業獎勵辦法」說明會，相關業者出席踴躍，使會場座無虛席。商業司強調，該獎勵辦法的適用範圍首推第三條第一項之門檻，亦即投資計畫之實收資本額或增加實收資本額達新臺幣一億元以上，其中新增投資所需之全新機器、設備、技術，及新建營運用主體建築或必要之土木工程，其購置與自行開發金額合計達新臺幣五千萬元以上；新增投資不含新建營運用主體建築或必要之土木工程者，其購置與自行開發金額合計達新臺幣三千萬元以上。

至於第二項規定，投資計畫之實收資本額或增加實收資本額達新臺幣一千萬元以上，且於投資計畫期間內，經核准從事前條規定服務之各年度營業收入淨額，較其前一年度營業收入淨額新增合計數，達下列金額：

(一)從事加值併貨與物流配銷服務，或加值併貨與物流配銷服務及售後維修服務經核准者，為新臺幣四億元。但提供複委託加工、維修、測試及檢驗者，有關委外加工、維修、測試及檢驗之金額，不得列入計算。(二)從事售後維修服務經核准者，為新臺幣三億元。但提供複委託維修、測試及檢驗者，有關委外維修、測試及檢驗之金額，不得列入計算。

「新興重要策略性產業屬於國際物流事部分獎勵辦法」，行政院係於

九十六年十一月三十日發布施行，擬藉由提供投資抵減及五年免稅之租稅獎勵工具，建立國際物流事業發展良好投資環境，並期全面提升我國物流產業之國際競爭力。

3月二十七日會議，由台北市電腦公會物流與供應鏈管理推廣中心主任李柏峰主持，經濟部商業司執行秘書周國欽親臨致詞，東立物流總經理施皇吉在會中分享「東立物流進駐自由貿易港區」經驗。



考試院通過廢止專門職業及技術人員特種考試船舶電信人員考試規則

資料來源：考試院

考試院院會今(10)日審議通過考選部提報廢止專門職業及技術人員特種考試船舶電信人員考試規則，船舶電信人員資格取得及發證自97年起改由職業主管機關交通部統一辦理。

考選部長林嘉誠表示，船舶電信人員並無專屬之職業管理法，未有應經國家考試及格之法律明文規定或明確授權，不符專技人員屬性；另其考試及格者，99%以上的應考人均屬經職業主管機關交通部訓練合格加一定工作經歷，即申請全部科目免試，取得考試及格證書，再向交通部申請核發適任證書，已失去以考試方式篩選專技人員之目的。鑒於時空環境改變，基於國際公約規定、專技人員本

質及政府一體行政簡化原則，爰廢止本項考試規則。

林嘉誠同時表示，考選部並將配合修正專門職業及技術人員考試法施行細則第2條條文、華僑應專門職業及技術人員考試辦法第2條條文及專門職業及技術人員考試審議委員會組織規程第2條條文，刪除「船舶電信人員」類科。



海事新聞

資料來源：TAMSS（台灣海事安全與保安研究會）

UK提醒船東對危險貨物性質運輸責任

記者陳瓊如／台北報導

UK P&I CLUB最近因美國法院一件關於船東對危險貨物責任的判決案，提醒承運人，如果承運人瞭解危險貨物的一般性質，即使他不知道此種風險的確切性質，但卻使自己暴露於可能的危險的處境中，則承運人將無法援引《海上貨物運輸法》關於嚴格責任的規定，而會被要求證明托運人就貨物和/或在履行其提醒承運人注意貨物的具體危險性質方面存在著過失。

該協會從駐紐約的Blank Rome律師事務所收到了以下資訊：“2008年3月3日，美國上訴法院第二巡迴法庭在涉及‘DG HARMONY’輪的對物訴訟案中，作出了一項重要判決，澄清了托運人和承運人在美國《海上貨物運輸法》下對於危險貨物運輸的責任的裁判標準”。

根據上述判決，如果托運人和承運人在貨物裝運前均知悉貨物的危險性質，即使承運人不知道貨物確切的性質及危險，則此種情況下托運人對於因危險貨物所造成的損失無需承擔嚴格責任。在此種情況下，托運人的責任將根據過失原則決定。如果承運人認為托運人未適當的提醒其注意貨物的性質，則承運人必須證明：1)由

於存在著承運人在合理的情形下不可能知悉的貨物的危險性質，托運人有提示承運人注意的義務，2)托運人未作適當的提示，以及3)托運人疏於提示導致了訴請的損失。

如需關於該判決的更多詳情，請瀏覽Blank Rome 律師所的網頁<http://www.blankrome.com/siteFiles/Publications/FF4899327997746DE3E8C933B222C5B.pdf>

兩岸通航議題發燒 協商窗口台航會蓄勢待發

記者李錫銘／台北報導

中國國民黨二〇〇八年總統勝選，馬英九新政府即將在五二〇主政，事關航運業發展的兩岸通航議題發燒，沈寂長達八年，以往扮演兩岸航運協商窗口的台灣海峽兩岸航運協會蓄勢待發！

「台航會」昨（卅一）日召開第五屆第三次董事會，由該會董事長暨全國船聯會王龍雄主持，由於近來兩岸議題持續炒作，與會董事對未來兩岸直航頗感樂觀，會中討論熱絡，無不希望該會能在新政府開放政策主導下，持續扮演兩岸航運協商要角，為航運業界爭取權益。

王龍雄指出，未來兩岸航運可望往正面發展，但不論是兩岸船舶掛旗問題或是否一步到位都要談，基本上是兩岸港口正常化，我方也不能不考

慮對岸船舶航行台灣港口，尤其是國輪亦因航行兩岸噸位一直往下掉，所以未來協商需要配套。

前全國船聯會理事長陳庭輝目前擔任該會常務顧問，昨日在會中建言，台航會歷經民國八十六、八十七年兩次會談協商兩岸境外航運中心與兩岸三地航線，惟自兩千年換黨執政之後兩岸關係緊張，該會未能發揮既有功能，因此希望在五二〇之後能再獲新政府授權協商運作，另一方面，台航會年來有關兩岸研究相當多，因建議成立專案小組，結合船舶運送業、船務代理業與海運承攬、物流業成員取得共識，向新政府進言協商兩岸航運問題。

台航會顧問馬天澤提供專家意見認為，兩岸通航沒有問題，兩岸關係條例第廿八條有關對國輪限制不需要修改，可依法由交通部核定國輪航行兩岸與法並無抵觸，事實上中國大陸方面一直是開放的，大陸方面亦有兩岸互免稅賦規定。

該會顧問陳光華亦表示，上次國共論壇當中已有雙方協談基礎，惟只差臨門一腳。

台航會成員中鋼運通總經理趙國樑與新興航運副總經理李義仁認為，國籍散裝船與貨櫃船業者問題並不相同，散裝船的卸貨地點一定是大陸港口，如果能比照香港模式不掛旗，應較容易達成且對兩岸航運協商有加分

效果。

針對兩岸航運專案研究，目前擔任中華海研會與中華航運學會兩會理事長的海洋大學副校長林光指出，該會可在日前由交通部委託辦理一兩岸海運通航管理之研究一案基礎下進行。

全國船聯會秘書長許洪烈則表示，該會已將協辦兩岸航運相關工作，爭取業者營運空間列為重點工作，諸如建請與大陸協商兩岸航運事宜、互免海運所得稅、國輪亦能參與兩岸航運市場、開放兩岸貨物得經境外航運中心通關入境、擴大開放國輪僱用外籍船員並准許僱用大陸船員及實施噸位稅新稅制等。同時建請交通部洽請財政部儘速與世界各國包括香港及中國大陸簽署互免海運所得稅協定。

基市研擬改善港區環境迎接兩岸通航

記者陳瓊如／台北報導

基隆市政府對於基隆市未來整體發展策略及相關都市更新示範計畫之規劃構想，對於基隆港旁的「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案」位於鐵路、海運及陸運的中樞地帶，地位相當重要，基地面積達9.14公頃，未來本區除發展親水、文化、休閒場域外，將配合辦理港區環境改善及

周邊老舊建築物更新，在旅客碼頭部分，除做為北台灣的國家門戶外，亦為兩岸開放的通航港口預做準備。

根據基隆市政府規基隆火車站平面南移後，騰出場站空間配合都市更新開發，提高土地利用效率，朝向結合鐵（台鐵、市區輕軌及捷運）、公路及海運（國際航線及藍色公路）的多功能商旅辦公中心-「商旅新都心」。相信透過本案之推動，除了透過都市設計規範，創造出一個屬於基隆港區新地標外，並將此地區打造出一個適合民眾親水、休閒、遊憩、購物的生活環境及現代化的辦公空間。

範圍內土地管理機關眾多（包含鐵路局、港務局、國有財產局、國防部、國光客運、基隆市政府等），使用項目繁雜（軌道運輸、港務、關稅、客運等），並有部分私人產權夾雜，計畫之協調與溝通工作，相當不容易。

鑑於此案地區之重要性，基隆市政府早於89年起即進行「基隆環港區都市更新整體規劃」，並於92年辦理先期規劃，94年納入都市更新示範計畫，由內政部營建署補助招商及都市計畫變更作業，96年7月提報行政院列為全國4大指標性都市更新計畫，並決議由交通部與基隆市政府共同招商開發，96年12月內政部都委會審議通過都市計畫變更，97年1月經建會同意基隆火車站改建計畫後，基隆

市政府依決議及都市更新條例相關規定，委託交通部（台鐵局）辦理本案公開評選招商作業，目前正由交通部辦理「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案設定地上權評估及執行細節前置作業案」預計6月完成發包。

本案劃設兩處更新單元，一為整體開發地區，面積約7.63公頃，一為配合歷史建物，劃為整建維護區1.51公頃。而為使都市更新整體效益提昇，在使用分區規劃上，以「交通轉運專用區」及「商旅專用區」進行規劃，以達到多元使用、複合機能之「商旅新都心」目標。其建設經費部分，預計政府將投入3.54億元，並吸引民間資金投入145.61億元，合計達149.15億元。

英國安裝首台潮汐能發電機

這款名為“SeaGen”的新型潮汐能渦輪發電機由英國工程師彼得·弗倫克爾設計，長約37米，形似倒置的風車。發電機安裝在斯特蘭福德灣入口附近。這一海灣的海水流速超過每小時13公里。發電機在500米寬的入口處安裝就位後，將利用進出海灣的潮汐發電，能供1140戶家庭使用。

由於海灣中存在許多海洋生物，有人擔心，“SeaGen”將危及海豹等海洋哺乳動物的生存。對此，弗倫克

爾說，渦輪機轉速很慢，而海豹這類哺乳動物行動敏捷，渦輪機不會對它們造成威脅。

作為島國，英國擁有綿長的海岸線。長久以來，科研人員一直致力于發揮海洋優勢，從中“索要”能源。

英國“碳基金”公司估計，英國利用潮汐能和波浪能發電將能滿足國內20%的電力需求。《獨立報》說，英國的潮汐發電潛力估計為整個歐洲的一半，為世界總量的10%到15%。

此前，英國政府已有意在塞文河上建立發電大壩，利用水流發電。按計劃，塞文河大壩造價約140億英鎊。工程2020年竣工后，將提供英國

5%的電力。然而，英國環境署和一些環保機構擔心，塞文河大壩的修建會對流域生態系統造成“不可逆轉的影響”。

相比之下，“SeaGen”安裝簡便，費用低廉，安放位置可改變，發電潛力也不遜色，而對生態系統的影響遠小于發電大壩。

專家認為，這一裝置的誕生預示著英國海洋能源開發的巨大飛躍。



海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導

巴馬籍日本籍船長CAPT OKADA KEIO表示“船員良好的飲食，戒煙和有節制的飲酒，規律性的定期鍛鍊身體，都是保證更為健康身體的重要途徑。在船上工作的海員抽煙喝酒越來越多，然而鍛鍊身體卻越來越少。毫不奇怪，他們的健康比一般人要差。”

