

船長通訊第 208 期目錄

【王 行 專欄】	P.01
第五章 碰撞危機的處境感識、碰撞危機的理性限制(3/3)	
船上預防電器火災的管理	P.17
章詩如	
航向未來的國際船長協會	P.21
李國良	
大型貨櫃船根據實例探討氣象損壞事故的肇因及避險心得	P.27
草堂昭	
撥鐘都是夜間嗎？	P.31
海洋首都中的航海家	
越南海防港港口與碼頭概述	P.33
李齊斌	
會務報導	P.39
秘書室	
107 年度船員訓練開班日期表(106/10/12)	P.52
交通部航港局	

封面敘述：

長榮海運公司長喜輪(EVER BLISS)，船型 Container carrier、建造年 2016 年 12 月 28 日、總噸位 32.659、總長 211.9M、船寬 32.8M、船高 52.1M。

王行專欄



避碰隨筆

第五章 碰撞危機的處境感識
碰撞危機的理性限制(3/3)

(略)

船上預防電器火災的管理

章詩如

{提要}

船舶電器設備日益繁多，在管理上日趨複雜化，近年來出現了的由於電器原因產生電火花而引起的火災，以及燒壞的電機，電器設備和電子元件、集體電路板...的現象時有發生且漸有所增加，甚而個人手機、電腦等等，起火造成了不少不必要損失。為了減少因電器上的原因引起火災或燒壞電器設備，雖然船上 ISM CODE 有章節，雖然有些船舶有配備電機師維修保養，但是，特此從船長和船員們，預防電器火災的管理角度上，予以淺述，希望引起重視，達到減少電器設備的損壞，增加船舶電器設備正常進行的可靠性、安全性。

{內容}

現代的科學日益發展，使電器在船上的應用越來越廣泛，是船舶正常營運中不可缺少的「大動脈」。它的正常運行是船舶安全的一個重要保證。船舶電器分佈面廣，它還包含貨櫃，設備型號種類多種多樣，在管理上日趨複雜，如果一旦發生電器火災，不僅其危害性、破壞性極大，而且給於施救工作帶來了許多的困難。為此，預防電器火災的產生，事關重大，不可掉以輕心，應引起高度重視。

一、 電氣設備起火的幾種原因

- A. 電器設備的絕緣不良造成的對零線短路、對地短路、相間短路引起的火災；
- B. 電器設備過載或超過負荷運行，引起的電器設備和電纜過電流產生發熱破壞絕緣而造成的火災；
- C. 電器接線柱、連接處、印刷電路板插角...鬆動產生的電火花引起的火災；
- D. 電氣設備的接頭、處頭接觸不良發熱產生的火災；
- E. 接觸器、繼電器、變壓器、電機的間間短路引發的火災；

F. 靜電場效應產生的火災；

G. 電器設備因油汙、塵埃積存產生電擊穿引起的火災。

二、預防電器發生火災，電器管理人員的日常電器維護管理

2013 年春，我接一艘廿萬噸日本川崎造船廠的散貨新船，不料在大洋航行的第 6 個月後某天晚上約 8 點多，駕駛台火警警報器突然蜂鳴，起火點在理貨間位置，當船員們衝進滅火後，原來是理貨員的洗手台面鏡後方起火點，燒黑了整座面鏡和天花板...幸而及時撲滅，然後報告要求廠家理賠。

船上的電器管理人員在日常管理過程中，應充分利用船上現有的安全監視設備、儀表、儀器，對電器設備進行檢測，掌握電氣運行過程的靜態和動態變化，逐步提高看、摸、聞、聽、測的基本功，掌握和正確判斷電器設備的運行狀況與運行趨勢，以確保電器設備安全、可靠的工作狀況。

關於低壓電路〈電壓在 220V 及以下〉有許多細節問題應該加以注意。船舶電器低壓電路中都設有監測絕緣裝置，一般應設定總路絕緣不低於 0.2M 歐姆報警，出現低絕緣警報，應即時查處；船員居住艙室嚴禁使用電爐等大功率電器設備，生活設施用電源插座所接電器設備應有可靠的接地，禁止採用雙腳的電源插頭，應採用三角〈帶有接地線〉插頭；禁止任何人員未經電器人員的許可而亂拉電藍線，包括自行拉接室外收音機天線；照明燈具，特別是洗手間鏡燈、浴室燈具，有可靠防水燈罩，以防水器進入燈頭、燈座而引起火災；油漆間、氧氣乙炔間照明燈具應採用防爆燈具和防爆開關。

動力設備電路〈220V 電壓以上〉的絕緣監測裝置，期低絕緣報警值應設定總路不低於 0.5M 歐姆。動力設備在運行中，應有可靠的接地裝置，電器人員在日常管理中，應利用所配有的儀器儀表進行監測，看一看電器設備的電流是否過大、不穩或三相電流不平衡，防止因負載過大或電機開關間短路引起設備過熱而破壞絕緣效果，控制系統中如接觸器、繼電器等，應注意檢查和保養，防止因潮、霉、油霧、油汙或開關間短路等引起的起火現象；摸一摸電器設備外殼的溫升情況，防止因通風、

冷卻效果不良產生過熱起火；聞一聞電器設備是否有異常氣味、焦味，防止因絕緣層過熱燒壞或其他原因焦化而發生的電器火災；聽一聽電器設備是否有異常聲響，防止因堵轉、機器阻礙造成設備過載引起的電器火災。

控制系統和配電板因管理上的失誤，若引起火災的發生，其破壞性極大，甚至造成船舶的「失控」或其他事故的發生，我們船上電機師或其他管理人員如船長、輪機長、船副...都不可掉以輕心。

隨著船舶自動化程度提高，電子元件和集成電路在船舶上的應用極為普遍，由於電子元件的控制系統一般都是採用低壓電源，船員們容易忽視它們由於插座角的鬆動所造成的燒壞現象。電子元件、集成電路上都有大量的電容和電桿元件組成，插座角因鬆動，在船舶的震動環境中，極易產生脈衝衝擊電壓而引起閃火，造成不應發生的事故，並且控制系統一旦發生燒壞失去控制其應有的功能，造成的事故和損失，往往是比較嚴重的，這種現象時有發生，應引起我們的高度重視。在長維護管理中，應注意檢查插板腳是否鬆動或插板框架的固定是否安全可靠，電子元件和集成電路板要保持乾燥、通風良好、無油污和塵埃的吸附。

配電板是一艘船舶「大動脈」的『心臟』，在日常運行中不易檢修，一般只是在場修時進行。電器管理人員應時刻加強管理，防止配電板的匯流排及其它設備吸附油汙和灰塵而引起電吉川現象產生。在場修時應認真檢查各種大小螺絲是否鬆動，防止由於震動而閃火，引發空氣擊穿產生失火的現象和事故的發生。這種事故在船舶電器起火中時常出現，並且破壞性極大。

船舶電器設備的可靠接地和消除靜電效應問題，是一個不容忽視的問題。

船舶電器設備在新裝置時，都設置有可靠的接地裝置，隨著船舶使用年久和檢修過程中，實際上有許多接地裝置被破壞了。在日常管理上，應給於重視，並且即時給于修復，以防漏電產生不必要的人身觸電事故和消除對地短路造成的火災發生。電器設備的可靠接地裝置，還可以消除電荷累積，防止由

於撞擊、碰撞產生的靜電效應火災，這點在油輪和裝載易燃易爆化學品的船舶上，尤為特別重要。

三、 電器起火的補救措施

船舶電器起火時，往往在受災區域內都有帶電物體或帶電的設備存在，給實際撲救工作帶來許多不便，滅火船員不注意時，容易發生觸電事故，所以，一旦發生電器起火時，(船舶其他性質的火災亦同)，首先應切斷通往受災區域內的電器設備的電源。然後再施用滅火器才撲滅火災。

在船舶上用於撲滅電器起火的滅火器一般有：1) 以前常見海龍滅火器鹵化烷 (Halon，亦稱海龍) 有 1211、1301、2402，尤其對於 B.C 類火災滅火效果非常棒，但對於地球臭氧層破壞是無法彌補，(F)、氯 (Cl)、溴 (Br)、碘 (I) 等)，100 年後還是無法分解，致使歐美先進國家 1992 年禁止生產，致因驅使海龍替代品研發 CEA-410、FM-200、FE-13、IG-541、NAFS 對於環境破壞降低最低，在常溫、常壓下，海龍替代品是穩定的，不需要更換。2) CO₂ 滅火劑也有良好的絕緣性能，但是毒性較大，它也可以用來撲滅帶電設備的火災；3) 乾粉滅火劑也可以用來撲滅帶電設備的火災，但是它在撲滅火災以後，乾粉容易結塊，對於精密電器設備一般不採用它。

對於帶電設備的火災，一般不用水或含有水劑的滅火器材來撲滅，其原因是水分中含有許多雜質，是一種可以導電的物質，容易產生滅火船員的觸電事故，而且水分對電器設備有一定的破壞性。在特殊情況下，採取一定的安全措施後，也可以用霧狀水來補救電器設備的起火。(完)

航向未來的國際船長協會

李國良

一、介紹：

國際船長協會(International Federation of ShipMasters' Associations, IFSMA)成立於1974年(註)，剛開始時是由8個國家的船長協會聯合組成，目的是希望聯合工作的船長們，成為一個世界性的專業服務團體，它是一個非營利，非政治性的組織，只是單純的為海上工作的船長們爭取利益，提升船員的專業能力，以符合國際標準，滿足船上安全實務操作的需求。使人員免於受傷、保護海上環境，及海上人命、財產的安全。它的總部設在倫敦，秘書處靠近國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)，並於1975年成為IMO的非政府組織諮詢對象。它對海事事務議題，具有船長專業意見和看法的代表性，能有效地向IMO反映問題及提出建議，不需被國家或航運公司所牽絆限制。它可透過秘書長和小組成員，參加IMO的4個主要國際委員會會議，參與國際重要事務，4個國際委員會名稱如下：

