

專刊暨經驗交流**「給船員的法律小叮嚀」 (下)**

◎ 邱 重 盛 (Johnson Chiu)

一、前言**二、海事法律法規體系之簡介
(以上詳如665期)****三、容易忽略的法律風險****1. 偷渡客處理**

對待偷渡客必須以人道方式，供應適當餐飲及衣物等基本生活需求，必要時可以予以短時間的活動，但是不要與他們作朋友，以避免導致最後船員協助其偷渡。基於船員的安全考量，可以將偷渡客限制行動於房間內並予以上鎖，但是絕對禁止暴力對待或有虐待之情形發生，因為該行為可能衍生相關刑事問題，而刑事案件所生之相關費用則可能遭船東責任保險人(P & I Club)拒絕承保¹。

如前所述，不要與偷渡客作朋友，協助偷渡客非法進入，除了會導致罰款外亦有可能因違反當地移民法規而被處以徒刑²。在發生的許多案例中，船員因憐憫偷渡客而偷偷協助其脫逃，而事後偷渡客遭港口當局查

獲，偷渡客為求自保，而反而恩將仇報，對船員作出與事實不符的指控，導致當地司法單位將船員處以重刑。

案例一³

2004年3月28日巴拿馬籍散裝船「順維輪」，由多明尼加駛近美國德州休斯頓港，在距港口8海浬清查船艙時，船上冒出5名多明尼加偷渡客，因船員怕偷渡客被發現會遭扣薪罰款，臨時以木板釘成木筏將5人放到海上，後來有2名偷渡客溺斃。因船隻登記為巴拿馬籍，船長和大副、水手長等13人由美方送交巴拿馬司法單位調查，台籍船長被關了2年多等待宣判，後被以謀殺罪判19年徒刑，被判刑2年的大副、水手長則獲釋放。在台灣外交部、駐巴拿馬大使館等相關單位努力下，終於在船長服刑5年多後，巴拿馬同意基於人道立場，讓船長返鄉服刑。於97年7月4日清晨船長終於回到台灣，台中地檢署偵訊後，諭令以10萬元交保。

¹ Gard Guidance to Masters - Part 3 Incident response advice - 3.15.1 Actions to be taken / the stowaway should be treated humanely and not threatened with or exposed to any violence whatsoever as this will incur severe criminal penalties. There is no P & I cover for the defense of any person acting with violence.

² Part III, Section 25 of the Immigration Act 1971 (as amended), UK.

³ 中華民國船長公會, <http://captain.buyben.com.tw/bossc01/front/bin/ptdetail.phtml?Part=m009&Rcg=100009>

案例二⁴

1996年3月11日陽明海運公司所屬「福明輪」自羅馬啓航，前往加拿大，船員發現船上藏有2名羅馬尼亞籍的偷渡客，船長令船員準備食物與美金給那2名偷渡客，並將他們放進簡易船筏中，以讓他們能夠自行划船上岸。福明輪在加拿大哈利法克斯港靠岸時，加拿大皇家騎警上船蒐集證物，並將船長以謀殺罪名起訴，同時羅馬尼亞也積極介入要求將船長引渡至其國受審，之後經台灣司法機關斡旋終將其引渡回國受審。台灣司法單位根據該項指控經由檢察官調查後，認為船長處理該2名偷渡客未通知警方或向附近船隻告知，以致他們雙雙失蹤又應已死亡，因此依業務過失致死罪嫌將船長提起公訴。法官認為該2名偷渡可能只是下落不明，不能光憑羅馬尼亞法院對他們的死亡宣告，就認定該2名偷渡客已經死亡。再者，由於也無積極證據足以認定船長有業務過失致死犯行，因此高雄地方法院判處船長無罪。

2. 海難事故造成油污染事故

船舶發生海難事故造成燃油外洩時有所聞，其衍生的責任及費用原則是罰錢了事，然而亦不乏有極端的案例出現。社會輿論的介入可能會

使得原本單純的海事案件沾染上政治(民粹)的色彩，最近的香港籍超級油輪「Hebei Spirit」一案就是一例。2007年12月7日該輪因意外造成南韓海域歷來最嚴重的漏油事件，上訴法院裁定油輪的印度籍船長和大副難辭其咎，對兩人都判刑和罰款，案件最後將如何發展將牽動著所有海運人的目光。⁵

自1996年以來有數起比較受關注的海難事故，船員即使在司法審判前被確認沒有故意或過失前提下，都被科責與處分。該等海難事件，都被認為油污染係意外造成，但船員都被認為受到不平等之處分和待遇。多數船員被拘留，是為了沿岸國未來可以有償對象，故有許多評論者認為，船員成了替罪羔羊。事實上，這些被扣的船舶已無經濟價值，扣留船員都只是為了後續求償與刑責。⁶

不當扣留船員的舉動與聯合國海洋法第292條「船隻和船員的迅速釋放」規定似相違背，公約第292條立法旨意在避免扣留國一旦作出不合理的保釋條件時，船隻和船員可能遭致過長時間的扣留，因此擔保書先決條件應該合理(reasonable)，任何過高或無限制責任的保釋條件均不適當。⁷