載重噸(DEAD WEIGHT TONNAGE) 76,606噸巴拿馬 限型散裝貨輪(PANAMAX SIZE BULK CARRIER)此航

次由印尼MUARA SATUI裝載煤至臺中港卸。全船除船長及輪機長為日本籍其他18位為菲律賓籍船員。下航次由澳州WEIPA裝載IRON ORE至義大利PORTO VESME卸。

船東為巴拿馬EK. LINE SIA., PANAMA。管理公司為日本—EHIME KAIUN CO, Ltd., JAPAN, OPERATION 為C TRANSPORT MARITIME SAM (CTM)。





<http://www.cmt.tw>

招聘公司高階管理暨主管儲備人員

- 1.大專理工科以上畢業。
- 2.年齡50歲以下 (45歲以下尤佳)。
- 3.具海勤一等大副一年以上、一等管輪三年以上資歷；具修造船監工經驗者優先。

應徵者請備妥履歷表及自傳、學經歷證明(或海勤服務證照)等，逕寄本公司人力資源處收

地址：台北市10051濟南路1段15號

電話：+886(0)2 2397 6609

傳真：+886(0)2 2397 6698

電子郵件：kuobh@agcmt.com.tw

履歷條件初審合格者將通知擇期面試。



HSIN CHIEN MARINE CO., LTD. 新健海運股份有限公司

誠徵優秀岸勤服務人員

| 職稱 | 年齡 | 資格 |
|-------|-------|---|
| 駐埠船長 | 50歲以下 | 曾於國際航線任職船長，並持有適任證書及所有STCW訓練證書。 |
| 駐埠輪機長 | 50歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書，具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作。 |
| 駐埠工程師 | 45歲以下 | 海事院校輪機科系畢業，具管輪或岸勤工程師經驗者尤佳，諳英語，熟悉電腦基本軟體操作。 |

誠徵優秀海勤服務人員

| 職稱 | 年齡 | 資格 |
|-----|-------|-------------------------------------|
| 船長 | 55歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船長經驗 |
| 輪機長 | 55歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船輪機長經驗 |
| 大副 | 50歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大副經驗 |
| 大管 | 50歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大管經驗 |
| 船副 | 45歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船副經驗 |
| 管輪 | 45歲以下 | 持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船管輪經驗 |

應徵方式：

- 1.岸勤人員：備履歷(附照片)、自傳、相關證件影本及最高學歷畢業證書影本等，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收
- 2.海勤人員：備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本、STCW訓練證書影本，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收

本公司地址：104台北市中山區民權東路3段4號3樓 聯絡電話：02-25080389

E-MAIL：marine@hcm.com.tw



萬海航運股份有限公司
WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

萬海航運的航行網從亞太到中東、美西與世界各地不斷延伸，並於2000年、2002年及2003年Maritime Asia讀者票選亞洲區間最佳航運公司。因應新造船隊，組織擴編，歡迎符合以下資格之優秀人員加入萬海！

誠徵優秀海勤/陸勤服務人員

| 職 稱 | 資 格 |
|--------------------|---|
| 船 長 | 持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船船長經驗尤佳。 |
| 輪機長 | 持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船輪機長經驗尤佳。 |
| 大 副 | 持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船大副經驗尤佳。 |
| 大 管 | 持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大管經驗尤佳。 |
| 管 輪 | 持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職管輪經驗尤佳。 |
| 大 廚 | 持有中餐丙級技術士證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大廚經驗尤佳。 |
| (陸勤) 船舶維修/技術工程師 | 學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度 具機械/造船/輪機等相關背景，具船上資歷者佳。 |
| (陸勤) 駐埠管輪/輪機長 | 學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度 具機械/輪機等相關背景，具船上經驗及輪機執照者優先考慮 |
| (陸勤) 駐埠船副/船長 | 學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度。 商船、航技、航海等相關科系畢，諳英文，具船上經驗及執照者優先考慮 |
| (陸勤) 運務管理師 | 學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度。 商船、航技、航海等相關科系畢，諳英文，具船副執照者優先考慮 |
| (陸勤) 危險品運務管理師 | 學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度 具商船/航技/化工等相關科系優先考慮，具船上資歷者尤佳 |
| (陸勤)貨櫃技術管理師 | 學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度 |

~本公司薪資待遇優渥，福利制度良好，升遷管道暢通及人性化管理~

應徵方式

應徵海勤人員：

1. 郵寄履歷表: 備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本、STCW95訓練證書影本、最高學歷畢業證書影本，並於信封上註明應徵職稱逕寄本公司船務部船員課收。

2. 請至本公司網站一線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

應徵陸勤人員：

請至本公司網站一線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

~本公司住址: : 104台北市中山區松江路136號10樓~



達和航運股份有限公司

誠徵海勤人員

| 職 稱 | 資 格 |
|---------|---------------|
| 船 長 | 持有國籍一等船長證書。 |
| 大 副 | 持有國籍一等大副證書。 |
| 船 副 | 持有國籍一、二等船副證書。 |
| 輪 機 長 | 持有國籍一等輪機長證書。 |
| 大 管 輪 | 持有國籍一等大管輪證書。 |
| 管 輪 | 持有國籍一、二等管輪證書。 |
| 乙 級 船 員 | 符合STCW95資格者 |

公司地址：台北市中山區中山北路二段113號10樓

聯 絡 人：船務部船員課

Tel:(02)2531-0909分機22 黃政雄

E-mail:js-hwang@thmc.com.tw

Tel:(02)25310909分機 26 沈大敬

E-mail:djs@thmc.com.tw



臺灣海陸運輸股份有限公司

※誠徵海勤人員※

| 職 稱 | 資 格 |
|---------|---|
| 船 長 | 1.持有國籍一等執業證書 2.具有駛上駛下 (RORO) /雜貨船之經驗 |
| 輪 機 長 | 持有國籍一等執業證書 |
| 大 副 | 持有國籍一等執業證書 |
| 船 副 | 持有國籍一等執業證書 |
| 大 管 輪 | 持有國籍一等執業證書 |
| 管 輪 | 持有國籍一等執業證書 |
| 水 手 長 | 持有國籍執業證書 |
| 幹 練 水 手 | 需具有乙級航行當值 |
| 機 匠 長 | 持有國籍執業證書 |
| 機 匠 | 需具有乙級輪機當值 |
| 大 廚 | 持有國籍執業證書 |

公司地址：台北市建國北路一段126號1樓

1TH FL, NO.126, CHIEN KUO NORTH ROAD,

TAIPEI, TAIWAN, R.O.C.

聯絡電話：02-25156618#325 E-MAIL : crew@tmtship.com

瑞榮船舶管理有限公司

誠徵海勤人員

| 職稱 | 年齡 | 國 證 | 資 格 |
|-----|----|--------------|--|
| 船長 | 面洽 | 中執一等 中執二等 | (一) 有船長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線船長經驗優先錄取 (三) 國際、國內航線資深大副可 |
| 大副 | 面洽 | 中執一等 中執二等 | (一) 有國際航線大副經驗優先錄取 (二) 有國際、國內航線資深二副 |
| 輪機長 | 面洽 | 中執一等 中執二等 | (一) 有國際航線輪機長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線輪機長經驗優先錄取 |
| 大管輪 | 面洽 | 中執一等 中執二等 | (一) 有國際航線大管輪經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線資深二管經驗優先錄取 |
| 銅匠 | 面洽 | 當值證書 | 有國際、國內航線資深經驗 |

(A) 駐埠資深船副、大專航海學科系畢，須對船上文書管理熟悉。住高雄優先。

(B)

(1) 本公司擴展業務，目前國際、國內航線共計8艘，急須以上之海員同仁。

(2) 待遇優渥(已調整)，管理人性化。

(3) 須有合格STCW 95合格訓練證書。

(4) 以上如有合適者先將履歷(附照片及海員手冊資歷)註明應徵職稱，寄到本公司或傳真。

聯絡電話：07-3974257 傳真：07-3974258

本公司地址：80764高市三民區九如一路551號5樓之2



裕民航運股份有限公司

U-MING MARINE TRANSPORT CORPORATION

誠徵 岸勤人員

| 職 務 | 資 格 |
|------------|--|
| 駐埠船長 | ①學歷：海事院校航海、商船、航技等科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上船長或駐埠船長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。 |
| 駐 埠 輪機長 | ①學歷：海事院校輪機工程科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上輪機長或駐埠輪機長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。 |
| 工 程 師 | ①學歷：海事院校輪機、造船科系畢業。 ②資歷：不拘，具管輪以上或岸勤工程師經驗者尤佳。 ③其他：諳英文，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。 |

◎應備資料：中英文履歷(附照片)及自傳、學經歷證明、考試及訓練證照等，註明應徵職務及希望待遇。

◎應徵方式：1.至本公司網站登錄資料：www.uming.com.tw

2.E-mail應徵資料：simonpen@metro.feg.com.tw

3.郵寄應徵資料：106台北市敦化南路二段207號29樓

◎聯絡人：人力資源處 彭副理 Tel：02-27338000 ext.6093



中鋼運通股份有限公司

誠徵海勤人員

| 職 稱 | 資 格 |
|--------|--|
| 船長/輪機長 | 持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書；具兩年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。 |
| 大副/大管輪 | 持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書；具一年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。 |
| 船副/管輪 | 持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書。 |
| 乙級船員 | 持有國籍助理級適任證書及STCW95訓練證書。 |
| 廚師 | 持有STCW95訓練證書,具三種以上廚師執照尤佳。 |

應徵方式：

備履歷(附照片)、海員手冊、適任證書及STCW95訓練證書等影本，逕寄本公司船務處收。

公司地址：806 高雄市前鎮區民權二路8號32樓

聯絡人：徐經理高雄 聯絡電話：(07)3378836

陳管理師一勝 (07)3378846



陽明海運股份有限公司

誠徵海勤人員

| 職 稱 | 年 齡 | 資 格 |
|-------|-------|--------------------------|
| 船 長 | 45歲以下 | 持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗 |
| 大 副 | 45歲以下 | 持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗 |
| 船 副 | 40歲以下 | 持有國籍一等執業證書 |
| 輪 機 長 | 50歲以下 | 持有國籍一等執業證書 |
| 大 管 輪 | 45歲以下 | |
| 管 輪 | 40歲以下 | |

本公司待遇優渥，福利佳，管理人性化，歡迎洽詢
報名地點：201基隆市信義區信一路150號12樓 船務部船員管理組
連絡人:陸忠良Tel:(02)2429-8296 Fax:(02)2422-5525

E-MAIL:cllu@yml.com.tw

會員服務

中華海員總工會九十六學年第一學期會員子女獎學金發放公告

壹、錄取名單(發放獎學金及獎狀)

大專院校(含研究所)135名

劉霽達 許惠芳 孫皓雲 戴奇華
 徐榛璘 朱麗容 陳建豪 任一飛
 何啓宏 陳宇琦 金瑋璿 劉智鈺
 張碩尹 李逸屏 林宛儒 孫詩涵
 黃琳 洪珮珊 陳宏凱 洪銘蔚
 蔡辰葳 梁書寧 黃思樺 黃天亮
 李書緯 曾韋霖 沈飛鴻 林毓捷
 金韋伶 張甜妮 黃毓瑋 李佳宸
 呂玲怡 許莉宛 鄭珊妮 楊琇鈞
 楊永慈 鄭世堃 陳妍芬 高秀怡
 陳怡婷 曾怡維 陳思穎 苑瀨文
 盧艾偉 張瑞華 余雅琦 鄭嫻伶
 苗芄綺 陳佩邑 錢佳華 林郁
 黃鈺評 郭孝銘 駱文斌 顧珈綸
 黃歆絜 林洽泮 顏若卉 陳有成
 金冠伶 洪鈺婷 楊雅茹 卞孝慈
 方薇婷 張嘉文 王瑞珍 洪碧瑤
 吳孟樺 鄔炳孝 吳誌維 許翔岳
 李偉彰 隋昱梅 董育廷 蔣明蕙
 江上婷 姜若渝 黃華明 謝宛諭
 韓勤曜 楊佳儒 郭正斌 邱澤民
 劉彥汝 朱宇璇 黃依觀 徐元和
 阮美羸 鄭杰 陳家民 吳欣怡
 洪鈺敏 杜明婷 呂國維 阮美瑾
 傅馥棠 王麗凱 鄭凱泰 王趙增
 陳君哲 曾緯中 吳誌祥 陳雯芳
 翁思強 夏瑜鎂 鄭維菱 陳建穎
 陳宜庭 李珮華 陳姿岑 陳韋民
 高翎昀 陳欣凱 古泰華 曾琦軒
 呂誼萍 高宜萱 黃沛文 劉彥伶
 林平 徐莉娟 劉怡廷 洪辰諭
 王瑋琳 梁祐菖 吳建忠 苗芳馨
 孫涵婕 邵仁芝 劉錦陵 陳虹如
 方佳馨 郭任軒 王紀芬

