

船長通訊第 218 期目錄

【防疫資訊與法規】	P.01
船員防疫健康管控措施作業原則	
臺灣港務股份有限公司港埠防疫 COVID-19 作業指引	
嚴重特殊傳染性肺炎隔離及檢疫期間防疫補償辦法	
嚴重特殊傳染性肺炎員工防疫隔離假薪資費用加倍減除辦法	
『李王錦輪』在阿拉斯加外海傾覆我國船員 2 死 28 失蹤 田文國	P.21
船靠船操作(或稱貨油駁運)介紹(上) 游健榮	P.33
東北亞沿海影響的鋒面天氣及對策 章詩如	P.47
會務報導 秘書室	P.52
中華民國船長公會第 23 屆理事、監事參選登記名冊 秘書室	P.63

船員防疫健康管控措施作業原則

一、作業依據：

- (一) 防疫期間船員防疫需求，由交通部航港局（以下簡稱航港局）律定作業原則，由航商、船務代理等相關業者據以訂定船員防疫健康管控措施，並負責執行，由航港局監督管理。
- (二) 依據「港埠檢疫規則」第9條規定，自國（境）外進入國際港埠之船舶，應於抵港前72小時至4小時期間，由船長向檢疫單位通報抵達前30日內停泊之港口、啟航日期與船舶上有無發現人員死亡或傳染病病人及其相關資料等必要事項。

二、適用對象：國際航線船舶船員。

三、適用範圍：本原則適用於國際航線航線航程中及於港口停靠作業之船舶船員。

四、船員防疫健康管理注意事項：

- (一) 船員個人健康安全防護：
 1. 於航行期間每日兩次測體溫並留存紀錄。
 2. 如發現發熱、疑似病症或身體其他異常情況，應立即向上級主管報告。
 3. 進入工作場所時應全時配戴一般醫用口罩，每日均應勤洗手(正確洗手程序如附圖)，並與他人保持1公尺以上距離，避免肢體接觸。
 4. 咳嗽或打噴嚏時應當使用紙巾遮擋，防止飛沫噴濺，注意衛生禮儀。
 5. 飲食正常、適度運動與充足睡眠，增加抵抗力及免疫力。
- (二) 船員作業須知：
 1. 船舶靠泊疫情第三級警告地區國家港口期間，船長應要求船員除實際作業需要外，不得離船，且對於船員上下船應留存紀錄。
 2. 下船作業船員應於完成後立即回船。
 3. 靠泊作業期間，船員應全程佩戴口罩及手套。
 4. 船舶靠泊作業期間，梯口值班船員應佩戴口罩和防護手套，船長應當督促梯口值班船員加強管控，無關人員禁止登輪。
 5. 規劃並限制登輪人員的活動區域，避免登輪人員進入船員生活區

域。

6. 應儘量避免與港口人員的交流活動及肢體接觸，並保持1公尺以上距離。
 7. 港口人員下船後，進行消毒作業。
- (三) 當船上發現有確診病例、疑似病例、密切接觸者、有發燒或有呼吸道症狀者，應立即通報並配合港口檢疫部門。
 - (四) 港口國檢查員（PSC）登檢船舶時發現異常健康狀況，立即通報疾病管制署進行處理，配合該署之防疫作為，共同合作防止疫情擴散。
 - (五) 船員入境管理規定須依據中央疫情指揮中心及航港局最新公告隨時調整。
 - (六) 船員經港區管制站入境(出港)須出示移民署核發之入境文件，由港警檢查確認後放行。
 - (七) 若為入境後須居家檢疫之船員，船務代理或航商應協助於管制站外安排船員搭乘防疫車輛、自行開車或由親友接送。

五、 船員替換原則：

- (一) 船舶應盡可能在疫情較緩之港口替換船員；替換船員應採取相應的防疫措施。
- (二) 替換船員全過程應做好個人防護設備、指定專人於航行期間每日兩次量測船員體溫並留存紀錄等措施，如出現健康異常狀況，應暫停替換船員，並按照防疫要求進行通報處理。
- (三) 替換船員發現有確診病例、疑似病例、密切接觸者和有發燒或有呼吸道症狀者需進行隔離，並嚴格遵守相關隔離要求。
- (四) 如因疫情影響無法替換船員，且相關證書(船員適任證書、船員專業訓練證書、船員僱傭契約及體格檢查表)有效日期少於3個月之在船船員，可由航商或代理以船為單位(檢附申請表及船員名單)向航港局提出船員證書展期專案申請，展延以3個月為原則，並視疫情發展滾動檢討，航港局開立豁免展延證明請留存船上受檢。

六、 一般原則：

- (一) 建議船舶應配置適量之護目鏡、一般醫用口罩、手套、隔離衣及酒精等配備，俾即時因應中央疫情指揮中心指示提升防疫裝備。
- (二) 倘因疫情發展致中央疫情指揮中心要求提升船員個人防疫裝備時，得由疾管署、航港局及各航務中心協助取得防疫物資。

七、航商、船務代理等相關業者得依作業原則自行訂定管控措施之規範細節，惟仍需配合中央疫情指揮中心及主管機關所訂之規定。

八、疾管署各地區聯絡方式：

機關名稱	電話	地址	服務據點
疾病管制署	(02)2395-9825	10050臺北市中正區林森南路6號2樓	國際檢疫政策規劃單位
臺北區管制中心 臺北港辦事處	(02)2619-6277	24941新北市八里區商港路123號6樓	臺北港
臺北區管制中心 基隆辦事處	(02)2421-0305	20041基隆市仁愛區港西街6號5樓	基隆港
臺北區管制中心 蘇澳辦事處	(03)996-5622	27046宜蘭縣蘇澳鎮港區1號2樓	蘇澳港
中區管制中心臺 中港辦事處	(04)2656-2514	43501 臺中市梧棲區臺灣大道十段2號 (海港聯合大樓南棟3樓)	臺中港
南區管制中心麥 寮港辦事處	(05)681-2999	63801雲林縣麥寮鄉台塑工業園區1號港務大樓4樓	麥寮港 布袋港 安平港
高屏區管制中心 高雄港辦事處	(07)521-5681	80441高雄市鼓山區捷興一街9號	高雄港
東區管制中心花 蓮港辦事處	(03)822-3106	97064花蓮縣花蓮市港口路5號	花蓮港 和平港

九、防疫租賃車聯絡資訊一覽表：

港別	防疫租賃車聯絡資訊(名稱、地址、電話)
基隆港	臺北市區監理所 臺北市松山區八德路四段21號 運輸管理科連思源科長 (02)2763-0155轉561
臺北港	臺北區監理所 新北市樹林區中正路248巷7號 運輸管理科張東閔科長 (02)2688-4366轉301

蘇澳港	臺北區監理所 新北市樹林區中正路248巷7號 運輸管理科張東閔科長 (02)2688-4366轉301
馬祖港	臺北市區監理所 臺北市松山區八德路四段21號 運輸管理科連思源科長 (02)2763-0155轉561
臺中港	臺中區監理所 臺中市大肚區遊園路一段2號 運輸管理科黃建興科長 (04)26912011轉301
金門港	臺北市區監理所 臺北市松山區八德路四段21號 運輸管理科連思源科長 (02)2763-0155轉561
高雄港	高雄市區監理所 高雄市楠梓區德民路71號 運輸管理科鄭棍泉科長 (07)361-3161轉301
安平港	嘉義區監理所 嘉義縣朴子市朴子七路29號 運輸管理科林衣婕科長 (05)362-3939轉301
布袋港	嘉義區監理所 嘉義縣朴子市朴子七路29號 運輸管理科林衣婕科長 (05)362-3939轉301
澎湖港	高雄區監理所 高雄市鳳山區武營路361號

臺灣港務股份有限公司

港埠防疫 COVID-19(武漢肺炎)作業指引

109 年 4 月 7 日港總安字第 1090152185 號函訂定

壹、緣由

為有效落實國際商港防疫政策，特規範以時間、空間與人員分流控管各項港埠作業，俾使防疫及作業均得以順利進行。

貳、適用對象

包含船舶貨物裝卸承攬業、船務代理業、船舶理貨業、船舶運送業、貨櫃集散站業、報關業、船舶公證業、船舶修理業、拖船業、交通船業、清潔船業、船舶日用品供應業、船舶帶解纜業、船舶加水業、船舶加油業、貨櫃、散雜貨解(繫)固業、引水公會、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、勞務承攬業及其他港埠相關業者等。

參、適用範圍

本指引適用於國際商港之港區作業人員及作業船舶中之船員。

肆、港埠作業業者執行防護措施暨處理原則

一、落實港埠作業人員個人安全防護

- (一)每日於工作場所上工前應進行體溫量測，額溫超過攝氏 37.5 度者禁止上工，並立即勸導就醫及通報作業主管。
- (二)進入工作場所時應全時配戴防疫口罩，且與其他人距離保持室外至少 1 公尺，室內至少 1.5 公尺為原則。
- (三)作業人員應分班作業，且前後班之交接人員儘量避免作業時間重疊，交接事項以透過無線電或通訊軟體等方式為原則。
- (四)作業人員之工作服、工作手套應採取消毒措施，勤勞清洗，廢棄物勿隨意丟棄。
- (五)各級作業主管應主動關懷員工健康狀況。
- (六)港埠相關業者應自行造冊記錄每日出勤作業人員名單。

二、船員及船舶作業管理

(一)船員入境管理

船員入境管理之規定依據航港局 109 年 3 月 19 日 1091910100A 號函示辦理，並依中央流行疫情指揮中心及航港局最新公告隨時調整。

(二)船舶作業船員管制規定

依本公司「各港防疫期間作業船員下船管制表」辦理。

1. 國際線船舶除靠離泊前後作業與緊急事件作業需求以外，所有船員禁止下船。下船作業應於完成後立即回船，不得在碼頭上逗留。
2. 空間管制

- (1) 靠離泊作業時，船員活動空間長度為該船舶繫纜的第一個繫纜

樁到最後一個繫纜樁之間，寬度為船舶靠泊碼頭法線向陸側方向 5 公尺內。

- (2) 發生臨時緊急事件(如平板貨櫃繫固檢查及進口貨毀損確認等)時，船員活動空間，貨櫃船以橋式起重機作業範圍內，雜貨船以吊桿作業範圍為限制，作業時須與所有港區內作業人員至少保持 1 公尺以上之距離。
3. 時間管制
船員在碼頭面之作業規定如下：
 - (1) 靠泊後：船舶完全帶纜完成，且碼頭帶纜人員及車輛離開上述作業範圍後 30 分鐘內。
 - (2) 離泊前：船舶裝卸作業完成，且所有港區內作業人員離開船舶及上述作業範圍後，於船舶離開碼頭前 30 分鐘內為限。
 - (3) 上述作業期間，碼頭解纜人員及車輛不得進入作業範圍內，以避免與船員接觸。
 - (4) 臨時緊急事件作業完成後須立即回船上，不得在碼頭上逗留。
4. 異常處理：發生臨時緊急事件需船員下船到碼頭會同港埠作業人員檢查時，需事先取得碼頭事業經營公司主管人員同意後才可下船作業，碼頭事業經營公司主管人員於簽章後需影印一份存檔備查。
5. 人員管制：每次靠岸後及離岸前之作業人員不得超過 4 人，臨時緊急事件處理人員以 1 人為限。
6. 管制表內所有作業日期、起訖時間及作業人員等資料應詳實登錄。
7. 管制表於船舶開航後 12 小時內以傳真至本公司各港務分公司港務處存查，正本由船務代理公司保存，保存期限 3 年。

三、船舶加油、加水作業

- (一)有關防疫期間船舶進行加水及加油作業人員之安全防護，原則不接觸船員，並於作業前後加強油(水)管接頭及管線表面之消毒作業。至於加油、加水相關數值確認部分，宜透過通訊軟體處理。
- (二)船舶進行加油及加水作業流程
 1. 船舶加油流程(含油駁船及油罐車加油)
 - (1)接管作業：防疫期間為避免雙方人員接觸，由受油船與加油業者先行對油管接頭及管線表面進行消毒後，始得各自完成接管工作，且雙方以通訊軟體拍照確認油錶數值。
 - (2)加油作業結束後，公證行、加油業者與受油船船員分別確認加注量後，以通訊軟體拍照確認簽章。
 - (3)拆管作業：由受油船與加油業者各自完成拆管工作，接收油管端應對油管接頭及管線表面先行消毒後，始得收管。
 2. 船舶加水流程(含碼頭及水船加水)

- (1)接管作業：防疫期間，為避免加水業者及船員接觸，由受水船及加水業者先行對水管接頭及管線表面進行消毒後，始得各自完成接管工作，且雙方以通訊軟體拍照確認水錶數值。
- (2)碼頭加水作業期間船員不得下船操作開關，加水業者須隨時處理任何突發狀況。加水作業結束後，由加水業者確認供水錶數值，並拍照予船員透過通訊軟體確認簽字。
- (3)拆管作業：由受水船及加水業者各自完成拆管工作，接收水管端應對水管接頭及管線表面先行消毒後，始得收管。

四、登船作業管理

(一)原則以下列業別為限：船舶貨物裝卸承攬業、船務代理業、船舶理貨業、船舶公證業、船舶修理業、清潔船業、船舶加水業、船舶加油業、貨櫃、散雜貨解(繫)固業、引水公會、廢棄物清理業、日用品供應業、驗船機構等。

(二)船方應於作業前、後執行必要之消毒作業(如舷梯、扶手)。

(三)港埠相關業者：

1. 嚴格控制登船人員數量，無特殊情況，禁止非作業人員登船。
2. 應針對登船作業人員造冊管理，並加強追蹤該人員後續健康狀況。

(四)登船作業人員：

1. 登船作業人員於上船執行船務或公務作業時，務必配帶防疫口罩以維自身及他人安全，至於護目鏡、隔離衣及防護衣部分則自行評估配置。
2. 第一線作業人員以不接觸船員為原則，並與其他人距離保持室外至少 1 公尺，室內至少 1.5 公尺。若需船員配合時，應採取增加隔離或間隔等措施，避免與船員發生接觸，至於作業需船方確認部分，以透過通訊軟體等方式執行為原則。
3. 嚴禁進入船員生活區域。
4. 登船作業期間一旦發現船上人員或自身有發熱症狀，應立即停止作業，並通知醫護、疾管署、港務公司等人員進行現場處置。
5. 登船作業人員下船後，應於梯口進行消毒或乾洗手的措施，並避免與未登船之人員接觸。

伍、由各分公司以 CCTV 及現場巡查等方式檢視船舶作業是否有違反防疫作為之情形，倘有違反情事應即時通知船方改正，並通報航港局及疾管署處理。

陸、各分公司每週提報抽查情形予總公司，並由總公司彙整回報中央疫情指揮中心備參。

柒、本指引未臻完善處，各分公司得自行訂定之。

嚴重特殊傳染性肺炎隔離及檢疫期間防疫補償辦法

中華民國一百零九年三月十日衛生福利部衛授疾字第 1090100459 號令
訂定發布全文 9 條

中華民國一百零九年三月二十四日衛生福利部衛授疾字第 1090100662
號令修正發布 第 2 條 條文

第一條 本辦法依嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例(以下簡稱本條例)第三條第四項規定訂定之。