⁴ 今日新聞，<http://www.nownews.com/2003/06/13/331-1468356.htm>。

⁵ Baird Online, <http://www.baird-online.com/baird/Blogs/blogs/index.php?blog=5&p=87&more=1&c=1&tb=1&pb=1>

⁶ 劉祥得、方福樑(民96)，「船員被判決有罪之論證與省思」，航運季刊，第16卷，第2期，頁49。

案例一⁸

2001年1月14日，希臘籍貨輪「AMORGOS」滿載礦砂，行經台灣南部海域時失去動力。該輪漂流12小時後，在墾丁海域擱淺並發生意外漏油事故，原油污染台灣南部海域及海岸，國人高度關切。台灣政府依據海洋污染防治法第35條規定，於1月19日限制該船船長和輪機長離境。惟在追究本案油污染我海域之刑事責任部分，屏東地檢署以國家公園法並未明文規定對過失犯課予刑責，已於當年5月間對相關船員作出不起訴處分，後於8月14日宣佈將解除該二船員的離境限制，求償問題則另闢蹊徑處理。

案例二⁹

2002年11月19日巴哈馬籍油輪「PRESTIGE」，在西班牙北部外海因遭遇暴風雨導致船身破裂而後沉沒，由該船漏出大量的原油造成廣大海域嚴重的污染，並擴及西班牙和法國海岸。該船長在西班牙上岸後被逮捕並監禁83天的時間，而後被要求歐元300萬的保釋金，但仍禁止離開西班牙。該船長被不當留置的時間長達

一年以上。

案例三¹⁰

2003年8月12日希臘籍油輪「TASMAN SPIRIT」進入巴基斯坦喀拉蚩港(Karachi)，於航道上發生擱淺事故。該船船長及船員盡最大努力減少海洋污染，並試圖使船舶脫困。隔日，該船不幸翻覆，造成28,000噸原油溢出海面。船長、6位海員及救援船船長被滯留於喀拉蚩港，以協助港務局進行調查。初步調查後，8名船舶及海員被起訴，被滯留時間長達9個月，最後法院判決無罪，釋放8名被起訴者。

3. 碰撞事故造成人員死傷

船舶發生碰撞事故，除非一船處於靜止的狀態(如錨泊中、停靠碼頭等)，否則兩艘船或多或少都須承擔責任。船舶發生碰撞事故若僅有財產上的損失，未牽涉到人員傷亡，港口當局依慣例會進行事故調查，當雙方當事人同意或是依權責單位要求提供適當擔保後，船舶及船員即可以放行。然而，若是事故中有人員傷亡，則處理層級將會提高，所觸及到的法律問題可能不單單是海事法規，該國之刑法¹¹或是海事法規中之附屬刑法¹²

⁷ 蒲國慶(2001)，「從國際海洋法庭判例—談船隻和船員的釋放」，外交通訊，第24卷，第2期。

⁸ 維基百科，<http://zh.wikipedia.org/>。

⁹ Buzzle.Com, <http://www.buzzle.com/editorials/2-16-2004-50622.asp>。

¹⁰ Transport International Online, <http://www.itfglobal.org/transport-international/ti18guilty.cfm>。

¹¹ 我國刑法第276條(過失致死罪)及第284條(過失傷害罪)。

¹² 我國船員法第76條(刑法處罰)。我國引水法第34條(業務上過失致死之處罰)及第35條(業務上過失傷害之處罰)。

將會被啓動。

民事賠償中又以人員傷亡之處理最爲棘手，受害者家屬爲了獲得較高的賠償金額，常用的方式就是「以刑事逼民事」，權責機關也爲了“慎重”起見就把船員給留置下來了。法律程序通常是非常緩慢及無效率地，船員被留置的時間達一年半載是司空見慣的，即使最終被判無罪或是可以易科罰金。

案例一¹³

2003年1月3日新加坡海軍巡防艦「COURAGEOUS」與荷蘭籍貨櫃船「ANL INDONESIA」發生碰撞，而後巡防艦沉沒，艦上4名海軍士兵因而死亡。「COURAGEOUS」執勤副艦長及負責操舵駕駛之見習官都被起訴，並以航行疏失造成死亡，違反刑法304A條起訴，最後以罰款結案。

案例二

2004年8月15日巴拿馬籍貨櫃船「立程輪」駛離胡志明港後與航道中繫泊的無動力工程船(construction barge)發生碰撞，該工程船隨即翻覆並斷裂成兩半，船上11名人員4名獲救7名死亡。爲釐清責任歸屬，船長隨即遭留置訊問，並限制出境。然而3個月後檢察當局決定對船長及領港提出刑事調查，根據

越南法律，此類人員傷亡事件被視爲重大事故，可判處7年以上15年以下徒刑（刑法第212條），由於警察局的刑事調查進度十分緩慢，事故發生屆滿1年仍未完成。經船方與船東責任保險人多方努力斡旋，最後法院同意交保，船長始得離開越南。