高級中學39名

倪嘉君 顏嘉增 江宛臻 王嫻文
 許迦棋 陳筱琳 黃昱銓 朱宇臻
 莊立帆 蔣明偉 馬楷軒 黃子洋

梅鍾怡 石尉平 陳文輔 張振芬
 鄭伊玲 石宜巧 謝宛芸 劉文雅
 洪琨仲 劉忠輔 林煥傑 韓熾婷
 陳冠鳴 楊家怡 林秀 李書銘
 王軍友 陳怡伶 鄭皓云 黃詩婷
 鄔瑞瑄 陳怡萱 梁英序 蔡佳容
 黃聖元 謝爾華 楊哲丞

國民中學36名

謝宛君 林珈瑜 謝翔 田承霖
 陳宗瑩 陳俊鴻 蘇起緯 林姿瑜
 黃子灝 林承佑 鄭凌婷 王思文
 黃翊綾 洪慶源 葉霖 林珽廷
 郭雅玲 石宜加 韓怡婷 陳宗彥
 陳僑偉 鄭皓心 陳靖佳 吳建緯
 何得維 黃婉萱 陳璿 王立暉
 劉方傑 謝依庭 張桂娟 顧瑞
 楊佳穎 王立昕 黃巍 馮詩鈞

貳、達到申請標準,限於名額未錄取名單(發放獎狀)

大專院校34名(含研究所)

李可方 李沛廩 林聖傑 陳采瑩
 汪煒傑 呂慈雲 邱嘉銘 石峻源
 莊哲豪 傅祺倫 戎翔 夏弘達
 許晶晶 陳姿尹 鄔瑞琳 辛怡臻
 吳家宏 葉玟伶 陳培瑜 張有志
 黃廷龍 徐嘉鴻 倪嘉隆 王怡文
 楊郁儀 李欣穎 林俐君 余雲陞
 藍凱齡 鄭宜芬 劉俐伶 何佳恬
 金瑋謙 許雅評

獎學金之名額及金額規定如下:

- 一、大專院校(含研究所):每學期135名(私立學校不得超過二分之一)每名獎學金新臺幣貳仟元。
- 二、高級中學:每學期60名(私立學校不得超過二分之一)每名獎學金新臺幣壹仟元。
- 三、國民中學:每學期60名(私立學校不得超過二分之一)每名獎學金新臺幣伍佰元。

97年第一次專門職業及技術人員特種考試 航海人員考試典試委員會榜單

類科：一等航行員船副 59名

| | |
|-------------|-------------|
| 30110036陳昱彰 | 30110059焦信祥 |
| 30115008葉歡霆 | 30115019陳松年 |
| 30115021王健柔 | 30115028陳家成 |
| 30115032許明章 | 30115033王筱韻 |
| 30115040郭志豪 | 30115042鄭丞希 |
| 30115044楊瑄瑜 | 30115050黃詠麟 |
| 30115051喻紫萱 | 30115054郭邵偉 |
| 30115057洪國達 | 30115058龔英任 |
| 30115059蔡祐宸 | 30115060黃信章 |
| 30115062葉人豪 | 30115065張正宜 |
| 30115066何佩珍 | 30115070葉可欣 |
| 30115071余德茂 | 30115072蔡雨軒 |
| 30115073劉誠浩 | 30115075吳崇逸 |
| 30115077范紀傑 | 30115080吳思賢 |
| 30115081涂正彥 | 30115082曾怡翔 |
| 30115083吳國健 | 30115085黃代儒 |
| 30115086張真甄 | 30115087鄧家偉 |
| 30115088鍾雨庭 | 30115089柯博文 |
| 30115090楊國鑫 | 30115091丁鵬鈞 |
| 30115093劉思岑 | 30115094王寵惠 |
| 30115095楊凱翔 | 30115096李俊杰 |
| 30115097洪瑋鍵 | 0115098李尚恒 |
| 30115099邱翊綸 | 30115100張志豪 |
| 30115104李政勳 | 30115105許灝文 |
| 30115106簡郁芬 | 30115107詹竹平 |
| 30115108曹維麟 | 30115113鄭沛南 |
| 30115115吳季庭 | 30115116吳俊杰 |
| 30115117宋建宏 | 30115118黃乃文 |
| 30115119陳君正 | 30115120賀寶慧 |
| 30115121萬振雄 | |

類科：二等航行員船副 9名

| | |
|-------------|-------------|
| 40110014曾明斌 | 40110020廖偉辰 |
| 40110023陳建有 | 40115009陳冠良 |
| 40115013鍾容軒 | 40115015趙威超 |
| 40115016張智明 | 40115017莊開驛 |

40115018邱心怡

類科：一等輪機員管輪 49名

| | |
|-------------|-------------|
| 30210041涂長祿 | 30210054鄭凱元 |
| 30215018徐臺生 | 30215019曾新富 |
| 30215047陳弘智 | 30215048陳書祥 |
| 30215052潘星齊 | 30215053郭訓源 |
| 30215054郭金明 | 30215067林靜宜 |
| 30215074陳柏詳 | 30215079洪俊聖 |
| 30215080李柏遠 | 30215083李致君 |
| 30215086陳玉桐 | 30215088蔡欣橋 |
| 30215089李明倫 | 30215090利文仁 |
| 30215093陳建成 | 30215094許智華 |
| 30215095陳民浩 | 30215096黃億源 |
| 30215099吳明庭 | 30215102張順昌 |
| 30215104吳文良 | 30215107黃彥叡 |
| 30215108鄭吉良 | 30215109鄭偉志 |
| 30215110許哲彰 | 30215111張皓欽 |
| 30215114劉章義 | 30215115周志忠 |
| 30215117余鎮寰 | 30215118周育清 |
| 30215119郭倚銘 | 30215120許家祥 |
| 30215121呂宗政 | 30215122段人仰 |
| 30215123許世賢 | 30215124李中修 |
| 30215125謝志松 | 30215127張銘耀 |
| 30215129張智超 | 30215130簡州延 |
| 30215131劉起宇 | 30215133陳政瑋 |
| 30215134周湘恆 | 30215135林競斌 |
| 30215138陳文銘 | |

類科：一等輪機員管輪(加註) 4名

| | |
|-------------|-------------|
| 30310001蔡松彬 | 30310002陳韋利 |
| 30310003竺秦州 | 30310005吳俊德 |

類科：二等輪機員管輪 8名

| | |
|-------------|-------------|
| 40210005邱俊文 | 40215003吳聰明 |
| 40215008侯弘政 | 40215010江明翰 |
| 40215011簡英俊 | 40215012林德成 |
| 40215013林鴻偉 | 40215015卜信永 |

97年度第1梯次「船員岸上晉升訓練及適任性評估（含重行評估）」參訓人員合格名單

主旨：公告交通部97年度第1梯次「船員岸上晉升訓練及適任性評估（含重行評估）」參訓人員合格名單。

依據：依據交通部97年4月29日交航字第0970029143號函，辦理放榜公告。

公告事項：本梯次各職等適任性評估（含重行評估）合格人員計陳仁輝等113位，依參訓證編號順序將姓名榜示如后：

一、一等船長:10名

A 船95007-5邱國章
A 船96021柳志明
A 船96025-1李炳輝
A 船97002葉林勝
A 船97005李俊興
A 船97006王承孝
A 船97007吳志男
A 船97014孫瑜鋒
A 船97015尤宗敏
A 船97017李智聰

二、一等大副:17名

A 大94013-3邱奕瑞
A 大94048-3王聖棻
A 大94094-3陳達正
A 大94105-5孫榮興
A 大95048-2陳百利
A 大95056-3曾福祺
A 大96014-2張中義
A 大96022-2邱正賢
A 大96036-1蘇晉璋
A 大96037-1李曙佑
A 大96038-1劉曉強
A 大96043-1鄭立亨
A 大96045-1葉達仁
A 大97005陳冠州
A 大97009陳世掌
A 大97017黃裕原
A 大97022洪榮輝

三、二等船長:1名

B 船97001黃輝東

四、二等大副:0名

五、三等船長:5名

C 船96002-2古泰華
C 船96005-1趙志誠
C 船96016-1李永福
C 船96024-1李珍賢
C 船96025-1萬明宗

六、三等船副:46名

C副93223胡正鴻
C 副95050-4謝豐吉
C 副95081-4朱冠達
C 副95126-1何烜丞
C 副96001-3林竹青
C 副96006-3謝武章
C 副96008-3賴文中
C 副96026-3朱紹平
C 副96029-2黃金山
C 副96037-2潘毅同
C 副96048-2陳俊
C 副96070-1陳安富
C 副96082-1劉家名
C 副96084-1韓秋華
C 副96085-1宋教仁
C 副96089陳家成
C 副96091蔡承紘
C 副96098郭維剛
C 副96100-1李金朋
C 副96105-1劉誠浩
C 副96109-1孫靖堯
C 副96120-1翁啓善
C 副96126-1王建元
C 副97003江正隆
C 副97004廖偉辰
C 副97005陳英助

C 副97006劉建良

C 副97008胡明離

C 副97013王曉天

C 副97015王寶茜

C 副97016莊世仟

C 副97017林信亨

C 副97018陳奕丞

C 副97020陳志遠

C 副97021劉智鈺

C 副97022何佩珍

C 副97026顏瑞清

C 副97027胡滄錦

C 副97028郭明堂

C 副97029陳天寶

海專 C 副96040-1許紘賓

海專 C 副96041-1薛文懷

海專 C 副96043-1張凱迪

海專 C 副96057-1張育齊

海專 C 副96058-1羅己航

海專 C 副96062-1何宏景

七、一等輪機長:6名

a 輪95002-6秦傑

a 輪96017-1曹國樑

a 輪96020-1顏安黎

a 輪97001王正宏

a 輪97009李丁在

a 輪97010黃裕祺

八、一等大管輪:15名

a 大94019-2呂銘峰

a 大94030-2陳冠宏

a 大94044-4林英哲

a 大94054-3顏志瑞

a 大94055-3張安志

a 大95001-3劉奕良
 a 大95002-6李佑家
 a 大95006-2黃煌壬
 a 大95007-6湯真理
 a 大95019-5林雲龍
 a 大95020-4劉宇祥
 a 大95024-1謝昆憲
 a 大95026-1陳志誠
 a 大96004-1林育融
 a 大97001莊奇振

九、二等輪機長:1名

b 輪96003-1吳樹森

十、二等大管輪:2名

b 大95001-3邵強森
 b 大95004-1張進宗

十一、三等輪機長:1名

c 輪96008-1李玉成

十二、三等管輪:9名

c 管95035-1楊岳哲
 c 管95052-4蔡光雄
 c 管96001-3俞嘉星
 c 管96028-1陳政璋
 c 管96029-1蔡彥仕
 c 管97002劉明德
 c 管97003江宏榮
 c 管97010曾懷進
 海專 c 管96017-1張椀棟

交通部97年船員岸上晉升訓練及適任性評估日期

一、報名日期:

- (一) 第二梯次報名時間:自97年5月12日起至97年5月23日止。
 (二) 第三梯次報名時間:自97年9月8日起至97年9月19日止。

104台北市南京東路3段25號8樓);電話:【(02)25150304、25150307】。

- (2) 中華海員總工會基隆分會(地址:200基隆市義一路56號3樓);電話:【(02)24241191】。

- (3) 中華海員總工會高雄分會(地址:803高雄市七賢三路12號3樓);電話:【(07)5311124】。

二、岸上晉升訓練及適任性評估日期:

