

船長通訊第 239 期目錄

1970-1990 海運苦難年代-台灣航商船員滄桑史(連載)	P.01
盧水田	
活動花絮	P.08
【近接 避碰】全文完	P.13
第十章：人為因素總論(下)	
將在外君命有所不受	P.37
李蓬	
活動預告	P.38
操船點線面(六)	P.39
吉伯	
越南社會主義共和國	P.53
李齊斌	
會務報導	P.55
秘書室	

船長通訊 雜誌 第 239 期

登記字號：局版北市誌字第 6074 號

中華郵政台北雜字第 1946 號執照登記為雜誌交寄

創刊：中華民國 47 年 6 月 1 日

發行：中華民國 114 年 7 月 16 日

發行人：胡延章

主編：陳力民；編輯：李文愚、黃湘瀕

發行所：中華民國船長公會

會址：臺北市松山區南京東路四段 75 號 7 樓

電話：(02) 2712-0022；傳真：(02) 2712-8860

E-mail：master.mariner@msa.hinet.net

印刷所：新肱能印刷設計有限公司

地址：新北市板橋區懷德街 200 號

電話：(02) 2966-3096

船舶拖帶/海難救助
諮詢/海上工程協助
請洽專業團隊



永康船舶股份有限公司
台灣海難救護股份有限公司

TEL: 04-2656-8680 / FAX: 04-2656-0100

E-mail: ever.comfort@msa.hinet.net

1970-1990 海運苦難年代-台灣航商船員滄桑史(連載)

盧水田

第二章 法規空窗期，海難事故多，船員傷亡眾 (接續第 238 期)

海軍軍官退役轉商船賺美金

外僱鼎盛時期，大批海軍軍官退役轉商船賺美金。筆者在美商泛大西洋航運船上做二年半船副時，紐約總公司有位王姓經理曾做過海軍總司令副官，軍方人脈很廣，介紹很多軍校前後期同學退伍進泛大西洋，幾乎每艘船都派有見習人員，每位持有憑海軍資歷經考選部檢覈換取之甲種船長/輪機長證照。

歷屆前後任海軍總司令在海軍官校畢業，一般只相差二、三年班，例如莊銘耀(1952)-顧崇廉(1954)-伍世文(1955)-李傑(1963)-苗永慶(1964)-陳邦治(1966)。但伍世文與李傑中間卻有 8 個年班差異，原來中間年班有大批服役滿十年退伍轉商船，大都經檢覈換有甲等船長、輪機長執照。1975 年在長榮「長運輸」同船的施培誠輪機長也是 1963 年班，退伍後上商船，收入是海軍老總的好幾倍；同班同學李傑續留軍中，自然升遷快速，一直做到總司令、參謀總長及國防部長。

海軍當過艦隊指揮部中將司令，一般都會晉升副總司令以上，筆者在海軍服役時的艦隊司令謝〇年中將無此機遇，1973 年 61 歲退役，在航海通訊月刊看到他去復興公司當見習大副，但大官畢竟不適應商船之艱苦工作環境，後來聽在復興服務的同學說他沒多久就下船了。

因十年役滿就申請退伍轉商船賺取高薪的人太多，茲事體大，國防部乃極速修訂「陸海空軍軍官士官服役條例」，職業軍人變成終身制，除非年資年齡已屆無法晉升才能除役。

筆者同船共事過的海軍退役轉業軍官不少，素質高、領導統御能力強，此年代國家推行國貨國運、國輪國造政策，建造不少幾乎都是遠洋國輪，這時期退伍轉商船的大批海軍優秀人才、俗稱「海家班」不啻為甲照欠缺的航業界帶來及時雨。

猶記得 1970 年中期，中東紅海波斯灣大塞港，黑壓壓一片錨泊待船席之船，台灣船員特多，VHF 寒暄中，海軍學長學弟呼來呼去好不熱鬧。

航海網路紅人「李船長筆記」提到初上船任職時，熱心教導提拔他的恩師毛火榮船長，恰是筆者 1969-70 年在海軍中強艦(LST225)當航海預官時之副長(海官 1960 年班)，他的同期同學張巍濤輪機長也和筆者在長榮同船過。

在中強艦服役時，承蒙艦長黃宏基中校(海官 1954 年班)及副長毛火榮少校之愛顧及教導，除正規金馬外島補給任務外，也曾遠航至越南西貢港載運美軍越戰壞損車輛返台修理，遠洋航行當值測天定位技術更為精進，搖晃暈船忍耐工夫也有磨練。後來兩位長官，一位退役轉往商船界發展，成為船長提攜後輩航海人才，一位續留軍中做到將軍，曾在國防部任要職，文武全才，著有「黃金歲月五十年，黃宏基將軍憶往」一書、極其暢銷。



圖19. 1969 中強艦(LST 225)上留影

1965 年兩岸海軍發生三次海戰，我方大批官兵傷亡，之後數十年間並無海戰發生，反而不少轉業至商船的海軍退役官兵因發生海難而罹難。黑暗年代跑商船的風險大過在海軍艦艇服役，畢竟高收入需要承擔高風險。1980 年代初期起海運不景氣，台灣外僱船員大批撤回，海軍軍官退役轉商船之風潮才告歇止。

台灣找 100 條狗比找 100 位船員難？

黑暗年代船員資格規定寬鬆，加上通訊不便，證照真偽極難查證，於是便有低階高用，近洋跑遠洋，購買或製作偽照，假資歷換照，真照結關，向同業借調人員等各式變通方法，航商雖快速擴張但也能設法讓屬輪配足「甲級船員證照」開航。

岸上失業者多，乙級船員更是不缺。傳說某公司不只船舊薪低，船員需自帶毛巾、棉被、盥洗用具上船，衛生紙供應不足，以拭油用棉絲或報紙揩屁股，導致馬桶管路阻塞事情也有；勞動條件極差但船員足額，網路上有船員回憶寫到他公司老闆曾說「在台灣找 100 條狗比找 100 位船員難！」，船長通訊季刊亦曾提過，此說廣為流傳但真否不知，那年代也曾聽過「船長到處有，老軌比星多，大副滿街走，二軌不如狗」之打油詩，可見假照氾濫、或印或買，船東不怕找不到人。

船員紀律不佳也是問題

船員紀律不佳也是問題，打架、賭博、怠惰、抗命，結幫分派、走私等等，有船長在船被毆打致死，也有船員亂紀被炒魷魚，上岸後至船上主管家眷尋仇報復，盜取大艙貨物等事件都有。

1970 年代初期，貨櫃大佬以星航運(ZIM Line)航行太平洋東西兩岸的德國旗貨櫃船也曾就近僱用台灣船員，待遇甚佳，有艘新船首航，在太平洋上主機故障停俾，外籍輪機人員搶修中，正值狂風駭浪，搖晃猛烈，一名台灣船員摔倒重創喪生，其他台員驚慌失措，群起鼓噪要求船長 SOS 呼叫外援；此船靠港後台灣船員皆被其他外籍船員更換，此後公司不再僱用台員。

1973 年泛大西洋公司一艘裝載液化阿摩尼亞船要改裝液化瓦斯(LPG)，台員認為太危險，聚眾要求加薪數倍否則不幹，並在港拒不開航，之後全員遭到外籍船員替換。

當時在台招募船員之公司近乎百家，只要有三、四艘船委託就能盈利，因此四處徵員拉人湊滿整船，人事最優先、紀律前科在其次，真是應了打混船員：「此處不留爺自有留爺處，一年換一家、百年也換不完。」的說法

在 1970-80 年的海運大多頭年代，船員供不應求，且很多船上工作起居環境惡劣，勞動條件極差，自然對船員之素資也無法做更高要求。

船員素質普遍偏低

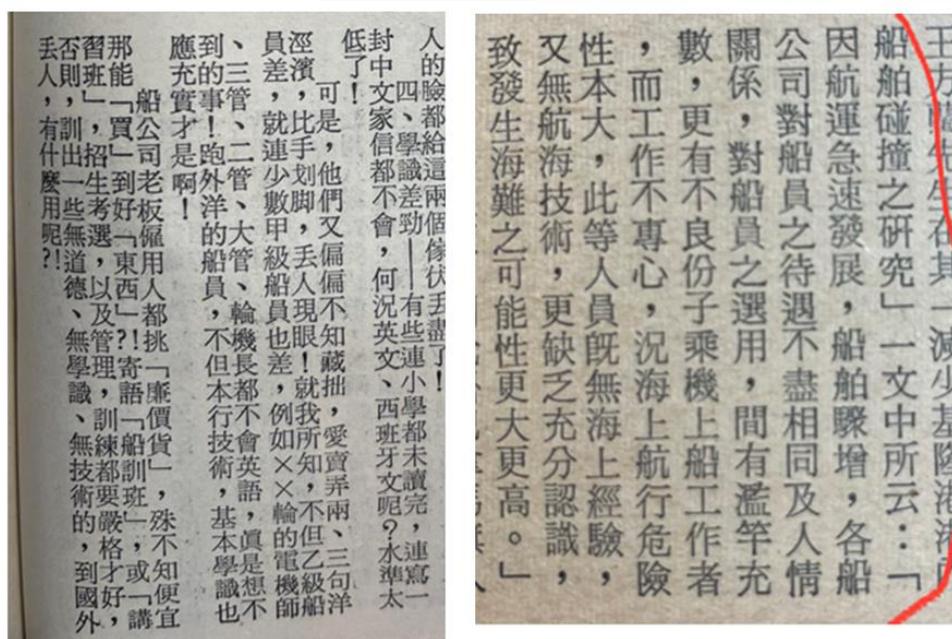


圖20. 船員素質普遍偏低

無法無天年代，海難事故多、船員傷亡慘重

船舶不適航，港航單位無法可管，船員素質不齊、紀律差等因素，導致 20 年間發生 67 件重大海難，總計 602 名台灣船員不幸罹難。

1970-90 年發生之海難及台灣船員罹難人數

編號	日期	船名	公司	船型/噸位	海難	死亡人數	地點
1	1971 Jan	祥雲	中航	雜貨/10,600	觸岸礁沉沒	0	巴拿馬運河
2	1971/10/6	成利	美成	雜貨/1,800	風浪沉沒	24	南中國海
3	1971/11/29	福海	聯昌	木材/3,500	風浪沉沒	18	南中國海
4	1971/12/3	維勇	維那斯	雜貨/9,500	飛彈擊中	38	巴基斯坦外海
5	1972-日期不詳	怡太	不詳	不詳	沉沒	0	不詳
6	1972-日期不詳	維奮	不詳	不詳	沉沒	0	不詳