4. 船舶油料紀錄登錄錯誤/貨物艙單申報不實

依據波羅的海國際海事協會(The Baltic and International Maritime Council – BIMCO)在2006年3月2日所作出的「BIMCO Study of Recent Cases Involving the International Practice of Using Criminal Sanctions toward Seafarers」報告中，自2000年以來各國拘留、監禁及罰款船員案件共有29件，25件發生於美國，18件被指控有蓄意行爲，如油類紀錄簿登錄錯誤、對調查員作不實陳述及未正確使用油水分離器等，已違反美國的法規。這些被指控事項，並非國際所關注之重大污染事件，有實際污染與損害其實並不嚴重之現象。

在2008年間由美國國家事務通訊社(The Bureau of National Affairs, INC)所作出的「The State of Environmental Crime Enforcement: Survey of Developments in 2007」報告中，

¹³ DMC's Case Notes, http://www.onlinedmc.co.uk/the_rss_courageous.htm。

更是洋洋灑灑列出數十件這類案件。換言之，美國對這些所指控行為的處分十分嚴厲，包括監禁船員及對船公司罰款等。

貨櫃船運輸與一般大宗貨船物運輸有著截然不同的海關申報規定，由於貨物數量眾多、貨物轉運及航商間互換艙位等原因，除非是特殊貨載(危險貨物、冷凍貨物及管制貨物)，船上人員並無法事先得知所載運之貨物為何，更惶論是否與艙單一致。

案例一¹⁴

2007年4月14日印度籍貨船「SPORTSQUEEN」被美國海岸巡防隊登船檢查，並發現船上有非法傾倒廢油污泥/艙底水及偽造油料記錄簿之行爲。該船輪機長因要求船員將廢油水直接倒入海裏，並偽造船舶的油料紀錄簿，而被科以5個月的有期徒刑。然相反地5位船員因配合美國海岸巡防隊的調查動作，承審法院則頒予每人美金5萬元的獎勵。至於該船船長也因直接涉入該案件，而被科處了8個月的刑期。船東部分則被科以美金175萬元的罰金，暨3年不得泊靠美國港口的處罰。

案例二

2006年6月29日利比亞籍貨櫃船「WEHR FLOTTBEK」靠泊智利，其中一批轉運貨物自該船卸下並由貨主自行安排轉運至玻利維亞。該批貨物經海關查驗發現內裝貨物爲香煙，與艙單上申報之貨物明顯不符，智利海關與當地檢查單位遂以走私名義對該輪船長提出刑事起訴，並向船方課以鉅額罰款。

四、結語

船員應該本其職責做好份內的工作，具有基本的法律概念外即可，而不必刻意去研讀艱澀難懂的法律條文。從別人已發生的慘痛經驗當作借鏡，每一位船員應該積極面對而非心存僥倖認爲不會發生。船公司所購買的船東責任保險(P & I Insurance)，一般均可以適用於船員疏失所造成的民事賠償責任，若不幸發生意外事故，切記誠實方爲上策(Honest is the best policy)，絕對不要對調查人員說謊及偽造任何文書，尤其是美國地區，因一時疏失而肇責通常不會遭致刑罰或者可以易科罰金，但是作不實之偽證將會使得你陷入無法預料的法律黑洞中。

(作者現任職於某航運公司海技部)

¹⁴ MarineLog, <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMVII/2007sep00210.html>.
The State of Environmental Crime Enforcement: Survey of Developments in 2007.



給“準”船長的一封信 ◎ 林文泰

首先恭喜你在歷經海上多年的努力，同時通過重重的考驗與公司的肯定後，即將上任擔任全船的最高指揮——船長。但相對的也將擔負起公司所委以之重責大任，在未來的日子裏，你將會親自體驗到各種不同的狀況，包括外在環境無常的變化，例如：海況，天候及內在船舶機器與人員管理的問題與困難，但，也將考驗著你是否已真正準備好了擔任船長的職務，你的某一個關鍵性的決定，將會讓這艘船走向兩極化的結果，你的風險意識與危機處理，也將決定這艘船是否能逢凶化吉，一帆風順，所謂行船走馬三分險，有一部份的機運與風險是你無法掌握的，例如：老舊船舶機器的突發狀況與船員素質的優劣，非你所能決定，而唯有不斷加強自己的航海及船舶專業技能與提昇對管理人員的技巧，才是你自己今後所能繼續努力的方向。

本人從擔任船長至今，曾遭遇到過許多的事情，在過程中除不斷的自我修正與學習外，更重要的是如何在扮演船長的角色過程中，累積自己寶貴的經驗，這是金錢所無法估計與交換的，這篇文章僅將自己擔任船長以來的心得與您分享，希望在您未來擔任船長前進的路上能有所助益，同時更感謝公司給予我機會，讓我在這舞