- (一) 第二梯次訓練時間:預定自97年7月7日起施訓,以岸訓機構、評估機構依當梯次報名人數多寡所排定之岸訓、評估日程表為最後確定之日期。
 (二) 第三梯次訓練時間:自97年11月3日起施訓,以岸訓機構、評估機構依當梯次報名人數多寡所排定之岸訓、評估日程表為最後確定之日期。

- (二) 函索:請貼足回郵郵資(限時印刷品郵資17元、限時掛號郵資37元)之大型回件信封一個,寫妥姓名、地址、郵遞區號,註明索取「船員岸上晉升訓練及適任性評估報名書表」字樣,寄至中華海員總工會、基隆分會或高雄分會(地址詳上所述),以憑寄發。

三、報名方式:

(一) 親自領取:

- 1、時間:每一梯次報名前10日(領取時間:上午9時至下午5時,下班時間及星期例假日不予受理)。
- 2、地點:
 - (1) 中華海員總工會(地址:

- (三) 網路下載:請參訓(重行評估)人員逕自中華海員總工會網站下載相關報名資料

(網址:<http://www.ncsu.org.tw>)

- (四) 報名地點一律以掛號郵寄通訊報名,地址:104台北市南京東路3段25號8樓,中華海員總工會。

第54屆航海節攝影比賽實施公告



1. 為配合慶祝航海節活動，並宣揚海洋思想，特舉辦攝影比賽。
2. 參加本比賽者，以參加慶祝航海節籌備委員會之各航運團體所屬會員及其眷屬為限。由各航運團體在作品背面蓋戳記證明之。
3. 本比賽之攝影主題為船舶、港灣、海洋、三項。參加本比賽者可自由選擇其中單項或多項，但每一單項作品只可提供一張，參與評審。
4. 送審作品尺寸為五乘七，彩色或黑白均可。
5. 送審作品須以每年收件截止日期前一年拍攝者為限，並須註明攝影主題名稱、拍攝日期、地點、連絡姓名、地址及電話。
6. 作品送審受理單位為台北市輪船商業同業公會，地點：台北市重慶南路一段十號五樓508室，聯絡電話(02)2311-1230，聯絡人：沈碧珠小姐。
7. 作品送審截止收件日期為97年5月31日。
8. 入選作品依名次對前三名頒給獎金，第一名新台幣壹萬伍仟元，第二名新台幣捌仟元，第三名新台幣伍仟元。另選出佳作十至二十件，每件頒給紀念品一份。均在慶祝航海節大會公開頒給。
9. 入選作品將在慶祝航海節大會會場公開展覽，會後將移至台北市輪船商業同業公會會議室展覽一個月。

中華海員總工會退休註銷補助一覽表

97年4月21日

| 會證號碼 | 會員姓名 | 日期 | 摘要 | 金額 |
|--------|------|-----------|-------|--------|
| 030957 | 徐錦成 | 2008/3/19 | 註銷補助金 | 47400 |
| 070439 | 林春雄 | 2008/3/31 | 退休補助金 | 20850 |
| 048706 | 顏榮和 | 2008/3/31 | 註銷補助金 | 50700 |
| 028521 | 陳丙戌 | 2008/4/1 | 註銷補助金 | 37650 |
| 052199 | 林螢煌 | 2008/4/2 | 註銷補助金 | 14250 |
| 063852 | 蔡江泉 | 2008/4/8 | 退休補助金 | 44400 |
| 060976 | 陳明田 | 2008/4/8 | 退休補助金 | 19200 |
| 019451 | 劉勇男 | 2008/4/8 | 退休補助金 | 52500 |
| 020110 | 陳信彥 | 2008/4/17 | 退休補助金 | 53100 |
| 043526 | 李智隆 | 2008/4/21 | 退休補助金 | 19500 |
| 071528 | 郭九錫 | 2008/4/21 | 註銷補助金 | 20400 |
| 051368 | 林銀中 | 2008/4/21 | 註銷補助金 | 21150 |
| | 人數 | 12 | 總金額 | 401100 |

中華海員總工會急難救助一覽表

97年4月21日

| 會證號碼 | 會員姓名 | 日期 | 摘要 | 金額 |
|----------|-------------|-----------|--------|-------|
| 051771 | 陶文禮 | 2008/3/18 | 在岸住院 | 2000 |
| 084838 | 洪家和 | 2008/3/20 | 在岸住院 | 2000 |
| 063852 | 蔡江泉 | 2008/3/25 | 在岸住院 | 2000 |
| 038313 | 張國夤 | 2008/3/25 | 父喪濟助 | 1000 |
| 083071 | 王世忠 | 2008/3/26 | 在岸死亡 | 6000 |
| 066025 | 周家源 | 2008/3/26 | 在岸住院 | 2000 |
| 068103 | 王至賢 | 2008/3/26 | 在岸住院 | 2000 |
| 042298 | 王又陞 | 2008/3/26 | 父喪濟助 | 1000 |
| 078825 | 陳進源 | 2008/3/27 | 母喪濟助 | 1000 |
| 070047 | 張興 | 2008/4/2 | 在船因病死亡 | 48000 |
| 043936 | 曲維民 | 2008/4/2 | 在岸住院 | 2000 |
| 066742 | 洪明德 | 2008/4/2 | 母喪濟助 | 1000 |
| 031245 | 張偉 | 2008/4/8 | 父喪濟助 | 1000 |
| 042720 | 賴松應 | 2008/4/9 | 母喪濟助 | 1000 |
| 086196 | 張家瑋 | 2008/4/10 | 在岸住院 | 2000 |
| 068794 | 許定雄 | 2008/4/10 | 母喪濟助 | 1000 |
| 072441 | 陳連慶 | 2008/4/15 | 在岸住院 | 2000 |
| NN008429 | THET SWE OO | 2008/4/15 | 在船因公受傷 | 2000 |
| 037168 | 徐長增 | 2008/4/17 | 在岸住院 | 2000 |
| 048287 | 郭金石 | 2008/4/18 | 在岸住院 | 2000 |
| 072614 | 陳澤合 | 2008/4/18 | 在岸住院 | 2000 |
| 055394 | 許安樂 | 2008/4/18 | 在岸住院 | 2000 |
| 070829 | 寶仲雄 | 2008/4/21 | 父喪濟助 | 1000 |
| | 人數 | 23 | 總金額 | 88000 |

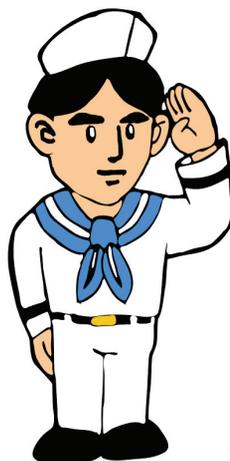
會證遺失名單

王瀛慧 86662 蘇錦民 71835 蔡宗昆 2957 廖欽國 83416
 周至強 74939 許富利 29598 湯玉清 33689 金國斌 84871
 吳祖宇 31831 蘇皆得 65825 李訓良 86054 黃和源 69768
 柯玉波 41069 孫義成 29458 戴貴雄 57935 李平和 29178
 溫永華 71610 沈達明 52997 張浩軒 6346 陳再賜 64060
 洪和順 84990

中華航業人員訓練中心乙級船員養成班 第67期招生簡章

- 一、招收科別：航海科、輪機科、廚工科（以上各科額滿開訓）。
 - 二、招生時間：即日起開始接受報名。
 - 三、開訓日期：預訂於97年7月7日至8月29日。
 - 四、參訓資格：凡中華民國國民年齡35歲以下男性，服完兵役，學歷高中（職）以上，無不良紀錄，身體健全，有意願者，歡迎報名參加。
 - 五、受訓期間：二個月（320小時），不包含專案訓練。
 - 六、應繳費用：（自費辦理）。
 1. 基礎訓練費：航海科、輪機科29,700元；廚工科39,700元（含國際公約基本四項訓練）。
 2. 專案訓練費：11,800元。
 - ①助理級航行或輪機當值訓練費4,100元（三天）。
 - ②救生艇筏及救難艇操縱訓練費7,700元（四天）。
 3. 代辦費：2,800元，包括項目：
 - ①體檢（報到後統一安排體檢）
 - ②海員手冊③海員工會入會④工作服等。
 4. 住宿費：6,000元（二個月）（可住宿或通勤）。
 5. 伙食費：全伙（三餐），每天130元；半伙（午餐）50元。
 - 七、招生地點：台北縣萬里鄉瑪鍊路15路。
 - 八、聯絡人：宋孝明老師
電話：(02-24922118轉216)
- 註：凡經本中心訓練成績合格後，保證分發至國內各大商船公司實習就業。

中華航業人員訓練中心 敬啓



戴奧辛健康照護Q & A

什麼是戴奧辛?

戴奧辛類物質 (Dioxins)，包括 75 種多氯二聯苯戴奧辛 (Polychlorinated dibenzo-p-dioxins，簡稱PCDDs)、135種多氯二聯苯喃 (Polychlorinated dibenzofurans，簡稱PCDFs) 及 12 種擬似戴奧辛之多氯聯苯 (Dioxin-like polychlorinated biphenyls，簡稱PCBs) (詳附件圖表)。

這些化合物皆是無色、無味、毒性很強的脂溶性化學物質，會安定存在於動物脂肪內，其中以 2,3,7,8-四氯聯苯戴奧辛 (2,3,7,8-TCDD) 之毒性最強，有「世紀之毒」之稱。

戴奧辛對人類的影響?

世界衛生組織及美國環保署都已經將 2,3,7,8-四氯聯苯戴奧辛歸類為可能的人類致癌物，而一般人體中皆存在少許含量的戴奧辛，但是對於健康上並不會造成太大的傷害及功能異常。以中石化安順廠為例，在生化及系統的功能上，唯有血液戴奧辛濃度超過 100 pg WHO-TEQ/g lipid 時，才可能產生明顯的功能異常現象。因此若發現身體內血液戴奧辛含量稍高，但未超過一般居民濃度之範圍時，並不需要過於擔心緊張，只要能夠維持良好的飲食習慣、持之以恆的保持運

動習慣並減少戴奧辛的暴露，將能夠有效的控制血液中濃度的提升 (詳附件圖表)。

體內的戴奧辛濃度比較高時會產生哪些危害?

當人體內含有極高濃度 (高於 100 pg WHO-TEQ/g lipid) 可能會產生肝臟功能傷害、甲狀腺異常、血糖異常、膽固醇異常，甚至可能會有癌症發生。如果濃度高於數百 pg WHO-TEQ/g lipid 可能會產生氯痤瘡 (類似青春痘)。目前血液中戴奧辛濃度較高之鴨農及其家屬在健康檢查異常率上，與血液中戴奧辛濃度較低之鴨農及其家屬並無差異，與一般居民類似。

戴奧辛常見產生來源

所有人每天都會接受來自多方不同劑量的戴奧辛，研究報告指出，常見戴奧辛主要產生來源有煉鋼廠、集塵灰處理廠、露天燃燒稻草或廢棄物、金屬冶煉廠、車輛排放廢氣、廢棄物焚化爐...等。

戴奧辛的暴露途徑?