7	1972-日期不詳	金生	不詳	不詳	沉沒	0	不詳
8	1972/02/29	敏惠	中義	鋼材/4,700	風浪沉沒	1	日本四國近海
9	1972/8/12	Oswego Guardian	泛大西洋	油輪/10,000	和 10 萬噸希臘油輪對撞	48 台籍 1 名/希臘籍 47 名	南非南端外海
10	1973/5/17	開泰	開泰	原木/4,000	舷裂進水沉沒	0	高雄港內
11	1973/11/30	大東	光和	雜貨/3,000	風浪沉沒	14	澎湖水域
12	1973/12/18	東方君主	中航	小麥/15,000	風浪沉沒	5	北太平洋
13	1974/9/28	嵩山	國華	原木/3,500	遇颱風沉沒	31	巴士海峽
14	1974/11/9	太平洋愛麗絲	大統	散裝/10,000	撞船燃燒	29	東京灣內
15	1974/11/24	天竺葵	大統	原木/11,000	風浪翻覆	28	北太平洋
16	1974/11/27	翠崗	大貿	原木/3,000	風浪沉沒	3	琉球附近
17	1974/12/21	華益	德和	鹽礦/8,000	風浪沉沒	9	巴士海峽
18	1975-日期不詳	宏道	海天	雜貨/6,000	碰撞沉沒	1	日本港灣內
19	1975-Feb	復旦	復興	雜貨/11,000	風浪傾斜翻覆	1	紐西蘭外海
20	1975/11/10	有利派魯斯	基業	雜貨/9,500	機艙爆炸爆廢	8	東太平洋
21	1976/02/13	東方鴻儀	中航	貨櫃/10,000	風浪沉沒	0	北太平洋
22	1976/6/11	勝利光耀	大來	礦砂/10,000	風浪沉沒	1	印度洋
23	1976/6/30	寶山	富懋	雜貨/5,000	機艙大火沉沒	0	新竹外海
24	1976/6/30	新剛	新健	水泥/11,000	遇颱風沉沒	30	巴士海峽
25	1976/9/18	捷利	大來	雜貨/3,912	遇颱風觸礁沉沒	15	中國南海
26	1976/12/27	黛美德	百利萬	礦砂/5,800	風浪沉船	22	日本海域

27	1976/12/30	大盛	信友	油品/29,430	遇風浪沉沒	38	北大西洋
28	1977/1/11	永和	永隆	雜貨/3,000	航儀失靈擱淺	0	中國南海
29	1977/1/23	華光	信孚	雜貨/5,000	遇風浪沉沒	0	中國南海
30	1977/2/21	凱旋一號	台灣海運	礦砂/8,000	船殼破裂沉沒	0	日本海域
31	1977 Feb	大乾坤	泛大西洋	油輪/32 萬噸	和姐妹船「大宇宙(32 萬噸)」互撞	2	南非外海
32	1977/5/19	澳洲	安興	雜貨/10,000	鍋爐爆炸	6	日本大阪
33	1978/1/21	華泰	光平	雜貨/5,000	船殼破裂沉沒	12	日本九州外海
34	1978/12/25	仁川明星	信孚	陶土/3,000	遇風浪沉沒	20	中國東海
35	1979/11/3	新甸	康運	油品/32,000	撞船燃燒	31	墨西哥灣
36	1979/12/15	建復	傑興	雜貨/5,000	船破沉沒	0	日本海域
37	1979/12/22	台灣鳳凰	維明	貨櫃/10,000	撞船嚴重破損	0	北太平洋
38	1979/12/25	李王錦	基業	礦砂/58,000	遇風浪沉沒	30	加拿大西岸
39	1980/1/2	金松	東欣	礦砂/11,000	遇風浪沉沒	25	太平洋西岸
40	1981/4/20	宏達	宏達	原木/3,900	碰撞沉沒	5	菲律賓外海
41	1982/2/9	東鑽	台灣海運	鉻礦/28,000	離奇失蹤	26	地中海
42	1982-Oct	輝利	司格納	不詳	沉沒	6	不詳
43	1983/1/19	安鴻	安捷	不詳	進水沉沒	0	呂宋島附近
44	1983/10/23	利加	高興	不詳	觸礁沉沒	0	馬來西亞水域
45	1983-10-	海新	明台	不詳	進水沉沒	4	馬來西亞水域
46	1983/10/9	愛蘭達	洋豐	不詳	進水沉沒	0	新幾內亞海域
47	1983/11/20	百利	國華	不詳	觸礁沉沒	不詳	菲律賓外海

48	1983/11/28	育興	東連	雜貨/3,000	遇風浪沉沒	24	南海
49	1984/8/4	天王星	銀河	不詳	擱淺棄船	0	越南外海
50	1984/8/5	海能	能源	不詳	觸雷沉沒	1	紅海
51	1984/12/2	藍天使	川通	不詳	遇風浪沉沒	3	巴士海峽
52	1984/12/5	明和	和合	不詳	飛彈擊中	3	伊朗外海
53	1985/10/12	海強	大盈	瓷土/1,500	遇風浪沉沒	18	台灣海峽
54	1986/11/30	金燕	四維	原木/4,000	遇風浪沉沒	21	呂宋島附近
55	1986/12/10	康和	泰和	原木/5,000	遇風浪沉沒	1	巴士海峽
56	1987/1/13	福泰	安通	礦砂/50,000	失蹤	25	大西洋西岸
57	1987/2/26	偉利二號	大亞	雜貨/5,000	失蹤	8	南海
58	1987/3/11	建恆企業	建恆	貨櫃/4,000	碰撞後沉沒	0	福建外海
59	1987/12/16	聖富	友聖	木材/7,800	遇風浪沉沒	4	巴士海峽
60	1988/5/14	海上巨人	金山	原油 /560,000	飛彈擊中半沉	1	波斯灣
61	1988/9/21	航海家	興航	雜貨/3,000	風浪沉沒	0	澎湖海域
62	1988/10/11	三中	三中	原木/3,000	遇風浪沉沒	4	巴士海峽
63	1988/10/30	宏明一號	宏明	原木/3,500	遇風浪沉沒	0	巴士海峽
64	1988/11/4	金柏	合森順	原木/4,500	遇風浪沉沒	5	巴士海峽
65	1989/9/12	裕寶	聚寶	雜貨/3,500	遇颱風沉沒	0	台灣海峽
66	1991-Apr	東方佳人	不詳	不詳	觸礁沉沒	0	萬里外海
67	1991/10/28	東龍	不詳	水泥/6,200	遇風浪沉沒	6	台灣海峽

114/7/12 會員大會暨夏季聯誼會(1/5)



114/7/12 會員大會暨夏季聯誼會(2/5)



114/7/12 會員大會暨夏季聯誼會(3/5)



114/7/12 會員大會暨夏季聯誼會(4/5)



114/7/12 會員大會暨夏季聯誼會(5/5)



李文愚

避碰隨筆



第十章 人為因素總論(下)

人為成因與人為疏失(Human Error / Human Element)

(略)全書完。

將在外君命有所不受

李蓬船長

此文接續上一篇(刊登於 238 期)關於大力輪撞毀大橋的論述，閒話此處不論。

大家都把這句”將在外君命有所不受”的名言，著重在於”不受君命”，套句現代管理的詞，那就是”Overriding”！一般人都喜歡這個”授權以外”的權力，但是其實這句話是有條件的！

條件有三：那就是”將在外”與”有所”。其中的”將在外”有兩層意思：將在”君權以外”與”意料之外”，而”有所”，則是”應有所由”。換句話說那就是：[在君權以外，或意料之外，將在有所理由時，可以不受君令。]

以下將用個人的經驗來闡述這個論點。

猶記得那一次在深夜，船在極度搖晃中進入南非的李察灣，上來的領港是一個喝得三分醉的白人。上船後，罵罵咧咧滿身酒氣的領港，從船的角度，船長是有資格把他踢出船去，但是，on the 2nd thought，我需要另一次的等待，或是船長是否有能力”自領”。於是船長就暫時接受這個事實，看看他接下來的表現。結果很幸運的，他將船順利的靠上碼頭，在我一句”good job”後，完成這一次任務。在此，筆者並沒有贊成或不贊成領港的醉酒，或是這個習慣是有罪或無罪的論述。筆者只是在論”不受君令”條件的成熟性。

另一次在進蘇澳港時，正在內外防波堤之間旋轉時，主機突然停擺了，領港的口令變得嚴肅，”下錨”，而身為船長”受令”還是”不受”？，當時的船長勸說領港的語句是”稍待”，而領港倒也不多話，畢竟他已經下過指令了！而幸運的是，主機在一分鐘以內就重新復原，於是又有一次的”Happy Ending”。但是如果當時不幸出了狀況或是主機仍未修復，身為船長的動作是什麼，事後的說詞又是什麼，如何符合”有所由”的條件，則是船長的課題。

業界有些人知道筆者在大副階段，曾經經過一場船舶碰撞後失火的船難，在那次有九個人死亡的災難之後，我曾經得過船旗國及船東的獎狀、獎金，保險公司也給了一份大禮，但大家所不知道的是，筆者在碰撞的當下也是很緊張的，只不過筆者在緊張之餘，仍能立刻要求當值的二副在雷達上”復盤”過程，知道事情發生的來攏去脈，這一點讓事後在法庭上的證據力得到不少獲利(註: 此次的賠償金額達到三百萬美元，也是”Sito burning”觀念的啟發案例)。這就是我說的”有所由”的邏輯觀念。

將在外，君命有所不受，是有命題、是有條件、是不應委屈的。筆者能存活到現在，能將所經驗到的分享於此，也算是有一點價值了。



活動預告

本會將於 114 年 11 月 1 日（星期六）上午 11 時假台北市中正區松江路 63 號 3 樓（長榮桂冠酒店），舉辦 114 年秋季聯誼會。

交通指示~周邊距離交通與時間：

桃園國際機場—45 公里 - 約 35 分鐘；

台北松山機場—5 公里 - 約 15 分鐘；

捷運「松江南京站」四號出口—350 公尺 - 步行約 5 分鐘；

捷運「忠孝新生站」四號出口- 步行約 10 分鐘；

本館停車位有限，停滿即不提供停車服務。

※正式通知預計於 10 月寄出，敬請以紙本通知為主！

操船點線面(六)