台上有機會學習到無價的經驗及同時在另一個境界中自我的提昇。

◎團隊精神：

船上的工作是一種團隊合作，沒有個人英雄主義，只有團隊精神表現。

船上雖有分為機艙與甲板部門，但就船長的立場，你必須對全船負起一切的責任，因此，在你心中是無部門的分際，凡與船上運作有關聯的，皆在你權責範圍之內。常聽到許多船上部門間的紛爭，其實皆因站在自己的立場與角度看待事情，因此，無法體會對方的感受，進而發生磨擦，在惡性循環下，無論是部門或個人間的紛爭，皆非船上之福，尤其是位居船上高階職務者，對船上的運作影響更大，而船上船員的組成，是來自數二十個家庭，有著不同的環境與個性，要將所有的人依其不同的個性與特長作一組合與運用，實為一門學問與藝術，船長有時像一名大廚師，公司於市場上購買各式不同的菜色，讓你烹煮，你要如何依其季節菜色的不同，同時取其各種不同菜色的特點，作出一道美味又衛生的菜，而公司賦予你其中的一項工作，就是如何協調每一位船員，讓全船同仁發揮出最大的團隊效益，你的角色有時像扮演著類似潤滑劑或催化劑的功效，當然在某些

時刻，站在維護船舶安全立場上的考量，而使你必須有所取捨時，亦須作出正確的處置，當機立斷，以維護船上的管理與紀律。

◎潛在危機：

危機總是藏在細節中……

在船舶的運作過程，除船舶本身的內在機器設備及人員素質外，你尚須面對外在環境的因素，例如：變化無常的天候海況和特殊航行水域與港口國PSC的檢查，船舶從新船下水服役後，其實一直處於一個未知的風險狀況中，只是依其不同空間及時間而有不同的風險差異，而身為船長該如何洞察船舶本身或外在環境的潛在危機並於發生前將它化解或降低風險發生的機率，甚至在危機發生後如何於第一時間內做最有效的處理，以求降低損害程度及控制損失的範圍，更是公司委以船長重要的工作之一。

船舶一旦離開港口後，全船此一生命共同體，在分工合作上更顯重要，所有狀況的發生皆須靠船上每一位同仁通力合作及解決困難，在汪洋大海中更無法依靠公司的支援，而船長的字典裏更沒有“怎麼辦”或“不知道”三個字，因此，除不斷充實自己的專業技能外，更需提高自己的警覺性與敏感度，同時盡可能提升全船同仁的危機意識與觀念，在不同徵兆出現後，能聯想到潛在危機在時間及

環境中的變化與發展，並提早採取行動，化解危機，並運用時間與空間和風險的互換關係，把船舶永遠放置在最安全的位置，當機器異常狀況發生時，並非先責怪機艙同仁，而是應以先穩定住目前船舶的狀況為優先，相對的機艙同仁也應儘快將問題的重點向船長做真實及正確的報告，以讓船長能立即研判該如何採取下一個動作，並讓危機能有處理應變的緩衝時間及空間，而船長也應隨時在心中準備好處理的步驟，當狀況發生時能立即採取行動，毫不猶疑。

◎不斷學習：

同樣一本書在你經歷一些實務經驗後再次閱讀，往往有不一樣的領悟與體會。

記得初任船長之際，許多的事務皆從“零”開始，除了過去從書本及船上所聞所見外，在船長經驗係數上是“零”，而船舶的運作本身就是一種風險，如何讓“新手駕船”的你，儘快進入狀況並縮短“磨合期”，對船舶安全與運作而言，便顯的十分重要，除了在擔任船長之前的積極努力與學習外，更重要的是在擔任船長之後，仍必須繼續保持著過往的學習精神與態度，因為當你正式執行船長職務後，你將會在另一個新的境界有不同的感觸，更有著非常大的學習與成長空間，許多的事務也許與你當初看船長

所作的有所出入，可能是時間與空間的不同，但重要的是你如何把握住每一次的進出港及離靠碼頭的學習機會，細心體會並了解每一個動作及原因，同時與書本中的理論相互印證，以及在遭遇到各種不同突發狀況或危機後，心中能有所體會與領悟，作為修正自己在下一次狀況發生時，能有更佳的處理方式，並不斷的向航海界的前輩與領港請教，吸取他們長年所累積的寶貴經驗並充實自己最新航海資訊。

◎心存感恩：

艙裡常存感恩之心，你會感覺到你是世界上最幸福的人。

船舶之可以順利運轉，皆須有賴全船每一位同仁的努力。例如：機艙同仁在不畏機艙高溫環境中讓機器保持正常的運轉及甲板同仁不畏風吹雨淋辛勞的保養工作，而裝卸貨物之可以順利完成，更有賴大副的工作安排與船副間的通力合作，每日於工作後能享用美味的三餐，更應感謝船上大廚及二廚辛勞的付出，而全船二十多個家庭可以維持生活上的支付，更須感恩公司給予船上每一位同仁經濟上的支持與工作上的照顧，我常常在每個月的操演訓練會議中與全船同仁交換心情故事，在船上工作是一個良心事業，凡事秉乘自己的良心，做好自己該做的事，船長更須盡其全力照顧

在船每一位同仁，無論在工作或生活上，更無國籍之分，有機會在船照顧二十幾個家庭的生活支柱，是十分難得做功德的機緣，因此，當你擔任船長之際，必須注意到全船每一位同仁的工作安全與船上生活所需，在生病或受傷時應主動關心並安排就醫，如同自己親人一般，外籍同仁因離鄉背景，更需船上特別給予照顧，當你讓全船同仁皆能在安全又舒適環境中順利的工作時，背後更是二十幾個家庭成員對你的感謝。