戴奧辛進入人體的途徑包括吸入、皮膚接觸及攝食等三種。其中經由食物鏈途徑吃入含高脂肪的魚類、蝦貝類、肉品及乳製品等食物，為戴

奧辛進入人體的主要途徑（約佔95%以上）。以下為常見的暴露途徑：

- 1、呼吸進入—燃燒行為、機動車輛的排煙及金屬冶煉排放氣體。
- 2、飲食進入—就人體而言，大約有95%以上之暴露來自食物。
- 3、水源污染—戴奧辛在水中的溶解性極低，大部分會被水中底泥所吸附，所以在水中含量極為微量。

哪些是含有比較多戴奧辛的食物？

根據研究報告指出一般食物中皆含有極微量的戴奧辛，由於戴奧辛屬於油溶性物質，因此更容易囤積於含有高動物性脂肪的食物中，調查指出在魚類、蝦貝類及肉類（特別是牛、羊肉）及全脂鮮奶等。

如果血液戴奧辛濃度比較高怎麼辦？

- 1、不吃魚內臟。
- 2、均衡飲食，多攝取蔬果類食品並減少高動物性脂肪的飲用、多吃植物性蛋白（像豆腐、豆類食品）取代動物性蛋白，有效控制體重。
- 3、保持良好的運動習慣（如：日行萬步、健走…等），以增加新陳代謝能力，加速排除戴奧辛。
- 4、由於喝酒過量對肝功能影響大，應儘量減少喝酒的量及頻率。

要注意哪些健康警訊？

若發現本身戴奧辛血液濃度偏高者，除了要定時做健康檢查外，在檢查的同時需特別注意肝功能、血糖、甲狀腺功能、糖尿病及心血管疾病等這些項目的測值，以利於瞭解自身健康狀況，若有異常應儘早就醫，早期發現，早期治療。

如何避免接觸戴奧辛？

由於食物是人類暴露於戴奧辛物質的最主要來源，且戴奧辛容易存積於動物性脂肪內，因此減少動物性脂肪的攝取，食用低脂肪類的食物，將有助於降低體內戴奧辛的積存；另外，適量的蔬果、穀類食物等均衡的飲食，也能減少單一食物戴奧辛的攝入量。

此外，日常生活中減少使用含氯的物品，如PVC塑膠袋、塑膠製品、含氯漂白劑、消毒殺菌劑等；儘量使用可回收再利用、低污染材質的物品；並做好垃圾分類、及資源回收等工作；避免露天燃燒垃圾、廢棄物、廢五金。



◎ 鄧長維

壹、前言

2005年陳總統出外拼外交,過境阿拉伯聯合大公國阿不達比機場,由機場搭乘直昇機,抵達杜拜帆船飯店,並下榻總統套房,遠眺這藍天碧海中,號稱二十世紀城市奇蹟,感嘆道,「領導者的遠見真的很重要」;8月31日基隆港務局蕭局長談話:『我思我見話未來』,「茲值基隆港面臨轉型的關鍵時刻,我們都要對歷史負責,期望你我共同來提高服務品質,才能創造永遠繁榮,永遠進步的基隆港」,國內港埠建設其設置與管理,是否跟得上一個現代化國家的腳步?有無任何人為缺失,值得探討呢?最高法院最新一則國家賠償新判例認為,凡是供公共使用或公務使用的設施,只要事實上處於國家或地方自治團體管理狀態者,均有國家賠償之適用,並不因為該設施是否屬於國家或地方自治團體所有,而有所限制,更何況既經國家行政機關公告之公共設施,如果未盡善良管理之義務,肇致人民權利之損害,勿庸置疑符合國家賠償之適用,且舉引人詬病的四件事例加以討論。

貳、法律事實面之一

舉最新海事案例,2008年1月16日○商輪於○國際港之港外錨地起錨時,不管真相如何,反正最後導致捨棄8.5節錨鍊,才得以脫身進港靠泊東九號碼頭裝卸貨櫃,1月23日另外一家海運公司○商輪再度於別處發生類似事

件,一年365天、一天24小時、日夜不息的船長職務挑戰下,除了國際海事組織一堆國際公約繁瑣文書作業記錄說寫做一致、並達到公司的各類高度要求外,有時一個不小心,或是其他原因,拋個錨還要擔心受怕,就怕碰上上述麻煩事,對船長而言難道公平嗎?輕者趕寫一份報告遭訓斥一番,不幸者就丟了差事,此處僅就一個現代化港埠、國家公務員品質由國家賠償法切入,法律面探討其中是不是存在值得檢討的空間。

全球是不是還有哪一個國際港,其法定公告的等候錨地,類似像基隆港一樣的魔鬼港(借用早年國際港埠大會上,一位日本代表批評用語),今天若遠眺基隆港外海,只有那些初次來港,且無基隆港痛苦丟錨經驗者,或者厲害角色的船長,才會錨泊在充滿錨障風險的公告錨地,其餘絕大多數商船,皆一字排開,就在幾海浬外,各自找水域,漂起來等候進港,為什麼?一不小心拋錨(天知道!)錨位,早已是大禍臨頭,尚恍然不知,拋好錨安穩休息一番,暫時恢復海上航程之勞累,否則得在海上漂流,又要輪值sea watch而完全無法歇息,第二天一早,大夥神清氣爽地起錨,準備進港,正在高興勁頭,大副無線電報告,船錨似乎被不明物鉤住,根本錨機動不了,這下船長慌了,公司接獲消息,船動不了,進不了港,貨上不了,原定船期鐵定被耽誤,也急了,況且又要多花一筆費用處理

善後，上一回當，吃悶虧學乖了，因此多少年下來到現在，港外不遠處，大小等候進港商船一路漂，蔚為世界海港奇觀，基隆港外海錨泊區，早在20多年前，航商即陸續抱怨反映至今，散佈許多妨害商船錨泊之不明障礙物，依據國立臺灣大學研究團隊於93年12月提出的探勘報告，總計有46處之多，該區屬不良錨地，偶一不慎，商船錨泊常有流錨情事發生，一旦拖曳錨鍊勾上海底不明障礙物，無解情況下，只好將未能順利絞起的錨、錨鍊逕自截斷，棄置於錨區海底，其後，難謂不令人質疑商港管理機關是否依法謹慎篤行法定職責，囑咐該航商儘速清除過或者先行代為清除該棄置錨鍊，如此惡性循環的結果，使得錨泊區類似勾絆錨鍊的問題，無不再度發生而日趨嚴重，當然重大影響國際商港之形象甚鉅。

先就港口管理機關法定職責部分討論，商港法第10條規定，「商港區域內，原有之障礙物，如有妨礙商港建設之目的時，由商港管理機關通知所有人限期遷移或拆除，如逾期不依規定辦理者，得代執行，並對其障礙物因遷移或拆除所生之直接損失予以相等之補償」；同法第16條更直接點明，「商港區域內之沉船、物資，所有人不依商港管理機關通知公告或通知之限期打撈、清除者，由商港管理機關打撈、清除；所有人不明無法通知者，亦同；前述必須緊急處理時，得逕由商港管理機關立即打撈、清除。」，姑且不論是否該當刑法廢弛職務釀成災害之刑責，僅就前節公有公共設施設置或管理有無欠缺，而所肇致之國家

賠償責任之法定要件而言，事實面已符合該構成要件，自有國家賠償責任之適用。

子曰：「不在其位，不謀其政」，「名不正則言不順，言不順則事不成」，雖然七十年代航運界早有批判，依法而言，只有等待法定職責範圍內始克辦理，早在十多年前船舶交通管制中心成立之初，研議處理前述妨害商船錨泊之不明障礙物，如何在不影響商輪正常錨泊前提下，分期作業以儘速清除港外礙錨地點之不明障礙物，並獲當年臺灣省政府（尚未廢省時）支持，提供交通建設基金數仟萬元補助，核示全案委由本局港埠工程處負責執行，惜後來，當時主政之許升驊副港務長不知何故，原來已定案由港埠工程處執行者，轉為行政院科技委員會辦理，最後則石沉大海，再也無進一步消息了，國家進步要靠人、時之風雲際會，誠哉斯言，如此重大攸關基隆港形象，且商港法明示之法定職責，似難謂不無遭人質疑是否可以如此地被輕忽。其實，港外礙錨地點之不明物，如許之多，早在七零年代，航商即敦促早日清除礙錨不明物，有一次，筆者來本港東十、東十一號碼頭，負責船邊貨櫃裝卸作業（時任○海運臺北總公司駐埠船長），公司定期航班○輪，依船期當日上午七時，由外港起錨，準備靠泊東十號碼頭，並即刻展開貨櫃裝卸，豈料該輪錨起不上，應該是勾住海底不明物，船上、岸邊兩頭急得不得了，因為牽一髮而動全身，航運業者皆知，幾個貨櫃場在等候貨櫃進

出指令,幾十輛貨櫃車全卡在船邊和道路,影響整體車隊調度,也影響到西碼頭另一艘船的貨櫃作業,最後除了錨與錨鍊逕自截斷棄置外,又能怎麼樣?該輪船長除了自認倒霉外,又能如何,有了這次痛苦教訓,一時風聲鶴唳,只知道其後,凡是進基隆港該公司商輪絕大部分,不敢再拋錨港外,改爲在遠處漂流,一直到今天及未來,絕大多數來基隆商輪採用此一模式,令人痛心疾首,難怪被日本船舶嚴詞批評爲魔鬼港,其來有自,事實上,陸續還有不知情之初次來訪商輪,高興地以爲,錨地空曠,錨地船舶不擁擠,結果歷史悲劇再次重演,肇致棄置錨與錨鍊日漸增加中,更何況時日一久,不知又增加多少個從未主動向港口當局報告之捨棄錨與相當長度之錨鍊,將永遠是基隆港的痛點話題,既然沒有船長敢使用此一錨地,難道不是如同廢棄的錨地嗎?若從航運業務角度來看,似乎很難排除遭人質疑是否符合Safe Port的定義,由此可見,主其事者是否具有陳總統所謂的遠見及專業能力,相當重要,可惜至今,公務員的品質、國家機關強化競爭力的風氣是否有待努力,誰人不知專業的重要性,只是事證顯示,庸碌之輩實際做的似乎很難跟說的一致。

最高法院於95年8月,召開民事庭會議通過一則國家賠償新判例,認爲凡是供公共使用的設施,事實上處於國家管理狀態者,皆有國家賠償法之適用,並不以是否屬於國家所有而受限制。最高法院指出,此一新判例是

基於保障人民權利立場,加重國家的「事實管理」責任,縱然是「私人所有」設施,只要屬於「事實上處於國家管理狀態」,如果設施或管理有欠缺,就適用該法,換言之,此一新判例具有實質擴大國家賠償範圍的效果。其實,國家賠償法已經有修正草案,擬將現行法中的「公有公共」設施,修正爲「公管」設施,以擴大國家賠償範圍,因此該則新判例,所謂法與時進,事實上已經走在修法之前。

參、國家賠償法定要件

國家賠償法第二條

- I 本法所稱公務員者,謂依法令從事於公務之人員。
- II 公務員於執行職務行使公權力時,因故意或過失不法侵害人民自由或權利者,國家應負損害賠償責任。公務員怠於執行職務,致人民自由或權利遭受損害者亦同。
- III 前項情形,公務員有故意或重大過失時,賠償義務機關對之有求償權。

國家賠償法第三條

- I 公有公共設施因設置或管理有欠缺,致人民生命、身體或財產受損害者,國家應負損害賠償責任。
- II 前項情形,就損害原因有應負責任之人時,賠償義務機關對之有求償權。

歷年國家賠償法裁判要旨摘要

國家賠償法第三條第一項係採無過失責任賠償主義,換言之,不以故意或過失爲責任要件,祇須公有之公共設施因設置或管理有欠缺,致人民

生命、身體或財產受損害者，國家或其他公法人即應負損害賠償責任，至國家或其他公法人對該設置或管理之欠缺有無故意或過失，或於防止損害之發生已否盡其注意義務，均非所問（參照71年訴字第5364號等相關判決文）。

國家賠償法第二條第二項後段所謂公務員怠於執行職務，係指公務員對於被害人個人，有應執行之職務而怠於執行者而言。換言之，被害人對公務員為特定之職務行為，有公法上請求權存在，經請求而竟怠於執行，致自由或權利遭受損害者。

按國家賠償法第條第三條第一項所稱之「公有之公共設施」，係指已設置完成並開始供公眾使用者，始足當之。

公有之公共設施管理之欠缺係指不具備通常應有之狀態、作用、或功能致缺乏安全性而言。

提起國家賠償之訴訟應屬公法人公務所所在地之法院管轄。

憲法第24條明定，凡公務員違法侵害人民之自由或權利者，除依法律受懲戒外，應負刑事及民事責任；被害人民就其所受損害，並得依法律向國家請求賠償。國家不僅對於公有公共設施而且只要符合「事實上處於國家管理狀態」者，基於無過失責任賠償主義，如果設置或管理有欠缺，所肇致之侵權行為結果之發生，具有相當因果關係，不問行為人有無故意或過失，亦難辭其咎，即應負其責任。