吉伯

操船點線面 - 17 順流調頭進靠碼頭，如圖 32

- 1)、保持與碼頭法線 1~1.2 倍船長之橫距，順流淌航，如船位 1，在船頭平泊位船頭旗（船頭剛進入泊位）前，將航速控制在 4~5 節之內，300 米以下的中小型集裝箱船舶，餘速應控制在 5 節以內，而對於 300 米以上的大型集裝箱船舶，盡可能將餘速控制在 4 節以內。
- 2)、當船頭平泊位船頭旗時，開始啟動倒車向右掉頭，借助拖輪、側推器的協助開始調頭。如餘速偏快時，應提早調頭，並加大倒車，避免船舶在調頭過程中向下游漂移過多；餘速偏慢時，可略晚調頭，避免調頭過早而船位處於上游位置。在倒車的過程中，密切關注船舶的動態（對地向量線的方向，這是陳領港所做對地向量線的觀察），如果船舶向着泊位壓攏較快，應加大倒車，消減前衝量，避免過早切入泊位；如果船舶開始有後縮的趨勢，應及時停車，借助拖輪側推器的協助繼續偏轉調頭，船位 2。
- 3)、當船舶調過 90 度垂直對著泊位時，船位處於泊位的三分之二處（這是剛剛好的位置），可適當滿舵進車，同時在拖輪與側推的協助下，調整適當的入泊角度，逐漸向泊位趨近，如船位 3~7，完成靠泊。

在調頭的過程中，要評估(或預估)迴轉的速度是太快還是太慢，以本船 90 度垂直對著泊位時，垂直對著碼頭法線時，

- 1) 船位對著泊位的三分之二長度的上游時(掉頭太早的位置)，可暫停船首拖輪與船首推進器的出力，讓船隻向下游漂移，如有必要，可用船首推進器反打，減少迴轉速率，借助流水、船尾拖輪，加上船首推進器的作用，令船舶整體向下游漂流；如圖二。
- 2) 如果掉頭速度偏慢，船隻整體向下游偏移過多，可暫停船尾拖輪頂推，利用船頭拖輪吊拖，減緩向下游漂移的速度，如仍不足，應加大倒車，略為後退船位後，再滿舵進車，以此削弱向下游的漂移速度，又加速調頭，如圖三。

調頭的過程，就是不斷觀察，不斷調整修正的過程。

右靠船駛離（前進迴轉，順流掉頭出港）如圖 32

- a. 位置(1)，前俾開頭，拖船開艙，略施倒俾。右圖(圖 32)。
- b. 到位置(2)，橫距有兩倍船寬以上(經驗)，即可改為進俾(進車掉頭

容易)，俾出來可 Let go 拖船，(加速迴轉)。注意船尾拖纜不要放到水裏，以免絞到俾葉。舵角大小的調整要與碼頭保持安全距離即可(先打上左滿舵進車，幫助向左迴轉，如果船尾接近碼頭，就正舵或右滿舵，把船尾推開，或用拖船推開)。

- c. 位置(3)~(4)。(右圖)拖船靠上推艉，視與碼頭距離遠近(進車可以拉開與碼頭的距離)，而下令拖船大俾或小俾，或僅靠上準備推頂船艉。(協助迴轉)
- d. 到位置(5)時，確定船尾離開碼頭後，船繼續進車，前俾繼續向左打，拖船大力推，或改成倒俾後退，以制止前衝太快。
- e. 位置(6)，船停止，調頭差不多，改進俾出港。

- 註：1. 本法重點，拖船要推頂船艉前，必須本輪進俾正常，並視船艉離碼頭安全時，才可大力推頂。同時船頭船尾前後位置參考點要先看好，才能以點制面(知道船頭船尾距離碼頭多遠後)，才可準確操俾及舵。
2. 如擔心俾況不好或不願此法，自然是利用前俾與拖船平行碼頭，位置(2)拉開到足夠距離，再 Let go 拖纜收上來後，再來推頂船艉，自然最安全，但位置(2)要拉開到安全距離，要多花些時間，看自己決定。

船頭船尾前後位置參考點，目測位置線在哪裡？圖 33 船頭船尾前後位置參考點

每次在船移動或到港之前，均要能目測出船艉的約略位置線。如此才能隨時隨地知道本輪在港池移動中所處的位置。這是對操船水域的空間分配與控制。

● 停靠碼頭時：

在碼頭上開船前，船長站在駕駛台兩舷側以目視頭纜的纜樁，往回檢查與甲板貨物之交點 F，此即是約略船艉位置的控制點(比實際大些但無妨，如果要更準的船頭位置，可以取頭纜與船頭倒纜間的纜樁為船頭控制點)，要檢查本船船頭位置時，船長站在兩舷側原來位置，往前沿著 F 點看，前面的碼頭與 F 點的距離是越來越近，還是越來越遠。船艉位置的控制點是 A 點，以目視艉纜的纜樁與甲板貨物之交點，同樣是檢查此點與碼頭的距離多少？是在接近還是遠離之中。

● 行進中時：

進港前，駕駛台兩舷側，可看出船艉沖擊水面所形成的浪花，船頭浪與兩邊船邊交點或甲板交點作駕駛台平行線與船中線，人站在駕駛

台中央目視此點，即為甲板貨頂之船艙位置所在。

- 飄浮物或堤端燈標：

防波堤通過船艙艙時，由船副通報駕駛台，目測防波堤與船舷或船邊貨櫃的交點，駕駛台平行線與船中線交點，目視此點即船艙位置線。(駕駛員也能目視飄浮物與上述同理)

每次在船移動或到港之前，均要能目測出船艙艙的約略位置。如此才能隨時隨地知道本輪在港池移動中所處的位置。

操船的特性: 沒有不變的道理

左轉慢時右轉就快，右轉快時左轉就慢，

進車轉不動時倒車就轉得動，倒車轉不動時進車就轉得動。

陳船長的說法，都是使用”對地向量”來評估，操船轉向的成敗，

如何修正對地矢量線？請參考圖 12

- 1、維持航向航速:航向已經轉好了，但是本船的慣性(或動量)，沒有水流阻力消除，對地向量仍然未對正。
- 2、維持航向加速: 航向已經轉好了，本船加車，慣性(或動量)克服水流阻力，對地向量向前移動。
- 3、停車淌航: 航向已經轉好了，本船減車，水流阻力大於慣性(或動量)，對地向量向後移動
- 4、滿舵偏轉，再滿舵把定航向:使用滿舵迴轉，迴轉速率加大，故意轉向過度後，使用反向滿舵修正。

再參考圖 32 掉頭靠泊碼頭，陳領港的迴轉總結，就只有一根金箍棒，對地的速度向量線。

位置一 速度向量線向前，速度快: 當船頭平泊位船頭旗時，開始啟動倒車，借助拖輪、側推器的協助開始調頭。

位置二 速度向量線仍然向前，速度減慢:為了達到控制速度向量在我們需要的方向與速度，需要平衡船頭船尾的迴轉力距，讓船隻的轉心保持在船中的位置，此時船尾轉向快，轉心在前，船尾迴轉力距大，船頭轉向慢，船頭有拖船的話，要在右舷大車拉住，一方面制動前進，一

方面提供額外的拉力，改變轉心的位置。現在船隻一般都有船頭側車，此時應該全速向右。

然後在位置三，本船轉過 90 度後，觀測船隻的迴轉是否適當？在圖 2 與圖 3，雖然船的開始轉向的時機有快有慢，但是速度向量線都是一樣，此時要以其他的參考點來判斷，要怎麼來修正？現在的參考點，就是本船 90 度垂直對著碼頭的點，位於船席的三分之二處。

如圖 2，轉向過早，我們希望速度向量線往下移動，所以在船艙推頂，希望速度向量線向船席下方延伸。

如圖 3，轉向太晚，我們希望速度向量線向上移動，所以在船艙不推，船頭拖船往前拉，希望速度向量線向船席上方移動。至於進車是船首向，轉過來以後才用的吧，以免靠碼頭太近，轉不過來。操船雖然有各種作用力，受主機性能、風向、水流、拖船、水域寬窄、船型大小等等，能以速度向量線來估計本船的合力，是現在操船技術不可或缺的一環。

操船點線面 - 18 港內操船第一要素 船位配合天時

港內操船的三個要素：第一個就是船位，第二個是船隻的前進速度，第三個是船隻的迴旋速率。

船位，當然是第一個要素，回顧幾百年來的操船，大部分都是集中在對船位的描述上。這是因為操船所要面對的最大問題，就是空間不夠，操船的空間往往又被風力與水流壓縮的更小，風力水流是上帝的力量，也就是不可抗力。這個在古時候，尼寇斯的船藝學，操船裡面說得很清楚。頂流的時候，要在什麼樣的位置？跟什麼樣的角度去靠碼頭？左舷靠碼頭跟右舷靠碼頭，進靠的角度為什麼不一樣？有流水的時候，順流掉頭，逆流掉頭，船位應該在哪裡？才能輕鬆控制船隻的進靠位置，這樣就造成了唯控制派，用盡一切力量努力與等待，等待船位進入合適正確的位置，才來做下一步的操船。這些唯控制派，以日本或高雄領港為代表，以前是 5000 匹，50 噸的超級大的拖船，前後一夾，塞到船位上，如果沒把握，就先停在原地，或退出重靠，現在船隻的大型化，可能要 70 噸的大拖船，才夠力夠用吧。

這在大陸出的船舶操縱書，上面也是很明顯的看到這樣子的教學趨勢。另外國內資深的退休領港，出的操船學，也是一樣。對船位應該要擺放在何處，來代表操船技藝的好壞，所以要做到身經百戰，百戰而不懈，就要熟記各種各樣的進靠與退出碼頭的陣勢(船位)，與風向水流的

來勢。像是胡領港在演講時，所提到的，2萬 TEU 的大貨櫃船，第一次來靠高雄的時候，他所做的功課就是，拿著剪好的船型，在高雄的港區圖裡擺放，模擬各種風流時，船隻要放在什麼樣的位置?才會好操作，等到大船真的到港的時候，四條拖船帶上，到迴船池停車停船，完全停止之後，再迴轉調頭，完成首航的靠泊，配合世界第一良港的無風無流，實在談不上是如何技術。很多時候，船位擺放哪裡，才能順利離靠，都變成死背的東西，知其然不知其所以然，這樣也可以搞定。但是船長要跟著船隻到天涯海角，船一到歐洲與地中海，就傻眼了，因為拖船縮水了好幾倍，迴船池更小。顯然，我們需要更多的了解，而不是熟背這些圖形，就可以了，況且，背完基隆，背不完高雄，背完了東亞，還有南美，所以我們要自行能揣摩，船位放哪裡，比較好操作，在實際比對領港的操作位置，時間久了以後，就能知道其中的奧妙。

