



中華海員月刊

Chinese Seamen's Monthly News

867

一一五年一月出版
八十九年七月改版



官方網站



本月刊係免費提供給中外海員閱讀，請向本會索閱。

中華海員總工會 編印



長榮海運股份有限公司 EVERGREEN MARINE CORP.

職務資訊	條件、資格
二副/二管	<ul style="list-style-type: none"> -持有本國籍一等船副/一等管輪適任證書。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -具英語溝通能力。 -具貨櫃船經驗者尤佳。
三副/三管	<ul style="list-style-type: none"> -持有本國籍一等船副/一等管輪適任證書。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -具英語溝通能力。
水手長/銅匠	<ul style="list-style-type: none"> -持有本國籍甲板助理員適任證書/輪機助理員適任證書。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -具當值英語溝通能力。 -具貨櫃船經驗者尤佳。
幹練水手/機匠	<ul style="list-style-type: none"> -持有本國籍助理級航行當值適任證書/助理級輪機當值適任證書。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -具當值英語溝通能力。 -具貨櫃船經驗者尤佳。
一等水手/副機匠	<ul style="list-style-type: none"> -相關科系畢業或是乙級船員訓練班結業。 -持有本國籍助理級航行當值訓練合格證書/助理級輪機當值訓練合格證書。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -具當值英語溝通能力。
大廚	<ul style="list-style-type: none"> -持有本國籍中餐烹調丙級以上(含)技術士執照。 -持有本國籍 STCW2010 訓練證書。 -持有本國籍餐廚人員技能訓練證書。 -具餐勤英語溝通能力。

索取報名表請電洽船舶本部海員部以下負責人員

二副/三副：賴先生 / 03-312-3815；二管/三管：張先生 / 03-312-3832；

甲板乙級：李先生 / 03-312-3827；機艙乙級、大廚：林小姐 / 03-312-3840。

公司地址 338 桃園市蘆竹區新南路一段 305 巷 10 號 A 棟 8 樓（長榮企業大樓）



中華海員月刊

CHINESE SEAMEN'S MONTHLY NEWS

867期

115年01月號

January 2026

- | | | |
|----|---|---------|
| 2 | 本會公告 • 法務部政令宣導 | 法務部 |
| | • 115年度交通部航港局船員岸上晉升訓練及適任性評估預定日期 | 本刊 |
| | • 會員福利服務 | 本刊 |
| | • 有關船員岸上晉升訓練報名及各項事宜 | 本刊 |
| | • 115年度船員專業訓練公費班日期表 | 交通部航港局 |
| | • 基隆分會公告 | 本刊 |
| 4 | 訊息 • 宣導相關用海人認識海圖資訊，注意海纜及管道標示位置 | 交通部航港局 |
| | • 訂定「落實國際海事組織準法律文件履行章程要求會員國義務之未詳盡清單之使用通告」 | 交通部航港局 |
| | • 「水面及水下無人載具特定測試水域安全管理規範」 | 交通部航港局 |
| | • 「拒絕毒品 擁抱未來」 | 交通部航港局 |
| | • 訂定國際海事組織準法律文件中有關船舶之建議與指引通告 | 交通部航港局 |
| | • 依據IMO MSC.560(108)號決議案，自2026年1月1日起，船員基本安全訓練之「人員安全及社會責任」課程，須納入「預防和應對暴力與騷擾（含性騷擾、霸凌及性侵犯）」之最低能力要求 | 交通部航港局 |
| 6 | 訪船專欄 | 本刊 |
| 6 | 工會大事記 | 本刊 |
| 7 | 航運要聞 • 新生報航運版新聞摘錄 | 本刊 |
| 10 | 會員服務 • 在岸加保會員勞保補助 | 業務處 |
| | • 會員急難救助慰問濟助名冊 | 業務處 |
| | • 各項專業訓練補助名冊 | 業務處 |
| | • 會員證遺失名單 | 行政處 |
| | • 會員退休補助金一覽表 | 業務處 |
| 14 | 勞工保險 • 勞動部預告修正「勞工退休金條例施行細則部分條文」，完善自願提繳機制、提升退休金請領保障並強化雇主法遵義務 | 勞動部 |
| 15 | 全民健保 • 健保115年1月起新增高血脂及兒童癌症質子治療等醫療服務 | 中央健康保險署 |
| 16 | 專刊暨經驗交流 • 河道航行(下) | 李文愚 |
| 23 | 航運公司徵才廣告 | |

封面照片說明： 115年1月28日中華民國全國總工會理事長溫國銘(左二)與秘書長溫宗諭(右二)來訪本會研討工會向心力與勞工相關國際事務，會後與本會理事長葉慶榮(中)、秘書長蘇國愛(右一)、秘書處處長黃洪齊(左一)合影。

封底照片說明： 和平港內夜幕前戲 拍攝者：WYC

中華海員月刊

出版者：中華海員總工會
 發行人：葉慶榮
 發行地址：10487台北市南京東路三段25號8樓
 網址：www.ncsu.org.tw
 電子信箱：ncsu.seamen@msa.hinet.net
 行政院新聞局出版事業登記局版台誌第1462號
 中華郵政北台字第3924號執照登記為雜誌交寄
 印刷：彩綺企業社
 電話：(02)2311-2772