國家賠償法第11條前段規定，

「賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴」，雖然有學者主張，人民對於中央或地方機關之行政處分，認為違法侵害其權利者得為行政爭訟，亦可依國家賠償法之規定，向原處分機關，亦即賠償義務機關，請求賠償。但實務見解以規範公務員個人，依法應對被害人負有損害賠償責任前提下，參照民法第186條規定，知「行政爭訟制度係第一階法律救濟，若該救濟徒勞無功，始提起第二階國家賠償之法律救濟」。

國家賠償法第8條規定，「賠償請求權，自請求權人知有損害時起，因二年間不行使而消滅；自損害發生時起，逾五年者亦同。」

因公有公共設施設置或管理有欠缺，所肇致之國家賠償責任，依法其構成要件如次：

- 一、不僅公有公共設施，而且只要符合「事實上處於國家管理狀態」已經開放公眾使用者皆屬之。
- 二、公有公共設施之設置或設置後之維持、修繕及保管等不完全，不具備通常應有之狀態、作用或功能，以致缺乏安全性而言（88年宜蘭地院簡上字第四號判決參照），且非以管理或設置機關有過失為必要（85年台上字第2776號判例參照），即不問是否已盡善良管理責任，皆不得據為免除國家賠償責任之理由。
- 三、必須人民之生命、身體或財產遭

受損害。

- 四、只要公有公共設施之設置或管理有欠缺，與前述損害間有相當因果關係者，國家就應負損害賠償責任。
- 五、限於公務員有故意或重大過失，賠償義務機關始得對其行使求償。
- 六、國家賠償法第5條規定，國家損害賠償除依本法規定外，適用民法規定，而民法第216條規定，「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益」，航運經營成本及預期運費利益，金額十分龐大，主其事者，能不謹慎篤行嗎？

肆、設置或管理有欠缺法律事實面之二

不論就國際無線電規則、全球海上安全GMDSS公約或者國內電信設置規則等任何高低層次法律規範而言，國際商港無線電岸臺應配備國際無線電規則之VHF-16頻道(156.8兆赫)，供緊急、安全、救難、一般呼叫等無線電通訊之用，而相鄰兩港或港口內不同區域間(例如，高雄港一、二港區分別使用不同工作頻道)，依前述規範，不可使用同一工作頻道，以免除電波互相干擾，然而國內某國際商港，竟違反此一全球奉行不渝之無線電國際公約，而渾不自知，不僅未依法配置VHF-16專用頻道(156.8兆赫)，提供緊

急、安全、救難、一般呼叫等用途，而且在選用工作頻道時，竟然自以為蕭規曹隨，公務員沒別的本事，照抄就是了，可沒想到，這回不能抄，事實上抄錯了，早就應該選用其他的工作頻道，一直錯用至今，此外，國內所有國際商港，一向互為抄襲，可惜根本無思考能力，還有一些共同的錯誤，舉例言之，早在近七十年代前的蠻荒時代，各國國際商港的VHF一般呼叫及港務工作頻道，竟然使用同一個VHF-CH16頻道，其貽笑國際無人不知，其後經反映改正，才分別使用CH-16及CH-14，延用至今，可惜洗了頭忘了洗腳，同時間卻又犯下另一個共同錯誤尚不自知，沒有進一步再區分港務工作頻道與通訊頻道，至今各港猶混用同一個CH-14頻道至今，嚴重違反前述各規範，其後，國際間早在八十年代初，即已施行GMDSS公約，各港對所謂的數位選擇呼叫VHF-CH70可能未曾聽聞過，換言之，各國國際商港已經落後國際間奉行不渝之GMDSS公約水準，有十來年落差而不自知，總之，至今各國國際商港VHF頻道之就其設置暨管理之缺失，一旦法律事實符合國家賠償之法定要件，國家賠償就成立有效，如果進而釀成災害，難謂不無可能尚有刑責加身，該等應負責任者包括了決行之上司，皆負賠償義務機關對其求償之責任，公務員專業水平難謂不無遭人質疑不長進之疑慮及其怠忽職責之心態了。

伍、設置或管理有欠缺法律事實面之三

放眼全球主要海運航線暨歐、美

及日本重要國際商港,每年適逢霧季時,哪個海域、河道、港口沒有霧呢?經常是霧茫茫一片,甚至更狹窄的運河,然而在符合IMO的標準建置之VTS專業優秀團隊監控下,濃霧中,港內航道一向照樣行駛,根本不是問題,以減少航商船期之損失,也就是說,未曾聽說有類似封港、或者禁止船舶進出的說法,歐美一些水道,甚至更狹窄的運河,就是如此,例如,基爾運河航道寬度比基隆港還要狹窄,霧中照樣sea speed,照樣平行會船,快會船之際,還敢就地全速倒俵,挺嚇人!不知其中技術奧秘者,包括未對船舶動力數據分析有涉獵之船長還真會被嚇呆,國內經過近六十年生聚教化,如今在綜合國力似乎難謂已排除落後國家之列,畢竟進步比較慢者,相對言難道不是落後,除了電子科技類只是代工製造的勞奴出名外,在許多方面似乎難謂不無遭人質疑不長進,若說不可能做到領導全球的先知先覺也罷,至少也該盡力跟上國際間一般公認的水平吧?其實不然,真的是無期待可能性,俗話說,「野蠻社會是不知不覺、落後社會是知行不一」,巨資購建VTS系統,客觀功能十足,惟目前簡易輔助功能,簡單比喻,似乎類同一般醫院掛號排序,或是進而簡易的指揮進出而已,似乎難謂充分實現類似先進國家所具備的第一線管控,因為,究竟是不是有法定資格、功能發揮到何種程度、能不能做、敢不敢做,依據聯合國國際海事組織針對VTS的指導方針而判,難謂不無疑問,惟本於航商立場而言,當

然無不希望提供與先進國家一樣的水平服務,港口客觀條件不是問題,只要有專業暨客觀現代機制配合下,濃霧中港內航道照樣行駛,似乎難謂困難解決不了,如此既可減少航商船期之損失,又能提昇港口形象。問題在於,說穿了,歷來公務員給人印象,不外爭功諉過,主管出缺搶破頭,一旦涉及專業判斷的技術層面,無不面有難色,支吾其詞,不知所云,抓不到重點,尤其一旦涉及可能的責任,因為無紮實的專業背景,就很難正確判斷拿捏恰如其分,當然怕出事,開起會來,難保不閃躲,再等若干年,論專業管理依舊似乎難謂不無技術疑慮之質疑。基隆港的客觀數據便知,各方面寬度並不狹窄的港內水域,濃霧中航道在VTS專業監控下,不是很難解決不了的問題,首先,東二與西二碼頭間最西南側內港水域寬度約有220公尺,依序往外去,東四/五與西四碼頭間最西南側內港水域寬度約達360公尺,其次,由此處航行到東十/十一,期間水道寬度約達300公尺左右,待行駛至安瀾燈標附近其迴旋水域寬度約達350公尺,轉向朝北水道愈來愈寬,駛過西岸各貨櫃碼頭,只要事先管制好港內錨地許可錨泊船數暨其可能迴旋域,一路駛向防波堤出入口處,水域寬度至少有400公尺左右,最後駛出港口防波堤其寬度至少有270公尺,相當寬暢,就以上各數據、各段航向改變角度溫和,針對大小不同噸位船舶之運轉所需最小水域條件,在安全措施輔助下,濃霧中港內航道在VTS專業監控下,照樣行駛,

並不是解決不了的難題，當然尚需一些配套安全措施及技術規範訂定，以確保萬無一失。

陸、設置或管理有欠缺法律事實面之四

民國90年2月發生一件匪夷所思之事件，事實上，更遠的年代都曾經發生同樣令人洩氣的事例，先起個頭，較早的『89年8月2日1047時，在基隆嶼附近，發現一艘漂流半浮沉小船』、今年的『96年6月26日1150時，臺灣北部海岸外約二十餘海浬處，興泰號漁船棄船漂流中』，類似的許多事證顯示，國家權責管轄範圍內海域，歷年各國國際公約所宣示，所謂確保海上航行安全此一最核心的上位要求，都做不到，消極不作為清除海上障礙物、及不確定故意放任障礙物船隻漂流四處之事證，十足像個無政府狀態似地，如何能放任妨礙海上安全之障礙物船隻，漂流各方呢？在臺灣周圍海域四處流竄，嚴重影響海上航行之安全，難道不是充分暴露一個落後國家貽笑國際的話題，而且未來非常可能繼續鬧笑話，國內立法之不長進，規避一個主權國家所應履行之義務，相關各事責機關龐大，統稱行政院國家搜救指揮中心，其法源依據為，89年12月22日奉行政院台89內字第35603號核定之「行政院國家搜救指揮中心設置要點」（其實早在1974年，SAR國際搜救公約即已公布施行），其中第一線機關為海巡署之海洋巡防總局，其作業規範中提到，「遇海難事故第一時間搶救生還者，……；通知相關業務管轄單位

避免油污、影響航道安全或其他二次災害」，換言之，只要依作業規定，通報了相關機關即結案沒事，這是那些無法律素養公務員的錯誤認知，身為第一線具有執行力機關除了海巡署外，尚有國防部，而該低法律位階之要點規範，雖然未有清除礙航障礙物之規範，其他涉及之高階法律例如，國家賠償法，以及國際海洋事務等公約，皆有難以飾卸責任之明文規定，事實上到今年96年，類似事件依然再度發生，賠上了國家形象，主管機關之互踢皮球、怠忽職責令人不解，眼見從過去到未來類似事件，將再度被國外引為笑談，為什麼呢？，90年2月8日，新購自日本之一艘120噸觀光賞鯨小客輪「新龜山島二號」，返臺途中，行經蘇澳外海約33海浬處，因狂風巨浪，船身進水，最早據報導稱，該船已沉沒，相關海巡單位是否曾有後續追蹤，事實顯示，2月14日凌晨四時許，這艘據報已經沉沒的船舶，由蘇澳外海一路漂流，漂了近六天漂到八斗子附近海岸，最後才被八斗子居民發現，換言之，漂流如許之久，未被發現，對川流不息的各國商輪航行安全而言，似乎難謂不是捏一把冷汗，畢竟總噸位120噸可不是小型障礙物，若撞上，可大可小，總是會有報告、船體檢驗、保險程序等麻煩事接著要處理，對船長而言難道公平嗎？相關職責單位包括交通部、行政院海岸巡防署海洋暨海岸巡防總局，必然要面對此海上碰撞之國家巨額賠償事件，似乎難謂不是反映了臺灣的周邊海域航行安全之大漏洞，對

有制式設備,裝備、人員一樣都不缺之前述機關,難道真要套用刑事法律上術語,「無期待可能性」嗎?若是如此,公務員品質是否太遜了吧!真與其他國家水平相差千里計?此一事件究竟為何,實在令人不解;其次就交通部暨其下轄各商港管理機關,就各自法定管轄水域中的不明船舶漂流物,至今也是類似無政府狀態,不論是海難棄置漂流商輪、或是海難棄置漂流漁船,或是不明漂流物的善後處理,請問國外有這種情況嗎?別忘記,最高法院於95年8月召開民事庭會議,通過一則國家賠償新判例,認為凡是供公共使用的設施,事實上處於國家管理狀態者,皆有國家賠償法之適用,並不以是否屬於國家所有而限制。最高法院指出,此一新判例是基於保障人民權利立場,加重國家的「事實管理」責任,縱然是「私人所有」設施,只要屬於「事實上處於國家管理狀態」,如果設施或管理有欠缺,就適用該法,換言之,此一新判例具有實質擴大國家賠償範圍的效果。交通部暨其下轄各商港管理機關,就各自法定管轄水域中的不明漂流船舶、殘骸、不明漂流障礙物之肇致國家賠償,究竟要如何面對?