第二條 本辦法之適用對象如下：

- 一、經各級衛生主管機關認定應接受居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫者(以下簡稱受隔離或檢疫者)。但未遵守中央流行疫情指揮中心所實施防疫之措施者，不適用之。
- 二、為照顧生活不能自理之受隔離或檢疫者，而請假或無法從事工作之家屬(以下簡稱照顧者)。

前項第二款所定生活不能自理之受隔離或檢疫者，應符合下列情形之一：

- 一、依長期照顧服務法第八條規定接受長期照顧需要等級評估，其失能等級為第二級至第八級者。
- 二、經神經科或精神科醫師出具確診為失智症之診斷證明書者。
- 三、接受社區照顧服務或個人助理服務之身心障礙者。
- 四、所聘僱之外籍家庭看護工，經醫師確診罹患嚴重特殊傳染性肺炎或其他因素不能提供服務，需由家屬照顧者。
- 五、國民小學學童或未滿十二歲之兒童。
- 六、就讀國民中學、高級中等學校或五年制專科學校前三年級之身心障礙者。
- 七、其他經中央衛生主管機關認定者。

第一項第二款所定無法從事工作，為非屬受雇而須實際工作以維持生計，因照顧受隔離或檢疫者致無法工作之情形。

第二項第一款及第二款所定人員，包括隔離或檢疫前已提出申請，於隔離或檢疫後，經完成評估或診斷者。第三款所定社區照顧服務，包括身心障礙者個人照顧服務辦法所定社區日間作業設施、社區式日間照顧、機構式日間照顧、家庭托顧或社區居住。

本辦法所定家屬，為二親等內之血親、姻親或民法第一千一百二十三條所定之家長、家屬。

第三條 受隔離或檢疫者及照顧者，經衛生主管機關認定受隔離或檢疫者未違反隔離或檢疫相關規定，就接受隔離或檢疫之日起至結束之日止之期間，得申請防疫補償。但有支領薪資或依其他法令規定性質相同之補助者，不得重複領取。

前項所定未違反隔離或檢疫相關規定，為在隔離或檢疫期間內，均未違反主管機關依傳染病防治法及相關法規所開立之隔離或檢疫通知書及該通知書所列之防疫措施。

同一受隔離或檢疫者之照顧者，請領防疫補償時，每日以一人為限。照顧者如同時為受隔離或檢疫者，於同一照顧期間或同一受隔離或檢疫期間，防疫補償僅得擇一請領。

第四條 前條第一項防疫補償，每人按日發給新臺幣一千元。

第五條 申請防疫補償，應填具申請書，並檢附下列文件、資料，於隔離或檢疫結束日之次日起，向受隔離或檢疫結束時之所在地直轄市、縣（市）政府提出申請：

一、受隔離或檢疫者：

- (一)本人或其法定代理人金融機構存簿封面影本。
- (二)受雇人，由雇用人所出具受雇人請假及無支領薪資之證明。
- (三)非受雇人，本人無法從事工作及無獲得報酬、補償之切結書。
- (四)無工作或未成年者，本人無依其他法令規定領取性質相同補助之切結書。
- (五)其他經中央衛生主管機關指定之文件、資料。

二、照顧者：

- (一)本人或其法定代理人金融機構存簿封面影本。
- (二)受雇人，由雇用人所出具受雇人請假及無支領薪資之證明。
- (三)非受雇人，本人無法從事工作及無獲得報酬、補償之切結書。
- (四)照顧第二條第三項第二款之對象者，神經科或精神科醫師出具確診為失智症之診斷證明書。
- (五)其他經中央衛生主管機關指定之文件、資料。

前項受隔離或檢疫者及照顧者為未成年者，由法定代理人為之。

第一項申請防疫補償文件、資料不齊，經通知限期補正，屆期未補正者，不予受理；申請人得於本條例第三條第二項規定之期限內，重行申請。

直轄市、縣（市）政府應於申請人備齊文件、資料申請之日起三十日內，完成發給作業；必要時得延長三十日。

第六條 直轄市、縣（市）政府得視需要，依本辦法規定，自行訂定發放作業相關規定。

第七條 中央衛生主管機關及直轄市、縣（市）政府為辦理審核作業所需之必要資料，得請求相關機關（構）、事業單位、學校、法人或團體提供之。

第八條 本辦法所需經費，由中央衛生主管機關依本條例第十一條所編列之特別預算項下支應。

第九條 本辦法自中華民國一百零九年一月十五日施行。

嚴重特殊傳染性肺炎隔離及檢疫期間防疫補償辦法第二條 修正總說明

嚴重特殊傳染性肺炎隔離及檢疫期間防疫補償辦法(以下簡稱本辦法)由衛生福利部於一百零九年三月十日以衛授疾字第一〇九〇一〇〇四五九號令訂定發布。為防治疫情需要及避免政府鼓勵民眾配合整體防疫措施之美意遭濫用，民眾防疫補償請領權利之行使，應依誠實信用原則及權力濫用禁止原則，並以不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的。為避免民眾權利不當行使之行為，爰修正本辦法第二條，增訂第一項第一款但書規定，將未遵守中央流行疫情指揮中心所實施防疫措施之民眾排除本辦法之適用。

嚴重特殊傳染性肺炎隔離及檢疫期間防疫補償辦法第二條 修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第二條本辦法之適用對象如下：</p> <p>一、經各級衛生主管機關認定應接受居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫者(以下簡稱受隔離或檢疫者)。但未遵守中央流行疫情指揮中心所實施防疫之措施者，不適用之。</p> <p>二、為照顧生活不能自理之受隔離或檢疫者，而請假或無法從事工作之家屬(以下簡稱照顧者)。</p> <p>前項第二款所定生活不能自理之受隔離或檢疫者，應符合下列情形之一：</p> <p>一、依長期照顧服務法第八條規定接受長期照顧需要等級評估，其失能等級為第二級至第八級者。</p> <p>二、經神經科或精神科醫師出具確診為失智症之診斷證明書者。</p> <p>三、接受社區照顧服務或個人助理服務之身心障礙者。</p>	<p>第二條本辦法之適用對象如下：</p> <p>一、經各級衛生主管機關認定應接受居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫者(以下簡稱受隔離或檢疫者)。</p> <p>二、為照顧生活不能自理之受隔離或檢疫者，而請假或無法從事工作之家屬(以下簡稱照顧者)。</p> <p>前項第二款所定生活不能自理之受隔離或檢疫者，應符合下列情形之一：</p> <p>一、依長期照顧服務法第八條規定接受長期照顧需要等級評估，其失能等級為第二級至第八級者。</p> <p>二、經神經科或精神科醫師出具確診為失智症之診斷證明書者。</p> <p>三、接受社區照顧服務或個人助理服務之身心障礙者。</p> <p>四、所聘僱之外籍家庭看護工，經醫師確診罹患嚴重特殊傳染性肺炎</p>	<p>權利之行使，應依誠實及信用方法，且不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的，即所謂權利行使之誠信原則及濫用禁止原則。舉例而言，為避免民眾於指揮中心發布國際旅遊疫情建議等級第三級國家或地區後，仍恣意前往該等國家或地區進行非必要旅遊，返國後接受隔離或檢疫，增加防疫困難及公衛醫療資源負擔，卻又可領取防疫補償情形，顯不符前開權利行使之原則，爰增訂第一項第一款但書規定，將類此未遵守中央流行疫情指揮中心防疫措施者，排除本辦法之適用。</p>

修正條文	現行條文	說明
<p>四、所聘僱之外籍家庭看護工，經醫師確診罹患嚴重特殊傳染性肺炎或其他因素不能提供服務，需由家屬照顧者。</p> <p>五、國民小學學童或未滿十二歲之兒童。</p> <p>六、就讀國民中學、高級中等學校或五年制專科學校前三年級之身心障礙者。</p> <p>七、其他經中央衛生主管機關認定者。</p> <p>第一項第二款所定無法從事工作，為非屬受雇而須實際工作以維持生計，因照顧受隔離或檢疫者致無法工作之情形。</p> <p>第二項第一款及第二款所定人員，包括隔離或檢疫前已提出申請，於隔離或檢疫後，經完成評估或診斷者。第三款所定社區照顧服務，包括身心障礙者個人照顧服務辦法所定社區日間作業設施、社區式日間照顧、機構式日間照顧、家庭托顧或社區居住。</p> <p>本辦法所定家屬，為二親等內之血親、姻親或民法第一千一百二十三條所定之家長、家屬。</p>	<p>或其他因素不能提供服務，需由家屬照顧者。</p> <p>五、國民小學學童或未滿十二歲之兒童。</p> <p>六、就讀國民中學、高級中等學校或五年制專科學校前三年級之身心障礙者。</p> <p>七、其他經中央衛生主管機關認定者。</p> <p>第一項第二款所定無法從事工作，為非屬受雇而須實際工作以維持生計，因照顧受隔離或檢疫者致無法工作之情形。</p> <p>第二項第一款及第二款所定人員，包括隔離或檢疫前已提出申請，於隔離或檢疫後，經完成評估或診斷者。第三款所定社區照顧服務，包括身心障礙者個人照顧服務辦法所定社區日間作業設施、社區式日間照顧、機構式日間照顧、家庭托顧或社區居住。</p> <p>本辦法所定家屬，為二親等內之血親、姻親或民法第一千一百二十三條所定之家長、家屬。</p>	

嚴重特殊傳染性肺炎員工防疫隔離假薪資費用加倍減除辦法

中華民國一百零九年三月十日衛生福利部衛授疾字第 1090100465 號令及
財政部台財稅字第 10904530540 號會銜訂定發布全文 7 條

第一條 本辦法依嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例（以下簡稱本條例）第四條第三項規定訂定之。

第二條 本辦法用詞，定義如下：

一、請假期間，指符合下列情形之一者：

（一）員工經各級衛生主管機關認定應接受居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫而請防疫隔離假之期間。

（二）員工為照顧生活不能自理之受隔離或檢疫家屬而請防疫隔離假之期間。

（三）員工依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假之期間。

二、員工：指受機關（構）、事業單位、學校、法人、團體僱用從事工作獲致薪資者。

三、給付薪資金額：指薪金、俸給、工資及其他因從事工作獲致之經常性給與。但不扣除應付所得稅、保險費及工（公）會會費。

第三條 機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付其員工於請假期間之薪資，依下列方式自其當年度所得額中減除：

一、屬應辦理營利事業所得稅結算、決算或清算申報者，得就其給付薪資金額之百分之二百，自當年度營利事業所得額減除。

二、屬應辦理綜合所得稅結算申報之執行業務者、私人辦理補習班、幼兒園及養護、療養院（所），得就其給付薪資金額之百分之二百，於核實計算申報當年度執行業務所得或其他所得中減除。

第四條 適用本條例第四條第一項規定之機關（構）、事業單位、學校、法人、團體，給付其員工請假期間之薪資金額，應減除政府補助款部分，且以稅捐稽徵機關核定數為準。

機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付前項之薪資

金額，如已適用其他法律規定之租稅優惠，不得重複適用本辦法之規定。

機關（構）、事業單位、學校、法人、團體依本辦法規定得減除之金額，以減除當年度依所得稅法第十四條第一項第二類、第十類或第二十四條規定計算之所得額至零為限；依前開所得稅法規定計算所得額已為負數者，不得依本辦法規定適用加倍減除。

第五條 申請適用本條例第四條第一項規定之機關（構）、事業單位、學校、法人、團體，應於辦理當年度所得稅結算、決算或清算申報時，依規定格式填報，並檢附薪資金額證明、依前條規定計算之明細表及下列文件：

一、員工因居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫而請防疫隔離假者：

（一）員工請防疫隔離假之假單、請假紀錄或其他證明文件。

（二）各級衛生主管機關開立之居家隔離通知書、居家檢疫通知書、集中隔離證明、集中檢疫證明或其他證明文件。

二、員工為照顧生活不能自理之受隔離、檢疫家屬而請防疫隔離假者：

（一）員工請防疫隔離假之假單、請假紀錄或其他證明文件。

（二）受照顧者符合前款第二目規定之受隔離或檢疫證明文件。

三、員工依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假者：

（一）員工請假單、請假紀錄或其他證明文件。

（二）符合依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假之證明文件。

前項申報表格之格式，由財政部定之。

機關（構）、事業單位、學校、法人、團體依第一項規定填報之資料有疏漏，經稅捐稽徵機關通知補正，屆期末補正者，稅捐稽徵機關應不予受理。

第六條 依本辦法規定申請加倍減除之薪資金額，經稅捐稽徵機關查明有虛報情事者，依所得稅法第一百十條有關短漏報稅額規定及依稅捐稽徵法第四十八條第一項有關停止並追回其享受獎勵待遇之規定處理。

第七條 本辦法自中華民國一百零九年一月十五日施行。

嚴重特殊傳染性肺炎員工防疫隔離假薪資費用加倍減除辦法總說明

為因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情對國內經濟、社會之衝擊，一百零九年二月二十五日制定公布嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例（以下簡稱本條例），其中第四條第一項規定，機關（構）、事業單位、學校、法人、團體就其給付員工依第三條第三項規定請假期間之薪資，得就該薪資金額百分之二百，自申報當年度所得稅之所得額中減除。其給付員工依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假期間之薪資，亦同。

為利機關（構）、事業單位、學校、法人、團體適用上開規定，爰依本條例第四條第三項規定授權，訂定「嚴重特殊傳染性肺炎員工防疫隔離假薪資費用加倍減除辦法」（以下簡稱本辦法），重點如下：

- 一、本辦法授權依據。（第一條）
- 二、本辦法用詞之定義。（第二條）
- 三、機關（構）、事業單位、學校、法人、團體申請適用薪資費用加倍減除之計算規定。（第三條）
- 四、機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付員工請假期間之薪資費用不得重複享有優惠。（第四條）
- 五、申請適用薪資費用加倍減除者，應於辦理當年度所得稅結算申報時，依式填報並檢附相關證明文件。（第五條）
- 六、給付薪資經查明有虛報情事者之處理方式。（第六條）

- 七、本辦法之施行日期。（第七條）

嚴重特殊傳染性肺炎員工防疫隔離假薪資費用加倍減除辦法

條文	說明
<p>第一條 本辦法依嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例（以下簡稱本條例）第四條第三項規定訂定之。</p>	<p>一、本辦法之授權依據。</p> <p>二、本條例第四條第一項規定：「機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付員工依前條第三項規定請假期間之薪資，得就該薪資金額之百分之二百，自申報當年度所得稅之所得額中減除。其給付員工依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假期間之薪資，亦同。」第三項規定：「第一項請假期間、員工、給付薪資金額範圍、所得額範圍及減除方式、申請期限、申請程序、應檢附之證明文件及其他相關事項之辦法，由中央衛生主管機關會同財政部並會商相關機關定之。」爰將本條例第四條第三項列為本辦法之授權依據。</p>
<p>第二條 本辦法用詞，定義如下：</p> <p>一、請假期間，指符合下列情形之一者：</p> <p>（一）員工經各級衛生主管機關認定應接受居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫而請防疫隔離假之期間。</p> <p>（二）員工為照顧生活不能自理之受隔離或檢疫家屬而請防疫隔離假之期間。</p> <p>（三）員工依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示</p>	<p>一、第一款請假期間之定義，係依本條例第三條第三項及第四條第一項後段規定適用本辦法之請假期間。</p> <p>二、第二款員工之定義，係參照勞動基準法第二條第一款有關勞工定義定之。</p> <p>三、參照勞動基準法第二條第三款有關工資之定義、營利事業所得稅查核準則第七十一條薪資支出之定義及中小企業員工加薪薪資費用加成減除辦法第二</p>