1. The Maritime Safety Committee (MSC) 海事安全委員會
2. The Maritime Environmental Protection Committee(MEPC) 海事環境保護委員會
3. the Legal Committee(LEG) 法規委員會
4. the Facilitation Committee(FAL) 便利委員會

另外它也可以參加IMO委員會下的九個小組委員會(Sub-committee)的會議，參與其工作和擬稿作業，亦可參加IMO理事會和大會的會議，並於1993年2月，國際船長協會被國際勞工組織(International Labor Organization, ILO)，納入非政府組織的諮詢特別名單內。

國際船長協會在過去歲月中，曾在各種不同的議題上，提出相關的文件給IMO委員會和小組委員會，致使這些議題經過成功的研討，並導引了海事安全委員會(MSC)通告的方向及改善許多措施。它是IMO的

理想有力支持者，致力於更安全的航運及清潔的海洋。同時又協助IMO去實行國際海事法規，透過溝通，IFSMA提供其會員，有關IMO的文件網頁，提供會員相關資訊並一起討論可行性及可執行性，以作為IMO諮詢會議的前置作業。IFSMA會員也可以參加國際船長協會代表團，一同去參加IMO委員會和小組委員會的會議，它需要許多議案方面的專家，去協助他們參與IMO的工作、擬稿並與同性質的團體共同合作。

二、會員及組織：

一般而言，凡是船長具有國家發證及被國際認可的適任證書，無論是現在或之前在海上服務的船長，不論在國際或國內航線服務者，只要透過該國家的船長協會，就可申請加入，成為其會員，除非該國家沒有船長協會組織，個人或可申請成為IFSMA的個人會員，目前協會的會員超過10,500位的船長，他們來自于全球60個國家。

國際船長協會的組織運作，是由一個執行委員會來負責，由一位主席(President)，一位代理副主席(Deputy President)、七位副主席(Vice President)所組成，他們是由全體會員共同選舉產生出來的。秘書處是IFSMA的運作核心，在秘書長的領導下，進行每日的庶務工作及管理整個協會事務。主席是協會的首席執行者，目前是挪威籍的Capt. Hans Sande，他負責執行IFSMA的目標和任務，同時協調整體的會員意見，目前執行委員會的成員和國籍如下：

Captain Hans Sande	Norway	President of IFSMA
Captain Willi Wittig	Germany	Deputy President
Captain Koichi Akatsuka	Japan	Vice President
Mr. Marcel van den Broek	Netherlands	Vice President
Captain Marcos Castro	Argentina	Vice President
Captain Fritz Ganzhorn	Denmark	Vice President
Captain Calvin Hunziker	USA	Vice President

Captain Jorgen Loren	Sweden	Vice President
Captain Dominique Perrot	France	Vice President
Commodore Jim Scorer	U.K.	Secretary General
Captain Paul Owen	U.K.	Assistant Secretary General

三、任務:

成為一個獨立的，非政治性的及財務上能順利運作的組織，致力於提供IMO和其他組織，有關船長的專業觀點及符合船長利益的建議，同時提升船員的專業能力，以符合國際上的標準及需求。

四、願景:

和IFSMA的成員們作有效地溝通，實質性地代表船長們在IMO的國際平台上發聲，共同面對IMO日復一日的繁雜事務。

五、目標:

IFSMA是代表一個含有世界各國船長們的專業團隊，來維護所有海事事務的專業標準。能維護海上工作船員的適任標準，俾使船長能夠有效地來執行他們的職務，為達到此目標，協會將進行下列工作：

1. 主動提供會員，所有影響到會員事務的專業議題。
2. 有關IFSMA代表會員們，處理事務的狀況，會經常性地提供會員相關的更新資訊。
3. 尋求會員的意見並鼓勵大家分享資訊。
4. 鼓勵會員加入IFSMA的代表團去參加IMO相關會議。
5. 經常性的參加國際上有關船長事務的討論會。
6. 提供高品質、有價值及有效的服務給會員。
7. 確認會員在IFSMA大會決定的政策和目標，執行委員會確實去執行。
8. 與其他相同目標的組織，組成策略聯盟，擴大IFSMA的影響

力並取得他們的支持。

9. 對於有關船長海事專業的議題，IFSMA保持積極的參與度。
10. 招募新會員和留住原來的舊會員。
11. 維護和增強船員的適任品質和國際標準。
12. 協助及支持協會的會員，有關海事的專業事務。

六、未來的挑戰及策略計畫：

國際船長協會於2017年4月18日至19日在美國BALTIMORE舉行第43屆年度會議 (International Federation of ShipMasters' Associations 43rd Annual General Assembly) 在會議中，大會通過IFSMA 將來面對的五大挑戰事項：

1. 船員的技能和適任能力

由會員方面得知，船員缺乏實務的工作技能和適任能力。IFSMA將在IMO會議時，去影響STCW修正案，俾能夠加強船員的訓練並可使船長能指導監督他們。

2. 船長的罪罰

影響國際法規，減輕船長因意外事故而罹罪的規定，引入保護船長的制度。

3. 未來船舶的操作

- a. 影響未來船舶的使用及發展。
- b. 影響船長在船上及岸上的角色。
- c. 在IMO及其他國際組織上，影響未來船舶的法規。
- d. 對於將來在船舶上工作的船員團隊，IFSMA參與適任標準規定的研討。

4. 安全管理

加快移除船長在海上當值瞭望的角色，俾使他們可以去執行船長自己的職務。或至少移除船長/船副6小時輪值的值班情形，要求提升船上船副的人力配置，使船長減輕行政上的負荷。提醒航運界注意船上的安全管理，必須符合ISM CODE的規範。

5. 公共關係和溝通

在IMO及其他國際組織上，IFSMA代表了超過10,500名的船長會員，因此必須在國際海事法規及要求的研擬訂定時，能夠

聽取船長們在實務和操作上的專業見解。所以應努力：

- a. 國際船長協會代表了船長在國際上的聲音，IFSMA 應被世界看見。
- b. 增加與船長會員們之間的資訊溝通和分享。

七、航向未來：

隨著時代的快速發展，人工智慧的崛起，全球吹起改變的風潮，國際船長協會也必須跟上世界的脚步，大會定出的2017至2022年的五年策略計畫，期盼為全球的船長們，在邁向劃時代的前進中，能為船長們在國際上發聲並爭取最大的利益。

國際船長協會的通訊資料和網頁如下，請參考，
International Federation of Shipmasters' Associations
202 Lambeth Road, London SE1 7JY • United Kingdom
Phone: +44 20 7261 0450
Fax: +44 20 3468 2134
Email: HQ@ifsma.org
Website: www.ifsma.org
Facebook: www.facebook.com/IFSMA



註：本文參考國際船長協會的網站資料及 IFSMA STRATEGIC PLAN

網路文章與您分享~

醫學新知：高血壓

針對高血壓，醫界大概每十年會有一次新的指引。依據 The Eight Joint National Committee (JNC 8) 提出的最新高血壓指引，特別是針對 60 歲以上的族群，建議開始藥物治療高血壓的標準，比先前放寬了一些。

對於 60 歲以上者，過去的建議是收縮壓超過 140mmHg，或者舒張壓超過 90mmHg，便需要開始藥物控制。不過，目前的建議改為超過 150/90mmHg，才需要吃藥。然而，對此年齡層、已在吃藥的患者，則不需要調整。至於 60 歲以下者，標準還是維持在 140/90mmHg；也就是說，超標者就應開始以藥物治療。另一方面，如果是慢性腎臟病、糖尿病的患者，藥物控制的標準同樣也是維持 140/90mmHg。

內科醫師林芷伊提醒，新的準則雖然看來放寬了，但其實並沒有推翻過去對於高血壓的定義；而是醫界衡量 60 歲患者吃高血壓藥物與副作用實證比較結果後，所做出的建議。

林芷伊表示，光是美國就有 7500 萬人罹患高血壓，等於每三位成人就有一人有高血壓；超過 55 歲者，一生之中更有九成機會罹患高血壓。高血壓沒有症狀，病人不量血壓不會發現，但高血壓卻是中風、心血管疾病的重要原因。

「吃高血壓藥，千萬不要自己調整藥量。」她提醒，血壓最怕「忽高忽低」，如果量測後發現血壓確實下降，應該與找醫師討論治療方式，切莫自行停藥。另一方面，最好能經常量血壓，監測血壓的變化。

林芷伊說，要保持血壓正常，生活習慣的改變相當重要，少吃鹽、少喝酒、減肥、降低壓力等，都可以降低血壓；特別是鈉的攝取，一般建議每天必須在 2300 毫克以下，但多數人都超標，「其實如果少吃一點鹽，應該幾個禮拜就可以看出（血壓降低）成效。」

大型貨櫃船根據實例探討氣象損壞事故的肇因及避險心得

草堂昭

某公司的 XXXX 輪 與 YYYYY 輪，均屬船艙飛燕式結構的貨櫃船，於太平洋海域，幾乎同時遭遇氣象損壞，根據她們的位置、航線與速度，有關部門分別找出可能造成船體損害的重要關鍵區，並綜合出檢討心得，現分別分析，提供給同型船海上同仁參考：