◎人員管理：

領導統御的藝術在於你如何針對不同個性的人，利用各種不同的方法來達成目的，並打從艙裡皆服從你的領導。

全船同仁來自不同的家庭環境，更有著不同的個性與做事態度，而管理人最困難的地方在於他有自己的想法與不同思考模式，當然更無法在短時間予以改變，而工作的推行與要求，如以自己的標準與想法來管理全船同仁，勢必會有所反效果，因為全船的每一位同仁不可能與你有一樣的想法與觀念。如以強制命令方式要求實難以在所有人身上看到效果，而公司委以部門主管的“功效之一”便是要借重其管理能力，而非僅將問題反應給公司，而自己卻未作絲毫的努力與思考解決的方法，完全失去了KEY-

MAN的功效。因此，政策的推行或工作的指派，除依循序漸進的方法外，良性的雙向溝通更顯的尤外重要，而船長應依其每一位同仁的專長與個性，作不同工作的安排，同時也可訓練自己提升管理人員的“精緻度”。

船上常常有某些被動性的工作必須執行與完成，而當船員的主動性缺乏且責任心又不足時，往往一個危機便隱藏在其中，而部門主管該如何針對不同的人，利用各種不同的方法來達成目的，便要看“領導統御”的功夫如何，但這也是部門主管最辛苦的地方。

記得有一次船上甲板同仁進行燃油艙清潔的工作，其油艙內的味道與高溫非一般人所能體會，而該工作又必須於一定時間內完成，在考量工作安全的狀況下，當通風作業及檢測完成後，我與大家一同進入艙間，並於事前說明工作的安全與清艙程序，當工作已順利進行到中期時，我再退出現場交由水手長負責，在這個例子中可歸納以下幾點：

1. 船上有某些不易進行或困難的工作，如情況需要時，部門主管應親自領軍現場督導，待工作已順利開始進行後，再由相關人員接替監督繼續進行，尤其是維修關鍵性設備或有危險性的工作時。
2. 部門主管在過程中除可親自體驗到部屬在工作上的困難及辛勞外並可

了解到船上問題之所在，以便日後在工作計劃或決策上做為參考。

3. 工作前的規劃與說明十分重要，除可要求大家特別注意工作時的危險外，更可以節省工作時間及避免翻工，同時讓你的部屬看出你“規劃工作的功力”。
4. 當你的部屬看到你一同參與後，對你的認同感將會有所提昇，日後對你所指派的工作，在執行度上將會有意想不到的效果，也許你會認為凡事如都必須船長或輪機長參與那不是將工作的分際破壞了，其實不然。你只需掌握住“安全，開頭，關鍵，效果，原則”即可。

除此之外船長基本上只要把握住公司推行的政策方向與船上的大原則，特別在船舶安全和船舶運作方面。至於在其他次要細節，則由其各部門主管發揮專長並從旁協助，但船上的紀律維持與命令服從是必須絕對要求的，如有遇到已影響到船上工作的推行或破壞體制者，應立刻採取處理行動，而不可讓船上有任何不良的風氣漫延與發展，因為這是一個團體運作最基本的規範與原則。

◎獨立思考與判斷：

清楚的分析所有一切條件狀況，來支持自己所作的決定。

在你擔任船長之時，公司同時付予你權利與責任，因此，你所做的每

一個決定都必須由你自己負責，不可推予他人，更不可讓錯誤的結果有任何的藉口，因此，我常常在作某一項決定時，會反向思考，讓自己的決定建立在客觀的分析條件上。

例如：有一次靠泊台灣東岸港口進行裝貨中，有一颱風外圍湧浪逐漸接近台灣東岸，白天港內雖海況良好，但初判晚上颱風外圍湧浪將會影響到本船靠泊與裝貨，此時港內共有三艘船靠泊碼頭作業中，因颱風動態實難以精準判斷，如果此時停止裝貨出港避颱風，在某些程度上將會造成公司營運上的損失，這個問題此時正考驗著你，沒有任何人可以告訴你，什麼才是正確的決定，而你所做的每一個決定都必須由你自己負責。

在接近傍晚時刻，碼頭廠方正式通知船上，因港內浪湧狀況必須停止裝貨，此時我親自帶領甲板全體人員進行全船加纜及加強繫纜工作，並於船艙外檔下一短錨，隨後船又因港內湧浪開始逐漸加劇，發生纜索鬆動及船開始有前後移動和離岸現象，船並對碼頭碰墊產生推擠並且無法將船保持固定於碼頭，此時我作開航決定，其狀況分析如下：