國家賠償法第三條明示

- I 公有公共設施因設置或管理有欠缺,致人民生命、身體或財產受損害者,國家應負損害賠償責任。
- II 前項情形,就損害原因有應負責任之人時,賠償義務機關對之有求償權。其具體事例,舉不勝舉,例如:

「89年棄置漁船進滿利半浮沉漂流中」、「89年基隆嶼附近海域半浮沉船舶漂流中」、「89年大型駁船臺中港外海漂流中」、「90年榮工處大武號大型挖泥船(283總噸)半浮沉於臺中港外海漂流中」、「90年不明工作船於臺北縣外海半浮沉漂流中」、「90年不明漁船於北臺灣外海半浮沉漂流中」、「90年新海洋號漁船,於北臺灣棉花嶼外海,觸礁後半浮沉漂流中」、「91年翻覆不明船舶於北臺灣東方外海半浮沉漂流中」、「93年連豐勝號漁船殘骸於北臺灣外海半浮沉漂流中」、「93年工作平台船IKARI MARU 5003於臺灣西方外海半浮沉漂流中」、「93年新福發號漁船翻覆於基隆嶼附近海域半浮沉漂流中」、「95年於中臺灣後龍外海11海浬,不明漁船翻覆半浮沉漂流中」、「96年於目斗嶼附近海域興泰號漁船殘骸半浮沉漂流中」、「96年於野柳東北方9海浬域興泰號漁船殘骸半浮沉漂流中」、「96年11月 Al Jabel 50 拖船,於高雄港外海,行政院國家搜救指揮中心責任執行區域內,無動力漂流中」,上述各事件中,不論就觀光賞鯨小客輪「新龜山島二號」的錯誤監測(半浮沉漂流船殘骸竟被誤判,以為已經沉沒)而言,或就不確定故意任由興泰號漁船殘骸,此有害航行安全半浮沉漂流物,一路由澎湖漂來基隆而論,相關海巡權責單位是否曾有後續追蹤,追蹤又是否確實,而

交通部暨其下轄各商港管理機關，就有礙航行安全而言，針對各港法定管轄水域中的不明漂流船舶、殘骸、不明漂流障礙物，消極不作為未盡法定清除職責，甚而不確定故意放任障礙物船隻殘骸漂流四處之事證至為明顯，從而似乎難謂是否可以排除國家賠償責任自不待言。

柒、結語

且以最近兩則事例作為檢驗國家競爭力之指標，11月27日1428行政院國家搜救指揮中心台北任務管制中心收悉巴拿馬籍遇難商輪Mezzanine於臺灣北部附近海面之求救，經證實該時間翻覆沉沒，於28日下午經海巡艇於基隆東北方5浬救起一人，其餘26名船員下落不明，此一事證似乎難謂非再次以26條血淋淋的生命驗證了十數年前拙文提到航運界流傳的笑話：

「重大海難寧願發生在日本海域，可千萬別在國內海域，否則難謂非凶多吉少」；11月27日上午英國籍巨型郵輪藍寶石公主號進基隆港猶豫兩個小時，終究過門而不入，猜測可能其一或雙方皆因無能力提出船舶動力數據解算之根據或者從而也就不可能藉由該動力數據解算之科學論證，以強力說服如何於高風巨浪中安全駛入港口的信心喊話，或者又因為無配套如歐、美、日本等港口應有的港外三條各3200匹馬力拖船自外航道起，即已經展開輔助的功能，究竟如何評斷將另撰文，此處不予詳述，惟上述拖船之國際標準服務就基隆港向來之服務模式

言，畢竟是不可能的任務，綜上極端兩事例而言，似乎難謂公務員水平不無遭質疑處；至於國內人才究竟有多優秀，不再論及公務員，就以站在全球電腦科技業競爭最前線第一個浪頭的研發專利數加以探討，引用最近一期商業周刊的分析報導，加以摘要作為本文之結束，依美國專利暨商標局專利資料庫顯示，國內研發專利數量及年增率固然累進可喜可賀，然而在優質技術強度依然落後，在重要領域上，還欠缺一錘定音的關鍵專利，就此而論，二戰結束以來，除美國未受戰火蹂躪外，其餘哪一國不都是由戰亂廢墟中重建，經過數十年生聚教化，他國重視誠信，知行合一，國內向來人格及做事只重便宜行事，私利放中間，其他管它的，一路墮落難謂不無瀕臨崩潰之質疑，猶記七十年代初，國民所得比西班牙還高，再努力幾年國內即將進入家家有遊艇的水準，而今西班牙早已超越並且已進入已開發國家之列，似乎足以說明過去的教育是否只重視虛浮表面化，未深植人心，而人格教育又究竟如何呢？多少年人性醜惡面社會新聞頻率之高之密集，嘆人心之敗壞，縱然抄襲再好的制度不過是表面文章，對國家實質進步起不了作用，值得國人深思。





可以避免的船難意外事件

◎ 朱陳純然¹ 方福樑²



一、前言

2004年2月28日下午6點5分，一艘懸掛新加坡船旗的化學船(Chemical and Oil Tanker)在維吉尼亞州(Virginia)外海失火、爆炸沉沒後，美國海岸防衛隊(U.S. Coast Guard)包括3架直升機、3艘船及C-130飛機等在事故現場展開救援工作。

美國海岸防衛隊發表的聲明，這艘名為「Bow Mariner」的化學船在維吉尼亞州45哩外海發生爆炸，2名船員當場遇難。受傷及生還者經由直昇機送到諾福克(Norfolk)的醫院，搜救人員繼續搜尋失蹤者。

發言人說，這艘在於1982年10月18日交船³、22,587總噸、39,821載重噸、173.8公尺長的化學船載運22,000公噸甲醇(methyl tert-butyl ether; MTBE)及6,000公噸乙醇(ethyl alcohol)化學品，於紐約駛往休士頓途中遭不明原因爆炸失事，全船有24名菲律賓人及3名希臘人共27名船員，事件造成3人死亡、18人失蹤及僅6人獲救的嚴重船難。

「Bow Mariner」輪之船東為挪威Odfjell在新加坡註冊的Odfjell Asia II PTE Ltd.，並由總部設在希臘的Ceres Hellenic Ship Enterprises, Ltd.負責營運管理，本次船難事件係由美國海岸防衛隊負責調查。事故報告通知相關的新加坡、希臘、菲律賓政府及國際海

事組織(IMO)、國際獨立油輪船東協會(INTERTANKO)、國際航運商會(ICS)、美國驗船協會(ABS)、挪威船級社(DNV)等機構。

事故調查報告顯示，導致該輪出事之原因很多，但結論是船難事故可以避免的。

二、例行的運務

「Bow Mariner」輪於2004年1月26日在沙烏地阿拉伯朱拜爾港(Al Jubail)滿載化學貨品後，2月2日駛抵埃及塞得港(Port Said)更換船員大管輪，然後駛往希臘Kali Limenes港及西班牙Algeciras港分別添加1,200噸燃油(Heavy fuel oil)及200噸柴油(Light fuel oil)後駛往紐約港(New York)，預計於2月23日抵達。

由於天候不佳影響航行船速，船期延遲2天，於2月25日才駛抵紐約/紐澤西(New Jersey)，整個航程因惡劣的天氣，導致甲板部船員無法實施各種保養及預計於航次結束後在德州休士頓港(Houston)租方檢查之準備工作。

於紐約州Staten島Stapleton錨區，該輪卸下約6,000噸之甲醇化學品至駁船後，駛往德拉瓦州之德拉瓦港(Delaware)繼續卸貨，於2月26日於紐澤西州Linden港再卸下約1,000噸及27、28日在Shell Motiva廠港區卸下約6,000噸之甲醇化學品。該輪22個貨艙整個卸貨過程，據報完全順

¹ 資深船長。

² 資深輪機長、國立台灣海洋大學兼任講師、中華民國仲裁協會仲裁人。

³ 在Brodogradiliste Split Shipyard, Yugoslavia.建造。

利無異狀。

根據事故調查報告指出，該輪備置有關貨物裝載及壓艙水操作程序書，其中包括如何清除貨艙管線殘留液貨之規範。

該輪之液貨艙設計後斜的深圍井艙(deep well pump sumps)，有助於液貨泵卸出及使用收艙系統。當大多數液貨卸下後即關閉主貨艙抽出閥，並開啓收艙抽出閥，將殘留液貨抽出，管線內之殘留液貨由甲板空氣沖洗帶至主甲板液貨管線，其中行程約10分鐘，之後聽到液貨泵發出不同之聲音即告結束，同時關閉液貨泵收艙抽出閥及液壓系統。

將管線內之殘留液貨清除之程序須使用甲板壓縮空氣清除，所以須用到2吋空氣撓性軟管連結至貨艙進口閥管線。然後打開壓力8 bar(約116 psi) 壓縮空氣沖洗20秒，同樣過程重複3次。之後空氣保持開啓，甲板液貨裝卸總閥(manifold valve)關閉10秒後再開啓，同樣過程重複3次。之後關閉連結至貨艙進口閥管線空氣管，連結卸岸之裝卸液貨閥，卸岸管線沖洗20秒，同時甲板裝卸液貨閥開啓、關閉2次。

不過必須強調的，正常作業並不建議採用壓縮空氣來清洗管線的作法，以避免含氧的空氣帶進潛在易燃性的環境，建議以惰性氣體(inert gas)或氮氣(nitrogen)代之。

三、運務中的操作及作業

洗艙作業：2月28日該航向休士頓途中，船員奉命清洗原裝載甲醇化

學品之液貨艙，是導致該輪失火、爆炸最可能之原因。在事故調查報告中亦述及該輪洗艙作業程序。

在租船人之液貨手冊，有關敘述如何清潔液貨艙圍井(sumps)及貨艙通風，以達到貨艙清除油氣目的之說明如下：

貨艙通風：圍井殘留液貨須預先清除後，貨艙保持通風直到油氣清除為止，運用通風管道將油氣從底艙排出。可能須以不含離子之水(deionized water)沖洗底層。

替代辦法(以淡水沖洗)：以50 - 60°C淡水沖洗貨艙30分鐘，如淡水短缺，則以溫海水代之沖洗貨艙30分鐘，之後再用淡水沖洗貨艙10分鐘。如果液貨須要較高標準⁴，則須以不含離子之水作最後沖洗，如果使用冷水則沖洗時間須增加一半。

該輪之壓縮空氣清洗作業程序是有問題的，此外該輪之貨艙清洗作業程序同樣是令人擔憂。如液貨手冊敘述：「貨艙保持通風直到油氣清除為止」，但並未說明如何達成目標。

由國際航運商會出版的化學船安全指南⁵，雖納入該輪之安全品質環保系統(SQE)，但該輪船長並未依規範實施。

依照化學船安全指南有關「貨艙洗艙後之油氣清除安全作業程序」規範：

1. 在油氣清除過程，對毒性及易燃性之氣體之通風須經由船舶認可的油氣清除出口為之，因此須有足夠的排氣速率以將氣體排出遠離甲板。所以甲板不得有排出氣

⁴ 甲醇MEG FG/Standard。

⁵ *The Tanker Safety Guide, Chemicals*; published by the International Chamber of Shipping.