這是操船必須具備的一些水文知識，跟天文地文一樣，也就是了解，船體運動與水下的流線/壓力場的互動，這是以前船員所不知道的。各位要知道新的船藝，講究的是甚麼? 只要看看圖例上，有沒有把 pp Pivot Point 迴旋支點與對地速度向量線標出來，就知道他的操船是不是跟的上時代。但是這些唯知識派，也有一個致命傷，那就是忘記了，風力與水流是不可抗力，因為這些大哥，可能都是在池塘裡(沒風沒浪)操船出身的，這可不是開玩笑，看看下圖，模型船還做的有大有小，好像跟真船一樣，幫助操船者建立起，真實的場景與良好的操船習慣。各位可以再看看，下面的前進調頭，居然沒有標是順風還是逆風? 逆天行事，真是傲慢。

受風流影響較大的港口

(一) 頂風頂流開首離泊

在受風流影響較大的港口，通常採用迎風迎流端開口開出，或迎風迎流端開口調頭的方法離泊，例如頂風頂流，應選擇開首離泊或開首調頭，順風順流應開尾離泊或開尾調頭，如圖 35 頂風頂流開首離泊。

(二) 順風順流開尾離泊

當採用順風順流離泊或順風順流調頭離泊時，應先開尾，使內舷受流，將船舶拉出足夠安全的橫距，通常視流壓角大小而定，橫距不應小於三分之一船長，再利用車舵拖輪等協助將船頭挑出，順流離泊或順流調頭離泊。如配有雙拖輪協助，應將大馬力拖輪配備于迎風迎流端，如圖 36 順風順流開尾離泊

順風順流開尾離泊操縱的關鍵點在於(如圖 37)，首先必須先開尾，

令內舷受流，將流變成離泊的有利因素(天時)，其次是橫距必須足夠(地利)，如果橫距不足就急於開首離泊，勢必造成外舷受流後(逆天)，船舶整體向下游垮壓，而此時船頭開角尚小，如欲增大船頭開角，勢必得減弱船尾拖輪的力道，造成船尾更快壓向碼頭，而如欲加大船尾拖輪的力道，減緩船尾壓向碼頭的趨勢，則勢必造成船頭開角減小，更難離開碼頭；且此時船速尚低，船尾離開碼頭的向量，不足於彌補船尾向內偏轉趨近碼頭的向量，與受流影響船舶整體向下游垮壓的向量之和(對地速度向量線此時指向碼頭)，造成船尾甩向碼頭，或船尾擦撞碼頭或他船的事故，當出現這樣的緊迫局面時，小型船舶尚能借助拖輪協助予以挽救，而大型重載船舶幾無逃逸的可能。

為什麼會這樣？---明明剛起拖的時候可以拉的動，而後就一路橫掃著碼頭而下？(如圖 38 順風順流開尾離泊失敗)

分析：1、隨著船頭角度的打開，受流側面積急劇加大，流壓造成船舶整體向下游垮，已經超過拖輪所能控制。

分析：2、隨著船舶的偏轉（開角），船尾甩向碼頭的速度大於船舶整體向外平移的速度，船尾更趨近於碼頭。

分析：3、為了減緩船尾甩向碼頭，不得不減緩船頭拖輪與側推，影響開首。

分析：4、船頭開角不足，進車將觸碰前方船舶或吊機，倒車將船尾觸碰碼頭，不進不退，將被流水壓向前方船舶。

強風移泊，頂風：如圖 39 頂強風移泊，留白

重點：在轉進的泊位，須減速且船隻由頂風變為橫風。受風壓無法以微速及滿舵調整 Setting。安排拖船在下風協助。

- a. 如圖移泊上風或轉進下風左靠，切記要留較寬水域，以免被強橫風吹到下風區，況且向下風轉向困難，本船會太接近他船或碼頭。因位置 b 沒有留白(向下風的任何餘裕)，一方面要倒停俾，一方面被強烈橫風吹下來。如左邊航路逼近碼頭，易造成碰撞。
- b. 應採用外側航路接近，並在位置 1 時倒俾(進車轉不動時，倒車可以轉，來改變迴旋支點)。讓拖船接近帶前拖纜並推頂右船頭(增加向下風轉向的力距)，後拖船仍在或左舷中央處全力推頂左艙協助。近碼頭處，艙開大些(進車時船艙下風)，再令左舷拖船移到右艙帶纜，接近靠碼頭。

超強風由左後方來：右靠大船，右靠大船向右掉頭出港：如圖 40

- a. 右靠船，左後來風，利用倒車時，船艙倒向上風的特性，只要艙拖一拉，加上前俾略右打(或左打視船型而變)。如船艙 Space 大，無他船靠

近，則倒俾左滿舵，艏拖一拉，加上橫向力應可開艏。

- b. 前俾只要保持船艏與碼頭一些距離，即可配合拖船向右打。
- c. 位置 3 可改滿舵正俾，Bow Thruster 往右打到可穩住出港航向即可。

操船點線面 - 19 港內操船第二要素 對地速度配合人和

第二個港內操船的要素，就是船隻的對地速度，這也是一個很大的迷思。(目測船速)

每次船隻撞了碼頭，或是撞了橋式機，原因都說是因為超速，速度太高，所以失控。船速的高低，與船位的控制是一樣的，是隨時在變的，順風的時候加速快/減速慢，逆風的時候加速慢/減速快，船隻的加速減速，都會有一個過程，所以船速是一直在變化的，什麼時候超速？什麼時候不會？這都是要考慮的因素。要撞上了，才去了解船速是多少？當然不行。所以要控制船速，一定要設檢查點 check point(一個或數個)，在每一個檢查點，船速應該控制在多少？速度才不會失控。

這在所有自動控制系統，都是一樣的，有一回饋與校正的機制，包括人為的操作，都需要有這樣的修正的機制，從圖 41 船速的檢查點來看，

1. 左邊的這個圖形，綠色的是代表領港操作，所希望達到的車速。左邊紫色的，就是領港的船速檢查點，在一海浬的前面，速度要保持在三節以下，在接近 3 個 cable 的時候，速度應該是 0.3 節左右。他的船型是舊的巴拿馬極限型，300 米長度。
- 右邊這個進港圖，很顯然的外港防波堤上的位置 1，可以做檢查點 1，需要檢查一下船速，在早期的時候，船頭會報告，"報告駕駛台，船頭通過防波堤"。那時還沒有 doppler log，聰明的領港，上駕駛台的時候，就已經看過船頭到駕駛的距離，船頭報通過防波堤的時候，就開始讀秒計時，利用船頭到駕駛台距離，通過的時間是幾秒來估計船速(目測船速)，現在不必這麼麻煩了，船速在 ARPA 或 ECDIS 上都一目了然，然而任何事情方便了，就容易疏忽，船長領港一看螢幕，就知道船速多少？要他看著窗外景物，說出現在船速是多少？他反而說不出來，會失去對船速的感覺，不能感覺到船速是否太快了？或是感覺船速太慢了？要知道日本火車準時的秘訣，就是目測車速，進行調節到站時間，估計的速度要準到百分之公里的時速，即使現在儀表都已進化成數位式，但他們仍使用指針式懷錶。這是因為使用數位錶的話，無法在一瞬間從錶上看出距離下一站所剩時間，因此指針式的懷錶才會一直沿用至今。
- 檢查點 1: 位置 1 防波堤口這邊，這要看船型與馬力的大小，雖然風

浪大時，要用大車大舵，還是要檢查船速不可過高，應該保持 10 到 12 節的速度左右。

- 檢查點 2：通過內港的信號台的時候，要再檢查一次船速，這應該要降低到多少節的速度，要看靠東碼頭，還是西碼頭而定，在這個位置，領港可以在駕駛通過西碼頭橋式機的近腳時，就開始讀秒，讀到橋式機的另一隻遠腳的秒速多少，用來估計船速(目測船速)。例如橋式機兩隻腳的寬度是 30 公尺，某輪船長讀秒，這 30 公尺用了 10 秒通過，這時船速就是每秒 3 公尺，每分鐘 180 公尺，每小時 10800 公尺，換算成船速，就是 $10800/1852=5.8$ 節左右。或是計算兩各纜樁之間的通過秒數，就能掌握船速。(目測船速)，如果是九秒呢？時速就是 5.8 節的十分之九， $5.8-0.58=5.8-0.6=5.2$ 節。所以記個基本的秒數，再用內插法心算一下。(圖 42 用橋式機的跨距長度來估計船速)
- 或是在船席前，位置 3 的時候，可以讀取 40 呎長貨櫃的通過秒速，應該就可以掌握船速，如果時 10 秒的時間通過，每秒 4 呎，每小時 $4 \text{呎} * 60 \text{秒} * 60 \text{分} / 6076 \text{呎} = 2.37$ 節。這對在船頭待命的大副，現在就培養靠碼頭的能力，目測船速非常有用。就跟火車司機堅持用指針是懷錶，看剩下的時間是剩幾個字(新加坡人計時的單位)，做大副要心算船速多少？要有目視的畫面，才會有以後對船速快慢的直覺。

對地速率與船位，是操船的要素，但這些只是其二，就像圖 41 左邊的慢速操船，離碼頭多遠，需要把速度降到多少，還要考慮到風向水流的因素，就像上圖右邊進基隆港(黃色箭頭代表風力)，所以到駕駛台後要先想像，靠碼頭前，船隻在各種位置的距離是多少？想想會有什麼不可抗力，利用手上的主機/舵機/船艏推進器，與拖船來調整，本輪在各位置所需要使用的車速與船艏向是多少？來控制本船的對地速度向量，這就是天時地利人和的配合。

對於要在港內掉頭或迴轉的船隻，還有一個要素，也就是最常被忽略的迴轉速率，船隻前進的慣性要控制，船隻迴轉的慣性，更是港內掉頭的關鍵。

操船點線面 - 20 港內操船第三要素 迴轉速率配合地利

港內掉頭的船隻，最常被忽略的是迴轉速率，船隻迴轉的慣性，更是港內操船的關鍵。這是因為港區裡面的水域有限，要在這麼有限的空間裡面，把船隻的船艏向轉好也許不難，因為眼睛看的到，會有直覺反應。但是要克服迴轉的慣性，卻是非常困難的事情。尤其船隻的主機，設計就是前進後退之用，現在控制船隻的橫向運動，避免碰撞，可說是無計可施。在海上，船隻有足夠的前進距離與迴轉半徑來改變船位。