會員服務

台北總會：(02)2515-0259/2515-0304
 傳真(02)2507-8211

基隆分會：(02)2424-1191
 傳真(02)2425-2893

高雄分會：(07)531-1124
 傳真(07)561-9149

本會公告

法務部政令宣導

【反詐騙】 詐騙手法日益新，你我務必要小心；網路購物要小心，低價商品莫貪心；千騙、萬騙，就是不離ATM。

【反吸金】 投資陷阱多，民眾勿輕信不合理高獲利、零風險的投資騙局。

【反黑心藥(商)品】 食品安全很重要，民眾應善盡監督者角色，與政府合作揪出不肖廠商，徹底打擊黑心商品，以維護民眾健康。

【舉報囤積】 民眾若發現不肖廠商囤積商品、哄抬物價牟利，應立即向司法機關檢舉，穩定物價，打擊不法。

法務部調查局航業調查處基隆調查站關心你 檢舉電話02-24633633

**115年度交通部航港局船員
岸上晉升訓練及適任性評估預定日期**

第一梯次報名時間：115年1月2日起至1月15日(含)

第一梯次開訓時間：115年3月9日起施訓，3月13日至15日評估

第二梯次報名時間：115年5月4日起至5月15日(含)

第二梯次開訓時間：115年6月29日起施訓，7月3日至5日評估

第三梯次報名時間：115年8月24日起至9月4日(含)

第三梯次開訓時間：115年11月2日起施訓，11月6日至8日評估

>評估預定日期暨作業法規

<https://www.ncsu.org.tw/training1.php>

>報名相關表格

<https://www.ncsu.org.tw/training2.php>

敬請至上附網址參閱並下載相關表件，並請把握報名時間。

請注意：

※暫准報名截止日為開訓前10個工作日，欲申請者請應填寫表件1「暫准報名」切結書。

※115年度起，三等船長「船長實務」及三等輪機長「輪機長實務」筆試測驗科目題型更
改為全部選擇題，題數為50題，總分100分。

各項完整資訊請詳閱參訓須知。



評估預定日期
暨作業法規



報名相關表格



◀ 請參考本會公告

https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2144



* 公告「會員福利服務」

本會各項補助金額依第28屆第一次代表大會決議予以調整，並自115年1月1日起正式生效。更新內容請參考本會官方網站：<https://reurl.cc/YkRqe4> 事件發生於115年1月1日前的補助，仍以舊版規定辦理。



中華海員總工會 敬上

* 公告「有關船員岸上晉升訓練報名及各項事宜」

有相關疑問者，歡迎至本會官網左側「晉升訓練Q&A」瞭解
<http://www.ncsu.org.tw/QA.php> (請記得向右拉動表格，以閱讀後方文字)



* 公告「115年度船員專業訓練公費班日期表」

115年度船員專業訓練公費班預定開班日期表及公費班人數，可連結至船員智慧服務平臺「公開資訊服務—最新公告」或航港局全球資訊網「訊息發布—船員專業訓練」下載。
說明：

- 1.115年船員專業訓練公費班訓練費用由航港局負擔3成、船員自行負擔7成。
- 2.115年船員專業訓練公費班之受訓名額原則7成線上報名，3成由訓練機構通知。

航港局全球資訊網：

<https://www.motcmpb.gov.tw/Information/Detail/bdbaf40c-1503-4906-ae1d-4262eee2313d?SiteId=1&NodeId=19>

船員智慧服務平臺：

https://el-sol.mtnet.gov.tw/Portal/sys_a/a13/a1301?rn=220726153



船員智慧服務平臺



航港局
全球資訊網

基隆分會公告

主旨：公告基隆海員靈骨奉安祠115年春節前服務會員暨眷屬時間

- 一、2月14日(六)、2月15日(日)、2月16日(一)。
- 二、2月16日(一)除夕當天僅開放到中午12點。
- 三、年假期間2月17日至2月22日不開放。
- 四、春節2月23日(一)起恢復上班。



訊息

◎宣導相關用海人認識海圖資訊，注意海纜及管道標示位置

函轉交通部航港局中華民國115年1月5日航安字第1140072850號函，有關內政部為加強海纜及管道防護，宣導相關用海人認識海圖資訊，注意海纜及管道標示位置，以維護我國海纜及管道設施安全一案，請查照。



請參考本會公告: https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2155

◎訂定「落實國際海事組織準法律文件履行章程要求會員國義務之未詳盡清單之使用通告」

函轉交通部航港局中華民國115年1月6日船舶字第1141711655B號函，依據船舶法第30條、船舶設備規則第30條、第93條、第173條、第224條之1、第226條、船舶檢查規則第3條、船舶檢查規則第3條、船舶載重線勘劃規則第4條及依船舶法第101條經交通部所公告採用之相關國際海事組織(IMO)準法律文件，訂定「落實國際海事組織準法律文件履行章程要求會員國義務之未詳盡清單之使用通告」，業經本局於中華民國115年1月6日以船舶字第1141711655號令訂定發布，並自即日起生效，茲檢送發布令及附件各1份，請查照。