§ XXXX 輪情況：

1. 該輪十一月由 TACOMA 出發，經阿拉斯加灣過 UNIMAK PASS. 入白令海，並從 BULDIR 西方穿出前往高雄，依據其報告所推定的時間 29TH/0500LT - 1300LT (約 29TH/ 1600 - 2400 UTC)，該輪確曾以 45 度角遇到一個由西南向東北快速移動(中心速度 35Kts/Hr)的 979mb 低壓，當該輪進入 UNIMAK PASS 時，該低壓距離 300 浬正通過該輪航線前方，估算最近距離當低壓在該輪西北方 150 浬時，剛好就是 29TH/ 1900Z，該輪將遭受低壓颶線與冷鋒造成的高浪區從左舷艙襲擊，估算浪高八米半(當時船位離最近的阿留申群島約 100 浬，所以「島嶼減成」的效果不大，至少有八米浪高)，南風十級(左正橫)50 節(如加入低壓中心移動速度，至少有 60 節)。
2. 上述地區同方向的南風，已吹襲 19 小時以上，吹風距離 FETCH 又有 100 浬，所以一旦颶線與冷鋒抵達，以七小時的時間，在八米浪區內，建立九米至十二米的高浪是輕而易舉的，估算至少包含 10% 的十二米高浪。
3. 由於該低壓中心移動的速度相當快，而且同一地區冷鋒一過，風向立刻逆轉，並使高浪降低消失，估算該輪經歷高浪區的時間，最多只有三小時，在凌晨時分，如果沒有記錄船速變化(船速將快速減少)，或細心觀測氣象資料(氣壓急降、風速快速增強)，僅憑當值人員的感覺，只會經驗幾次習慣性的晃動(PITCHING、

POUNDING OR LABOURING)，在預期遭遇壞天氣的心理下，會認為理所當然，不至於立即產生懷疑。

§ YYY Y 輪情況：

1. 該輪十月由 YANTIAN 出發，利用中緯度穿過太平洋，前往洛杉磯，依據其報告所推定的時間 29TH/0000LT – 1200LT (約 29TH/1000 – 2200 UTC)，該輪確曾以 120 度航向穿過一個剛剛由西北向東南緩慢移動的切離低壓(994mb)，此低氣壓尚具備完整的鋒面系統，存在有鋒面高浪，雖然中心氣壓不低，但是北北西方有強勢高壓(1038mb)，氣壓梯度高達 44 mb，所以又加上強烈梯度風產生的高浪，形成一密實高浪區，而該輪正對此低氣壓中心前進，所以正好穿進該低壓的高浪區的正中心。
2. 估算約於 29TH/ 1800 UTC，該輪位於此密實高浪區的正中心附近，圖示浪高八點七米，北風八至九級(左正橫)40 節，上述地區 30 節以上的北風已吹襲至少 16 小時，吹風距離 FETCH 無限大，所以在該輪所處浪區內，估算至少包含 25% 的九米高浪，實則在船位附近已有九點三米的浪區。

§ 案例損壞探討：

1. 以上兩輪的氣象損傷，XXXX 輪在 FRAME 288 到 FRAME 301(未連帶甲板貨櫃損壞)，YYYY 輪在 FRAME 216 到 FRAME 328(有造成甲板貨櫃損壞)，顯然從 FRAME 280 到 FRAME 308 是該型船殼結構最脆弱的部位。
2. XXXX 輪在高浪區的時間短，浪高較低，所以沒有甲板貨櫃損壞；YYYY 輪在高浪區的時間較長，浪高較高，所以造成甲板貨櫃損壞。
3. 綜合兩輪之損壞的氣象條件，XXXX 輪在正橫風力 50KTS 以上，浪高八米區域內；YYYY 輪在正橫風力 40KTS 以上，浪高九米(八點七米)區域內。
4. 兩輪均曾採取「減速」與「調整航向」，但是都因行動太遲或修

正量太小，以至無法避開氣象損傷。

§ 可能避開危險的方法：

1. XXXX 輪在進入 UNIMAK PASS 後，不論向南「貼」著阿留申環礁北方，或向北方更高緯度偏航，並即時將船速減緩，或可減輕甚或避免發生損壞。
2. YYYYY 輪在意外三天前，若能下定決心，以足夠的角度向北方或南方偏航，保持船位在六米以下浪區通過，並即時將船速減緩，或可減輕甚或避免發生損壞。

§ 可能採用避險行動的預警邏輯(思考)：

1. 高空 500mb 圖有助於危險的預警，XXXX 輪在進入 UNIMAK PASS 後，剛好到達高空 500mb 「馬力對角線」的最上(末)端，此部位是海上氣象環境最差的所在，歷年來船舶氣象損壞的地理位置，幾乎全發生於此部位，船舶如果能夠事先警覺，將要與此區域相遇，不論心理或行動上，都會有助於做好應變之決策。
2. YYYYY 輪所遭遇的是明顯的切離低壓 (根據高空 500mb 圖)，此種切離低壓的特性是在原地游移數天(概估為高空封閉等高線圈數加一的天數)，之後會消失或向東北移走。此情況，在意外發生三天前，即能肯定確認，所以如具備此概念，當能下定決心，向足夠的北方或南方偏航，並即時將船速減緩，自然能避免發生損壞。
3. 低氣壓的中心氣壓讀數，固然可以做為其「強度」的參考，但並非絕對的，因為此讀數只對鋒面產生的倒淚珠形高浪成比例。至於因為梯度風所形成的高浪，是此低壓與附近高壓的梯度，既使低氣壓的中心氣壓讀數不低，如果附近高壓中心氣壓讀數偏高，兩者差距 30mb 以上時，就能在低壓附近(兩中心連線靠低氣壓中心三分之一地區)造成梯度風的高浪。
4. 如不討論船舶位於何處，要避免氣象損壞的最有效方法，就是降低船速，而決定降低船速的時機相當重要，太早行動將耽誤船

期，太晚行動已造成損傷。

決定減速的時機，最有效的方法，就是「根據船舶當時所表現的滑失差 SLIP 決定減車時機」，根據作者對貨櫃船的觀測，均是當滑失差 SLIP 趨近 30% 時，即為減車時機（此部份所述之方法，請另行參閱該作者的專題討論）。對於船艙飛燕式貨櫃船，由於設計模式完全不同，其正常海況表現之滑失差 SLIP 已有 15%（其他船型僅 10%），故而選擇的參考百分比要相對增加，目前作者根據某次採樣，暫訂為 40%，將繼續觀察修正此數據。

§ 船艙為飛燕式貨櫃船應該警覺的氣象環境：

根據以上之討論，我們瞭解：船艙飛燕式貨櫃船結構如遭遇風速 50 節（含以上），浪區 8 米（含以上），即有可能遭受氣象損壞。

對於船艙飛燕式貨櫃船的航路設計，或在惡劣天氣避航時，應該特別小心躲開上述環境，實在必需通過該環境時，也應該及時減車，以減少波浪撞擊力。船艙飛燕式貨櫃船的航路設計，建議以七米浪區為最高極限，盡可能使航路上的風向，來自正橫以後，當風向從正橫以前吹襲趨近 50 節時，要格外小心氣象損壞。

撥鐘都是夜間嗎？

海洋首都中的航海家

二副上船除了 paperwork 的交接之外，接著是跟著前往船副上駕駛台做航儀的認識及操作，少不了的要看看船鐘在哪裡，及該輪播鐘的規矩。因為全船的作息都跟著船鐘再操作。

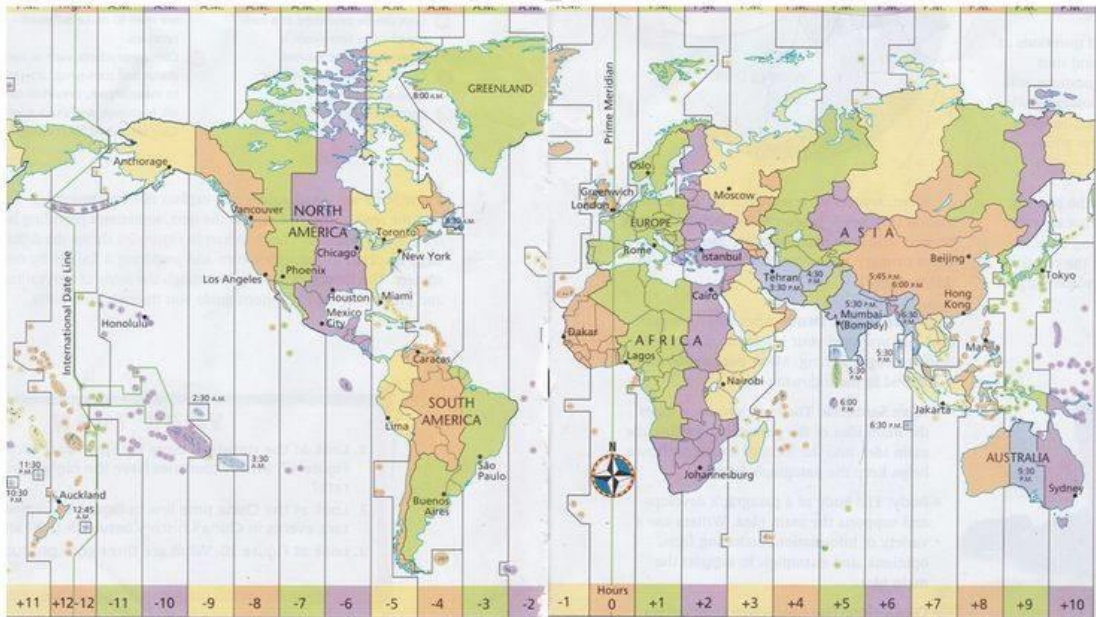
無論東航或西航，目前流行的泰半是午夜或任何一個夜班，重點是很少更動，因為影響最單純並且習慣了較不會出錯，但凡事依往例是對的嗎？以下特別介紹一種更人性、更舒適的方式，提供航海員們多一個思考的空間。