<p>而得請假之期間。</p> <p>二、員工：指受機關（構）、事業單位、學校、法人、團體僱用從事工作獲致薪資者。</p> <p>三、給付薪資金額：指薪金、俸給、工資及其他因從事工作獲致之經常性給與。但不扣除應付所得稅、保險費及工（公）會會費。</p>	<p>條第一項第四款經常性薪資之定義，規定適用本辦法之給付薪資金額範圍，包括薪金、俸給、工資及其他任何名義之經常性給與均得適用。</p>
<p>第三條 機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付其員工於請假期間之薪資，依下列方式自其當年度所得額中減除：</p> <p>一、屬應辦理營利事業所得稅結算、決算或清算申報者，得就其給付薪資金額之百分之二百，自當年度營利事業所得額減除。</p> <p>二、屬應辦理綜合所得稅結算申報之執行業務者、私人辦理補習班、幼兒園及養護、療養院（所），得就其給付薪資金額之百分之二百，於核實計算申報當年度執行業務所得或其他所得中減除。</p>	<p>規定機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付其員工依第二條第一款規定請假期間之薪資費用加倍減除之計算方式。</p>
<p>第四條 適用本條例第四條第一項規定之機關（構）、事業單位、學校、法人、團體，給付其員工請假期間之薪資金額，應減除政府補助款部分，且以稅捐稽徵機關核定數為準。</p> <p>機關（構）、事業單位、學校、法人、團體給付前項之薪資金額，如已適用其他法律規定之租</p>	<p>一、為避免同一筆薪資費用重複享有優惠，爰於第一項及第二項規定，機關（構）、事業單位、學校、法人、團體適用本辦法之薪資費用應排除政府補助款，及該薪資費用已適用其他租稅優惠者（例如研究發展工作全職人員之薪資費用適用研究發展支出投資抵減優惠），</p>

<p>稅優惠，不得重複適用本辦法之規定。</p> <p>機關(構)、事業單位、學校、法人、團體依本辦法規定得減除之金額，以減除當年度依所得稅法第十四條第一項第二類、第十類或第二十四條規定計算之所得額至零為限；依前開所得稅法規定計算所得額已為負數者，不得依本辦法規定適用加倍減除。</p>	<p>不得重複適用租稅優惠。</p> <p>二、第三項規定機關(構)、事業單位、學校、法人、團體依本辦法規定減除之金額，以減除當年度依所得稅法第十四條第一項第二類、第十類或第二十四條規定計算之所得額至零為限；渠等依前開所得稅法規定計算之所得額為負數者，不得適用加倍減除。</p>
<p>第五條 申請適用本條例第四條第一項規定之機關(構)、事業單位、學校、法人、團體，應於辦理當年度所得稅結算、決算或清算申報時，依規定格式填報，並檢附薪資金額證明、依前條規定計算之明細表及下列文件：</p> <p>一、員工因居家隔離、居家檢疫、集中隔離或集中檢疫而請防疫隔離假者：</p> <p>(一)員工請防疫隔離假之假單、請假紀錄或其他證明文件。</p> <p>(二)各級衛生主管機關開立之居家隔離通知書、居家檢疫通知書、集中隔離證明、集中檢疫證明或其他證明文件。</p> <p>二、員工為照顧生活不能自理之受隔離、檢疫家屬而請防疫隔離假者：</p> <p>(一)員工請防疫隔離假之假單、請假紀錄或其他證明文件。</p> <p>(二)受照顧者符合前款第二目規定之受隔離或檢疫證明文件。</p> <p>三、員工依中央流行疫情指揮中心</p>	<p>一、第一項規定機關(構)、事業單位、學校、法人、團體申請適用本條例第四條第一項規定之程序及應檢附之相關文件。</p> <p>二、第二項規定申報表格由財政部定之。</p> <p>三、為落實獎勵機關(構)、事業單位、學校、法人、團體給付有薪之防疫隔離假等相同性質假別之政策目的，於第三項明定機關(構)、事業單位、學校、法人、團體僅填報資料疏漏，稅捐稽徵機關應通知補正，以維納稅人之權益，及屆期未補正之法律效果，以資明確。</p>

<p>指揮官所為應變處置指示而得請假者：</p> <p>(一)員工請假單、請假紀錄或其他證明文件。</p> <p>(二)符合依中央流行疫情指揮中心指揮官所為應變處置指示而得請假之證明文件。</p> <p>前項申報表格之格式，由財政部定之。</p> <p>機關（構）、事業單位、學校、法人、團體依第一項規定填報之資料有疏漏，經稅捐稽徵機關通知補正，屆期未補正者，稅捐稽徵機關應不予受理。</p>	
<p>第六條 依本辦法規定申請加倍減除之薪資金額，經稅捐稽徵機關查明有虛報情事者，依所得稅法第一百十條有關短漏報稅額規定及依稅捐稽徵法第四十八條第一項有關停止並追回其享受獎勵待遇之規定處理。</p>	<p>規定虛報薪資費用之處罰方式，應依所得稅法第一百十條有關漏報、短報之處罰及稅捐稽徵法第四十八條第一項停止並追回違章所屬年度享受租稅優惠待遇之相關規定處理。</p>
<p>第七條 本辦法自中華民國一百零九年一月十五日施行。</p>	<p>配合本條例之施行，明定本辦法自特定日施行。</p>

『李王錦輪』在阿拉斯加外海傾覆我國船員 2 死 28 失蹤

田文國

一、序言

民國 66 年(1977 年)，基業海運董事長李宗吉居士不惜鉅資，購進五萬九千噸之散裝貨輪，命名為『李王錦輪』如圖 1 所示。船的名字，常能代表崇高的意義和光輝的歷史。世界有名的商船，船東對她的命名，均非常重視。有的以開國元勳之名命之，有的以總統、國君、革命先烈或創業有功的人名命之，有的以城市之名命之。

李宗吉居士以所屬最大的船，用母親的芳名來命名，實在具有深厚的意義。不但表達他有今日的成就，完全是母親的撫育和激勵。其且首開船東以母親命名商船的創舉，可說是宏揚中華文化孝道的具體實踐。

1、船舶命名

『當年船東代表及船員到英國接船時，航港當局紛紛探詢 Lee Wang Zin 到底是什麼意思？當他們知道是李宗吉居士母親的名字時，都表示無比的欽敬，並且說是絕無僅有的。』李宗吉居士說。命名典禮餐會上，除了公司全體同仁，『李王錦輪』全體船員外，並有海運界及銀行界人士參加。身著錦襖、一頭銀絲的李太夫人更是眾所矚目的焦點。母以子貴，莫此為甚。

居士授旗後，勉全體船員：身上制服都繡上國徽，代表國家。船舶無論於何時何地，必須懸掛中華民國國旗，『李王錦輪』的榮譽就是國家的榮譽。

自古忠良義士均出於孝子之門，李太夫人以忠孝教子。在居士身上，我們看到了我國固有倫理道德中大節大義、大慈大孝的最佳典範。



圖 1 李王錦輪貨輪相似船型

2、『李王錦輪』船舶建造及動力

- (1)造船：1963 年三菱神戶造船廠；編號：158；IMO No. 5153905.
- (2)船型：散裝船；33,867 GRT；L 226 m, W 31.7m D 12.5m.
- (3)推進：柴油機單軸推進；
- (4)航速：10.5 knots.

3、『李王錦輪』船舶歷任船東

『李王錦輪』係由三菱神戶造船廠於 1963 年建造，當時註冊及懸掛巴拿馬旗。(The ship was built by Mitsubishi Kobe Shipyard in 1963. Panamanian flag.)

- 1、第一任船東 Previously called, MV Homei Maru 1963-1972 Nippin Kisen KK
- 2、第二任船東 MV Queen Venture 1972-1974 Citation Carriers Inc., Monrovia, Liberia.
- 3、第三任船東 MV Eastern Oak 1974-1977 Citation Carriers Inc., Monrovia, Liberia.
- 4、第四任船東 MV Lee Wang Zin 1977-1979 Lee Wang Zin Nav SA, Panama.
- 5、翻覆日期：Dec/25/1979；2 死 28 名船員失蹤，推斷全部死亡。

二、『李王錦輪』貨輪沉沒當時國內新聞報導

1、[1979-12-27/聯合報]李王錦輪貨輪沉沒 卅名船員生死莫卜

[美聯社加拿大英屬哥倫比亞魯伯特港 26 日電]

加拿大官員說，一艘載有卅名船員的中華民國貨船 1979 年 12 月 25 日於英屬哥倫比亞北部外海在強風中翻覆，惡劣的氣候和昏暗的天色迫使當局暫停搜索生還者的工作這艘 741 呎長的礦砂貨船『李王錦輪』於 12 月 25 日上午 9 時 25 分發出求救信號，4 小時後被人發現—它在魯伯特港西方大約 45 哩處海上漂流如圖 2、3 所示，但船身已經傾覆。

台北基業船務代理公司是這艘貨船的船主。該公司總經理余益義說，該船上有卅名中華民國船員。又說該公司已透過在加拿大的代理商等候進一步消息。

[台北訊]

基業海運公司 12 月 26 日說：有關該公司代理的『李王錦』(MV

Lee Wang Zin)輪在加拿大外海發生海難一事，已去電詢問，詳情尚未得知。

『李王錦輪』上的船員都是中華民國人，基業海運公司說：『李王錦輪』係巴拿馬籍貨船，載重量達五萬八千噸，船齡已達16年。目前由日本船公司租用。至於本次發生海難時載有何種貨物，基業海運公司表示也不清楚。



圖 2 魯伯特港位於阿拉斯加東南方

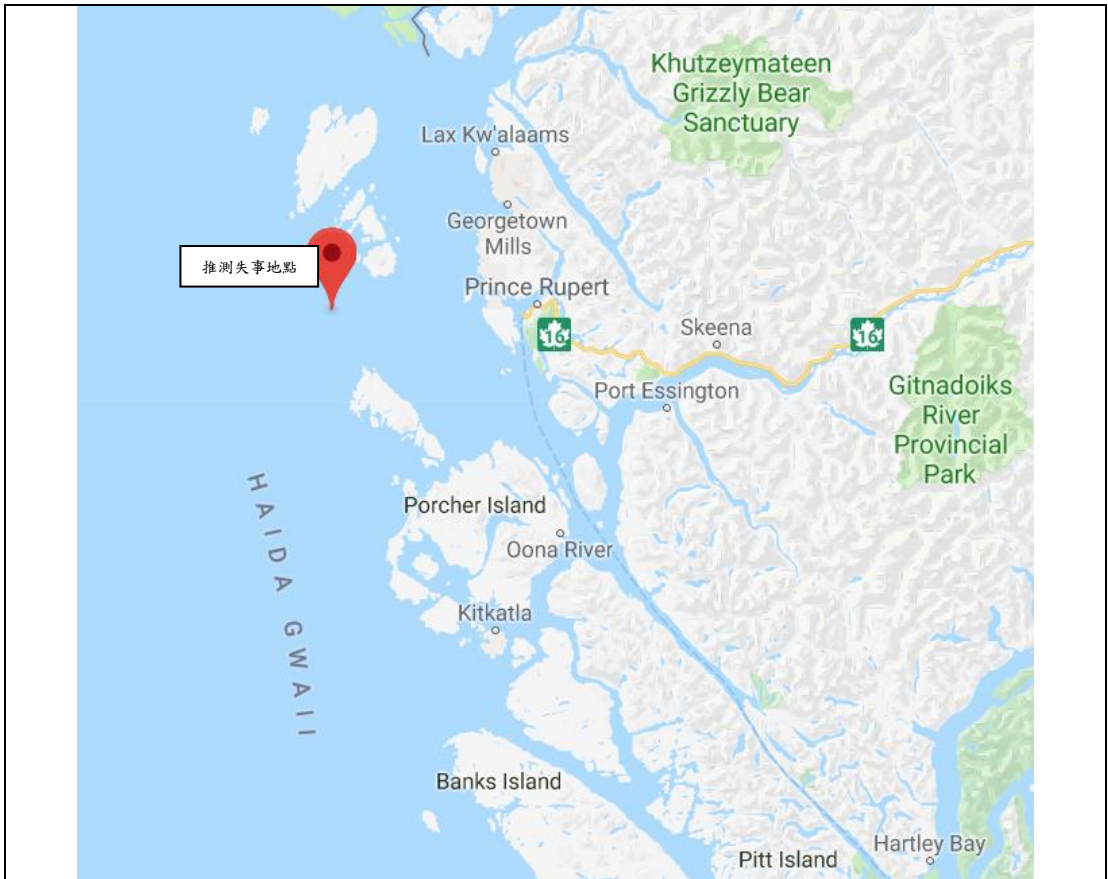


圖 3 『李王錦輪』推測翻覆在魯伯特港西方大約 45 哩

2、[1979-12-28/聯合報] 『李王錦輪』貨輪傾覆 營救工作困難卅名船員可能遇難 昨日撈起一具屍體

[台北訊]

基業海運公司 12 月 27 日說：該公司已去電加拿大代理商，僱用船隻前往『李王錦輪』傾覆地點，全力搜救卅名船員的下落。基業公司說：該公司僱用的拖船已抵達失事船身附近，但因海上天候惡劣，救援工作發生困難。這艘救援的拖船上並載有直昇機。發生海難的『李王錦輪』，昨天在加拿大附近海域傾覆，船上的船員都是中華民國人，船長徐培杰。基業公司不願公布『李王錦輪』船員名單。

[合眾國際社加拿大魯伯特港 27 日電]

一架美國海岸防衛隊直升機上的潛水人員，12 月 26 日在海上撈起一名男子的屍體。據信他是翻覆的礦砂貨船『李王錦輪』上卅名中華民國船員之一。

這艘巴拿馬籍貨船是於 12 月 25 日在加拿大沙匪特群島北方 37

公里處，遇到狂風巨浪不幸沈沒。

太平洋搜救協調中心發言人派柏少校說，曾在『李王錦輪』翻覆處南方八公里海上發現兩具屍體。但在直昇機趕到現場時，一具屍體已經不見。

3、[1979-12-31/聯合報] 『李王錦輪』證實沉沒 船公司積極處理善後

[台北訊]

基業海運公司昨晚證實『李王錦輪』已在加拿大外海完全沉沒，該公司紐約的律師亦已到達加拿大，同時該公司的一名陳姓船長正兼程趕往加拿大，預計 12 月 31 日到達後，將與有關人士會同處理善後。

基業公司表示：根據加拿大方面的電報，確定已撈得兩具船員屍體，目前尚未運回岸上，因此無法獲知這兩個死者的姓名。

基業公司說：該公司已去電說明船員面貌特徵，並請求迅速予以辨認。惟這兩具尋獲的屍體需待當地檢察官驗屍後認定身份。據瞭解：在『李王錦輪』出事後，基業公司即已派員攜帶一萬元慰問金前往每位船員家中。12 月 30 日該公司獲得最後不幸消息時，亦派員到北部船員家中，今天將再赴中南部船員住所。