在港內，空間有限，迴船池甚至只有 1.2 倍船長的大小，調個頭船頭船尾報的距離，一直是 30 到 50 公尺之間，迴轉或是掉頭，事實上都是非常困難的事情，所以除了船首推進器，經常都要使用拖船，或者是錨鏈/纜繩的協助。現在的船隻大型化，使用錨鍊，已經不切實際，所以只能用拖船來協助。但是拖船的馬力有限，經常需要配合船隻的迴旋支點來操作，所以一條拖船可能不夠？那要使用幾條拖船，就是由迴轉速率能不能建立？或是如何建立來決定。

現在我們看看圖 43，一條豪華郵輪，從外海進基隆港，要去客運大廈郵輪碼頭上下乘客。可是此時東北季風盛行，所以該輪進港以後，應該要向右轉，可是船體受到左舷來風，這時他要右轉的迴轉速率，就非常難以建立，所以應該要加派更多的拖船。如果這條船是一條貨櫃船，他要進港去東碼頭靠泊，而且是右舷靠泊，所以船隻就是按照圖上航向前進，再向左轉，右舷去靠碼頭，這時就算沒有拖船，貨櫃船也有很強烈的向左轉的趨勢。所以這時候的拖船，反而不是在協助迴轉，而是用來防止船隻迴轉太快。所以該輪只要能夠好好控制前進速度，一條拖船的數量應該就已足夠。

實際上的操作，進港的郵輪，要儘早帶上拖船。帶大拖船，立刻開始工作，全力推頂，如在圖 42 位置 2 的情形。要進港去靠東碼頭的貨櫃船，則只是帶的拖船備便，控制好船速，雖然是順風，比較難停車，只要頭纜先帶上，應該就沒問題了，如在圖 42 位置 3 的情形。(圖 43 使用拖船的數量與方式取決於天時與地利)

我們再看看圖 44，迴轉速率對靠碼頭成敗的影響。這個碼頭的走向是 144 度(碼頭的法線)，如果船隻從外海進港，能夠把船首像轉到 144 度，就是迴轉速率能夠成功建立。在有限的空間裡面，如果能夠把船艏向轉到我們需要的方向，即使船隻已經到了碼頭邊，還有多餘的前進速度，例如圖 44 左圖，該輪船艏向已經轉到 144 度，但是還有剩餘的前進速度 1.7 節，因為與碼頭平行，所以船隻還有向前緩衝的餘地，換句話說，超速也沒關係，只要你轉的過來。

再看圖 44 右圖該輪轉向不足(迴轉速率不夠的另一個講法)，船首向只有轉到 135 度，可是船頭已經到了碼頭，此時還有 1.7 節的船速，於是船頭撞到碼頭，造成船體與碼頭損害。這個固然看起來是像船隻超速，但實際的原因是，該船的迴轉速率沒有辦法建立，無法克服迴轉不足的狀況，領港當時心裡的想法，一定是今天這船，怎麼轉不動了。但是船到碼頭邊時，才知道轉向不足，已經來不及，就好像船到碼頭邊，才知道距離不足，可能超速，要有船速的檢查點，要知道迴轉不足的問題，就要有迴轉速率的檢查點。

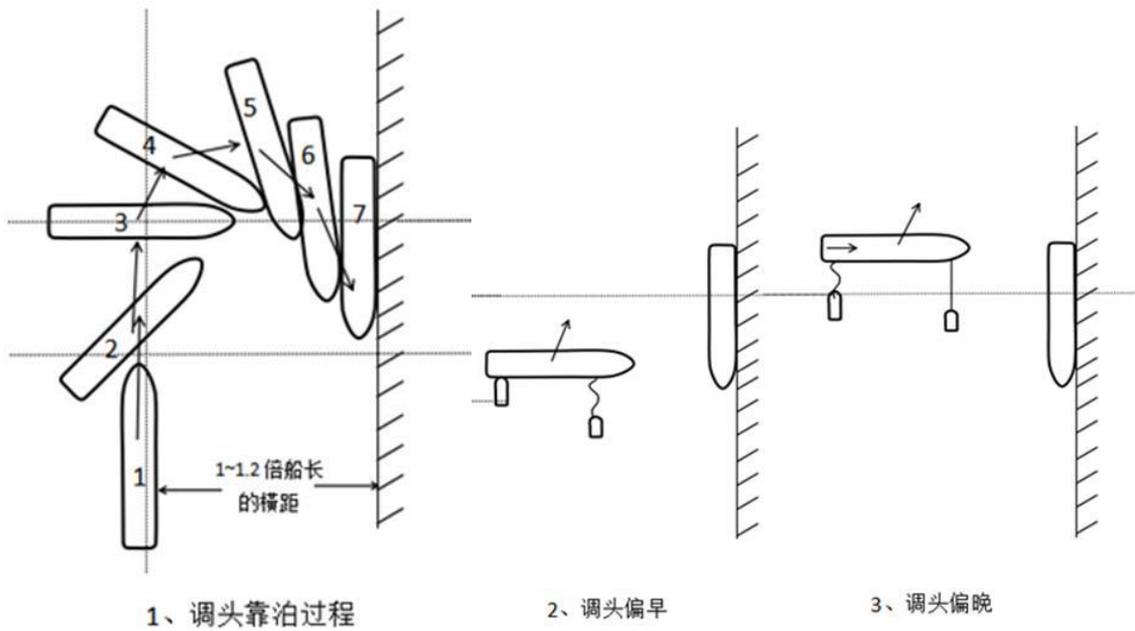


圖 32 順流掉頭靠泊碼頭

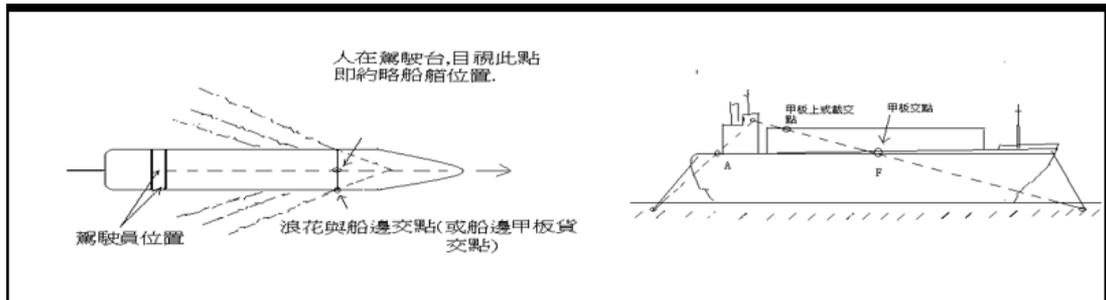


圖 33 船頭船尾前後位置參考點

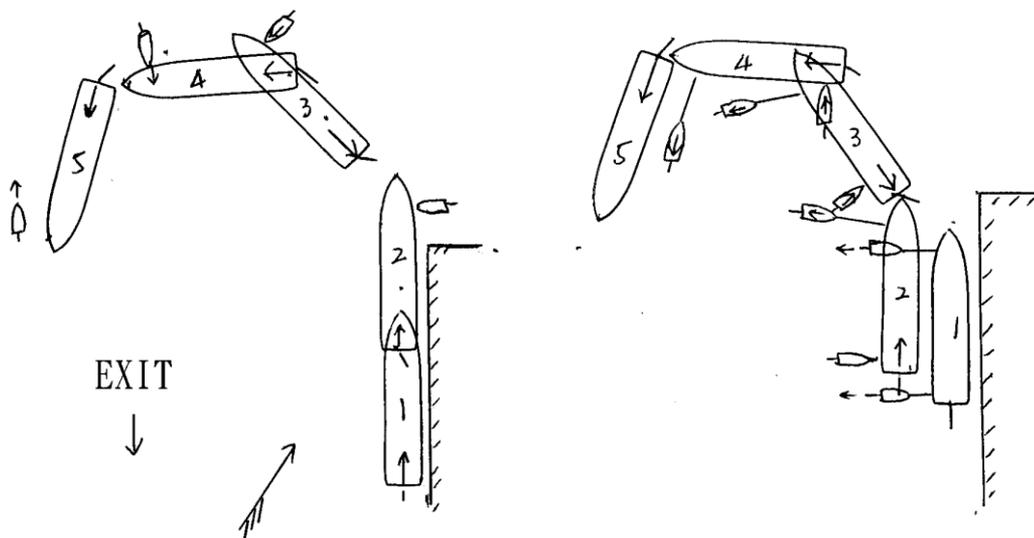


圖 34 右靠船駛離 (前進迴轉, 掉頭出港)