「船鐘撥快放在白天的下午撥，而撥慢放在晚上睡覺的時間撥」

航行在東西向越洋航線的船員們請注意了：這一項革命性的改變，需要你們共同的體驗與意見，傳統的航海習慣，每當要撥鐘時多是落在晚上 20：00～24：00、00：00～04：00 及 04：00～08：00 這三個航行班，這是英國人留下來的「規矩」一代傳一代，蕭規曹隨。商船上多用黑板寫道「今晚船鐘撥快一小時，背面則寫今晚船鐘撥慢一小時」，分別掛在公告欄，二台電梯之中以提醒同仁。由台灣(+8 時區)開美西(-8 時區)幾乎每天撥快一小時，尤其遇上夏令節約時間(美西變成-9 時區)，出發點至到達點要差上 9 個小時。每班少睡 20 分鐘，在生理之外的心理上「少睡所帶來心理上的暗示」，連續累積 9 天所產生的疲勞感未見有人探討過。有一種革命性的建議：將東向航行時的撥鐘時間，由 20：00 提早 12 小時，就是早晨 08：00～12：00、12：00～16：00、16：00～20：00 三個白天班，每班少當值 20 分鐘(大家開心!)，這樣一來東向航行時全船睡眠時間沒有減少(Happy Hour 多 20 分鐘)西向航行時還是遵照舊制，每天紮紮實實多睡 20 分鐘，全船神清氣爽、睡眠是，因事關當值精神、安全與工作效率均有正面的影響，以人為制度上的改變，在不增加營運成本的原則下而能增加工作效率與航行安全。你的經驗與意見呢？



Time Zone Map of the World



***The blue-colored countries use half-hour deviations from the standard time zones.



越南(Vietnam), 海防港(Haiphong)港口與碼頭概述

李齊斌

越南的國名:越南社會主義共和國 (Socialist Republic of Vietnam)。位處中南半島/中印半島(Central and Southern Peninsula)/(Indo-China Peninsula)的東岸,東瀕北部灣(東京灣) (Gulf of Tonkin)與南中國海 (South China Sea),西臨寮國(Laos),南接柬埔寨(Cambodia),濱暹羅灣。北接壤中國雲南、廣西。土地面積 33.121 萬平方公里(世界第 65 位)。人口約 9,557 萬人。

語言:越南語、英語、法語、略通華語。西元 1884 年淪為法屬保護國。西元 1945 年成立越南社會主義共和國。西元 1986 年更改革命路線成為開放的共產國家。設國家主席,以馬克思,列寧,胡志明思想為指導原則。

全國行政區劃分 57 省及河內、胡志明市、海防及峴港等 4 個直轄市,省市之下設縣、郡,各級政府設有人民委員會及人民議會。首都河內人口約 758.8 萬人、胡志明市人口約 842.6 萬人,海防市(Haiphong)人口約 194.6 萬人,峴港(Danang) 人口約 104.7 萬。

河內市是越南的首都,古時曾稱「東京」,位於越南北部,紅河三角洲西北部,紅河右岸和紅河與墩河的匯流處,因處紅河與蘇瀝江之間而得名「河內」。四周分別與北江省、北寧省、北泮省、永富省接壤。

境內四分之三是山地與高原。北部、西部是高原。西部的安南山脈縱貫南北,是越南的骨幹。東部有著名的紅河三角洲,是越南的主要稻米生產區。主要港灣有北部的海防港,中部的峴港,中南部的金蘭灣,以及南部的頭頓,胡志明市港口。

國際機場有北部河內市的 [內牌](Noi Bai)機場及南部的胡志明市北郊約 6 公里處,有一座新山國際機場(Tan Son Nhat)。

主要出口產品：石油、稻米、紡織品、橡膠及腰果。

主要進口產品：機械設備、原料、消費品。

觀光景點：下龍灣風景區、西湖、順化故宮、順化皇陵、文廟、胡志明市、海防、岘港、河內、大叻。

海防港(Haiphong) 地理位置：北緯 20 度 52 分；東經 106 度 41 分。

西元 2015 年，海防港(Haiphong)：貨櫃吞吐量全年計 387 萬 TEU。比較西元 2014 年貨櫃吞吐量全年計 345 萬 TEU，增加 12.20%。全球排名第 38 位。海防港位於越南北方格禁河口下游，河口港，是越南首都河內市的海上門戶，瀕臨北部灣(東京灣)西海岸的港口。

由軍港與商港兩部分組成，也是僅次於胡志明港的第二大商港。主航道水深 5~15 公尺，萬噸級軍艦、商船全年通航。僅次於河內市、胡志明市的第三大城市。

海圖編號：BA 海圖 1965,3875。最大噸位：四萬公噸載重噸位。

船舶限制：長度 201 公尺，寬度 30 公尺。每年 4 月至 10 越屬雨季，水深變化大。領港要求船舶長度少於 160 公尺。船舶水下空隙(UKC)保持 0.3 公尺。超過 160 公尺，則每增加 10 公尺長度，船舶水下空隙(UKC)必須增加 0.1 公尺。

領港船：漆有淺黃色的紅色條紋及黃色星。以 VHF 頻道 9 & 16 聯絡。

港區範圍：以圓心點，北緯 20 度 40 分；東經 106 度 51 分為中心。兩海浬為半徑，南半圓的面積內的水域屬於海防港港區範圍。

錨位：海龍錨位(Halong Anchorage)、宏蓋錨位(Hon Gai Anchorage)。以圓心點，北緯 20 度 43.4 分；東經 107 度 10.3 分為中心。1 海浬為半徑，圓形的面積內的水域屬於錨位。

壞天氣錨位：以圓心點，北緯 20 度 49 分；東經 107 度 08.1 分為中心。

0.5 海裡為半徑,圓形的面積內的水域屬於錨位。

海防港區錨位: 裝卸貨物船舶與等候進港船舶。

1. Bach Dang River :
NT1/NT2/BD1/BD2/BD3/BD4/BD5/BD6/BD7/BD8/BD9 。
2. Lan Ha Bay : all kind of vessel 。所有類型船舶。
LH1/LH2/LH3 。
3. Hailong Bay :dry cargo vessel 。乾貨船。
HL2/HL3/HL4/HL5 。3 萬公噸載重噸位以下船舶。
4. 3 萬公噸載重噸位以上船舶。吃水超過 9.5 公尺。
HL11/HL12/HL13 。

海防港區碼頭:港區中央區有 11 座船席。碼頭總長度約 1,700 公尺。

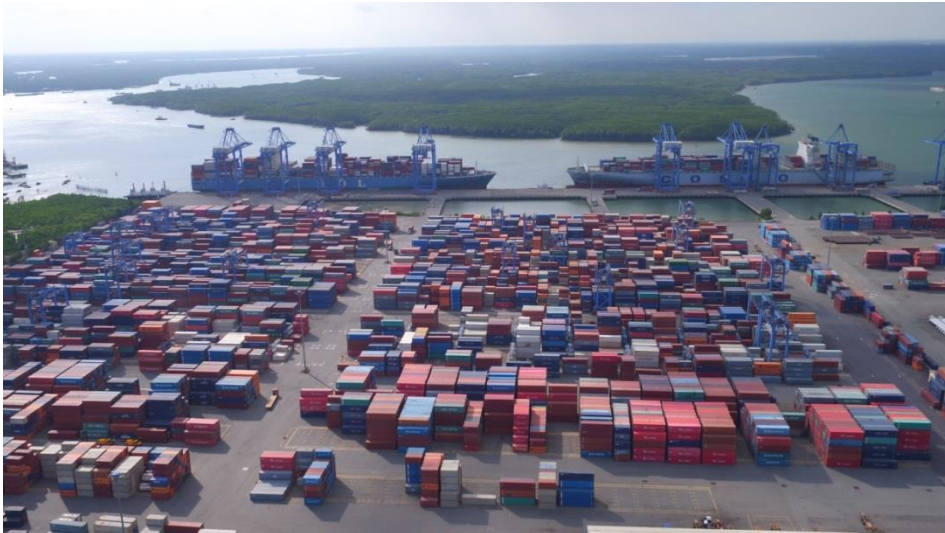
1. Berth No.1,2 : 貨櫃。
2. Berth No.3,4,5,6,8,9,10,11 : 雜貨。
3. Berth No.4,5 : 遊輪, 郵輪。
4. Berth No.7 : 散裝貨物。水深 7.5 公尺。
5. 船舶長度超過 180 公尺, 僅可靠泊 No. 4,5,6 。
6. Chua Ve Port :現代化貨櫃碼頭。
三座船席。長度 480 公尺。水深 8 公尺。

海防港區碼頭:港區中央區有 11 座船席。碼頭總長度約 1,700 公尺。

1. Doan Xa Port :雜貨碼頭。
長度 200 公尺。水深 7 公尺。另有兩座船席靠泊汽車船、貨櫃輪。
2. Vat Cach Port :雜貨碼頭。載重噸位 1,200 公噸。
三座船席。長度 300 公尺。水深 3 公尺。
3. 其它碼頭 : 全部用來裝卸 LPG 船舶。包括 Dai Hai Gas Berth 。
4. Bach Dang River : 雜貨碼頭。繫纜樁泊位(Dolphin Berth) 。
5. 散裝貨物碼頭 :No.7 有貨物自動打包機設備。
No.3,4,5,6,8,9,10,11 裝載散裝貨物。使用人工搬運。
6. 油輪設施 :
 - a. Thuong Ly Port , 小油輪碼頭。吃水 5 公尺。
 - b. Lan Ha Bay :大油輪錨位。LH1,LH2,LH3: 最大吃水 14 公尺。
 - c. Hai Phong 錨位: 有兩席油輪錨位。吃水 30 英尺(約 9.1 公尺)

參考文獻資料：

- 1.) LLOYDS MARITIME ATLAS 。
- 2.) PORT GUIDE ENTRY. U.K 。
- 3.) INTERNATIONAL MARITIME DICTIONARY 。
- BY RENE de KERCHOVE 。
- 4.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING 。
- THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE, INC. TOKYO,
JAPAN 。
- 5.) 世界航運公會。(World Shipping Council) 。
- 國際貨櫃化雜誌(containerization International)。維基百科。
- 6.) 世界地圖集。(World Atlas) 。