基業公司表示：『李王錦輪』發生海難，該公司將對失蹤船員善後做合情合理處置，有關撫卹問題，亦將在日內與家屬共商解決之策。

李王錦輪全部船員名單如表 1 所示。

表 1 『李王錦輪』全船人員 30 員名單

職級	姓名	國籍	職級	姓名	國籍
船長	徐培杰	中華民國	輪機長	辛益雄	中華民國
大副	趙寶安	中華民國	大管輪	蕭慶直	中華民國
二副	羅文遠	中華民國	二管輪	張萬福	中華民國
三副	周家慶	中華民國	三管輪	劉吉春	中華民國
報務主任	郁簡陽	中華民國	助理三管輪	任小根、劉健康	中華民國
水手長	吳文哲	中華民國	加油長	黃曉陸	中華民國
木匠	徐挺	中華民國	助理銅匠	辛洪玉	中華民國
舵工(4)	王建中、黃碧江、 胡麗木、吳樹桂	中華民國	機匠(3)	許慶章、溫榮侃(找到屍體)、郭樹星	中華民國
水手(3)	鮑伯根、郭東水、 吳大弟	中華民國	下手(2)	方中、李日陽	中華民國
領班	陳星飛	中華民國	大廚	張儒茂	中華民國
服務生	李阿會(找到屍體)	中華民國			

[合眾國際社阿拉斯加州克奇坎 12 月 30 日電]

美國海岸防衛隊發言人昨晚說，『李王錦輪』貨輪 28 名船員的屍體，可能已被海水沖離貨輪，沉入冰冷的北太平洋底。

數名潛水員游進傾覆的『李王錦輪』貨輪如圖 4 所示，發現船內空無一人後，五天來有關船員生死之謎的問題獲得了答案。

海岸防衛隊下士佛蘭克林說：『船裡沒有屍體，沒有人活著，連漂浮的破片都沒發現多少。』他說，『李王錦輪』損壞得很厲害，沒有拯救的價值。海防隊把廢船拖到遠海讓它沉沒。

有關方面原對若干船員可能仍活著被困在船裡存著一線希望，而從外地把海軍潛水救難專家以及數噸特別潛水裝備空運到克奇坎。

可是六公尺高的海浪和時速 40 哩的強風，使海軍救難人員甚至無法接近這艘貨輪搖擺而破裂的殘骸數百碼內。海軍發言人 28 日晚上已宣佈救難任務毫無希望。12 月 30 日天氣清朗，海面平靜。兩名救難人員搭乘直昇機降落在『李王錦輪』上。他們穿著救生衣，拿著鐵錘，在船上各處敲了 15 分鐘，可是沒有聽到任何回音。



圖 4 傾覆的『李王錦輪』貨輪網路相似照

職業潛水家韓森率先進入船內，但沒有發現任何船員留在船上。佛蘭克林說，船體有一側從船頭到船尾裂開，上層全部毀壞，鍋爐室牆上到處都是破洞。他說，沒有人能知道這些船員遭遇到什麼問題，以及這艘船

何以在離港口只數小時航程時突然傾覆。

但是專家推斷，原定開往日本的『李王錦輪』可能在英屬哥倫比亞的魯伯特港外觸礁，所以右舷出現長裂口，加上狂風巨浪而使它傾覆。

這艘船船底朝天漂流了大約 26 哩，12 月 27 日撞到克拉倫斯海峽的岩石才停止。

兩名船員的屍體在海上漂流時被尋獲，身上都穿著救生衣。相信事發時他們正在甲板上巡邏。

4、[1980-01-01/聯合報] 『李王錦輪』翻覆 日內會商善後

[台北訊]

基業海運公司將在日內會同海員黨部及海員外僱工會，共同處理因『李王錦』輪翻覆而殉職船員的善後問題。

截至目前為止，『李王錦輪』搜救小組僅尋獲兩具船員屍體，其他 28 人失蹤。根據規定，船員在海上失蹤四個月後，即可推斷死亡。失蹤期間，船公司應照發船員薪資。

依據外僱契約，船員死亡時，應付給撫卹金，這筆撫卹金，將因職務不同而有所差別。

[美聯社阿拉斯加州克奇坎 12 月 31 日電]

12 月 25 日在阿拉斯加外海傾覆的『李王錦輪』貨輪，今天漂向加拿大水域，美國海岸防衛隊準備將它擊沉。船隻沉沒後，可能使有關中華民國籍船員行蹤的任何線索，永遠葬身海底。發言人說，今天清晨，美國海岸防衛隊快艇對該貨輪發砲 16 發，但均未擊中，可能因為天黑的緣故，有關方面已請來潛水員，在貨輪的壓艙槽安裝炸藥，以減少炸彈擊中燃料槽的危險。

海岸防衛隊士官傅蘭克林說：『加拿大政府同意在水面下大約 360 公尺處將該輪炸沉決定』。

5、[1980-01-04/聯合報] 『李王錦輪』罹難家屬 會商善後問題

[台北訊]

在加拿大海外翻覆的『李王錦輪』卅名船員家屬，定 1 月 4 日在台北海員總工會集會，商討善後問題。

6、[1980-01-07/聯合報] 『李王錦輪』遇難 營救行動太慢加國官方進行調查

[美聯社溫哥華五日電]

中華民國『李王錦輪』貨輪於 1979 年 12 月 25 日在沙洛特群島北端外海傾覆事件，將於 1 月 14 日進行調查。這次事件造成 30 名中華民國籍船員罹難。

驗屍官墨菲 1 月 6 日說，他認為有足夠理由對這次海難進行調查。加拿大運輸部門和國防部也對『李王錦輪』傾覆事件進行調查。

墨菲說，在初步調查中，他的辦公室蒐集到許多證據。服務生李阿會和機匠溫榮侃等兩名船員的屍體，在該輪的漂浮船身附近發現。墨菲說，驗屍結果顯示他們是溺斃。

據信其餘 28 名船員在船隻傾覆時罹難。這艘滿載鐵砂的五萬噸貨輪，自加拿大英屬哥倫比亞省魯怕特港啟碇赴日本時傾覆。

若干海事官員及工會領袖對搜救行動加以批評，他們說，在海上搜救人員抵達該輪之前，發生了許多不必要的拖延行動。

該船殘骸在 1980 年元旦當天在深海中炸沉。

三、『李王錦輪』追憶及罹難後撫卹補償

1、最後出港 Prince Rupert, BC 引水人追憶

December 25, 1979, the Taiwanese ore ship MV Lee Wang Zin, 33867 grt, capsized in the Entrance to Dixon sound, South East Alaska with 30 sailors lost (all hands).

重點翻譯如下：

1979 年 12 月 25 日中華民國船東所擁有巴拿馬註冊貨船，33,867 總噸礦砂船『李王錦輪』，於聖誕節翻覆於東南阿拉斯加 Dixon sound 入口處，全部台灣船員 30 人死亡。

溫哥華太平洋岸已退休引水人 Paul land 在一次周日禮拜中透露此一驚人消息。我是『李王錦輪』最後航程由 Tasu 到 Repurt 太子港領港站的引水人，見證其最終命運且造成 30 名船員死亡。

1979 年 12 月 24 日我登上『李王錦輪』船長送了我一串吊飾說『如果我掛在身上可以保證長壽』，1979 年 12 月 25 日聖誕節早上另一船副送我一盞中國紙燈籠，我告知他們我將每年聖誕節時吊掛此燈籠，我也確實做了 30 年。

1979 年我再婚並未再生孩子，以至於無法將此禮物傳承，雖然禮物幸運是對我不對其他人，我已經 75 歲了也不知自己還能過多少聖誕節，哪一天我不在了他們將會丟棄，因為此禮物對除我以外的其他人是毫無意義。

我回想起在這 30 位死亡海員中，有存在屬於他們的寡婦、兒子或孫子們讓所需要對『李王錦輪』有所回憶的人，此圖片是該船的最後一張照片，我願傳給他們。

Paul 引水人問牧師 Nick Parker 是否能研究設法找出『李王錦輪』死亡船員在台灣的家屬，將此照片傳遞給他們讓台灣的家屬有所追憶，如圖 5 所示。



圖 5 『李王錦輪』最後出港時照片(引水人 Paul 提供)

[Table Talk]

Monday morning at the Mission in Vancouver a retired Coast Pacific Pilot walked into the building and told us an amazing story that I want to share with you. It begins with a letter he wrote; " I was the pilot of the MV Lee Wang Zin from Tasu to the pilot station off Prince Rupert, BC on the last fateful voyage of that ship when all the 30 crew members perished. The reason I am writing to you is this. On boarding the vessel on December 24, 1979 the captain gave me a pendant and told me that it meant" If you wear it you will live a long life." On the early morning of December 25, 1979, Christmas Day, one of the officers gave me a Chinese paper lantern. I told them I would hang them every year at Christmas and I

have done so for 30 years.

Since 1979 I have re-married and have no children to pass these gifts on to. Although they have meaning to me they mean nothing to anyone I know. I am 75 years old and I don't know how many more Christmases I will have. When I die they will be thrown out because they have no meaning to anyone to anyone else and no monetary value.

I thought maybe among the 30 crew members there might be a widow, a child, or even a grand child that may want a memory of the ship. This is all that survived the ship and I hope to pass them on."

The Pilot asked chaplain Nick Parker if he can do any research to find out if there are relatives in Taiwan who can be reached or contacted so these memories can be sent there.

But there is more to tell about this tragedy. I am quoting here; " The owner Lee is known for his deep respect for his mother. In 1977 he bought a 59000 ton freighter and named it the Lee Wang Zin after his mother as a token of his gratitude for her love and encouragement. Two years later the ship sank during a storm on its way to Japan. All 30 crew members perished.....Lee was heart broken, "Nothing can make up for lost lives. All I can do now is give financial support to the families of those sailors " Besides providing these families with pensions, he helped their school aged children with a five year allowance...everything fully paid! After they graduated, Lee arranged for them jobs in his various companies, trying to take care of these fatherless children " Now, .that's what I call " Unusal Kindness! ." (P.S. Read the story in Acts 28 when Paul lands on the Island of Malta)

2、船東事故發生後對『李王錦輪』罹難極盡撫卹補償

1979年12月25日自加拿大載滿礦砂駛往日本，航行途中，遭遇暴風雨襲擊，不幸失事遇難。董事長李宗吉居士一向視同仁如親人，不幸的消息傳來，悲痛中緊急會商指示處理。

『不要怕波折，受得起打擊，經得起考驗，才是真正企業家的精神。』李居士說：『1978年和1979年船難頻傳，其中尤以1979年『李王錦輪』失事，全體船員罹難，最為慘痛。』

『李王錦輪』年輕力壯，船況極佳，十月初方才進塢完成特檢，一切均無問題。

『長夜如年，分秒難耐，往來電報積案盈尺，越洋電話聲嘶力竭，連續五日夜海面搜救，絕不輕棄一線希望。』無奈氣候惡劣，除撈獲二具遺體外，其餘 28 位同仁蹤跡杳然。

救難隊潛入船艙內證實已無生還者及遺體留存，依據『環境防護條例』之規定，將該輪殘骸移往深海棄沉，以避免發生其他污染。

此項消息不啻殘忍的宣判，重複證實無訛，李宗吉居士哀痛逾恆，深思『撫慰親屬遺孤，以告英靈重擔，捨我其誰？』

『寶貴的生命，絕非任何金錢可以補償的。』李宗吉居士說：『天降災禍，祇有盡最大之心力，優於撫恤。』

因此除了撫恤金外，對在學之遺孤，給予助學金，每學期四千元，為期五年。並在本公司及各關係企業安置適當工作，或代為介紹其他職業，極盡照顧之。

李王錦輪乃為彰耀母德而命名之，不幸罹難。太夫人時年 88 歲，含悲指示興建慰靈碑以資悼念。

次年清明節，位於陽明山之紀念碑完成，30 位罹難同仁的遺像一一鑲嵌在碑的兩旁。

海難週年 1980 年 12 月 25 日，居士再度率同仁及罹難者眷屬祭祀亡靈，並殷殷垂詢遺屬生活狀況，關愛之情，溢於言表。

本篇節錄作者之台灣重大海事意外錄(第 171 頁-180 頁)



向英雄們致敬－台灣重大海事意外錄

作者 田文國 編著
發行人 田文國
出版者 田文國
地址 基隆市獅球路 169 巷 5 弄 54 號
電話 0933143016
初版 2020 年 3 月
ISBN 978-957-41-6744-9
定價 非賣品

版權所有／翻印必究

台灣重大海事意外錄

本書由田文國先生(國立海洋大學教授、輪機長、驗船師)多年苦心收集自 1961~2020 年的海難事件呈現大眾面前俾利了解。共計 552 頁，共計重大案例 28 件。

因版權問題無法公開發售，凡贊助印刷成本新台幣壹仟元者即贈書一本惠存。

目錄

編號	事故日期	船名	編號	事故日期	船名
1	1961-11-07	復平輪	15	1985-12-22	海強輪
2	1962-10-14	「海張輪」美國「自由輪」-值得紀念的歷史船舶	16	1986-02-24	唐山輪
3	1969-04-06	復中輪	17	1996-02-05	「春日輪」與「日東六號」相撞
4	1974-09-28	嵩山輪	18	2000-01-22	友泰六號
5	1974-11-09	太平洋愛麗絲輪	19	2000-02-28	花蓮一號
6	1974-11-24	天竺葵輪	20	2005-02-10	瑞太八號
7	1974-11-27	翠崗輪	21	2005-07-18	永昌輪
8	1976-06-30	新剛輪	22	2011-10-03	瑞興輪
9	1976-09-18	捷利輪	23	2012-01-13	柯斯達協和輪 (Costa concordia)
10	1976-12-27	黛美德輪	24	2012-03-18	海翔八號
11	1976-12-30	大盛輪	25	2014-04-15	世越輪
12	1978-04-27	海光輪	26	2014-10-10	海研五號
13	1979-12-25	李玉錦輪	27	2015-09-18	「亞泥 2 號」與「世暉 31 號」相撞
14	1980-01-02	東福輪	28	2016-03-10	德祥台北輪

Ship to Ship Transfer Operation (or Lighting Operation)

船靠船操作(或稱貨油駁運)介紹(上)

~前台北海事海事公證公司公證人-游健榮~

憶及往前在油輪當二副服務期間，曾有過船靠船的作業經驗，由於當時國內甚少有相關書籍、網上文獻等可以事先研讀及參考，於實際操作時，懵懵懂懂地跟著上級指令操作，也過了數年；最近一個的偶然機會，閱讀到一本由對岸的中國海事服務中心編寫，由大連海事大學出版社出版的「油船貨物操作、高級培訓知識更新」一書以及去年到澳洲參訪了位於塔司馬尼洲的澳洲海事大學時，經由我的學生姜亮船長的介紹，購買了一本「21st CENTURY SEAMANSHP」，回來詳翻閱了一遍後，彙總了閱讀這兩本書的心得，再加上網路上閱覽了些相關資料後，讓我想起可把以往的經驗加上這兩本書的的閱讀心得，把它寫下，以供後學們作為「船舶操縱學理論」的課外參考，希望本文能夠拋磚引玉，讓更多的先進們提出更新的知識論點給後學們的學習參考之用，以實現海洋知識傳承的心願。