A：位置方面：由於本船靠泊碼頭為突堤式Dolphin碼頭在Fender碰墊數量上較一般實心碼頭減少很多，在碼頭結構上亦較脆弱，相對碼頭的一每塊Fender所必

須承受船舶碰靠時應力更大，加上東部港口一向懼颱風湧浪，(港區位置不利本船，而且船舶與碼頭碰墊損壞及斷纜潛在危機已出現)。

B：時間方面：因該颱風外圍浪湧將會隨時間接近而逐漸加強，影響更加劇烈，更不利出港狀況(時間站在潛在危機的一方)。

C：靠泊目的：岸上已正式通知停止裝貨(目前本船靠泊碼頭的裝貨目的已無法進行)。

D：損失評估：停止裝貨出港避颱風，在損失上是可以評估的，但如發生斷纜進而船舶與碼頭碰墊或其他設施碰撞的損害其範圍較大而且無法評估。(比較潛在營利損失與船舶碼頭損害風險兩者程度大小關係)。

E：關鍵時刻：如判斷應出港避颱風應把握出港時機，勿待港內外惡劣海況加劇後再貿然出港反而更會增加其風險性，另外在某些關鍵時刻。例如：颱風天加帶纜索船長務必親自參與，這樣才能了解目前船上繫纜實際狀況，並事後親自觀察變化，而不可在事情發生後責怪大副或其他船員，尤其是在特殊關鍵點，千萬別忘記船長必須對船上最後的結果負起最大的責任。

因此，晚間九時我再次向公司

報告我的決定，計劃先將船舶駛離港口，北上到西岸避颱風，最後颱風真如當初預估，由東部登陸台灣，而港內另外三艘船也在本船離港後，申請夜間出港避颱風。在這個例子中，我深深感受到船長作決定時所承受的壓力，但也同時學習到做決定時一定要分析所有一切條件狀況，來支持你自己所作的決定。

◎深度的思考：

父親常常告誡我說，做船長最重要的三件事就是……

第一點：小心，第二點：再小心，第三點：還是小心。

現今本船常常往返於新加坡及印尼爪哇海等地，在航行區域內潛在有海盜攻擊的風險，而本船幾乎於夜間航行中全程排定船艙防盜班人員並保持開啓船舷兩側甲板高壓海水及數十盞船側海面照明燈，也曾有船員質疑採取這樣的措施，擔憂太多了吧！更有船員提出“對抗登船海盜”的建議。

位居不同的職務對事情應要有不同深度的看法及思考模式，我告訴大家在印尼某些海域，目前雖尚未有任何船被海盜攻擊的記錄，但不怕一萬，只怕萬一，船上僅開啓海面照明燈光及高壓海水PUMP在成本支付與相對應所減少的風險上是值得的，而本船採取的作法便是虛張聲勢，定時利用大型手電筒或探照燈照射四周海

面，駕駛台同時備便對空求救信號彈及蜂鳴警報器，而當黑暗中的海盜看到船上有採取相關措施時，其接近的念頭便會大大減低，船上所採取的為“船外止戰”策略。最重要的黃金時段為發現海盜到接近臨靠本船，但，如果海盜一旦登船後，其船上所有的防盜計劃便是失敗的，而與海盜對抗更是失敗中危險的決定，因為船員將面對未知的海盜，同時將生命暴露於風險中，而結果往往難以預料，甚至有可能危害到船員的生命，實非船長之明智之舉，因此，船舶通過曾有海盜攻擊的附近海域時，一定要執行相關防盜措施，尤其是低乾舷，重載或慢速船，千萬不要等事情發生後，再來後悔為何沒有採取防盜措施，畢竟千金難買早知道。

◎最大責任：

你知道你在船上最大的“存在價值”是在那裡嗎？

船長最大責任是什麼？那就是順利的把貨物裝上船，安全的把船舶及貨物駛抵目的港並將貨物完整的交付予貨主，並全程保護船舶，人員，貨物的安全及維護船東的最大利益，感覺上有一點類似像古代標局，負責押送貨物標頭的角色，對於船員的安全更要特別的注意與小心，避免工害發生，尤其航行在大海中，離開母港有多少船員在船，就要帶多少船員回

來，不能少一個，當然最好也不要多一個(國外偷渡客)。

另外一方面，當船舶在外發生任何的事故時，必須站在代表及維護船東利益的原則，在第一時間作最有效的處理並回報公司，讓公司掌握船舶的最新狀況，具體而言，船東是以裝運貨物收取運費為營利，因此，船長有責任讓船舶保持順利的運作，包括：裝卸貨物及維持船舶適航能力，同時讓船舶保持海值，並主動向公司報告船上目前在機器或人員運作上的狀況，並適時提出適當的建議，而任何與船舶運作有所阻礙的困難都應儘力排除，例如：船舶主機或其他裝卸機器上的故障及港口國PSC人員檢查所產生扣船延滯的情形，而問題的處理應是開始於問題發生之前，即採取預防措施，即時向公司反應船上的狀況及向公司申請支援，絕非等到難以處理時，再向公司抱怨。而我常與船上同仁灌輸一個觀念，當事情發生後，所有的努力以解決並排除困難為優先，而不是探討責任的歸屬，部門主管更不是作一個公司的傳聲筒或抱怨者，而將船上人員管理或機器運作的問題回歸到公司處理，公司委以重任予船上四位主管之所以稱為KEY-MAN其所應扮演的角色應是當你在船上遇到困難時，你在船第一時間上你採取了什麼方法？做了什麼努力？來排除目前的困難，如何讓船舶儘快恢