越南(Vietnam),海防港(Haiphong)至下列各國港口航海距離表

僅供參考：

No. 港口中文/英文 國家/距離/海哩(Country/Distance/Nautical Miles)

01.香港 (Hong Kong),	中華人民共和國	486 miles
02.廈門 (Xiamen),	中華人民共和國	760 miles
03.胡志明 (Ho Chi Ming City),	越南	819 miles
04.高雄港 (Kaohsiung),	中華民國	828 miles
05.福州 (Fuzhou),	中華人民共和國	927 miles
06.馬尼拉 (Manila),	菲律賓	935 miles
07.基隆港 (Keelung),	中華民國	1,057 miles
08.新加坡 (Singapore),	新加坡	1,342 miles
09.上海 (Shanghai),	中華人民共和國	1,433 miles
10.門司 (Moji),	日本	1,647 miles
11.雅加達 (Jakarta),	印尼	1,676 miles
12.檳城 (Penang),	馬來西亞	1,730 miles
13.仁川 (Inchoen),	南韓	1,813 miles
14.神戶 (Kobe),	日本	1,971 miles
15.海參崴 (Vladvistik),	俄羅斯	2,114 miles
16.橫濱 (Yokohama),	日本	2,183 miles
17.仰光 (Rangoon),	緬甸	2,500 miles
18.孟買 (Bombay),	印度	3,815 miles
(經麻六甲海峽)		
19.舊金山 (San Francisco),	美國	8,686 miles
20.倫敦 (London),	英國	9,613 miles
(經蘇伊士運河)		

連續 10 年死亡率 NO.1！肺癌初期少症狀，久咳胸痛要小心

肺癌，是肺部細胞不受控制地生長所形成的惡性腫瘤。在衛福部公布的二〇一六年十大癌症死亡率統計中，肺癌已經連續十年蟬聯第 1 名，肺癌早期沒有什麼症狀，有時就像一般感冒咳嗽，因此很容易輕忽，當出現明顯症狀時，往往已經是發展到末期。

有時肺癌會被誤診為其他疾病，嘉義基督教醫院胸腔內科的主治醫師鄭任勳曾於受訪時表示，有不少患者曾被誤診為氣喘，用藥後未得改善，經肺部聽診與斷層檢查才發覺是罹患肺腺癌。

不吸菸也可能罹患肺癌！咳嗽持續 3 周以上要注意

約 85% 患者是長期吸菸，但是近年來肺癌患者以罹患肺腺癌居多，男性患者中有 30% 的人不吸菸，女性患者中居然有高達 90% 是不吸菸的！除了吸菸以外，我們的生活周遭其實還有許多影響肺癌的因素：

- 二手菸
- 空氣汙染：PM2.5 對人體的危害比二手菸更嚴重。
- 石棉：一級人類致癌物質，常被用於建築隔熱材料、汽車等。
- 氡氣：無色無味的稀有氣體，具有放射線，主要來自裝潢用的石材，進入呼吸道後會附在肺部氣道，造成細胞突變。
- 遺傳基因：直系親屬中如果有肺癌患者，罹癌風險增 5~7 倍。

肺癌常見症狀：體重減輕、咳嗽帶血痰、咳嗽持續 3 周以上、莫名疼痛、頭痛、胸痛、骨頭痛等。

避免空汙、攝取大量蔬果遠離肺癌危機

- 戒菸、少吸二手菸
- 避免空氣汙染
- 維持良好飲食習慣：攝取大量蔬菜和水果。
- 更換石棉製品：例如石棉瓦、煞車來令片等。
- 健康檢查：40 歲以上民眾，若是有吸菸、肺癌家族史、常接觸油煙、建築工地人員等高危險群應定期健檢。

中華民國船長公會

第二十二屆第二次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 106 年 9 月 27 日(星期三)下午 5 時 30 分

地點：本會會議室(台北市南京東路四段 75 號 701 室)

主席：丁理事長漢利

記錄：趙曼青

出席：

理事：丁漢利、姚忠義、王天元、胡延章、李齊斌、安台中、
榮大飛、陳振勛、劉中明、李國良、林 彬、張寶安、章
詩如。

監事：林全良、南寧全、梅崇山、陳雲龍、廖國凱。

請假：方信雄、施光華、郭炳秀、羅守平、黃玉輝、吳天壽、程 修、
陳昌順。

列席：王鴻椿、鄭 怡、姜大為、蔡家豪、許朝厚、趙曼青、黃湘瀕。

※為袁順光引水人默哀一分鐘。

壹、主席致詞：

- 一、本會理事袁領港順光兄，我們的好兄弟、好伙伴，不幸離我們而去，袁兄其一生不論在工作崗位上及為本會或中華民國引水協會均竭盡心力無私付出，實讓人不勝唏噓難過，感嘆航運界痛失一位英才。
- 二、感謝中華海事法律事務所律師於袁領港出事時第一時間趕赴現場協助處理各項事宜。
- 三、本會會員日漸減少，而又因新考上船長及已擔任船長者(會籍仍在中華海員總工會)未能接續加入本會，其因多種(如會費、福利、保險...等等)均亟待逐步解決，本問題將併提案第六案共同討論。
- 四、我們現在請交通部航港局上級長官劉主任秘書訓勉致詞。

貳、主管機關代表致詞：

劉主任秘書德財致詞：

- 一、首先感謝船長公會多年來協助本局參與並完成多項法令及海事規定等之諮詢、修正及建議。

二、今後貴會如有任何法規上或窒礙難行之處等需求及建議，本局將會優先納入專案考研。

參、貴賓致詞：

中華搜救協會姚副理事長忠義致詞：

今年9月18日本人以中華搜救協會副理事長身份陪同航港局副局長一行參加大陸「兩岸民間海上搜救打撈研討會」並共同主持，討論主題為：「加強民間搜救經驗交流，共同探討海上搜救有效合作，保障台灣海峽海上運輸安全，使台灣海峽成為安全水域」為目標，及參訪潛水基地等圓滿達成任務。

肆、會務工作報告：

一、上次(第22屆第1次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：

1. 有關一、二等大副、船長評估，本會應扮演的角色案，本會今後將多請考生參加本會開辦的實務研習班輔導，並已積極辦理中。
2. 本會發揮專案影響力，協助政府建立完善航運制度與環境案，今後本會將多參與標案辦理研究計畫，得以建議規劃航運制度與環境之完善。
3. 請加強服務南部會員案，本會已在高雄引水人辦事處設立南部辦事處，今後加強服務項目，及在高雄辦理船長實務研習班，協調高海科大航技系支援協助，現已積極辦理中。
4. 為因應巴拿馬與我國斷交所衍生的問題，請公會向相關部門反應案。巴拿馬大使館於106年7月20日召開說明會其重要結論如下：
 - (1) 原巴拿馬大使館的證照組人員，將於8月第1週內籌備聯絡處，持續提供國內船東所有的簽證手續，服務內容將同在台灣的大使館內容一樣。
 - (2) 這段期間，請大家到駐日本東京巴拿馬大使館辦理簽證，原證照組人員將派三人到東京協辦。
 - (3) 日後巴拿馬海事局將會開放簽證單位給民間，以服務各船東。
5. 李文愚船長所著自印以本會名義出版之「近接避碰」航海專用書籍一書案，已由郭炳秀、李齊斌、李國良、林全良

等四位船長校核，並為支持會員著作航海專用書籍的用心與辛勞，由本會購贈該書致送每位理監事乙套。現本會已購 20 套，另李文愚船長致贈 20 套合計 40 套，已持續辦理。

6. 丁理事長報告能源局正積極規劃風力開發電廠中對航行安全的影響乙案。

二、行政工作報告：

1. 本會第 22 屆第 1 次會員大會紀錄，第 22 屆第 1 次理、監事聯席會議紀錄及第 22 屆理、監事簡歷冊，業奉內政部 106 年 8 月 25 日台內團字第 1060056394 號函准予備查。
2. 本會 105 年工作報告、收支決算表、現金出納表、資產負債表、基金收支表、財產附錄及 106 年度工作計畫、收支預算表，業奉內政部 106 年 8 月 25 日台內團字第 1060056394 號函准予備查。
3. 本會第 22 屆理事長丁漢利先生(任期自 106 年 7 月 18 日起至 109 年 7 月 17 日止)業奉內政部台內團字第 1060056394 號函頒發當選證書乙紙，另示自 105 年 7 月 1 日起當選證書無須黏貼照片。
4. 本會榮獲內政部辦理之「105 年度工商自由職業團體」績效評估之甲等團體獎。

伍、業務工作報告

一、執行交辦事項

1. 交通部航港局於 106 年 5 月 23 日舉辦之「2017 國際海運趨勢論壇」圓滿完成，並於 106 年 7 月 26 日來函感謝本會之協助及檢送成果報告及錄影光碟各乙份卓參惠存。
2. 本會原推薦徐前理事長國裕，姚常務理事忠義兩位為中華民國船員外僱輔導會第 15 屆委員會委員，現因徐前理事長卸任，本會已於 106 年 8 月 8 日船公(106)利字第 0064 號函請該會更換為現任丁理事長漢利接任。
3. 交通部航港局 106 年 8 月 31 日「船員法及其子法規通盤檢討期中審查會議」，已委請姚常務理事忠義代表出席審查。
4. 交通部航港局 106 年「遊艇與動力小船駕駛訓練機構評鑑及及