照片-1 世界上最大的油輪 M.T. KNOCK NEVIS(諾克奈維斯號)執行 STS 作業中。

鑒於油船在海上進行貨油駁運作業的特點及風險，國際海事組織海上環境保護委員會(MEPC)於 2009 年 7 月 17 日的第 59 次會議採納了 MEPC.186 (59) 決議，其中含有針對 MARPOL 附則 I 的一個新增第 8 章「防止海上油船間過駁貨油造成污染」的修正案，其中第 40、41 和 42 條款，要求從事海上運輸的油輪要持有主管機關認可的「船靠船作計劃(STS operations plan)」，這項規則已於 2011 年 1 月 1 日正式生效(備註 i)。

STS 操作是指兩艘油輪靠泊綁在一起時的船靠船操作，另一種叫法：為船舶駁油作業(lighting operation)，也就是指將原油或石油產品輸往在外海停泊的巨型油輪之間進行駁油轉運的作業。當一艘船停泊或兩者都以非常低的速度相互航行靠攏時，才可能發生此類操作。通常，該項操作程序包括「進場操縱」(approach maneuver)，「靠泊」(berthing)，「貨油軟管連接」(hoses connecting)，「貨物轉移」(transfer of cargo)，「解開貨油軟管」(hoses disconnecting)，「準備啟航」(unmooring)，「離泊」(un-berthing)和「離場操縱」(departure maneuver)。

根據 MEPC.186(59) 決議上的第 40 條款(備註 ii)的規規定，STS 作業，只適用於總噸位為 150 總噸及以上的油輪，且從事海上油料運輸的油輪。作業一般是在港口的外海水域進行的，且涉及液體貨物的轉運。該規定不適用於一般的油駁船加油作業。

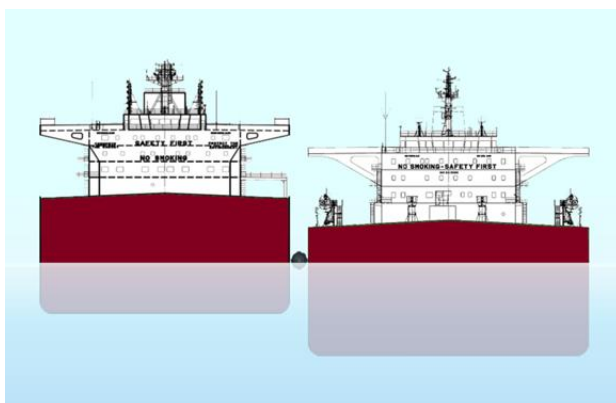


圖 1- STS 示意圖(感謝 IBICON 公司網站的提供圖片)

以這種方式轉移的最常見貨物是原油，但近期液化石油氣和液化天然氣貨物也以這種方式做貨氣/油轉運。

在作業中用於卸貨的船舶，在此行業中的術語是 **Ship To Be Lightered**，意即「要駁載的船舶」(英文簡稱 STBL，中文我們稱她為 - 母船)，裝貨的船則被稱為 **Service Ship**，意為「被服務船」，英文簡稱 SS，中文則可稱其為 - 子船。(參見圖 2)

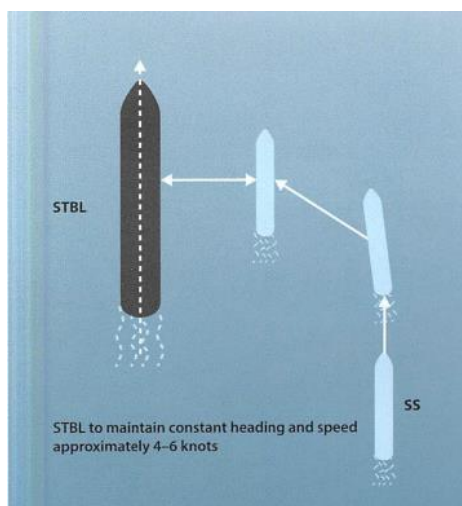


圖 2：兩船的接近方式，以處於被服務狀態的船(SS) - 子船，靠泊接近滿載的船，即要駁載的船(STBL) - 母船為基準。

執行此項 STS 作業，通常都是在 VLCC 或者 ULCC 兩種超大型噸位船型的操作，由於其裝載的噸位巨大，大大地超過了裝/卸貨港的容允量。目前操作 STS 作業較普遍的地點則在美國及中國大陸的沿岸港口，由於這兩個地區都是油量進口的高需求國家。也因此中國大陸這幾年來，對 STS 作業相關的法規、文獻出版了不少，有興趣的讀者可逕行到相關網站查詢。



圖 3：典型的 STS 繫泊安排-即 SS 靠在 STBL 旁

通常進行 STS 作業的兩艘船最常見的方式是彼此並排繫靠(如上圖-3)，但有時可能會採用以 SS 繫靠在 STBL 的船艙的串聯方式卸貨。這種類型的作業方式在中東的阿曼水域和澳洲的西北部港口(參看圖-4 & 4.1)

都可以看到(備註 iii)。(參見照片 2)

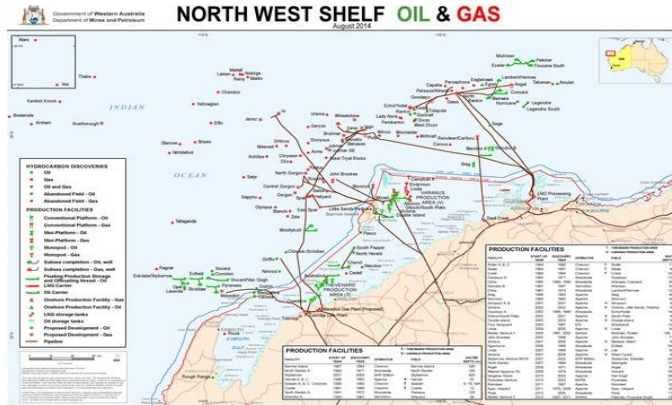


圖-4 澳洲西北部的油田分佈圖

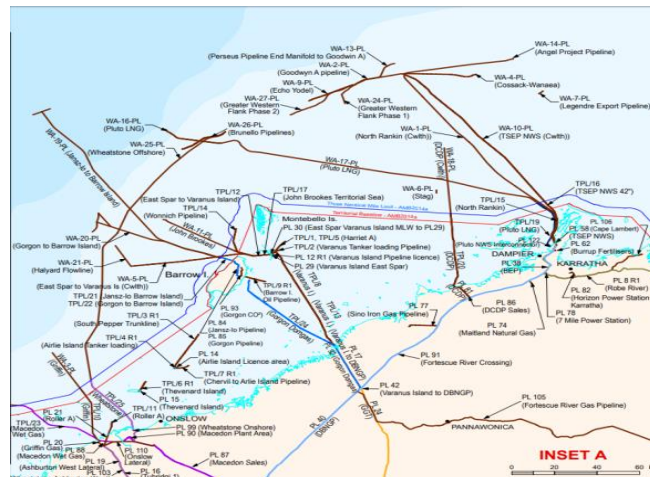


圖-4.1 澳洲西北部的油田管路分佈細圖



照片-2 VLCC 在澳洲西北部水域以串聯方式接駁轉運

實施 STS 作業時，兩船間須以大型的碰墊(一般使用 YOKOHAMA 型

碰墊)做為緩衝，以防止兩船船殼間因相互擠壓、甚至擦撞引起火花，而導致油輪爆炸事故的發生。(參見照片-3)



照片-3 兩船靠泊時，中間需以大型碰墊做緩衝。

如前所述的，**STS** 操作，在以往是專指兩艘油輪在當地的 Loading Master 指導下將兩船繫泊在一起，以進行原油或石油產品轉駁時的船靠船的駁油卸載作業方式，但是目前「**船靠船**」作業已推及至 LNG 船跟大件貨重吊專用船上了。例如下圖-5 即顯示了大陸所屬船舶「大安輪」與「海王之星輪」間的轉載重件貨的「**船靠船**」作業。

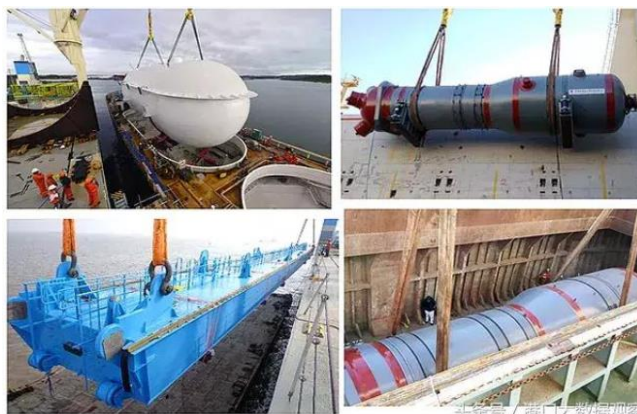


圖-5：「大安輪利用自身重吊，將全部貨物安全轉運到海王之星輪上，贏得貨主和現場各方的一致好評。」原文網址：

<https://kknews.cc/news/mqnmelg.html>

大件貨重吊船的船靠船操作，則先不在此處討論。

油輪及 LNG 船的「**船靠船操作計劃**」應符合船舶的自身特點，並依據 ICSOCIMF 發行的「**船靠船駁運指南**」和 IMO「**油污操作手冊**」基礎上及參考其他相關出版物來制訂程序書。

油輪的 **STS** 操作一般都在港外水域實施，如在專屬經濟區、某領海

水域或某港界內進行，操作同時應參閱並遵守該水域國的法規。

制訂 STS 操作程序書，旨在為船長或在船負責 STS 操作人員在操作前/過程中提供一個安全和有效的操作指導程序。

(一) STS 操作程式

STS 操作程式可分為五個階段：

【第一階段是抵港前的前期計劃。】

在 STS 操作之前要製作前期計劃。由船舶營運人和管理人共同執行 STS 操作計劃。重點是船靠船雙方的通信設備的統一、應急計畫的協調性，以及進行該作業時的風險評估是否可行。

【第二階段是到港抵達方案。】

在抵達階段的過程中，兩船要建立起無線電聯繫並確認所有的操作程序已獲評估，並得到雙方的認可。

【第三階段是兩船的相互靠泊。】

STS 靠泊階段的程序應包括【船舶操縱】和【兩船實際接觸繫泊】的部分。為了安全操縱，應該做出應急計劃並按其程序處理操縱時發生的緊急情況。這是五個階段中最重要階段，實務操作上也較多，因此將多花點篇幅討論。

如果要以航進中完成繫靠泊，則該過程通常如下進行：

1. 母船(STBL)將以 4 至 6 節的低速並保持穩定的航向前進。此時海面的風力一般保持在母船(STBL)的左舷艙部為佳。(參閱照片-4)



照片-4 STBL 的船速應為 4 至 6 節之間。

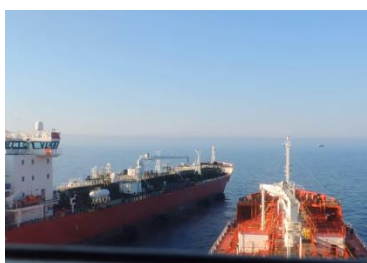
2. **SS**(子船)以左舷對著 **STBL**(母船)的右舷接近。以慢車或停車緩慢接近母船。如前述的進場角度不應過大，在船舶開始向內傾斜時，認為維持在 4° 至 6° 範圍內的修正角是合適的。(參見照片 6-1~4)



照片 6-1



照片 6-2



照片 6-3

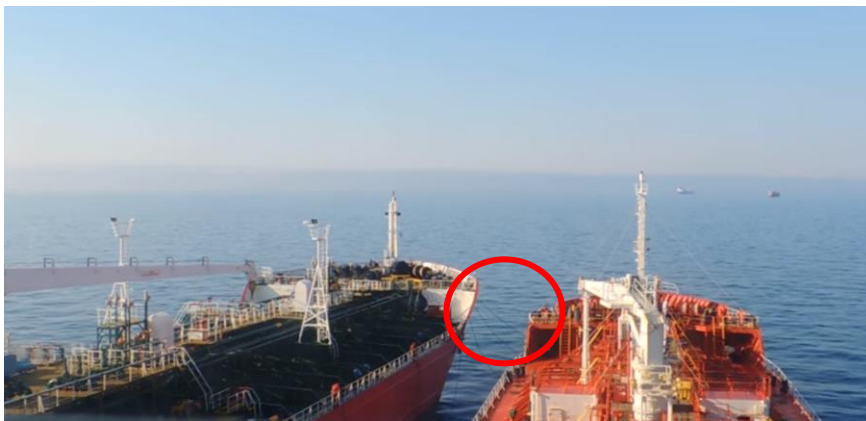


照片 6-4

1. 子船(**SS**)通常會在接近平行的路線上接近，並匹配母船(**STBL**)的速度。建議：此時將子船(**SS**)的左舷靠泊在母船(**STBL**)的右舷旁邊。
2. 速度調整應保持較小轉速（通常在 5 rpm 範圍內）。
3. 接近角度不應過大，並且在船舶開始慢慢接近時，認為維持在 4° 至 6° 範圍內的角度是最合適的。
4. 當兩船接近時，兩船間應盡可能平行。此時刻，可利用艏推器調整船艏的接近角度。此時，子船(**SS**)也可送出引繩(message line)，送出艏纜到母船(**STBL**)的船上。(參見照片-7 & 7.1)



照片-7 當兩船接近時，兩船間應盡可能平行，此時可利用艏推與主機調整船位。



照片-7.1 與此同時，子船(SS)也送出引繩，引送艏纜到母船(STBL)船上。

船舶間的相互作用

要注意的是，此時不應低估兩船在靠近時相互之間的排、吸作用(關於這點，想必大家應該在學校期間的【船舶操縱學】課程中，就已經獲得基本的理論知識了)。此時船舶的航速應保持在最低水平，以便可以維持其舵效，以安全地控制船舶性能，最大程度地減少這些影響。

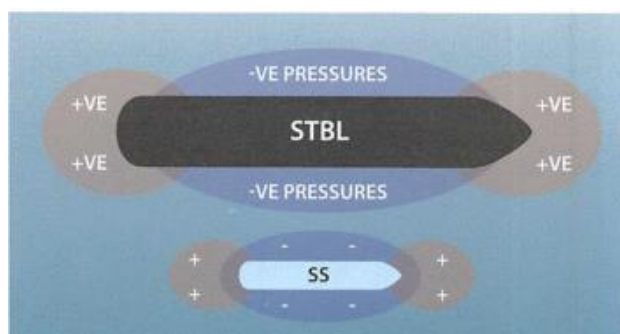


圖-6 水流正壓和負壓區域的示意圖。

此時可以看成船舶在通過水面時，可能在船艙周圍形成一個正壓區，而形成一個水推力正壓區，並沿著船體產生一個水動力順向流，形成一個水流負壓區，而造成吸力現象。(見圖-6)