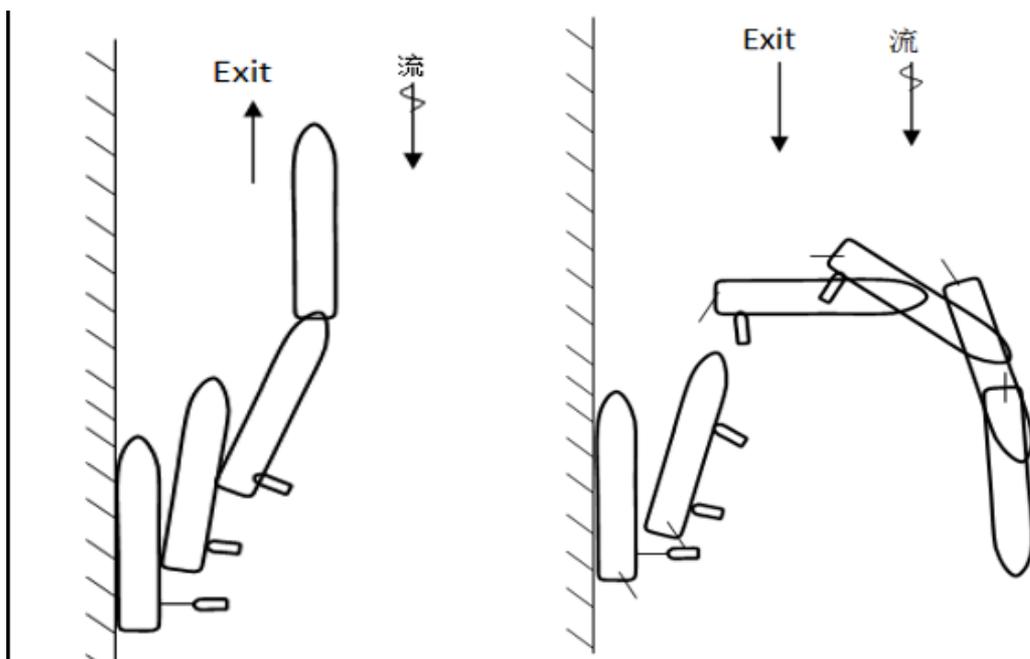


圖 35 頂風頂流開首離泊

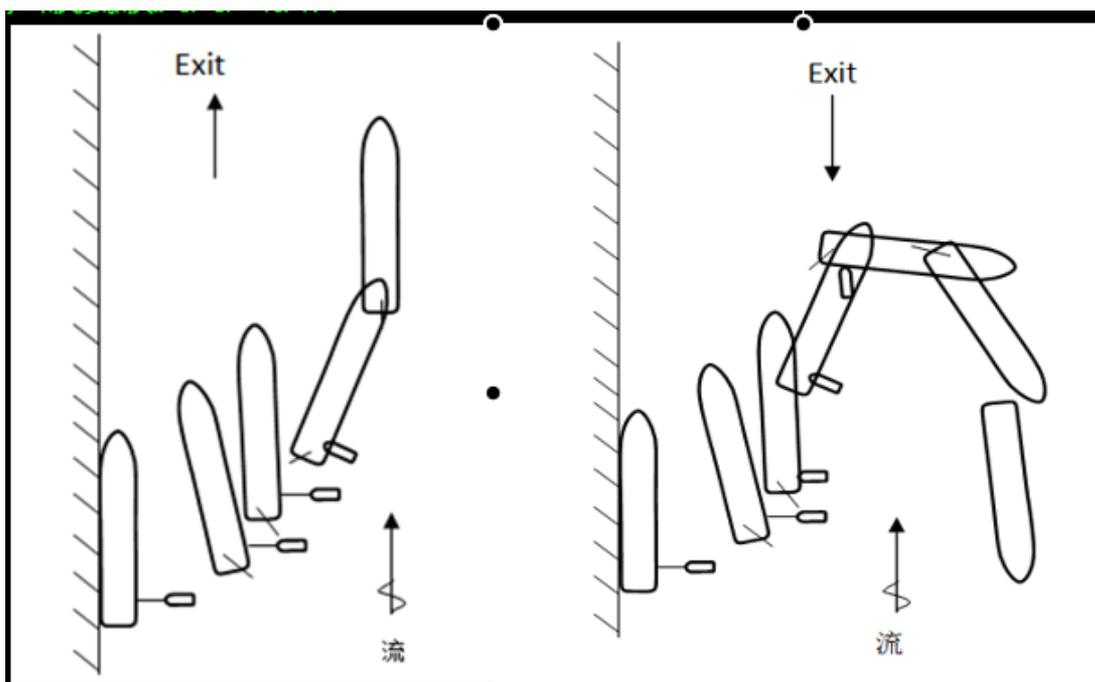


圖 36 順風順流開艉離泊

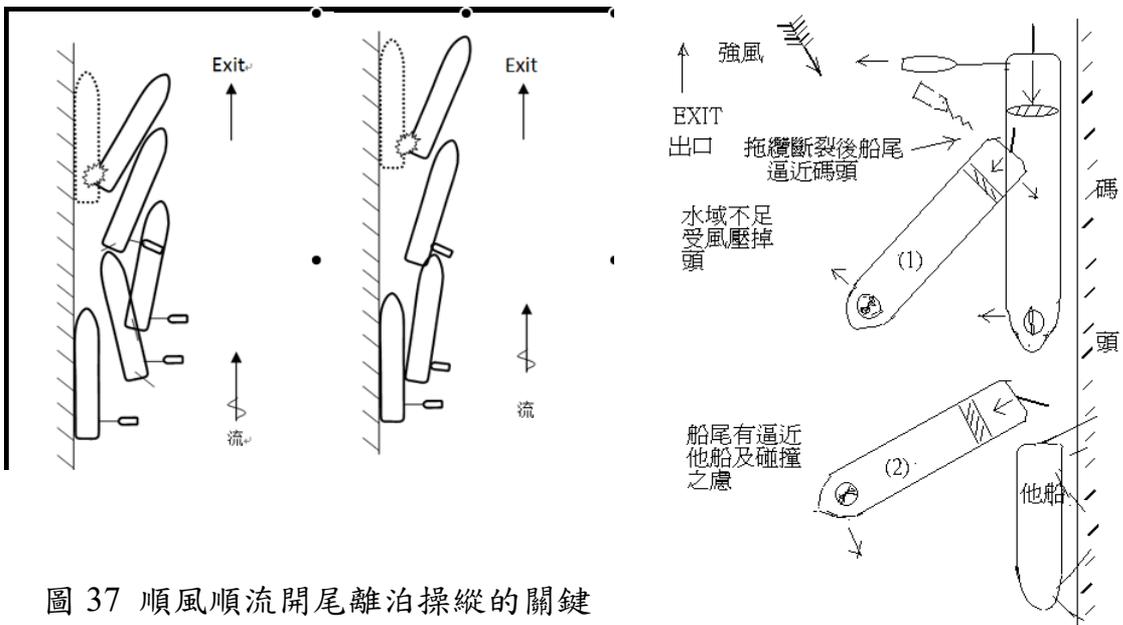


圖 37 順風順流開尾離泊操縱的關鍵

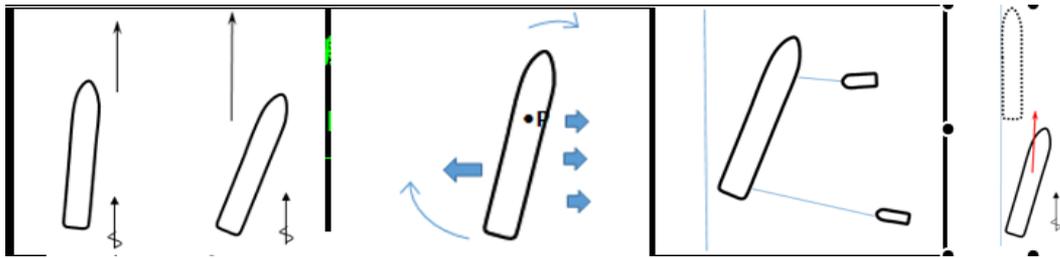


圖 38 順風順流開尾離泊失敗

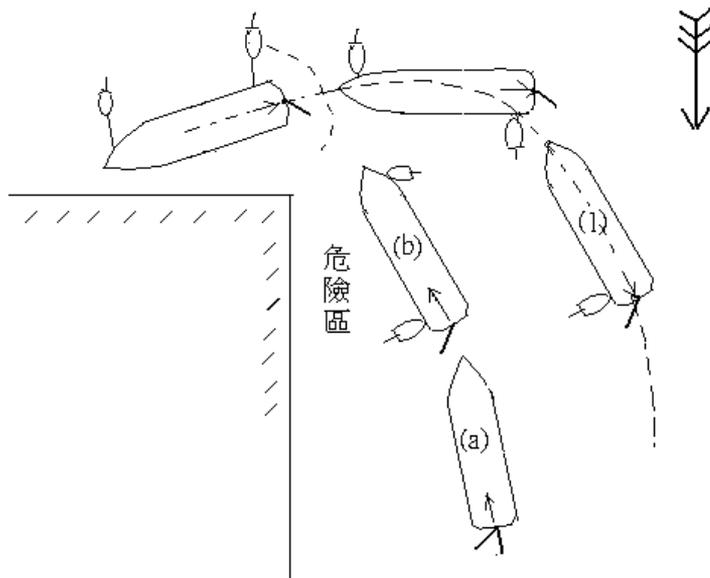


圖 39 頂強風移泊，留白

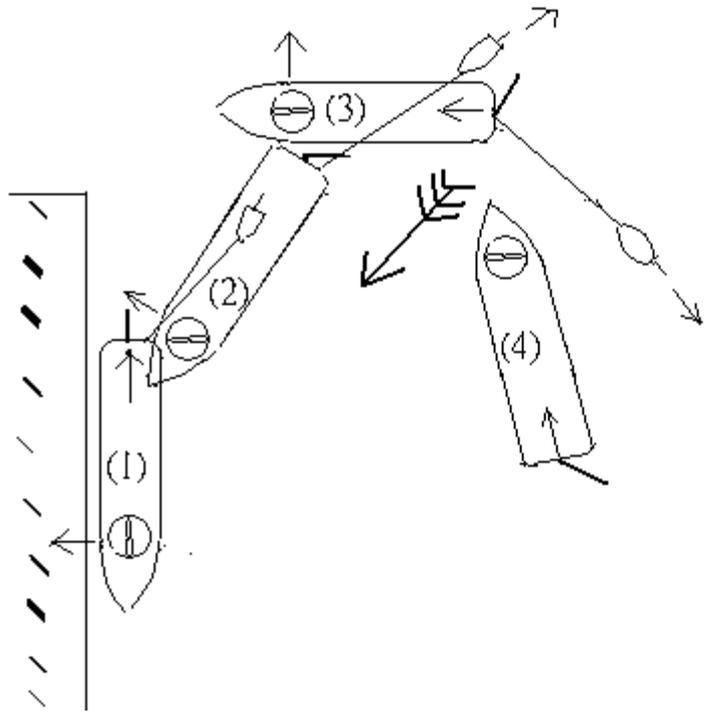


圖 40 超強風由左後方來：右靠大船向右掉頭出港

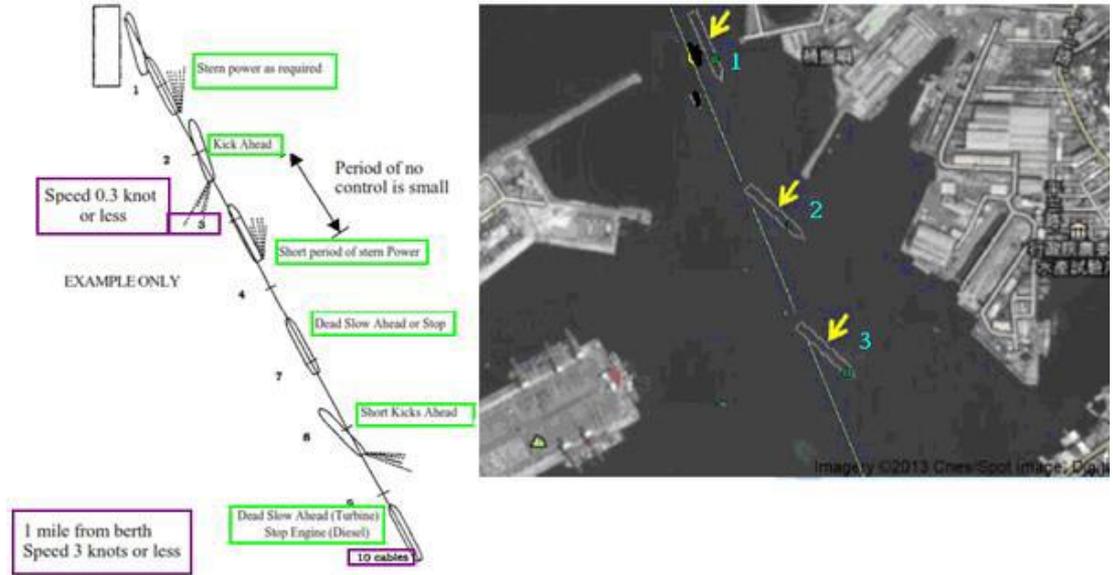


圖 41 船速的檢查點



圖 42 用橋式機的跨距長度來估計船速



圖 43 使用拖船的數量與方式取決於天時與地利

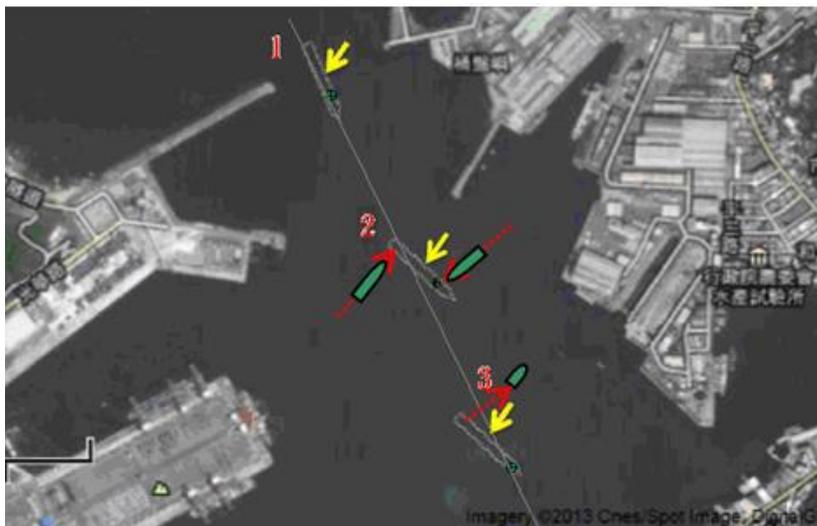


圖 44 碼頭法線(走向)與漂流角

越南社會主義共和國

李齊斌編輯

越南社會主義共和國(Socialist Republic of Vietnam) ，簡稱: 越南(Vietnam)。越南全國土地面積約 33.1 萬平方公里。首都: 河內市。河內市位於越南北部，紅河三角洲西北部，紅河右岸以及紅河與天德江交匯流處，由於位處紅河與蘇瀝江之間而得名。河內是越南的工業、文化中心，也是越南歷史上的古都，大約有 1,000 多年歷史，自從西元 11 世紀開始就是越南北部的政治、經濟及文化中心，市區歷史文物，名勝古跡遍佈。

越南位於東南亞、中南半島東端，北鄰中華人民共和國，西接柬埔寨及寮國，西元 2024 年，越南總人口數約 9,900 萬，居世界第 16 名，河內市人口約為 900 萬。越南的首都河內市，最大城市為胡志明市。越南政治屬一黨專政，越南共產黨是越南境內唯一的合法政黨。越南屬漢字文化諸國之一，同時是東南亞國家協會、世界貿易組織、亞洲太平洋經濟合作組織、法語圈國際組織成員以及未來 11 國之一。

越南北部古稱百越，南部為占婆。西元前 111 年南越國被漢朝滅亡後，越南北部在中國皇朝統治之下達數個世紀之久。該期間，中國文化大量輸入越南。10 世紀越南脫離中國統治正式建國，15 世紀曾經由明朝直接統治 20 多年。19 世紀中晚期，法國征服越南，對越南施行殖民統治。西元 1945 年 8 月，越南獨立同盟會發動八月革命，越南獨立同盟會在奠邊府戰役中擊敗法國軍隊，法國勢力撤離承認越南獨立，日內瓦會議約定以北緯 17 度線為界兩越分立，北方由越南民主共和國（北越）統治，南方則先後建立越南國及越南共和國（南越）。翌年越南戰爭爆發，西方陣營國家支持的南越對抗東方陣營國家支持的北越。美國在戰爭中蒙受嚴重損失，逐步退出戰場。西元 1975 年 4 月 30 日，北越攻占南越首都西貢，西元 1976 年越南國家統一。

西元 1977 年，越南加入聯合國。越南統一後，仍面臨著經濟落後的問題。西元 1986 年越共領導層決定實施革新開放，從單一的計劃經濟，開放成市場經濟，並發展多元化商品經濟，此後經濟形勢開始好轉，西元 2022 年越南 GDP 總量超菲律賓、馬來西亞，東協國家中僅次於印尼，泰國，新加坡。冷戰結束後，越南經濟快速發展，逐漸擺脫外交困境，西元 1995 年加入東協，西元 1998 年加入亞太經合會，西元 2007 年加入

世界貿易組織。但是越南仍然在貧富差距與醫療衛生方面面臨諸多問題，以及西方國家批評越南的人權狀況與鄰國的領土爭端問題。

金蘭灣 (Cam Ranh Bay)，越南中南部慶和省境內的一個港灣、面向南中國海的一個優良港。地理位置：北緯 12 度；東經 109 度。金蘭灣群山環抱，南北都有陸地包圍，港灣深入內陸 17 公里，由兩個半島合抱成葫蘆形內外兩個海灣，內港金蘭，面積 60 平方公里，水深 1-15 公尺，灣口寬 1,300 公尺。

外港平巴，水深 10-22 公尺，灣口寬約 4,000 公尺，灣口外水深 30 公尺以上。水深可停泊航空母艦，被認為是世界上最好的深水港之一，它同時位於溝通 太平洋和印度洋的重要水路上，具有極其重要的戰略價值。

該港灣內建有金蘭灣軍事基地，是越南的重要軍港，建於慶和省境內、越南東南部海岸向前突出的弧形頂點。

西元 1992 年 5 月，蘇聯解體後，俄羅斯因財政困難，不能繳交每年兩億美元的租金。西元 2002 年 5 月 2 日，俄羅斯海軍駐越南撤出金蘭灣。其後美國中國都對該軍事基地產生興趣，有意租用。

西元 2003 年，金蘭灣的空軍基地被改建為民用機場。

西元 2010 年 3 月，越南總理阮晉勇宣布金蘭灣軍港將進行 3 年升級計劃，完成後將開放予外國軍艦使用。隨著南海諸島主權爭議升溫，加上中國人民解放軍航空母艦遼寧號投入使用的潛在衝突，使得越南當局大為緊張，並準備展開與美國海軍的一連串合作，其中包含金蘭灣軍港租用事宜。西元 2016 年 3 月，金蘭灣軍事基地的一部分被改建為專門服務外國艦船的國際新港。該港專門用於為世界各國的船隻補給、維修和人員更換，同時可以加添燃料。