會勘」，本會委請柳資深船長震宇代表為審查委員。

二、交通部發布的公告或重要法規

1. 交通部於 106 年 5 月 26 日交航(一)字第 10698001501 號公告「外國雇用人雇用中華民國船員許可辦法」部分條文修正草案及附上開修正草案總說明及英文摘要(網址 <http://www.motc.gov.tw>)。
2. 交通部於 106 年 6 月 5 日交航(一)字第 10698001551 號公告「外國籍船員僱用許可及管理規則」，第十一條、第十六條修正草案及附上開修正草案總說明及英文摘要(網址 <http://www.motc.gov.tw>)。
3. 交通部航港局於 106 年 8 月 1 日航員字第 1061910415 號函，檢送「安全與保全熟悉訓練指導手冊」乙本，該手冊係依據航海人員訓練，發證及當值標準國際公約 2010 修正案第 A-VI/1 節第 1 項規範辦理，為提供受雇或從事航行船舶工作之人員(不包括旅客)參考使用。網址 <http://www.motc.gov.tw>：為民服務→下載專區→船員業務。
4. 交通部於 106 年 7 月 17 日交航(一)字第 10698001941 號公告「航行船舶船員最低安全配置標準」修正草案，並附上開修正案總說明及條文對照表，為使航商因應本標準之修正，爰自中華民國 107 年 1 月 1 日起施行。(網址 <http://www.motc.gov.tw>)。
5. 交通部航港局於 106 年 8 月 10 日船舶字第 10617103732 號令訂定發布「推動船舶安全營運及防止汙染管理制度輔導計畫」，並自即日生效。
6. 交通部航港局於 106 年 8 月 28 日航員字第 10619104661 號函示「交通部航港局遊艇與動力小船駕駛訓練機構年度評鑑作業規定」自中華民國 107 年 1 月 1 日起停止適用。
7. 交通部航港局於 106 年 8 月 30 日航員字第 1061910428 號令訂定發布「船舶運送業及船務代理業僱用國籍船員選拔及表揚實施要點」，並自即日生效。

三、開辦『船長實務研習班(106 年第 3 期)』本次研習班經於本(106)年 7 月 10~14 日舉辦合計 4 天半，報名參加學員共 12 人其中 2 人為會員，結訓後均發給參加證明，並作問券調查，調

查結果大家反應良好，對於授課內容及師資均表示滿意及感謝。

四、派員參加各項會議：

1. 姜秘書長於 106 年 9 月 15 日代表本會出席內政部「105 年工商自由職業團體績效評鑑之甲等團體」頒獎典禮及受獎。
2. 姜秘書長於 106 年 9 月 19 日出席交通部航港局召開之「研商我國 107 至 108 年辦理 STCW 公約履約文件更修及品質標準獨立評估事宜」會議。

五、會員服務工作報告：

1. 本會「船長通訊」季刊出版第 207 期，已於 106 年 7 月發行，寄發會員及相關單位約 700 餘份。
2. 代辦會員勞保及健保業務：(6 月至 8 月)
本會代辦勞保會員人數合計 416 人次，健保會員人數合計 75 人，明細如下：
6 月份勞保 138 人/健保 23 人；
7 月份勞保 134 人/健保 27 人；
8 月份勞保 144 人/健保 25 人。
3. 接受航運公司委託在網站上免費刊登徵求船長訊息。
4. 答詢有關船上訓練紀錄簿填寫問題。
5. 本會 106 年會員動態資料校正表，於 7 月寄出 706 份，截至 106 年 8 月 31 日止共計回收 191 份。

➤ 對本會建言：

- (1) 研習班之教材資料(電子檔 or 紙本)，提供無法上課會員購買。
- (2) 船長通訊季刊提供網路下載。
- (3) 下次調查表可否設計會員 LINE 欄，俾聯繫方便。
- (4) 請統計南、中、北，船長人數，活動應注重南、中、北之平衡。
- (5) 高雄地區都沒辦過任何活動。
- (6) 謝謝船長公會之協助。
- (7) 謝謝公會熱心造福會員。
- (8) 會務活動非常理想又親切。

- (9) 會員名冊自 91 年到現在，未予更新，建請應更新名冊。
- (10) 此次選舉未收到選票，請問選票是以何方式寄送。
- (11) 本人 3 年前移居高雄市，積欠多少會費？請告知以便補繳。

➤ 本會辦理旅遊活動希望景點：

- ① 蘭嶼 2 人、② 澎湖 2 人、③ 馬祖 2 人、④ 花東 7 人、
⑤ 墾丁 2 人、⑥ 阿里山 2 人、⑦ 清境農場 2 人、
⑩ 武陵農場 1 人、⑨ 青島 1 人、⑫ 南投 2 人、⑪ 金門 1 人、
⑬ 日月潭 1 人。

➤ 上列建議已處理回復或研議辦理中。

六、函請主管單位對各項法規修正之意見：

有關建請修訂「外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法」第 10 條條文案：

1. 依據本會第 21 屆第 7 次理監事聯席會議決議「本會為加入世界船長協會，籲請政府制約船長上船工作必須加入船長公會」案辦理。
2. 本會於 105 年 1 月 19 日船公(105)裕字第 005 號函建請交通部航港局修訂「外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法」第 10 條條文第 3 項為「任職船長者檢具中華民國船長公會會員證影本，其他船員檢具海員總工會會員證影本」在案。
3. 經交通部航港局於 105 年 2 月 3 日以航員密字第 1050000589 號函復本會說明第二項略以：「所提建議將錄案列入修法參考，另擇期邀集相關公(工)會召開會議研商」，但經年餘，未見召開會議研商。
4. 交通部於 106 年 5 月 26 日交航(一)字第 10698001502 號函示「外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法」部分條文修正草案公告，惟查第 10 條仍維持原條文，未予修正。
5. 本會會員代表得悉，復於第 22 屆第 1 次會員大會決議「繼續反映爭取修正」辦理。
6. 本會依據指示旋即於 106 年 8 月 7 日以船公(106)利字第 063 號函(副知本會理監事)再請交通部航港局正視實情予以修正第 10 條，以利我國航運正常運作，並得以本會代表政府爭取與國際

航運接軌在案。

7. 本會再接獲交通部航港局 106 年 8 月 24 日航員字第 1060004468 號函復說明第二、三項略以：「二、依現行法規與實務運作，外國雇用人僱用我國船長時，檢具船長公會會員證或海員總工會會員證，均符規定；三、為鼓勵船長加入會員，本局業已提供初次晉升船長名單，以利貴會招募會員。未來亦將持續協助貴會參加世界船長協會等國際性組織，以提升貴會會務交流運作」在案。
8. 本會已發函邀請初次晉升船長者加入本會，現已陸續加入本會中。
9. 謹將本案呈請釋疑及爭取修正過程報告如上述。

陸、財務報告(106 年 1 月 1 日~8 月 31 日)：

收入：新台幣 3,925,608 元

支出：新台幣 3,586,699 元

結餘：新台幣 338,909 元

截至 106 年 08 月 31 日歷年結存共計新台幣 7,619,964 元。

以上報告決定：上列工作報告准予備查。

柒、討論提案：

第一案：

提案人：丁理事長漢利

案由：茲聘請姜大為君、趙曼青君擔任本會秘書長、秘書一職，敬請同意案。

說明：

- 一、本為原秘書長游健榮君及羅秘書洽河君已先後於 106 年 7 月 31 日和 106 年 8 月 31 日離職。
- 二、本會秘書長職聘請姜大為君擔任，秘書職聘請趙曼青君擔任，敬請同意後，報請內政部備查。

決議：同意，報請內政部備查。

第二案：

提案人：丁理事長漢利

案由：本會為擴展業務，增強國際公約及海商法相關法律研究等，擬聘蔡家豪君為本會兼任副秘書長職，敬請同意案。

說明：

- 一、蔡家豪君係國立海洋大學商船學系研究所畢業，現擔任中華海

事法律事務所律師及經國技術學院講師職。

二、本會欲借蔡家豪君之專才，擬聘請為兼任副秘書長職(無給職)。

辦法：敬請同意後，報請內政部備查。

決議：同意，報請內政部備查。

第三案： **提案人：丁理事長漢利**

案由：本會為賡續辦理訓練課程特增聘陳彥宏博士，為本會副秘書長，以規劃及協調有關訓練課程事宜，敬請同意案。

辦法：敬請同意後，報請內政部備查。

決議：同意，以無給職兼任副秘書長聘任，報請內政部備查。

第四案 **提案人：行政組**

案由：本會第 22 屆理事袁順光君，其職缺由候補理事王鴻椿君遞補，請備查案。

說明：

一、本會第 22 屆理事袁順光君，於 106 年 9 月 14 日因公執行職務，不幸逝世，其職缺依序由候補理事王鴻椿君遞補。

二、通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請內政部備查。

第五案： **提案人：丁理事長漢利**

案由：茲為本會會務同仁薪津調整增加 3%，敬請同意案。

說明：

一、本會會務同仁平日辛勤工作，服務態度良好，除本職處理盡責外，亦頗受會員及理監事讚賞及感謝。

二、近年物價上漲，建議本會會務同仁擬比照軍公教調整 3% 方案辦理。

辦法：如蒙同意會務同仁薪津自(106)年 10 月起調增 3% 辦理。

決議：同意，自 106 年 10 月起辦理。

第六案： **提案人：丁理事長漢利**

案由：敬請同意新考上船長或已擔任船長職(國輪或外僱)於本(106)年 12 月 31 前申請加入本會者，入會費一律以新台幣伍仟元整辦理案。

說明：

- 一、查本會會員日漸年長及凋零，本會為推動會務，鼓勵新考上船長及已擔任船長者踴躍參加本會(會籍仍保留在海員工會者)，查計尚有數十近百餘位。
- 二、本會亦多次陳情交通部、交通部航港局，請求行政釋疑或修法，惟據交通部航港局 106 年 8 月 24 日航員字第 106000446 號函示說明二、三略稱：「二、依現行法規與實務運作，外國雇用人僱用我國船長時，檢具船長公會會員證或海員總工會會員證，均符規定。三、為鼓勵船長加入貴會，本局業已提供初次晉升訓練名單，以利貴會招募會員，未來亦將持續協助貴會加入世界船長協會等國際性組織，提升貴會會務交流運作」。
- 三、本會業已與新考上船長聯絡及介紹認識本會，宗旨及任務等，並將賡續辦理船長實務傳承、研習班等班，俾利接棒傳承。