這些區域的水流，所產生的排斥和吸引的效果，將隨著它們之間的距離的減小而減小，並且與船速的平方成比例增加，所以此時船速不可過快。

如果兩船太接近時，即當 **SS**(子船)的船艙接近 **STBL**(母船)的船艙部時，兩船艙部的正壓區所產生的泡沫會相互排斥，此時可能需要額外的舵角來糾正船艙向。

隨著兩船的激流水位的堆高和距離的開始接近時，將會更加遇到類似的情況發生(即排斥作用會加大)，因此必須將速度保持在確實可行的最低速度，以保持船舶的控制。此時和隨後的期間應密切監視船舶之間的湍流，且作業中，船員應該意識到此類危險的存在。

兩艘船之間應保持充分的溝通，對主機的任何變動或母船 (**STBL**) 上的航向變動應事先將此變動消息傳給子船(**SS**)。

纜繩的繫固安排應按事先擬定好繫泊計劃中的要求繫固好。爾後，結合後的組合船(即母船+子船)的操縱通常由母船(**STBL**)來控制，在此期間，子船(**SS**)則須擺正舵和停止引擎的運轉。

假使在航進中要繼續進行貨物轉駁，船速必須保持在最小的速度。如果要拋錨，則應使用外檔錨。

如果決定允許船舶於漂移中轉駁貨物，則應密切注意兩艘船的左右搖擺幅度，尤其要注意天氣情況的惡化。如有必要，應啟動主機，並緩

慢的將船艏向調整至合適的航向。

當兩艘船必須發生船靠船作業時，而其中一艘錨泊的水域空間有限時，則當時的海況和天氣條件應同時採取相同的考慮：「此情況是否適宜船靠船作業？」。

當兩船接近時，必須考慮錨泊船的左右搖擺(Rolling)或艏艉搖擺(Yawing)的狀況，或可能需要更大的角度的接近時。這時兩船接近時，聘請拖船去協助船舶保持穩定的航向並不罕見。

【繫泊準備】

所有的繫泊設備應符合《繫泊設備指南》和《STS 轉運指南》中指定的建議。繫泊纜繩應佈置得足夠長，以使它們能夠充分移動以適應天氣和乾舷的變化。但是，它們的鬆弛限度必須禁止兩艘船之間過度移動。

雖然標準的船舶繫泊設計通常是為在港口或碼頭旁靠泊的船舶設計的，但標準上油輪的索具配置通常是足以滿足此種駁油轉運的作業要求。

通常子船(SS)的常規做法是使用她自個船上的纜繩來進行繫泊。但可根據當前的天氣和海上情況，亦可以使用來自母船(STBL)上的其他纜繩來加強繫泊。

在整個操作過程中，應考慮船舶之間乾舷高度的隨時的差異變化，例如，在操作期間母船(STBL)的乾舷會隨著貨油的卸出量增大，而子船(SS)隨著貨油的增加量增加而減小乾舷，這樣子，兩船間的乾舷一加一減的變化，會使差異明顯變化。

此時撇纜索(heaving lines)和堅固引纜(messenge lines)必須準備好，以準備進行帶纜，以作纜繩的加減調整動作。

所有繫泊設備均應符合《繫泊設備指南》(Mooring Equipment Guidelines) 和 《STS 轉運指南》(STS Transfer Guide) 中指定的建議。繫泊設備的佈置和長度應使其能夠充分移動，以適應天氣狀況和乾舷間的變化因貨油轉換中的隨時變化。但是，無論如何，它們決不能允許讓兩艘船之間的過度鬆弛而移動，造成船殼與船殼間的直接摩擦與碰撞。儘管標準的船舶繫泊設計是用於在港口和碼頭邊停泊的船舶，但標準的油輪索具配置通常足以滿足駁載的作業要求。

在實務上，通常都是用子船(SS)的纜繩來進行繫泊作業，以好操控船舶的運轉。但根據當時的天氣和海況，可能會加上使用來自母船(STBL)的其他纜繩作加固用。

《**STS 轉運指南**》建議將至少 11 米的繩尾索(rope tail 參見照片-8 所示)安裝到鋼絲纜繩上，可加大其破斷應力的 25%。這樣子且增加了纜繩彈性，更易於處理，亦可以在緊急情況下將其切斷(備註 iv)。



照片-8 繩尾索的布置照片。

繫泊纜線的張力不應過大或分佈不均勻。

【**碰墊設備**】

如果繫泊纜繩旨在使船隻保持緊密靠攏，則碰墊既可以保持安全的分隔，又可以提供保護兩船間的船殼不受硬性的摩擦而致損。(參見照片-9 所示)



照片-9 碰墊的擺放

碰墊可綁固在任一船上，但在此推荐綁固在操縱船(即母船)上。我們知道繫於操作船的碰墊因其艏碰墊纜繩勢必將承受更大的應力變化，通常利用絞車上的一根艏鋼纜做為碰墊纜。

當碰墊裝於操作船時，主碰墊應位於平行船體的兩端，類似於其間另外增加的設備，如圖 7-1 所示。碰墊間的繫索可按預定長度繫妥。有些作業選用四個碰墊，兩個一組的佈局有益於其綁固，如圖 7-2 所示。這樣，一組繫於平行船體的前部，一組繫於後部，可較好地保護兩船(參見照片-9 所示)。小碰墊可繫於平行船體的前面和後面。碰墊繫纜應經常地被監控和按需要調整以確保不致太鬆或太緊，即能保持碰墊的相對位置為宜。碰墊間的繫繩長度應能使碰墊承擔兩船平行船體間預計的最大衝擊負載。

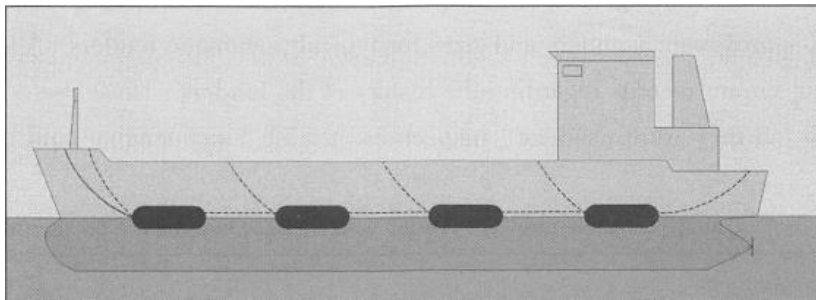


圖 7-1 碰墊的串聯

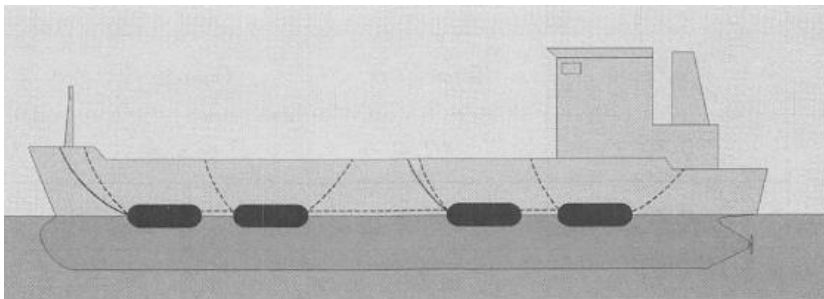


圖 7-2 成對的碰墊

碰墊可以存放在專用船上的特殊支架中，也可以由 STS 提供者提供。碰墊必須符合《STS 轉貨指南》中指示的構造和操作規範(備註 v)。



一般 STS 時專用的大型碰墊，術語中稱其為 **Yokohama type Fender**。

若碰墊由船靠船服務單位提供，則船長、作業負責人(POAC) (備註 vi) 或組織者應明確碰墊的使用年限並對其取合理措施進行的丈量感到滿意，從而確保其適合將要進行的操作。應提供有助於完成這項檢查的碰墊證書。

雖然在船舶駁油操作期間會將碰墊固定在**母船(STBL)**上較為簡單，但將其固定在每艘操縱船上時，其防護效果可能會更高。船長和/或作業總負責人應就此確切的配置達成一致的意見。

當兩船靠攏時，通常將沿兩船平行的船體固定碰墊，以提供最大的保護措施。其次，前、後配置的碰墊，在繫泊/離泊時可起到保護作用。

【第四階段是貨物駁載。】

此時應考慮一些專門用於船舶駁油作業的因素：

1. 天氣條件和變數，是否可繼續運行。
2. 貨物設備上所限制的特性，例如卸貨軟管長度/結構，船舶管路的安排，通風，惰性氣體的生產能力等。
3. 壓載水操作，包括乾舷差，自由液面力矩、BWM(壓艙水管理)和當地港口的限制等等。
4. 只有在兩船繫固後才可以開始貨物駁載。
5. 船長要確認計劃中關於安全方面的程式完全得以執行，應該做出應急計劃並按其程序處理貨物作業中的緊急情況。

【第五階段是相互駛離。】

駛離是 STS 操作中的最後一個步驟。

但是駛離期間的潛在危險因素：包括不可預測的天氣和潮汐因素，艙艙部的左右回盪現象(yawing)以及**母船(STBL)**提供的物理性上阻力不足，這些考慮事項對於錨泊中的**母船**特別重要，此時應考慮使用拖船來協助駛離。在某些情況下，可能**母船(STBL)** 需要配合起錨來完成駛離操作。

【結論：】

1. **STS** 在不同的階段要有不同的程序來完成，並須配合相應的檢查清單逐一操作(清單將在下篇文稿中詳細登錄)，以免產生操作上的失誤。在各項操作開始之前，要進行風險評估並做出應急計劃，以應對緊急情況的發生。

2. **STS** 計劃的附本應該放置在每艘油船的駕駛台、貨控室和機艙，以供相關人員隨時可以參閱。

參考文獻：

1. **21st Century Seamanship** Witherby Publishing Group Ltd 2015 年 6 月出版
2. 「油船貨物操作 高級培訓知識更新」大連海事大學出版社 2017 年 4 月出版
3. 「船靠船操作指南」大連海事大學出版社 2012 年 3 月出版

網路資訊：

1. <http://en.ibicon.ru/plan-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti-potb>

備註：

- i 該 MEPC.186(59) 決議案，請參考中國驗船中心的技術通報 - 第 45 號，2009.10.24 發刊。
- ii 條文詳細內容，請上中國驗船中心官網查詢。
- iii 請參考澳洲官方網站：
<https://www.dmp.wa.gov.au/Petroleum/Maps-and-geospatial-information-1606.aspx>
- iv 筆者時任二副時，在澳洲的水域，在卸油當中，突遇暴風來襲，loading master 要求緊急切斷船上所有船纜，那是一個終身難忘的驚險經驗。
- v 關於碰墊的詳細資料，將在(下)篇文稿中加強敘述。
- vi 總負責人(POAC)亦將在(下)篇文稿中敘述。

東北亞沿海影響的鋒面天氣及對策

章詩如

處於太平洋西岸的東北亞沿海，每年除了颱風之外，還有兩種類型大風天氣。一類是一年四季都存在的鋒面氣旋，又稱之為溫帶氣旋；另一類是，在冬季由冷空氣南下時形成的冷鋒天氣。一定強度的冷鋒天氣，我國稱之為寒流。這兩類天氣；在強度和影響上雖然不像颱風那樣破壞力強大，但是它已對沿海的船舶安全，尤其是中、小型船舶的安全構成了危害。輕者發生船損、貨損；重者船毀人亡。

例如，20XX年10月在大隅海峽附近在七級風中沉沒的4000噸級SG輪；20YY年11月在山東高角成山頭以南約七十海浬處，在七級風中翻沉的XX輪；20ZZ年3月在六級風中，於下川島西南沉沒的GL輪，以及19XX年12月GS輪在渤海灣遇寒潮大風沉沒。雖然導致船毀人亡的原因是多方面的：有的是貨物在大風浪中移動；有的是船舶喪失動力；還有一點應指出的就是沒有對鋒面天氣有一個清醒的認識，沒有針對本船的實際情況，事先做出良好的對策。

一、 東北亞沿海的鋒面氣旋及冬季冷鋒天氣

(一) 我國沿海的鋒面氣旋

在我國沿海，由北而南，按氣旋生成的地理位置畫分有四種：渤海氣旋、黃河氣旋、江淮氣旋和東海氣旋。其中黃河、江淮和東海氣旋對我國沿海危害最大。它們之中任何一個氣旋的行程或過境，都會使沿海颳起7~8級大風。氣旋在我國大陸沿海生成後，一邊發展，一邊在高空西風帶氣流的引導下自西向東移動，最後在太平洋的阿留申一帶消亡。

- 1、[春一番]：在我國沿海形成的鋒面氣旋，若是經日本海移向阿留申的，我國稱之「春一番」(SPRING STORM)。日語「一番」即第一次之意，表示嚴冬後第一次出現在日本海的春季大風。以此類推，當然還有「春二番」，「春三番」的到來。此低壓在日本海迅速加深發展，使整個日本勁吹西南大風，威力低於颱風。
- 2、[台灣坊主](TAIWN BOSE)：在我國台灣的東海海面形成的這個東海氣旋，若是途經日本以南沿海移往阿留申的，日本人稱之為「台灣坊主」。這個鋒面氣旋形成時，起初並不起眼，因為它的中心氣壓並不低，且範圍小。但是它在向日本九州一帶移動的過程中，強度範圍和移速迅速發展，24小時內，中心氣壓下降

10~20hPa，並伴有十級以上大風，爾後它以 40~60km/h 的速度，經千島群島和堪察加半島以東洋面，移到阿留申一帶。

- 3、〔雙子低壓〕(TWIN CYCLONE)：當「春一番」類型的鋒面氣旋出現在日本海，同時「台灣坊主」已正朝日本南部沿岸移動，這種情景的出現，稱之為「雙子低壓」。兩個低壓在東移過程中逐漸接近，並在北海道以東加深發展，其威力類似於颱風。

(二) 東北亞沿海冬季冷鋒天氣

在冬季整個東北亞沿海，由於受蒙古冷高壓的控制和影響，常年吹偏北大風，是世界上最著名的季風區之一。我國沿海由北而南，受冷空氣南下的影響更為明顯。當爆發的冷空氣達到一定程度時，我國稱之為「寒流」。

在冷空氣爆發南下時，在其前緣均存在一條冷鋒或一個鋒面氣旋。在冷鋒鋒線附近天氣變化劇烈。冷鋒前吹偏南風，風力相對較弱。當鋒線過境後，風向立即轉為北風，風力逐漸增大，海上一般為 6~8 級，甚至出現 10 級以上大風並伴有雨雪。大風持續時間一般為 1~2 天，長者 2 天以上。

二、對策

(一) 用好「兩台機，一枝筆」做好未來航線海區內的天氣預報

沿海航行的船舶，要充分運用好「兩台機，一枝筆」。「兩機」是指氣象傳真接收機和 NAVTEX 接收機。過去，某些船每天只收一張或兩張地面實況分析圖，這對船舶未來所要遇到的天氣狀況的了解和對船舶未來安全的把握，是遠遠不夠的。若要做好未來航線海區的天氣預報，每天必須接收四種不同類型的氣象傳真圖。

1. 地面時況分析圖 (SURFACE ANALYSIS)
2. 地面預報圖 (SURFACE PROGNOSIS)
3. 海浪實況分析圖 (WAVE ANALYSIS)
4. 海浪預報圖 (WAVE 1/3H PROGNOSIS)