復正常並保持順利運作，另一方面更可驗證你在船上“存在的價值”是在那裡。

◎結語：

好早以前便一直想動筆將自己的心得與各位分享，同時也期盼航海前輩給予後進指正，在人生的道路上，真的有許多的事情無法計算，每天早晚我一定向保佑船上的媽祖娘娘敬上三支香，祈求保佑全船順利平安的完成每一趟任務，在上香的同時也反省自己是否有什麼該改進或加強的地方。

能做到船長是一種福份，是經由許多貴人的提攜與指導，這些貴人除養育我們的父母外，也包括公司的長官和曾與你同船並給予你工作指導的船長及大副甚至到一位老水手，他們的一句話可能會對你在未來的人生上有很大的啓示與幫助，不同的只是在你有無深思而已，而也唯有做好船長的工作，才不枉父母及公司和以前曾一同共事前輩們的期待。最後附記一句最近在某一本書上所看到的一段句子，願與各位一同分享與省思：

『格局決定結局，個性決定命運，思路決定出路，態度決定高度，是非決定因果。』

(作者現任職於嘉新航運股份有限公司)



海員之妻的理財淺談 ◎ 惠 雲

現今全球在世紀金融海嘯的危機衝擊後，投資商品價值滑落，商家歇業關廠，失業人數遽增，企業和工廠用延緩設備投資、生產線減產和人員減薪或無給薪輪休等方式來因應現時經濟的不振和低落；政府則端出各種刺激景氣優惠方案來提振人民的信心和經濟環境。面對今日的大環境變動，身為一位在海上航向四方、乘風破浪和勇往直前的海員之妻，應該如何自處？又應該學習以怎樣的想法和行動來迎向未來呢！

長久在船上生活工作、無怨無悔地為船公司和家庭打拼的另一伴，雖有遺憾無法陪伴照顧身邊的親人，但卻是家庭最重要的經濟來源支柱。所謂：「外面有雙尋錢手，家中有個聚寶盆。」；「夫妻同心，其力可斷金。」，如何將丈夫辛苦獲得的薪津，正確穩健地留存、運用和增值，是我們為人妻除了將家庭打理好、長輩子女照顧好之外的一項重要理財功課，也是為家庭安定和退休生活無慮，使身在遠方努力的海員，能無後顧之憂，所應該做的人生規劃課題。

個人與家庭在金錢財產的使用處理和投資理財的財富規劃上，應不斷經由接觸和學習以了解外在環境的變動，加上不定期地檢視和規劃調整，做有效的分配與配置。一般而言，有如下的項目可供我們選擇參考：

1. 每月的總收入＝生活必要開支＋投資未來。個人或家庭資產一定要大

於負債，（負債總額應維持在資產的三分之二以下或零負債生活。）

我們須知：『入不敷出，就是貧。』；佛曰：『人生在世，戒貪、戒嗔、戒癡。』；『人不理財，財不理你。』

每月的各項生活基本開支（食/衣/住/行/娛樂）依收入多寡做一分配（每項生活開支金額可用袋子分裝並標示支出名稱；在取用時，即可知道這個月剩餘金額，進而控制並提醒自己的花費。）；另外，將一筆先行提撥的錢用來定存或投資，以便能長久累積財富，使生活無慮並完成人生中各種需要和心願。

2. 家庭急難準備金＝每月生活必要開支的總額×（6個月～10個月）。此筆準備金可存放在銀行的活存或短期定存，以備臨時所需或親友急難或喪失經濟來源時，生活支出等之用途。
3. 家庭成員人壽保險金總支出＝年收入的總額×（1/12）個月。

除了工作的勞健保或是政府的國民年金之外，應另外投保大型私人保險機構的人壽保險，加強保障和彌補政府保險方面之不足，用以支付疾病意外或死亡所需的相關費用，達到「人生在世的時候，不因疾病意外影響生活；往生後，又不會造成家屬親友負擔並留些遺產照顧恩澤家屬。」在選擇簽訂保單時應仔細審慎、量力而為並排除人情壓力。

同時，人壽保險的支出應規劃於年輕時繳費，中年時逐漸完成繳款，老年時享用；保險另可做為年老時的退休金規劃和每年綜合所得稅申報時在列舉扣除額抵減項目的節稅規劃。

4. 在股票/基金/公債/外幣等有價證券投資方面，其實投資觀念和做法正確是很重要的，依循著穩健無負債、理性的割捨情感、持續觀察關心、瞭解與掌握市場趨勢操作等原則，等待適合打擊點出擊，耐心賺取付出的心力和時間財。

投資：一、要能有遠見。二、要能等。投資理財有如人生起伏悲喜不定，惟有視野放大，學會與挫折共存，保持正面樂觀之心，方能勝出。投資，要從做對的事開始；確認投資目標；做好資產配置；堅守中長期投資。保持『投資非投機；獨立判斷；審慎評估；分批進場；危機入市；低買高賣；高檔出場』等原則。