西元 2016 年 10 月，俄羅斯國防部考慮在金蘭灣建立軍事基地。越南對此作出回應，稱不會再將金蘭灣租給俄羅斯使用。越南外交部發言人黎海平在記者會上表示：「越南的一貫立場是堅持軍事不結盟，不與其他國家結盟對抗第三方。越南不會允許任何國家在越南設立軍事基地。」越南海軍中將阮國爍稱，越南奉行獨立自主的外交政策，保持與許多國家的友好聯繫，因此越南不會向某一個國家整體租借金蘭灣，但歡迎各國使用金蘭灣的商業化港口服務，俄羅斯祇可以與其他國家一樣使用金蘭灣、國際新港。

中華民國船長公會

第二十四屆第 9 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 114 年 5 月 24 日(星期六)下午 2 時整

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

出席人員：

理事：(應出席人數 21 人，出席人數共計 12 人)

胡延章、侯中南、董加亭、盧水田、黃文堯、榮大飛、王維東、
李華龍、杜松林、高炳光、郭坤木、陳馬力。

監事：(應出席人數 7 人，出席人數共計 5 人)

林全良、李文愚、林寬仁、鄧華民、藍庭旭。

請假：李德仁、陳基美、方信雄、吳天壽、陳策勤、林沛樵、荀明泰、
張中雋、蔡希真、莊學偉、蔣克定、。

列席人員：楊崇正、陳煜仁、陳力民、黃湘瀨。

主席：胡理事長延章

記錄：黃湘瀨

壹、 主席致詞：(略)

貳、 會務工作報告：

一、 第 24 屆第 8 次理、監事聯席會議決議事項執行情形，詳如議程附件一(略)。會議紀錄於 114 年 4 月 1 日申報(上傳人民團體數位櫃台)，申請進度為「審核中」。

二、 行政及會員服務工作報告：

1. 交通部航港局 114 年 4 月 18 日航員字第 1141910195 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
2. 交通部航港局 114 年 4 月 15 日航企字第 1141510294 號，有關行政院國家永續發展委員會「114 年國家永續發展獎選拔表揚計畫」。本會已刊登網站，通告會員週知。
3. 國家運輸安全調查委員會 114 年 4 月 24 日運安字第 1140001626 號，檢送本會運輸安全自願報告系統「水路安全自

願報告專刊第 6 期」。本會已刊登網站，通告會員週知。

4. 台北市船務代理商業同業公會 114 年 4 月 24 日北船字第 1141182052 號，檢送「慶祝第 71 屆航海節羽球聯誼賽」比賽辦法、球場交通位置圖及報名表。本會已刊登網站，通告會員週知。
5. 交通部航港局 114 年 5 月 7 日航員字第 1141910288 號，有關我國船員換發比利時適任證書辦理「船員體格(健康)檢查」。本會已刊登網站，通告會員週知。
6. 交通部航港局 114 年 5 月 8 日航員字第 1141910226 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
7. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
8. 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。

三、代辦會員勞保及健保業務

114 年 3 月 1 日至 114 年 4 月 28 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 18 人次、健保會員人數合計 6 人次，明細如下：

114 年 3 月份勞保人 9 次/健保人 3 次；

114 年 4 月份勞保人 9 次/健保人 3 次。

參、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、船長通訊

1. 第 238 期於 4 月底送印，寄發會員約 5 百份。
2. 春季聯誼會活動於 114/4/26 順利舉行，照片刊登於本期。

(二)、本次開會通知

1. 理監事聯席會議於 5 月上旬寄出，含邀請列席參加會議之本會中服務處主任及副主任、團體會員代表、記者。
2. 選拔「模範船長」評選會議，一併寄給五位評委。

(三)、會員大會暨夏季聯誼會活動通知

預計於 6 月第二週寄發全體會員。

(四)、秋季聯誼會舉辦場地

遵照理、監事決議，日期 114/11/01(六)午宴，餐廳同春季聯誼會於長榮桂冠酒店(台北)舉辦。

二、 派員參加各項會議與活動

1. 交通部航港局於 114 年 4 月 28 日，召開「研商船員訓練檢覈及申請核發證書辦法修正草案會議」，本會李蓬船長與鄭怡船長代表出席。
2. 交通部航港局於 114 年 4 月 11 日，召開「我國西側及北側海域航行空間檢討評估」第 2 次研商會議，本會鄭怡船長代表出席。
3. 交通部航港局於 114 年 5 月 19 日，召開「船員晉升訓練相關教材編修第一次籌備會議」，本會陳力民秘書長、李蓬船長、鄭怡船長、陳馬力船長、李文愚船長代表出席。