若颱風來臨，務必加收颱風預報圖。

對於 NAVTEX 接收機，它能夠接收到沿海各氣象台發布的訊息，這樣不但預知未來航區海域內的天氣要素，而且可以對各台發布的信息進行分析，從而做出準確的判斷。

要用好手中的「一枝筆」。收到圖後，不是僅簡單地看一眼，而是根據本船的航向、航速，在海浪預報圖上，做出本船相應的

運動軌道，從而預知本船未來 24 小時內將要遇到的各種氣象要素，也就是自己在航線上做天氣預報。

(二) 知己知彼，隨時做好防風抗浪的準備

作為船舶氣象中的知彼，就是對未來航區的天氣做出較準確的預報；知己，就是對本船情況的掌握，從船齡、噸位、船體強度、動力、浮力、穩性、載貨狀態...到船員素質，都要做到心中有數。而最重要的是保證「兩力一穩定」的正常。「兩力」就是動力和浮力。要保證「四機一爐」正常工作；各水密門要保證水密，必要時密封甲板上的其它開口，並使甲板上排水暢通。針對穩性，除事先做好合理配載，牢固綁紮，保證船舶具有適度的穩性、吃水差、避免出現舢拱、舢垂之外，還要在航行中，對綁紮的貨物不斷檢查、加固。

(三) 在擬定航行計畫中，要利用風流，因勢利導

- (1) 興利除弊，選擇安全經濟的航線。任何事物都有「利」和「弊」兩個方面，要盡可能利用其「利」，避開其「弊」，在擬定航行計畫、選擇航線上亦是如此。在選擇航線上，不要僅考慮地理上的遠近，而是要將航區的海況、通航密度，以及本船的生產安排統籌考慮，選擇一條安全經濟的航線。

例 1：某二萬噸級油輪，20xx 年元月份往返於中日航線運輸，裝港是日本沖繩的金武灣，卸港為我國台灣海峽以南的大亞灣。金武灣至大亞灣航線，選擇自金武灣經台灣海峽駛大亞灣，這條航線不但是地理上最短航線，並且船進入台灣海峽之後順風順流。但不利之處就是由金武灣至台灣海峽之前的一段航程中，船吃西北偏北橫風。由於是滿載航行，航向稍作調整，便不會對船舶的安全和生產有大的影響。在大亞灣卸完貨後返航航線有兩條可供選擇：一條是原路返回，另一條是由大亞灣直插台灣島南端，然後沿琉球群島以外北上至金武灣。前者較後者路近，但不利有兩點：一是在台灣海峽壓載北上，頂風頂流，當時季節正是台灣海峽盛行大風之時，船將會失速；二是船由台灣海峽以北至金武灣一段航程，吃橫風，空船橫搖幅度大，抵港前的洗掃艙作業，很難如期完成。而後者航線雖較前者里程上多卅多海里，但其利也有兩點：一是自台灣南端至金武灣，沿琉球群島沿岸航行，有 1~2kn 順流；二是本段航程上，船舶是近似吃頂風的航向，橫搖幅度不大，對抵港前的洗掃艙作業

影響不大。權衡利弊，選擇後者，船舶如期安全順利抵港，爭取了船期。

例 2：某甲輪 20xx 年 2 月份空載由東京灣駛納霍得卡港。去納港有兩條路徑共選擇：一條是由東京灣北上，經津輕海峽駛納港；另一條是由東京灣南下，經關門駛納港。前者比後者，在里程上近約 180 海浬。甲輪船長選擇了路近的北上航線，但在津輕海峽西口遇強風，頂急流，空船垂盪縱搖劇烈，主機飛車，船失速，結果是連續三天內三次未能沖出津輕海峽，不得已在青森灣拋錨，雖然第四天第四次衝出了津輕海峽，但在駛往納港的途中與迎面而來的鋒面氣旋相遇，船舶吃進了苦頭。而由東京灣卸完貨後，同樣空放去納港的姊妹船乙輪，選擇了南下經關門的航線，雖然乙輪比甲輪晚開航一天多，但比甲輪提前兩天多抵納港。

- (2) 乘虛導隙，選擇有利時機。無論是鋒面氣旋，還是冬季冷鋒天氣，按其發展規律都是有頭有尾，有興有衰之分。如鋒面氣旋的發展分四個階段：初生—青年—錮囚—消亡；而冬季的冷鋒天氣也有“三寒、四暖”之說。在波浪強度的分布及風向上，也有一定的規律可循，因而要善於乘虛導隙。乘虛就是選擇對船舶危害較小的薄弱環節而乘之；導隙就是尋找短暫的，稍縱即逝的有利時機而用之。

例：20xx 年 4 月下旬，一艘船齡 22 年，總噸 1960，船長 30m，平均吃水約 4.50m 的港作拖輪“遠拖 1 號”，由日本東京駛往基隆。途中在門司加油時，從代理送來的地面實況分析圖及地面預報圖（船上無氣象傳真接收機，此兩張圖是船長事先要求送船的）上得知，“台灣坊主”正以 20kn 的速度向九州襲來，未來 24 小時，其中心將移至四國南部沿海，而在中國黃河區域已形成了一個氣旋，它正以 15kn 的速度向東移動，未來 24 小時之內，冷鋒鋒線將不會由陸下海。根據鋒面氣旋移動速度以及拖輪航速，計算出拖輪 24 小時後由門司出發，會趕在冷鋒前緣抵韓國南部水域拋錨避風，並觀察到此鋒面氣旋之後並無大的氣象影響黃、渤海，預計最大風力也不會超過 6 級。拖輪在門司避風一夜之後，按時開航，按計畫在韓國南部稅玉避風一天一夜，在趁黃、渤海大風來臨之前順利抵基隆。

(四) 應將 AW 和 FW 傳真圖上—海況資料，作為船舶拋錨避風或修訂航線的依據

無論是中、小型船舶，還是大型油輪，從船長們抗風抗浪的體會中，都強調船舶應提前著手避風。他們所講的避風，實際上要求船舶避開有涉及本船安全的“湧和浪”。因為正是湧和浪，使船舶縱搖、橫搖、垂盪，船艙搖擺，甲板上浪，浮力損失，穩性減少，貨物移動，繼而造成船舶傾斜，在風浪中打橫失控，甚至翻沉。如在颱風眼內，風力雖然很弱，但巨大的金字塔浪傾像甲板，可能會給船舶造成滅頂之災。當然，風起浪湧，風是湧浪之源，但風大的地方，並不一定浪高。因為風浪的成長，需要風力、風區、風時三個要素，故應將（AW 和 FW）海浪實況分析圖和海浪預報圖上的資料，作為船舶擬定航行計畫的依據，結合本船實際情況，採取有效措施而避開狂風惡浪區。但在運用海浪預報圖時須注意的是，預報圖上波高適有效波高（ $1/3H$ ）。雖然有效波高大於平均波高，但在 1000 個連續波中有一個波的波高接近有效波高的 2 倍。

航海氣象是一門理論與實踐相結合的應用科學，雖然有些現象科學家們至今尚未能做出滿意的解釋，但總有它的規律可循。作為一個航海者，一方面應不斷學習，不斷認識自然界存在的客觀規律，應用於實際；另一方面，應具體情況具體分析、具體對待，不能強搬硬套。作者正是基於此目的，撰寫此文，與諸位同仁商榷。

中華民國船長公會 第二十二屆第十二次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 109 年 03 月 27 日(星期五)下午 04 時 30 分

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室 本會會議室

主席：丁理事長漢利

記錄：趙曼青

出席：

理事：丁漢利、方信雄、王天元、李齊斌、姚忠義、胡延章、李國良、吳天壽、施光華、姜大為、郭炳秀、張寶安、陳振勛、榮大飛、陳策勤。

監事：林全良、梅崇山、程修、陳雲龍

請假：安台中、林斌、章詩如、劉中明、羅守平、王鴻椿、南寧泉、陳昌順、廖國凱

列席：趙曼青、黃湘瀕

壹、 主席致詞：丁理事長漢利致詞

- 一、 目前疫情期間，我國籍船員在船上工作期滿回至我港口，籲請船員所屬各公司應准予下船，因海外留學生都可以回國，何況我船員在船上工作都已超過 14 天。
- 二、 聯合國、ICS、ITF 建議：值此疫情時期，船員、機組員、醫護人員並列為防疫必要人員，身負全球貨物流通、救人任務，因此呼籲國輪船舶務必配合保障船籍國海員的基本權利，惠與方便期滿回家之施行。

貳、 主管機關代表致詞：(無)

參、 會務工作報告：

- 一、 上次(第 22 屆第 11 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：
詳如議程附件一
- 二、 行政及會員服務工作報告：

- (一)、本會第 22 屆第 11 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 109 年 1 月 15 日台內團字第 1090001072 號函准予備查。
- (二)、中華民國一〇九年全國航運界春節團拜原訂於 109 年 02 月 04 日舉行，因新冠肺炎疫情取消辦理。
- (三)、衛生福利部中央健康保險署 109 年 01 月 06 日健保北字第 1091321003 號函示「依全民健康保險法保險對象應以適法身分投保及覈實申報投保金額，本署依法執行之查核作業，請貴工會協助轉知並輔導所屬會員配合辦理」，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (四)、交通部航港局 109 年 01 月 15 日航員字第 1091910026 號函轉「順風船舶公司提供離岸風電地質鑽探工程船 GREATSHIP RACHNA 僱用國籍船員訊息」請協助於所屬網站刊登，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (五)、交通部航港局 109 年 01 月 16 日航務字第 1090000338A 號及 109 年 2 月 20 日航務字第 1090001205A 號函檢送「聯合國安理會入港令船舶清單」及本局「關注船舶清單」各 1 份，請轉所屬機關(構)轄管之公協會及產業會員參酌，並宣導業者勿租僱或提供補給予案內船舶，以免蒙受不必要之損失。本會已刊登網站，通告會員週知。
- (六)、中華民國仲裁協會 109 年 01 月 30 日(109)仲雄會字第 109001 2 號函請轉知所屬會員報名參加該會辦理之第 26 期「仲裁人訓練班」，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (七)、交通部航港局 109 年 2 月 5 日航員字第 1091950104 號函示有關交通部數位交通博物館網站「有風入松-松山機場歷史照片典藏展」主題策展已建置完成，並於 109 年 1 月 1 日正式上線，請協助宣傳行銷，本會已刊登網站，通告會員週知。

- (八)、交通部航港局 109 年 2 月 7 日航員字第 1091910043 號函示為推動海運友善服務請參考本局拍攝之「客船服務輪椅旅客流程及設備操作教學影片」，加強對所屬會員、船員及員工宣導無障礙服務流程，以提升客船無障礙服務品質，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (九)、交通部航港局 109 年 2 月 19 日航員字第 1091950172 號函轉有關交通部轉駐韓國代表處經濟組函，「為韓國政府於 109 年 2 月 10 日起決定暫時禁止國際郵輪停靠韓國港口事」，請轉知所屬會員，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (十)、交通部航港局 109 年 03 月 03 日航員字第 1091950221 號函轉內政部發行新刊「麟山鼻至三貂角」、「台灣東南至綠島」、「綠島及附近」、「通霄至舊港泊地」、「桃園永安近岸」、「高雄及安平外海」6 幅及新版「台中港」1 幅航行圖，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (十一)、交通部航港局 109 年 03 月 05 日航企字第 1091510197 號函轉交通部運輸研究所有關本（2020）年「亞太經濟合作組織」（APEC）舉辦「健康女性、健康經濟體研究獎」（APEC Healthy Women，Healthy Economies Research Prize）徵件事，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (十二)、法務部行政執行署台南分署 109 年 3 月 10 日南執和 109 年檢助執字第 00000001 號函示「本分署 109 年度檢助執字第 1 號義務人張皓翔之刑事訴訟法執行事件，定於 109 年 3 月 24 日進行拍賣義務人所有之船舶乙艘，請轉知所屬會員踴躍應買，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (十三)、交通部航港局 109 年 3 月 23 日航員字第 1091910101 號函示「為因應疫情管制導致船員相關證書屆期問題，得依展延證書豁免表及展延豁免送審船員名單，向本局專案申請

辦理展延」，本會已刊登網站，通告會員週知。

- (十四)、本會續接受航運公司委託免費登載船長通訊及網站上徵求船長訊息之服務工作。
- (十五)、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。
- (十六)、本會配合交通部航港局為因應立即上船工作船員訓練緊急措施之需求，介紹會員報名受訓之服務工作。

三、代辦會員勞保及健保業務

108年01月01日至12月31日由本會代為投保，勞保會員人數合計1238人次、健保會員人數合計276人次，明細如下：

01月份勞保 113 人次/健保 26 人次
02月份勞保 119 人次/健保 26 人次
03月份勞保 113 人次/健保 22 人次
04月份勞保 111 人次/健保 20 人次
05月份勞保 107 人次/健保 23 人次
06月份勞保 107 人次/健保 25 人次
07月份勞保 106 人次/健保 22 人次
08月份勞保 102 人次/健保 27 人次
09月份勞保 98 人次/健保 25 人次
10月份勞保 89 人次/健保 23 人次
11月份勞保 90 人次/健保 19 人次
12月份勞保 83 人次/健保 18 人次

109年01月01日至02月29日由本會代為投保，勞保會員人數合計164人次、健保會員人數合計36人次，明細如下：

01月份勞保 88 人次/健保 18 人次
02月份勞保 76 人次/健保 18 人次

肆、 業務工作報告

一、 執行交辦事項

- (一)、 執行交通部航港局 109 年度第一梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估實作測驗案

交通部航港局 109 年度第一梯次船員岸上晉升訓練適任性評估實作測驗本會配合中海海員總工會原訂於 3 月 20/22 日辦理，惟因「新冠肺炎疫情」延期取消，併第 2 梯次辦理。

二、 派員參加各項會議

- (一)、 中華海員服務中心 109 年 01 月 20 日召開之第 11 屆第 3 次董監事會議本會姜秘書長（董事）代表出席。
- (二)、 交通部航港局 109 年 01 月 21 日召開「109 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 1 次審查小組」會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。
- (三)、 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會於 109 年 3 月 18 日召開「中華民國第六十六屆航海節籌備會議」，本會趙秘書代表電話會議。
- (四)、 交通部航港局 109 年 03 月 24 日召開「109 年度第 1 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組」會議，本會姜秘書長（委員）代表出席。
- (五)、 交通部航港局南部航務中心於 109 年 03 月 25 日辦理瑛業企業有限公司申請籌設「一等遊艇駕駛訓練班」訓練課程現場會勘案，本會姜秘書長代表出席。
- (六)、 交通部航港局南部航務中心於 109 年 03 月 26 日辦理台灣公主遊艇股份有限公司申請籌設「自用動力小船駕駛訓練班」訓練課程現場會勘案，本會姜秘書長代表出席。

- (七)、交通部航港局於 109 年 03 月 26 日召開「海商法部分條文修正草案研商會議」，本會委請林顧問寬仁代表出席。
- (八)、交通部航港局於 109 年 03 月 30 日辦理國立臺灣海洋大學申請籌設「遊艇與動力小船駕駛訓練班」訓練課程現場會勘案，本會委請林顧問寬仁代表出席。