股票投資是成為公司的股東，可參考選擇下列穩健標的物：1.公司是產業龍頭。2.大型績優股。3.每年配發股息良好並優於定存。4.公司營收無虧損。5.公司負債比低。

基金投資可依能力做單筆或定期定額的資金投入，依個人屬性選擇適合的基金種類做持有，選購前應多加閱讀欲購買的基金其相關內容。

高槓桿的衍生性金融商品(期貨；選擇權證)，此風險級數高，本為企業實際需求避險用，一般投資人應避免參與操作，以小博大，以免容易判斷錯誤而招致較大損失。

5. 車子是人生五子登科(金子/車子/房子/妻子/孩子)中的一子，然而房車在一般個人的持有下，所需花費的項目不少且價值遞減，屬於消費支出財，非營業人或企業使用的生財器具，因此在擁有前，應就其需求性和使用量進行評估，尤其現今汽車大廠都有提供短中長期租賃車的服務與便利性，以租代買是另一種不錯的選擇。

6. 善用信用卡消費：手上擁有1~2張個人信用卡進行日常購物消費，不但可避免身上攜帶較多現金的不便和風險，又可建立與銀行間的良好信用關係，獲得紅利點數累積回饋，延緩付款時日，對帳單則協助自己了解月消費資料，是可善用的現代塑膠貨幣。值得提醒注意的是，要避免使用信用卡預借現金和最低繳款金額的功能，因為手續費和利率過高，會令人掉入惡性循環的負債陷阱之中。

7. 黃金/郵票/錢幣/古玩/藝術品等投資，為個人興趣與愛好的收藏，持有這些物品，不但可與人共同觀賞、結識同好、增廣見聞、保值增值和增添生活樂趣等益處，是項可量力而為與機緣的事。

8. 房地產對中國人而言：「有土斯有財。」，「家是一個人安身立命之處所。」擁有一間自己的家，是每個人努力的夢想。由於房地產買賣是一筆不小金額的交易，需謹慎小心，多與親友商討並請教有經驗之人，方能少誤入陷阱減少損傷。在經過規劃並實行階段理財目標

之下,只要多加充實知識經驗與準備、多觀察比較,加上自有的基本自備款和善用政府房貸優惠專案(首購優惠房貸/勞工低利優惠房貸/500大企業員工優惠房貸等)借力使力、掌握購買時機及理性慎選房地產標的物,在不影響生活質量下,購買人生的第一間房地不動產並不困難,且每年綜合所得稅申報時在列舉扣除額項目中,可做房貸利息支出抵減的節稅規劃。

9. 天災人禍、動亂戰爭等為非你我所能掌握的風險,卻不時地發生在我們的世界和生活環境之中,如何規避突如其來的風暴信息,除冷靜地臨危不亂應對處理外,事前或平時應常保持風險意識,進行規劃和準備並時常關注,可減少損失或避免一無所有。最常聽到「雞蛋不要放在同一個籃子。」財富分散配置於數項投資中,但也不要太複雜,免得處理費時費力。另外,如部分資產移轉海外做避險金,是高收入或累積相當資產的個人家庭,可做的一項理財規劃,此避險金應以保本為主,獲利次之。

10. 現今工商發達,科技日新月異,生活工作在其中享受前所未有的便利與承受改變成新事物的壓力之每一個人,持續學習進修和休閒渡假在個人或家庭生活的行程安排規劃上就很必要和非常重要,以適應融合變遷環境不脫節與適時地將身心靈轉換舒壓,讓自己能保持良好的能力和活力,應對外來的變局。人云:「除積極勇敢外,學習與放下是面

對不知所措的變局中的有效方法之一。」因此,每年在規劃進修和休閒渡假方面的花費,就需在每月的收入中列為支出項目之一和提撥準備日後使用。另外,積極參與和善用政府或企業提供的圖書館和各類藝文、體育等活動,是節省金錢又可達到相同目的的一種選擇。

11. 俗話說:「人最怕老來窮。」;「吃不窮,穿不窮,不會理財一輩子窮。」每個人辛勞了大半輩子,總會來到退休的階段,如何在年輕時就開始有計劃地使用金融商品中長期小額投資,一步步經過時間和不斷的付出累積下,於人生退休時光到來時,達成長久地布局成果並享用豐盈的果實,是你我應該及早準備、規劃和行動的重要之事。

12. 人生在世三階段:「學業,事業,志業。」積極從事社會公益或活動,是社會進步和有益個人身心健康的有意義行為;貢獻一己之力,協助幫忙需要照顧的弱勢族群,是件快樂且行善造福之功德。所謂:「積善之家必有余慶。」且個人如有公益捐款可做每年綜合所得稅申報時的節稅規劃,在列舉扣除額抵減項目中可計入扣減。

「人生有夢,築夢踏實,夢想成真;想法和行動決定未來。」「每天進步一點點,積小功而成大事。」,上述所提供有關投資理財的財富管理之個人淺見,期能為海員家庭和有緣之人在金錢運用管理上有所助益,使家庭安康,台灣社會繁榮,國家安定富足。