肆、 財務報告(114 年 1 月 01 日~114 年 4 月 30 日)，詳如**議程附件二**。
本會添購辦公設備，增購清單詳如**議程附件三**

(上列工作報告准予備查)

伍、 討論提案

第一案

提案人：行政組

案由：本會第 24 屆第 3 次會員大會「在岸會員代表名冊」，提請審核案。詳如**議程附件四**提請審議。

說明：

- 一、 本會為配合第 24 屆第 3 次會員大會會召開，按規定必須清查會籍及造具在岸會員代表名冊(因本會會員工作性質特殊)，並依此名冊的會員數為會員大會代表人數。
- 二、 本會個人會員共計 563 人，其中停權會員計 15 人。(不含準備提報會員大會之除籍名單 44 位)

辦法：「在岸會員代表名冊」審查通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第二案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員鄭人豪等 2 位船長申請加入本會為會員，
議程附件五，提請追認案。

說明：鄭人豪、張茂松船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第三案

提案人：行政組

案由：茲有滕渝臣船長及陳君哲船長等 3 位會員逝世，詳如議程
附件五，經予以出會，提請備查案。

說明：

一、 本會會員滕渝臣、史聖義、王文哲等三位船長等，經已先行簽請理事長予以出會。

二、 本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第四案

提案人：陳秘書長

案由：討論下次理監事聯席會議召開時間，提請討論。

說明：建議下次(第 24 屆第 10 次)理監事會議於 9 月召開；下下次
(第 24 屆第 11 次)理監事會議於 12 月召開(尾牙餐會)。

辦法：建請於會中討論召開時間，以利會務工作進行順利。

決議：第 24 屆第 10 次會議召開時間為 9/13(六)下午 2 時整；

第 24 屆第 11 次會議召開時間為 12/13(六)下午 4 時 30 分；

第五案

提案人：陳秘書長

案由：討論臘八節冬季聯誼會舉辦時間，提請討論。

說明：114 年度臘八節節日落在國曆 115 年元月 26 日星期一。

辦法：建請於會中討論舉辦時間，以利會務工作進行順利。

決議：臘八節冬季聯誼會於 115/1/24(六)舉辦。(紙本通知為準)

陸、 臨時動議(無)

柒、 散會 114/5/24 下午 14 點 35 分

中華民國船長公會 114 年(113 年度)模範船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：覃異德

推薦單位：陽明海運股份有限公司

簡介：覃異德船長，53 年次，學歷-國立高雄海專航海系，經歷-船長、外派地區、中國上海(4~5 年)、美國(LAX)，船長海勤年資 13 年 8 月餘。

優良事蹟：

- 一、2001.06~2018.10 擔任船長之職期間，無重大海事事故，也曾經於 2008.9.在吉達港內因船舶主機失靈之際發揮優良船藝，勇於使用雙錨制止船舶前進，於碼頭邊約 60~70 米前使船完全停止，化解碰撞碼頭危機。
- 二、2021.8.擔任上海環明總部 OP 主管正逢 COVID-19 封控期間，陽明屬輪船員突發腎結石，船員生命機能處於不穩定情況，經與港口單位，緊急協商送醫治療，住院一週後，搭乘友輪回台休養。

第二位

姓名：劉明德

推薦單位：裕民航運股份有限公司

簡介：劉明德船長，59 年次，學歷-中國海事航海科，經歷-三副.二副.大副.船長，船長海勤年資 8 年餘。

優良事蹟：

- 一、劉船長係本公司自三副起培養迄今，任職裕民船長八年餘期間，目前為本公司優秀船長，善盡本職，以自身經驗積極提攜後進，另其為人樸實、公私分明、做事沉穩、以身作則，在船期間全船氣氛融洽、和樂融融，深獲船員及公司各級主管好評。
- 二、劉船長任職裕福輪期間，應對租家得宜，對於裝煤後改裝糧食，掃洗艙之注意，以及避免驗艙未通過導致船期損失之情況發生，更是親力親為，以保護船東的權益，另外時常利用休息時間與船副間進行案例討論及分析，帶領全體船員順利完成一趟趟任務。
- 三、任職裕貞輪、裕福輪、電昌五號輪、電昌八號輪期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，並連續三次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極

為優秀。

- 四、配合公司船隊 PM/MM/QHSE 管理系統之推行，積極與公司內船務/工務相關單位聯繫，將使用情況即時回饋公司端，以提升新系統管理功能，並適時的指導年輕船員使用該系統協助各自工作職能。

第三位

姓名：韋俊如

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：韋俊如船長，70 年次，學歷-國立台灣海洋大學，經歷-自 2010 年在萬海任職迄今，船長海勤年資 4 年 11 月餘(不含見習)。

優良事蹟：

一、領導統御：

韋船長為船員表率，待人謙恭有禮，是一位優良的年輕船長，對於公司所交付任務，親力親為率領全體船員細心執行各項專案業務；並能夠嚴格要求並以身作則，執行力強。

二、船岸溝通：

韋船長對於航行安全及船員工作安全有責任感，注重船上工作安全衛生管理，主動提供航行安全之有關書籍，希望與全體船隊分享，並能積極主動提出具建設性之建議，有助於公司提升船隊管理效能。遵循公司政策執行海技六大安全指標，秉持船岸一家，與公司緊密的互動，推行各項業務，每個環節皆能以『安全』為最高原則。協助公司完成新加坡籍船舶 WAN HAI 333 及 WAN HAI 322 新造船隻接船工作。

三、船舶安全：

韋船長平日督促船上人員落實公司 ISM 安全管理規章，明確填寫、紀錄各項表單，執行相關檢查工作及風險評估。嚴謹務實，在職期間無發生重大事故，配合公司專案實行。

四、公司獎勵：

2018 年服務於 WH101，第二季船隊工安環保節油評比第五名。記嘉獎一次。

第四位

姓名：張榮升

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：張榮升船長，72 年次，學歷：國立台灣海洋大學，經歷-自 2011 年在萬海任職迄今，船長海勤年資 4 年 11 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

張船長為船員表率，待人謙恭有禮，是一位優良的年輕船長，對於公司所交付任務，親力親為率領全體船員細心執行各項專案業務；此外，能夠嚴格要求並以身作則，執行力強，熱心指導並提攜後進。為公司培育新生代年輕船長人才。

二、船岸溝通：

張船長對於航行安全及船員工作安全有責任感，注重船上工作安全衛生管理，主動提供航行安全之有關書籍，希望與全體船隊分享，並能積極主動提出具建設性之建議，有助於公司提升船隊管理效能。遵循公司政策執行海技六大安全指標，秉持船岸一家，與公司緊密的互動，推行各項業務，每個環節皆能以『安全』為最高原則。協助公司完成新加坡籍船舶 WAN HAI 272 改籍中華民國籍工作

三、船舶安全：

張船長平日督促船上人員落實公司 ISM 安全管理規章，明確填寫、紀錄各項表單，執行相關檢查工作及風險評估。於專案回報快速，積極響應公司政策回報，船岸溝通良好，共同維護船舶安全。嚴謹務實，在職期間無發生重大事故，配合公司專案實行。

四、公司獎勵：

2019 年服務於 WH233，獲得 2019 年第二季環保節油工安評比第一名。記嘉獎一次。

第五位

姓名：柯俞宇

推薦單位：新興航運股份有限公司

簡介：柯俞宇船長，76 年次，學歷-國立高雄海洋科技大學/航運

技術系，經歷-幹練水手、船副、大副、船長，船長海勤年資 2 年餘。

優良事蹟：

- 一、柯俞宇船長民國 98 年 7 月畢業於國立高雄海洋科技大學航運技術系，民國 100 年 2 月進入公司由幹練水手起，歷經助理三副、三副、二副、大副、見習船長，於民國 111 年 2 月正式晉升船長一職，於我司服務 14 年，海勤資歷 10 年餘，資歷完整，嫻熟公司作業章程及各項制度，目前於本公司所屬之 Capesize Bulker 明和輪任職船長。
- 二、於 110 年接任寶隆輪船長一職後，展現卓越的領導與管理能力，帶領甲板及機艙部門有效推動船舶加強保養計畫，確實落實各項檢查與紀錄作業。同年 3 月 28 日，於美國波特蘭港裝載化肥期間接受美國海岸防衛隊 (USCG) 檢查，在高標準的檢視下以「零缺失」完美通過，展現出船舶維護與管理上的專業與嚴謹態度，為公司及船隊爭取了極高的國際評價。
- 三、於 110 年 9 月全球疫情最為嚴峻之際，面對船廠防疫措施嚴格管控與作業挑戰，船長仍沉著指揮，妥善規劃並高效推動各項船舶維修及塢修作業，最終順利完成維修並按期開航，展現出優異的危機應變能力與強大的組織執行力，為公司營運效能提供堅強支撐。
- 四、致力於推動船舶安全管理，於船上積極落實公司 ISM 安全管理系統，並以身作則，培養船員遵循規章的專業習慣，成功建立良好之船舶安全文化氛圍。船長積極響應公司安全政策，不僅確保船舶與船員的營運安全，更以高標準自我要求，引領全船員工共同維護公司聲譽與形象。
- 五、柯船長兼具學識與豐富實務經驗，處事端正、責任感強，對工作一絲不苟且執行效率高，能在緊湊時限內妥善協調各方，確保作業品質與時效，展現優異的專業判斷與溝通能力。任職期間帶領各輪多次以高標準通過檢查，充分展現領導統御與決策能力，能在高壓情境下冷靜應對，帶領船員達成共同目標。
- 六、柯船長在與公司各部門業務聯繫過程中，能迅速回應、積極處理各項事宜，遇有需要協助之處，亦能主動配合並全力以赴，展現出高度的責任感與協作精神。其穩健可靠的處事風格，深受公司各單位信賴，能使各項任務順利推進，為公司營運提供堅強後盾。綜觀張船長一貫優異的專業表現與對公司的卓越貢獻，若能獲選為模範船長，實屬實至名歸。