辦法：敬請同意凡自 106 年 10 月 1 日起至 106 年 12 月 31 日止加入本會持有船長證書(國籍或外籍)者，入會費一律以新台幣伍仟元正辦理。

決議：同意辦理。

第七案：

提案人：丁理事長漢利

案由：請推選本會「海運政策研究委員會」、「船舶技術管理委員會」及「船員培訓與品質管理委員會」等三委員會主任委員各一人案。

說明：

- 一、本會「海運政策研究委員會」、「船舶技術管理委員會」及「船員培訓與品質管理委員會」等三委員會，係依據本會章程第 31 條及第 21 屆第 1 次臨時理監事聯席會議決議通過成立，其組織簡則經第 21 屆第 2 次理監事聯席會議討論提案第一案決議修正通過在案。
- 二、依據各委員會組織簡則第二條「本委員會採委員制，設主任委員 1 人及委員 5~7 人，主任委員由本會理事長提名經理事會通過後聘任，委員再由主任委員提請理事會聘任之」辦理。

辦法：敬請推選聘任本會 3 個委員會主任委員各 1 人後，續由各主任委員提請聘任委員 5~7 人，俾利推動各項任務及研究管理。

決議：本會第 22 屆聘任「海運政策研究委員會」主任委員林 彬先生，「船舶技術管理委員會」主任委員黃玉輝先生，「船員培訓與品質管理顧問委員會」主任委員郭炳秀先生，並請各主任委員提請委員 5~7 人送理事會聘任之，辦理委員會各項事宜。

第八案

提案人：行政組

案由：茲有黃偉峰等 11 位船長申請加入本會為會員，提請追認案。

說明：

- 一、新入會會員計有黃偉峰、劉耀天、李曙佑、閉德忠、應鎮邦、李俊興、陳富嵩、鄭立亨、林佳遑、劉炳宏、林育志等 11 位船長，均已先行簽請理事長核准入會。
- 二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過，報請內政部備查。

第九案

提案人：行政組

案由：茲有黃瑞銘等六位船長申請退出公會，經予以除名，謹提請備查案。

說明：

- 一、退會會員計有黃瑞銘、張國欽、陳正雄、李振榮、徐仲平、楊平等六位船長，經已先行簽請理事長同意。
- 二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過，報請內政部備查。

第十案

提案人：行政組

案由：茲有梁樹海、吳瑞雄、袁順光三位會員逝世，經予以除名，謹提請備查案。

說明：通過，報請內政部備查。

- 一、梁樹海、吳瑞雄、袁順光三位會員不幸逝世，前已先行簽請理事長予以除名。
- 二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過，報請內政部備查。

捌、臨時動議：

第一案：

提案人：張寶安

案由：陳請交通部航港局轉令各港航務中心強制檢查進出港船舶，規定需架置「引水梯及接送引水人舷梯」之有效固定之設備，以

為航行引水作業及人命安全由。

說明：依據海上人命安全公約(Safety of Life at Sea , SOLAS)第 23 條 3.3.2 之規定船舶均要要求需架置「引水梯及接送引水人舷梯」之固定裝置(包括殼磁吸式固定器或真空式固定器)等以維船舶航行引水作業及人命安全。

辦法：敬請通過陳請交通部航港局通令各港航務中心強制檢查船舶均需架置上述設備及請航港局函請全國船聯會、國際輪船公會、船務業代理公會等轉知其會員公司所屬船舶應架設有效固定設備備檢。

決議：通過，陳請交通部航港局辦理。

散會：106 年 9 月 27 日下午 18 時 50 分。

秋乏讓自律神經失調，日名醫：早上咖啡換這杯更提神！

(上)

近來雖然天氣逐漸轉涼已經帶有濃濃秋意，但是秋颱卻越來越多，使得低氣壓、多雨都遲遲未獲緩解。日本自然醫療內科醫師川島朗（川嶋朗）就表示，如果最近開始出現嚴重的倦怠、食慾低落以及憂鬱感，就有可能是受到氣候轉變而出現的典型秋乏症狀。這時早上勉強喝咖啡提神，效果可能不如一碗溫熱味噌湯來得更好！

夏季疲勞不會自己痊癒 拖成秋乏更難醫

身為自律神經治療專家的川島醫師指出，很多人都以為夏季疲勞只要過了溽暑就會漸漸痊癒，但是沒治好的夏季疲勞拖到秋天反而會成為秋乏病根，再加上近年來的氣候變遷加強，早已疲憊不堪的自律神經更有可能在此時紊亂，許多免疫失調的疾病就會一一浮現。

按照正常人體的構造來說，夏天時身體為了對應炎熱的氣溫，會不斷散熱來幫助消耗體內能量，但是隨著冷氣的普及，自律神經在進出冷氣房時往往會不知道該散熱還是產熱，久而久之就會種下夏季疲勞的病因。

秋季低氣壓空氣較稀薄 副交感神經會自然放鬆

到了颱風頻繁的秋初季節，身體則容易因為多雨跟持續性的低氣壓，造成空氣中氧氣較為稀薄而無法正常呼吸，負責放鬆的副交感神經就會活化來避免身體消耗過多氧氣及能量。如此一來，秋季疲勞一發作時，除了會有夏季的倦怠、食慾低落等症狀之外，更會有憂鬱、體寒等問題浮現。

手插腋下、腹部量體溫 腹部受寒就有秋乏問題

如果想要在家自我檢查自身是否有秋乏問題，川島醫師也建議民眾可以趁早上起床時這樣做：將一手如量體溫一般插入腋下夾緊，另一手則摸著腹部，並仔細比較身體兩處的溫差。如果腹部溫度比腋下還涼，那就是明顯的秋乏體寒症狀。

(續第 54 頁)

正本

檔 號：

保存年限：

交通部航港局 函

收文：106年10月18日 14時分

地址：10669臺北市和平東路3段1巷1號
承辦人：張致祥
電話：02-89782648
傳真：02-27018496
電子信箱：chchang01@motcmpb.gov.tw

10545

臺北市南京東路4段75號7樓

受文者：中華民國船長公會

發文日期：中華民國106年10月16日

發文字號：航員字第1061910556號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送「107年度船員專業訓練公費班預定開班日期表」1份，請配合公布或轉知所屬會員知悉，請查照。

說明：

- 一、107年船員專業訓練公費班訓練費用由本局負擔3成、船員自行負擔7成。
- 二、旨揭日期表自106年12月起開課課程之訓練名額則一半線上報名（自106年10月21日起開放線上報名），一半由訓練機構通知。線上報名請至本局網站首頁-業務相關網站-點選連結「船員專業訓練報名平臺」（網址：<http://www.motcmpb.gov.tw/>）。

正本：國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、台北海洋學校財團法人台北海洋科技大學、財團法人中華航業人員訓練中心、長榮海運船員訓練中心、中華海員總工會、中華民國船長公會、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會

副本：本局各航務中心、中華電信(股)公司數據通信分公司

局長謝謂君

107年度船員專業訓練開班日期表 (106.10.12)