三、主管機關發布之公告及法規

- (一)、交通部航港局於中華民國 109 年 1 月 7 日以航安字第 1082011543A 號公告預告修正「花蓮港引水費率表草案」。
- (二)、交通部於中華民國 109 年 1 月 15 日以交航（一）字第 10998000021 號公告預告修正「船員薪資岸薪及加班費最低標準第三條草案」，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (三)、交通部航港局 109 年 2 月 6 日航員字第 1090051524 號函轉行政院依法務部函報依「毒品危害防制條例」第 2 條第 3 項規定應行公告調整、增減之「毒品之分級及品項」部分分級及品項，業經行政院 109 年 2 月 3 日以院臺法字第 1090161934 號公告修正，並自 109 年 2 月 3 日生效，本會已刊登網站，通告會員週知。
- (四)、交通部航港局 109 年 2 月 13 日航務字第 1091610132 號函示修正「交通部航港局航運發展推動小組設置要點」。
- (五)、交通部航港局於中華民國 109 年 2 月 21 日航安字第 1092010203A 號公告預告修正「基隆港暨其輔助港引水費率表草案」。
- (六)、交通部於中華民國 109 年 2 月 26 日以交航字第 10900043171 號令公告修正「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第三條附表，本會已刊登網站，通告會員週知。

(七)、交通部航港局於中華民國 109 年 03 月 17 日以航安字第 1092010290A 號公告預告修正「高雄港引水費率表草案」。

伍、 財務報告（109 年 01 月 01 日～109 年 02 月 29 日）(略)

以上報告決定：上列工作報告准予備查

陸、 討論提案

第一案： 提案人：業務組

案由：本會 108 年度工作報告書，詳如議程附件二，提請審議。

說明：本會 108 年度工作報告計分會務與業務兩大項，會務工作分一般行政、會員服務兩部分，業務方面分意見諮詢、委辦事項、舉辦研習會及派員參加各項會議等四部分。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，報請內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過，報請 內政部備查。

第二案： 提案人：財務組

案由：本會 108 年度經費收支決算表、現金出納表、資產負債表、基金收支表及財產目錄，詳如議程附件三-七，提請審議。

說明：

- 一、 本會 108 年度經費收支決算表，收入方面，收入 4,593,123 元較預算數減少 314,565 元，主要原因是專案收入減少 125,065 元，但是入會費增加 25,000 萬元，常年會費減少 84,800 元所致。支出方面，支出 4,484,001 元較預算數減少 423,687 元，也是因為專案業務補助費增加 116,457 元。
- 二、 收支相抵提存會務發展基金 50,000 萬元，結餘 109,122 元。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，報請內政部備查。

決議：通過，提下次會員大會通過，報請 內政部備查。

第三案： 提案人：行政組

案由：擬訂本會第二十三屆理、監事選舉作業日程表，詳如議程附件八，提請討論。

說明：

一、本會第二十二屆理、監事任期即將於本（109）年7月屆滿，原按規定於下次會員大會時現場選舉第二十三屆理、監事；惟因適逢「新冠肺炎病毒」之傳播期，又唯恐顧及會期召開之延誤，而報奉內政部109年3月6日台內團字第1090012985號函同意准予備查本會第23屆理、監事選舉改為「通訊選舉」方式辦理。

二、本會第23屆理監事選舉，將採用「通訊選舉」方式辦理，而於第24屆之理監事選舉回復「現場選舉」，爾後則再依屆次輪辦「通訊/現場」選舉。

辦法：本會第23屆理監事選舉將改為「通訊選舉」方式辦理各項選務工作。

決議：通過，本會第23屆理監事選舉改為「通訊選舉」方式辦理，並依選舉作業日程表，辦理各項選務工作。

第四案：

提案人：行政組

案由：為因應本會第23屆理、監事選舉，按規定應成立司選小組辦理選務工作，請推選小組成員。

說明：

一、司選小組由理監事聯席會議推選理事三人、監事一人，連同本會秘書長組成。

二、本會第22屆司選小組成員為：郭炳秀、蔡大飛、安台中、王天元、游健榮等五人，郭炳秀為召集人。

辦法：敬請推選第23屆司選小組成員，俾利辦理選務工作。

決議：本會第23屆司選小組成員推選：郭炳秀、蔡大飛、安台中、王天元、姜大為等五人，郭炳秀為召集人。

第五案：

提案人：行政組

案由：本會第二十三屆理、監事選舉，候選人登記名額未達應選名額的兩倍，補提候選人參考名單，提請討論。

說明：

一、本會第二十三屆理、監事選舉，應選出理事21人，候補理事7人，監事7人，後補監事2人。

二、現登記參選理事候選人（連同現任理事）共有40人，登記

參選監事候選人(連同現任監事)共有 12 人,依規定尚未達應選名額的兩倍,登記參選名冊詳如議程附件九。

辦法:敬請同意,送請司選小組提名補足名額。

決議:同意,送請司選小組補足名額。

第六案: **提案人:行政組**

案由:本會第二十三屆理、監事選舉選舉人名冊,提請審查。

說明:

一、為因應第二十三屆理、監事通訊選舉,經本會清查會員會籍,清查結果截至 109 年 3 月 15 日止,在籍會員人數共計 821 人,其中積欠會費三年以上予以停權會員人數 259 人,有效會員人數 562 人,。

二、本會經造具選舉人名冊,詳如議程附件十,敬請審查。

辦法:本案審查通過後,報請內政部備查。

決議:通過,報請內政部備查。

第七案: **提案人:行政組**

案由:請推選本會 108 年度模範船長選拔評審小組成員,提請討論。

說明:本會 107 年度的評審小組成員推選為:林全良、方信雄、陳正文、黃玉輝、陳馬力等五人,林全良為召集人。

辦法:敬請推選 108 年度模範船長選拔評審小組成員,俾利辦理選拔評審事宜。

決議:本會 108 年度模範船長選拔評審小組成員:林泉良、方信雄、陳正文、黃玉輝、陳馬力等五人,林全良為召集人。

第八案: **提案人:行政組**

案由:本會第 23 屆第 1 次會員大會召開時間、地點,提請決定。

說明:

一、本會上次(第 22 屆第 3 次)會員大會:

召開時間:108 年 8 月 23 日(星期五)下午 4 點 30 分。

召開地點:台北市南京東路三段 255 號兄弟飯店十三樓宴會廳。

二、建議本次會員大會:

召開時間:109 年 7 月 10 日(星期五)下午 4 點 30 分。

召開地點:台北市南京東路三段 255 號兄弟飯店十三樓宴會廳。

決議：本會第 23 屆第一次會員大會：

召開時間：109 年 7 月 10 日星期五下午 4 點 30 分。

召開地點：台北市南京東路三段 255 號兄弟飯店十三樓宴會廳。

第九案：

提案人：行政組

案由：本會第 23 屆第一次會員大會，擬贈送會員紀念品乙案，提請討論。

說明：

- 一、本會第 22 屆第 3 次會員大會致送會員紀念品其購買價位係在 200 元（含）以下。
- 二、敬請同意，因物價上漲，本次購贈價位擬在 200 元-250 元間之紀念品，致送會員。

決議：同意，本次購贈價位在 200-250 元間之紀念品，致送會員。

第十案：

提案人：行政組

案由：茲有張昭翊等三位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件十一，提請備查。

說明：

- 一、新入會會員計有：張昭翊、陳彥仲、曾啟仲等三位船長申請加入本會，經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。

第十一案：

提案人：行政組

案由：茲有畢振亞等六位船長申請退出本會，詳如附件十二，經予以除名，提請備查。

說明：

- 一、退會會員計有：畢振亞、林家驥、盧哲夫、陳有亮、陳博興、吳國振等六位船長，經已先行簽請理事長核准。
- 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。

柒、 臨時動議

第一案

提案人丁理事長

案由：建請同意有志航海工作之各海事大學航海系（科）學生加入本會為種子會員，以續傳承，提請討論。

說明：

- 一、 本會會員近數年來因退休或過世而離開公會，而每年新入會與離開公會者有數十人之落差，未來將造成本會萎縮，致使會員人數極度下降。
- 二、 為吸收新會員以培養後進，俾利傳承，向航海系科畢業同學加強宣導，望希皆能立誓從事航海工作為職志。

辦法：敬請同意加強吸收及宣導為種子會員而為生力軍，以利傳承，茁壯本會。

決議：同意辦理。

捌、 散會 中華民國109年03月27日下午05時35分

中華民國船長公會第二十三屆理事、監事參選登記名冊(按姓氏筆劃排名)

理事部分									
編號	職別	姓名	生日	學歷	經歷	服務單位			
1	理事	丁漢利	39.10.13	海洋大學、中山大學碩士	船長、引水人、高雄港引水公會主任、中華仲裁協會海事仲裁人、船長公會理事、引水協會理事	本會理事			
2	理事	方信雄	44.09.29	海洋大學航技碩士	長榮海運、海洋大學運輸科學系兼任教授、基隆引水人辦事處主任	基隆港引水人、引水協會理事			
3	理事	王天元	34.04.25	海洋大學	三副、二副、大副、船長、高雄港引水人	高雄港引水人			
4	理事	王文峯	61.01.01	海洋大學航海系	長榮海運公司、花蓮港引水人	基隆港引水人			
5	理事	王雲召	59.06.11	交大運輸研究所、海洋大學海洋運輸系	陽明海運三副、二副、大副、船長、陽明海運工程務部工程師	陽明海運公司海事技術組經理			
6	理事	王鴻樁	36.10.10	海洋大學碩士	長榮海運船長、長榮海運公司船務經理	長榮海運公司			
7	理事	安台中	47.01.18	海洋大學商船研究所	臺灣航業、長榮海運、海務監督、新興航運、海巡署、引水人	台北港引水人			
8	理事	何朝和	62.12.16	海洋大學	中鋼運通公司	台中港引水人			
9	理事	吳天壽	63.12.13	海洋大學航技系	長榮海運、引水人	台北港引水人			
10	理事	吳雲斌	55.07.13	海洋大學碩士	陽明海運三副、二副、大副、船長8年-22年	基隆港引水人副主任			
11	理事	呂達成	53.10.19	中國海專	新興航運駐埠船長	新興航運公司船務經理			
12	理事	李蓬	40.10.26	海洋大學	能源公司、九年船長、五年巴拿馬馬查員、4年IBS驗船師、3年講師、船長公會秘書長、台塑海運公司、台北海洋科技大學兼任教師	台灣造船試俾船長			
13	理事	李俊興	64.8.22	海洋大學商船系	長榮海運公司、德祥海運	台中港引水人			
14	理事	李振弘	65.12.27	台北海洋技術學院	陽明海運公司	基隆港引水人			
15	理事	李國良	48.07.02	海大航運技術研究碩士	能源航運船長、印尼港口專案副經理、駐埠、裕民航運副經理、襄理、裕民航運公司船務經理、台北海洋科技大學副教授	環球測繪股份有限公司船長			
16	理事	李齊斌	37.02.18	海洋大學航海系	中國航運、金山航運公司、新健海運、新興航運、正利航運法律保險部經理、偉林船務業務部協理、旭航船舶管理公司協理、信榮海陸運輸公司船員部經理	信榮海陸運輸公司船員部經理			
17	理事	林彬	38.07.16	英國普里茅斯大學、海洋事務學博士	海洋大學講師、教授	國立海洋大學講座教授			
18	理事	侯中南	51.12.27	淡江大學	長榮海運船長、引水人	臺中港引水人			
19	理事	姚忠義	24.12.11	海洋大學	引水人、引水協會理事、船長公會理事、引水聯合辦事處主任、外僱輔導委員會主任委員	外僱輔導委員會副主任委員			
20	理事	姜大為	36.02.06	海洋大學航海系	船長、淡江大學講師、長榮海運船訓中心主任、台灣碼頭服務公司董事長	本會秘書長			

21	理事	施光華	32.06.25	海洋大學	三副、二副、大副、船長、引水人	基隆港引水人
22	理事	胡延章	43.08.17	海洋大學研究所碩士	金山航運公司、高雄港引水人、高雄港引水人辦事處主任、	高雄港引水人
23	理事	張進興	50.09.08	海洋大學商船學碩士	長榮海運公司	長榮海運公司海員部經理
24	理事	張寶安	48.03.23	海洋大學商船學碩士	新康公司、引水人	高雄港引水人
25	理事	章詩如	38.07.09	海大航運技術研究碩士	德同航運、萬海航運駐埠船長、裕民航運公司、新興航運、慧洋海運公司	船長
26	理事	郭炳秀	30.02.04	海洋大學航運技術碩士	偉聯運輸協理、中國航運總經理、協理、台北海洋科技大學副教授	台北海洋科技大學副教授
27	理事	陳一銘	59.03.02	高雄海專	台塑海運公司	台中港引水人
28	理事	陳正文	45.09.21	文化大學	台塑海運船長、台塑海運船員組副組長	台塑海運公司航運處副處長
29	理事	陳彥仲	62.02.15	海洋大學海洋法律碩士	長榮海運公司海技課駐埠船長、長榮海運公司船長	基隆港引水人
30	理事	陳振勳	37.04.25	海洋大學	船長、引水人	高雄港引水人
31	理事	陳馬力	39.12.27	海洋大學	長榮海運公司船長、中大科研所、高海技研所、各中小學航運公司航港局專業講師	長榮海運公司督導船長
32	理事	陳策勤	57.05.10	海洋大學	萬海航運公司、引水人	高雄港引水人
33	理事	游健榮	40.10.08	中國海專	美孚石油航運三、二大副、巨星遊艇副廠長、業務經理合計6年、南泰海運總船長兼海事管理部經理5年、國航船舶管理部協理2年、台北海事檢定有限公司負責人6年、船長公會秘書長	船長
34	理事	程修	51.02.20	中國海專	陽明海運三副、二副、大副、船長、陽明海運經理、引水人	台中港引水人
35	理事	黃玉輝	42.05.15	海洋大學航海系	立榮海運船長、駐埠船長、86年任職台中港引水人、台中港引水人辦事處主任	台中港引水人
36	理事	黃智泉	60.04.19	海洋大學海洋運輸系	長榮海運公司	基隆港引水人
37	理事	葉達仁	69.04.16	台灣大學創新管理 EIMBA商學碩士畢業、海洋大學航海系畢業/航管輔系/英語學程結業/書卷獎第一名	高雄港引水人辦事處航務組長、新健海運船長/船務部駐埠船長/新船首任船長、裕民航運大副/陽明海運資深船副/長榮海運資深船副	高雄港引水人
38	理事	榮大飛	35.09.20	海洋大學	基隆港引水人	花蓮港引水人
39	理事	劉中明	41.10.28	海洋大學	中國航運實習生到船長、和榮公司、海洋大學研究船務監督、引水人15年	花蓮港引水人
40	理事	鄧華民	48.01.23	中國海專	長榮海運公司	萬海航運公司駐埠船長
41	理事	鄭怡	45.01.29	海洋大學商船學系碩士	陽明海運課員、課長、襄理、資深經理、高雄海洋科技大學講師	陽明海運公司船務處副協理
42	理事	賴仁旺	65.06.03	海洋大學	陽明海運公司	臺中港引水人