體之沉積，均不允許在貨艙之最低可燃臨界範圍⁶降至30%前及超過其他有關限制門檻。爾後方可在甲板部位，經由貨艙艙口繼續進行最後混合氣體之清除。

2. 如使用活動式的通風設備將空氣打入貨艙，則貨艙艙口須保持關閉，直到即將開始工作為止。

致命的指示：依據調查，船長命令船員一旦放洋，即將卸空的貨艙全部開啓。船長並未說明為何下達此指令，船員亦未質疑船長之命令。

將卸空的貨艙全部開啓(貨艙圍井仍殘留甲醇餘貨)，將促使可燃氣體上升流竄至主甲板部位。更糟的是，可燃氣體比空氣重，所以很容易取代空氣沉積於最底層，因此甲板部位成爲可燃氣體區。更嚴重的結果此舉將更多的空氣帶入貨艙，可能使貨艙達到可燃範圍。當船員清洗貨艙的同時，很可能將可燃氣體沉積於主甲板遮蔽部位或貨艙艙口附近。此刻只須一點火星即足以點燃可燃氣體造成火災，燃燒進而引爆至源頭的貨艙導致爆炸。

四、事故之經過

由於事故於失火發生爆炸時，生還船員均不了解貨艙清洗操作程序之資料，所以調查報告係蒐集在現場附近的船、人及生還者證詞及後來經遙控潛具對該輪沉沒後所作之調查。

「Dakshineshwa」散裝貨輪於2月28日下午約6點鐘，位於失事船「Bow Mariner」輪東邊約2浬處，當時大副報告看到一艘油輪左舷甲板裝卸液貨閥前面，約於船頭後方20公尺處發出黃色閃光。接著火光向上後整

個甲板裝卸液貨閥部位陷入火海，接著發生2次大的爆炸。

「Bow Mariner」輪附近尚有其他船舶。約於14浬外Karen L漁船船長於下午6點左右看到、亦聽到一聲爆炸隨後數次較小之爆炸。另外一艘漁船Capt. Bucky Smith約於18浬外正在捕捉扇貝，於遠處看到一個火球但未聽到爆炸聲。所有的船舶均駛赴現場救援。

「Bow Mariner」輪失事當時，船上陷入一片混亂，事故調查報告中有關生還者回憶極爲驚恐及不安，所有的生還者於爆炸後均提及看到的同船船員。在發生第一次爆炸後，電機師、三副及一名幹練水手在房間內，三個人均參與清洗貨艙的工作。大廚及服務生在廚房，大管輪在進入機房的艙門口，每個人均稱於下午6點鐘聽到一聲爆炸聲，且造成船舶搖晃及向右舷劇烈傾斜。緊接著發生幾個連續爆炸，另亦報告船頭的火焰還一直延伸至左舷。大管輪則供稱機艙並未發生爆炸。

混亂中沒有人出面主導救火、通訊或棄船之努力。據三副及服務生稱，他們看到船長及輪機長從第四層甲板衝向右舷甲板。亦沒有任何高級船員作出什麼指示給其他船員，包括船長亦未回應三副詢問，是否要發送求救信號。

三副未得到船長之回應後，即衝向駕駛臺，啓動數位選擇呼叫(Digital Selective Calling; DSC)警報系統，發出求救信號，接著再啓動駕駛臺之應急指位無線電示標(Emergency Position Indicating

⁶ Lower flammable limit ; LFL。

Radio and Beacon; EPIRB)後擲向大海。

六個生還者之一的三副，隨後衝向右舷甲板，緊抓著固定式二氧化碳消防管線，他看到許多船員已在海上，包括船長及輪機長，同時也看到大管輪、大廚、幹練水手當時抓著船尾的欄桿。

當船逐漸沉沒之際，三副便直接跳向位於4公尺下海面之右舷救生筏，之後大管輪也跳向海面之救生筏未成，但最後爬上救生筏。大廚及幹練水手亦從船尾欄桿掉進救生筏。

4個人聯手將救生筏艇纜(painter)切斷，並搜索其他生還者，他們找到早先從右舷甲板跳下海之電機師及服務生，這2名全身沾滿油之船員拉上筏上後，就再也沒找到其他生還者，雖然他們聽到呼救的聲音，並點燃火焰信號以指引求救者至救生筏。

救難成員包括美國東岸海岸防衛隊的所屬基地，在伊利莎白市、大西洋市航空站派遣之HH-60海鷹式直昇機、C-130力士型固定翼運輸機、HH-65海豚式直昇機、47呎級救難艇及兩艘快艇。

搜救過程中，海鷹式直昇機將救生筏上生還之6名船員吊至機上，送至維吉尼亞之醫院治療，全數生還。

同時，海豚式直昇機於海上找到一具未著衣服之屍體，使用機上探照燈指示漁船Karen L將船員救起時已無生命蹟象。該員經指認是受難船的大副，頭部及四肢曾受重創。所以未著衣服很可能是當時身處爆炸現場附近。

此外，海豚式直昇機所屬之游泳救難員亦從滿佈油之海面救起一名

船員，後經指認是受難船的二管輪，救起時已奄奄一息，雖經心肺復甦術(CPR)的急救，到達馬利蘭州Ocean city，救護車送至醫院後死亡。

最後一名遇難者被發現時，緊抓著船上救生筏，被拉至漁船Capt. Bucky Smith上面，再吊至海鷹式直昇機上，雖實施心肺復甦術的急救，之後經警用直昇機轉送至醫院後仍宣告死亡，經指認是受難船的三管輪。

「Bow Mariner」輪於同日下午7點30分沉沒，搜索繼續到2月29日晚上止，並未再發現其他遇難者。最後只有跳上救生筏之6名船員獲救倖免於難。所有人員經認定共尋獲9名船員(6名生還者、死亡之大副及經急救仍不幸罹難的二管輪、三管輪)及其他18名船員包括船長、輪機長在內仍列為失蹤之名單。

五、調查重點及節錄

悲劇發生後，有許多問題留待調查員之探討及獲得合理的解答，有關事故之原因及為何造成如此慘重之損害，調查中問題不斷的浮現，船長下令立刻開啓所有貨艙的疑點、沒有船員提出質疑的理由及導致如此多的船員死亡及失蹤的原因，成為調查的重點。

正式調查報告認定，導致災難為不明之火源點燃甲板之混合燃氣，火源可能是致命的火星，如下：

- 1、靜電釋出；
- 2、金屬與金屬接觸產生的火花；
- 3、不良電器設施；
- 4、活動式電器用品更換電池所造成的火花。

因22個卸空的貨艙幾乎全數爆炸，受難船遭受嚴重的破壞。生還者及證人均報告船上發生連續爆炸，之

後之調查報告及水下檢驗報告均證實貨艙區發生連續大爆炸。

在美國海岸防衛隊報告指出，災難發生後船員並未表現出有組織、有計畫的緊急應變，反而是變成是「自己顧自己(every man for himself)」的惡劣情況。

至於船長為何下達立刻開啓所有貨艙指令的疑點，結論是船長爲了彌補已落後兩天的船期，搶先在租方要求貨艙檢查前完成油氣清除作業而挺而走險。

然而依美國海岸防衛隊報告如下：

船長下令將前曾裝載甲醇化學品之22個貨艙全數開啓，是明顯違反油輪正常安全工作的程序，而且亦不能以完全模視安全作業程序作爲藉口……。亦沒有證據顯示，將貨艙開啓可助於加速完成貨艙油氣清除作業。

至於爲何沒有船員對船長之指令提出質疑，這亦是船上存在的嚴重文化差異。除船長、輪機長、大副爲希臘籍外，其他之高級船員與乙級船員均爲菲律賓籍。在任何工作上，菲籍船員包括高級船員均未得到適當授權，甚至於工作上受到密切的監視。

據調查報告，希臘籍船員對菲籍船員極盡辱罵且不尊重，不僅造成船上形成「說甚麼作甚麼，不准發問」的工作態度，因此菲籍船員於工作上無法學到技能。所以即使他們了解危害狀況也不會報告上面，甚至希臘籍高級船員對菲籍船員之問題亦根本是不屑一顧的。

造成船員失蹤及死亡慘重的原因亦備受關注，調查報告直接指向希臘籍高級船員所採取之動作(或是根本無所爲)。相關美國海岸防衛隊的報告如下：

船長並沒有在爆炸後立即作出適當有組織的反應，是造成本次事件高的死亡(或失蹤)率。船長棄船時亦未發送任何遇難信號，企圖連絡附近的船舶，未實施棄船佈署或搜救受傷船員，更未企圖施放主要的救生設備，結果顯示船舶事故至沉沒之應變時間長達84分鐘。而船長及輪機長於第一次爆炸後10分鐘內即棄船，完全不顧尚存活在船上的其他船員。此輕率之舉動，亦讓其他船員仿效過早跳入寒冷之海裡，當時海水溫度僅 5.5°C ⁷，在未著保溫的浸水衣⁸條件下，身體立即失溫是造成事件高的死亡(或失蹤)率的主因，當時有關配置足夠數量浸水衣的規定尚未強制實施。

船長未定期有效的實施求生、救火操演，亦是導致本次事件高的死亡(或失蹤)率另一因素。一般均認爲船員在緊急狀況下之反應如同其在平時受訓的表現。值班船副未發出警報、未做任何宣告及未發送一個遇難信號。部分船員驚慌失措、沒有人攜帶指定的裝備至集合地點報到。船員未經組織之集結，及亟需如船長、輪機長等高級船員挺身而出的領導未果。

由於事故發生前，遇難船齊備所有法定的船舶證書及合格文件，亦沒有相關船旗國的主管機關及驗證的船級社質疑該船之船東及負責營運公司

⁷ 當時的海象：浪高6呎、風速15節、氣溫 4.4°C 、海水溫度 5.5°C 。

⁸ 2006/7/1之前建造之貨船，應於2006/7/1以後的第一次安全設備檢驗前滿足修訂SOLAS Reg. III /32.3浸水衣之要求：貨船上每人皆應備有一件浸水衣，而距浸水衣儲位遠處之工作或瞭望站應另置足量浸水衣之規定。

的管理能力。由於船東Odfjell公司旗下擁有遠洋油輪、化學輪及液化輪船隊高達61艘，經營業務之範圍遍及全球(包括墨西哥灣、加勒比海及南美洲沿岸、歐洲及亞洲等)。而設在希臘Piraeus的Ceres船務管理公司，負責營運的船隊亦高達39艘(含散裝貨輪8艘、液化輪2艘、油輪8艘及化學輪21艘)，應已具備管理液貨船的能力及經驗。該公司另有2艘與「Bow Mariner」輪同型的姐妹船⁹，而相關的船隊最近五年進入美國水域接受海岸防衛隊檢查的記錄亦尚稱良好，但都無法解釋遇難船在船舶安全管理的嚴重缺失及違規的不當作業。

六、從事故中學到之教訓及結論

本調查歷時九個月，最高時12名調查員參與事故調查，面談超過100名相關人士，包括姐妹船證詞及證據搜集之文件超過3,500頁，沉船地點57小時之水中拍攝影帶、通聯錄音帶及搜救努力，搜救飛機拍攝之紅外線錄影帶，還有附近船舶拍攝之錄影帶。

事故的調查有助於同樣的事故不會再度發生，但要求美國海岸防衛隊為保護船員避免所有的危害而制定法規亦是不合理的。換言之，安全法規僅有助於遵守規定的人員，假如船長、輪機長確實遵守該輪的安全作業程序，可以確定本事故是可以避免的。

此外，在事故調查報告中亦提到有些建議訴諸法規是無法做到的。例如建議船公司重新檢討公司關於船上混合國籍船員間之互動與合作之政

策。

對裝載可燃性液貨之貨艙注入惰性氣體之建議及時機尚未成熟。雖然貨艙內注入惰性氣體，將使液貨呈惰性或靜止狀態以達到不會爆炸之目的。但是強制注入惰性氣體的法規仍有歧見及爭議，主要原因在於化學輪上，目前惰性氣體會對液貨造成污染的疑慮有確實存在的證明。

本事故唯一得到適當修訂之法規，使美國海岸防衛隊有權力調查非美國籍船舶在美國專屬經濟區海域發生之事故，這些法規已生效，包含嚴重的海洋污染事件發生在美國管轄及專屬經濟區海域內¹⁰。

大管輪及幹練水手耐人尋思之證詞，當他們攀附在船尾欄桿等待救援的決定，是受到「鐵達尼號」電影的影響，而非依賴平時接受在冰冷的海上求生特別訓練作出的決定。

事故後，船公司亦具體化提出些超過法規規定之對應措施，例如規定船隊船舶的貨艙必須實施惰性氣體於艙間，以達到含氧量低於8%之標準(不會助燃之範圍)。同時公司提前二年全面供應足夠的浸水衣於所有船舶之時間表。

海上工作雖然存有潛在的危機，船員亦經常處於未知、險惡的環境中。但其所依賴的保護，就是完整安全的船舶及維持船舶安全適航的作業程序。希望經由本事件調查報告的公佈，特別指出船上許多不安全的作業程序，杜絕可以避免的船難意外事件再度發生。

⁹ Bow Transporter(1983) and Bow Petros(1984)。

¹⁰ 46 CFR 4.03-65 of U.S. Coast Guard。