項次	專業訓練項目	訓練機構	106年12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
1	電子海圖與資料顯示系統 (ECDIS) / 北部	訓練機構 國立臺灣海洋大學	01/08-01/12				04/09-04/13			07/09-07/13			10/15-10/19	
2	電子海圖與資料顯示系統 (ECDIS) / 南部	國立高雄海洋科技大學				03/19-03/23	04/30-05/04					09/10-09/14		11/05-11/09
3	領事統御與航運管理/北部	國立臺灣海洋科技大學	02/05-02/09				04/23-04/27		06/11-06/15	08/06-08/10			10/22-10/26	
4	領事統御與航運管理/南部	國立高雄海洋科技大學				03/26-03/30		05/14-05/18		07/16-07/20				11/19-11/23
5	操作級雷達及ARPA/北部	國立臺灣海洋科技大學	03/05-03/09					05/07-05/11		07/02-07/06				11/05-11/09
6	操作級雷達及ARPA/南部	國立高雄海洋科技大學				03/26-03/30		05/07-05/11		07/30-08/03		08/27-08/31		
7	管理級雷達及ARPA/北部	國立臺灣海洋科技大學	02/05-02/09				04/25-04/27					09/19-09/21		
8	管理級雷達及ARPA/南部	國立高雄海洋科技大學	12/25-12/29	01/29-01/31				05/28-06/01			08/20-08/24			11/19-11/23
9	助理級航行當值/北部	中華航業人員訓練中心									08/15-08/17			11/12-11/16
10	助理級航行當值/南部	中華航業人員訓練中心											10/01-10/05	
11	甲板助理員/北部	國立高雄海洋科技大學						06/25-06/29						
12	甲板助理員/南部	國立高雄海洋科技大學						06/25-06/29					10/29-11/02	
13	領事統御與航運管理/北部	國立臺灣海洋科技大學	01/15-01/19				04/30-05/04		06/11-06/15		08/27-08/31			
14	領事統御與航運管理/南部	國立高雄海洋科技大學				03/12-03/16							10/01-10/05	
15	助理級輪機當值/北部	中華航業人員訓練中心					04/25-04/27			07/18-07/20				
16	助理級輪機當值/南部	國立高雄海洋科技大學										09/19-09/21		
17	輪機助理員/北部	中華航業人員訓練中心						05/14-05/18						11/05-11/09
18	輪機助理員/南部	國立高雄海洋科技大學								08/13-08/17				
19	通用級GMDSS值班員/北部	國立臺灣海洋科技大學						05/07-05/11		08/13-08/17				11/19-11/23
20	通用級GMDSS值班員/南部	國立高雄海洋科技大學				03/05-03/16				07/02-07/13	08/27-09/07			
21	限用級GMDSS值班員/北部	中華航業人員訓練中心							06/19-06/22					11/06-11/09
22	限用級GMDSS值班員/南部	國立高雄海洋科技大學											10/30-11/02	
23	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學	01/02-01/05					06/04-06/07				09/10-09/13		11/12-11/15
24	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/南部	國立高雄海洋科技大學	01/23-01/26				04/10-04/13		06/19-06/22				10/02-10/05	
25	油輪貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學	01/22-01/25					05/21-05/24				09/03-09/06		
26	油輪貨物操作進階訓練/南部	國立高雄海洋科技大學	01/09-01/12					05/01-05/04					10/16-10/19	
27	化學液體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學					04/30-05/04				08/27-08/31			
28	液化氣體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學											10/01-10/05	
29	液化氣體船貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學								07/16-07/20				
30	海上職下空輪訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學	12/26-12/29		02/02-02/04				06/29-07/01		08/24-08/26			11/02-11/04
31	海上職下空輪訓練/南部	國立高雄海洋科技大學				03/06-03/09			06/05-06/08					11/20-11/23
32	基本安全訓練/北部	中華航業人員訓練中心	01/09-01/19					05/01-05/11		07/03-07/13		09/04-09/14		11/19-11/23
33	基本安全訓練/南部	國立高雄海洋科技大學	01/03-01/12					05/23-06/01			08/08-08/17		10/24-11/02	
34	救生艇筏及救難艇操縱/北部	國立臺灣海洋科技大學	01/29-02/01				04/23-04/26			07/23-07/26			10/15-10/18	
35	救生艇筏及救難艇操縱/南部	國立高雄海洋科技大學	01/16-01/19				04/10-04/13		06/19-06/22			09/25-09/28		
36	進階滅火/北部	中華航業人員訓練中心					04/09-04/13				08/20-08/24			11/26-11/30
37	進階滅火/南部	國立高雄海洋科技大學	01/22-01/26					06/11-06/15				09/03-09/07		
38	醫療急救/北部	國立臺灣海洋科技大學						05/21-05/22					10/08-10/09	
39	醫療急救/南部	國立高雄海洋科技大學	02/26-02/27					06/25-06/26					10/11-10/12	
40	船上醫護/北部	國立臺灣海洋科技大學					03/12-03/16			07/23-07/27				11/26-11/30
41	船上醫護/南部	國立高雄海洋科技大學	02/21-02/23				04/09-04/13			07/09-07/13				
42	船舶保全人員/北部	國立臺灣海洋科技大學					04/30				08/06-08/08			11/01
43	船舶保全人員/南部	國立高雄海洋科技大學						05/23-05/25					10/17-10/19	
44	保全意識/北部	中華航業人員訓練中心							06/04					
45	保全意識/南部	國立臺灣海洋科技大學	03/26-03/27							07/16-07/17			09/25-09/26	
46	保全意識/北部	國立高雄海洋科技大學					04/02-04/03						10/08-10/09	
47	保全意識/南部	國立臺灣海洋科技大學	03/10-03/11					05/19-05/20						
48	船舶安全訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學						05/09-05/10		06/22			09/08-09/09	
49	船舶安全訓練/南部	國立高雄海洋科技大學										09/17-09/18		
50	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學				03/01								
51	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/南部	國立高雄海洋科技大學												
52	油輪貨物操作進階訓練重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋科技大學							06/01					
53	油輪貨物操作進階訓練重新生效訓練/南部	國立高雄海洋科技大學	03/02											

107年度船員專業訓練開班日期表 (106.10.12)

項次	專業訓練項目	訓練機構	106年12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
54	化學液體貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋大學										09/14		
55	液化氣體貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋大學										09/07		
56	晚上底下輪訓練/北部	國立臺灣海洋大學					04/30							
57	晚上底下輪訓練/南部	國立高雄海洋科技大學							06/14		08/09		10/10	
58	基本安全訓練/北部	中華航業人員訓練中心		01/25							08/20			11/26
59	基本安全訓練/南部	國立高雄海洋科技大學		01/22					06/12-06/13		08/13-08/14		10/08-10/09	
60	基本安全訓練/北部	中華航業人員訓練中心		01/23-01/24							08/21-08/22			11/27-11/28
61	基本安全訓練/南部	國立高雄海洋科技大學		01/24					05/16-05/17		08/08	09/18		
62	基本安全訓練/北部	中華航業人員訓練中心		01/03	02/23		04/24					09/03	10/23	11/13
63	基本安全訓練/南部	國立高雄海洋科技大學		01/26					06/29		08/17		10/12	
64	救生艇筏及救難艇操縱進修訓練/北部	國立臺灣海洋大學							06/15		08/24			11/30
65	救生艇筏及救難艇操縱進修訓練/南部	國立高雄海洋科技大學												11/09
66	救生艇筏及救難艇操縱進修複習訓練/北部	國立臺灣海洋大學					04/13							11/09
67	救生艇筏及救難艇操縱進修複習訓練/南部	國立高雄海洋科技大學		01/02	02/22		04/23		06/28				10/22	11/12
68	進階滅火重新生效訓練/北部	中華航業人員訓練中心							06/11				10/11	
69	進階滅火重新生效訓練/南部	國立高雄海洋科技大學									08/23			11/29
70	進階滅火訓練/北部	中華航業人員訓練中心									08/01	09/19	10/17	
71	進階滅火訓練/南部	國立高雄海洋科技大學									08/07		10/29	
72	基本安、救艇、進階操縱複習訓練 (3合1複習)/北部	國立高雄海洋科技大學	12/21	01/02	02/22		04/02		06/07	07/09	08/09	09/04	10/22	11/12
73	基本安、救艇、進階操縱複習訓練 (3合1複習)/南部	中華航業人員訓練中心				03/07-03/09		05/02-05/04	06/06-06/08	07/25-07/27	08/29-08/31	09/26-09/28	10/24-10/26	
74	基本安、救艇、進階操縱複習訓練 (2合1複習)/北部	國立高雄海洋科技大學				03/01-03/02		05/07-05/08				09/10-09/11	10/08-10/09	11/19-11/20
75	基本安、救艇、進階操縱複習訓練 (2合1複習)/南部	中華航業人員訓練中心				03/01-03/02		05/24-05/25		07/12-07/13	08/02-08/03	09/20-09/21	10/18-10/19	10/30-10/31

備註:

- 1.本表所列訓練班次，訓練費用為航港局負擔3成、船員自行負擔7成。
- 2.本表所列訓練班次，訓練名額一學期上報名，一學期由訓練機構通知。
- 3.已上過符合STCW2010基本安全訓練，或已上過基本安補差訓練者，每5年複訓無須再上基本安補差。
- 4.線上報名可至航港局網站首頁-業務相關網站-船員專業訓練報名平台；相關資訊可至航港局網站-船員專業訓練；航港局網址：<http://www.motempb.gov.tw/>
- 5.本表係依船員訓練機構開辦107年度各項船員專業訓練公費班之預定日期，其確定日期仍須以船員專業訓練機構受理當期報名人數多寡決定是否開班培訓。
- 6.有關各項船員專業訓練之報名、開班事宜，請逕洽各船員專業訓練機構，聯絡電話：高雄海洋科技大學07-3617141分機5913、臺灣海洋科技大學02-24622192分機3033、中華航業人員訓練中心02-24922118分機21；訓練業務相關問題可洽本局，聯絡電話：02-8978-2900轉6827、2648、8017、6289

(接第 50 頁)

網路文章與您分享~

文章來源【早安健康編輯部】

秋乏讓自律神經失調，日名醫：早上咖啡換這杯更提神！

(上)

早餐一碗味噌湯 比咖啡還能提神、除疲勞

而川島醫師也提醒，有秋乏問題的民眾與其透過早餐喝咖啡來提神，不如嘗試每天早上改喝一碗熱熱的味噌湯，若是家中不方便準備材料，可以到便利商店購買微波食品，或是改買湯包沖泡。

由於味噌屬於品質極佳的發酵食品，富含促進消化、代謝的各類胺基酸，也能協助身體製造抗壓荷爾蒙褪黑激素來提升睡眠品質，更含有豐富的維生素 B 群能幫助身體修復疲勞受損的細胞，所以喝下去不但可以刺激內臟機能活化並且同時消除疲勞，也能改善晚上睡眠品質，讓自律神經跟生理時鐘一同回穩。

國際中醫師推薦栗子、山藥護腸胃 配秋刀魚更能提升免疫力

而國際中醫師兼管理營養師的植木桃子（植木もも子）則表示，中醫學上也認為夏天人體會消耗過多的氣（泛指生命力），因此除了飲用味噌湯之外，還有一些秋季蔬食如 栗子、山藥、芋頭、白米等，都可以補氣並保護腸胃，讓消化能力恢復正常。

其中特別是栗子、山藥及芋頭這幾種富含黏性成分的食材，其實可以有效保護腸胃黏膜，若是再配合秋季富含礦物質、維生素的魚類，如 秋刀魚及沙丁魚一同食用，就能一口氣補充多種營養，快速提升肝腎功能來加速身體排毒、提升免疫力並減少貧血問題。

最後植木桃子也建議，在中醫學觀念中，秋季也是很適合補充津液（泛指除了血液以外的各種體液）的季節，所以民眾也可以多吃一點 蓮藕、水梨或是葡萄等當季水果，如此一來就能打造萬病不侵的健康之軀。