請參考本會公告: https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2156

◎「水面及水下無人載具特定測試水域安全管理規範」

函轉交通部航港局中華民國114年12月30日船舶字第1141711673號函，檢陳(送)本局「水面及水下無人載具特定測試水域安全管理規範」，並自115年1月1日起實施，請鑒察(查照)。



請參考本會公告: https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2158

◎「拒絕毒品 擁抱未來」

函轉交通部航港局中華民國115年1月6日船舶字第1141711655B號函，函轉法務部為提升社會大眾對依托咪酯及施用毒品者再犯防止議題之關注，製作宣導影片2部及電子圖卡10張，請協助宣導運用，請查照。



說明：

- 一、依據交通部114年12月26日交運字第1140038835號函暨法務部114年12月22日法保決字第11405516520號書函辦理(影附原函供參)。
- 二、旨揭影片片名「拒絕毒品 擁抱未來」及「每一步重來，都值得被看見」請至法務部「全球資訊網」首頁/下載專區/Youtube影音下載(<https://www.moj.gov.tw/>)；電子圖卡請至「反毒大本營」首頁/反毒知識宣導/文宣品/下載運用(<https://reurl.cc/RW4WVx>)。

請參考本會公告: https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2157

◎訂定國際海事組織準法律文件中有關船舶之建議與指引通告



函轉交通部航港局中華民國115年1月8日航船字第1141711613B號函，依據船舶法第30條、船舶設備規則第30條、第93條、第173條、第224條之1、第226條、船舶檢查規則第3條、船舶載重線勘劃規則第4條及依船舶法第101條經交通部所公告採用之國際海事組織(IMO)準法律文件，為建立國際海事組織準法律文件中有關建議與指引於我國法制程序之適用原則，以確保實施標準之一致性，並協理解公約要求與建議內容，訂定國際海事組織準法律文件中有關船舶之建議與指引通告，業經本局於中華民國115年1月8日以航船字第1141711613號令發布，茲檢送發布令及附件各1份，請查照。

說明：

請中華海員總工會及中華民國輪船商業同業公會全國聯合會將旨揭通告協助轉知所屬會員，並請財團法人中國驗船中心參照辦理。

請參考本會公告：https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2162

◎依據 IMO MSC.560(108) 號決議案，自 2026 年 1 月 1 日起，船員基本安全訓練之「人員安全及社會責任」課程，須納入「預防和應對暴力與騷擾（含性騷擾、霸凌及性侵犯）」之最低能力要求



函轉交通部航港局中華依據國際海事組織 MSC.560 (108) 號決議案的要求，規定了船員在「基本安全訓練」中的「人員安全及社會責任」增加「預防和應對暴力和騷擾（包括性騷擾、霸凌和性侵犯）」(SASH) 方面應具備最低能力標準，並於2026年1月1日起生效。

部分船旗國及RightShip已要求船員須接受此項訓練，鑒於此，本中心為協助航商與船員，已對MSC.560(108)號決議的要求，補充三小時的訓練課程，此課程已經新加坡海事局(MPA)審核。

本月份我們已為航商開班授課，上課方式有下述三種：

1. 實體上課
2. 線上上課 (需確保 wi-fi 暢通，鏡頭與麥克風清晰可用)
3. 實體上課與線上上課同時進行 (線上人員需確保 wi-fi 暢通，鏡頭與麥克風清晰可用)

我們也非常樂意為航商開設補訓班，包班方式20~35位，若有開班需求，歡迎來電諮詢，本中心聯繫方式如下：國立臺灣海洋大學海事發展與訓練中心電話：(02) 2462 2192 轉 7038#34 曾小姐 Email：hy1101001@mail.ntou.edu.tw

請參考本會公告：https://www.ncsu.org.tw/news_1.php?id=2165

訪船專欄



115年1月14日登輪訪問 萬海航運「明春輪」與「勇春輪」

總會業務處同仁前往台北港訪問「明春輪」與「勇春輪」，向船員們介紹海員工會及相關福利項目，並致贈工會準備的紀念品與網路卡，以期辛苦工作的海員們在海外也能與家人或朋友聯繫。特別是在明春輪船上時，船長熱情招待並由三副熱心帶領參觀全船，介紹他們口中的這艘「大傢伙」，邊參觀邊分享船上的日常作業及生活狀況。期間與其他船員們簡單聊天交流，表達關懷與問候，獲益良多。



工會大事記

114/12/01-114/12/31

日期	事記
12月2日	總會參加勞動部舉辦「因應貿易自由化穩定勞資關係-青年工會幹部成長營」。
12月2日	總會參加交通部航港局114年第四次航海人員測驗試題疑義審查會議。
12月3日	日本海事協會(ClassNK)赴高雄分會施行「114年度ISO 9001：2015外部稽核」。
12月5日	日本海事協會(ClassNK)赴總會施行「114年度ISO 9001：2015外部稽核」。
12月7日-8日	總會舉辦114年度工會幹部教育訓練。
12月11日	總會參加勞動部專題講座「大國對抗與經濟安全思維對全球經貿秩序的意涵」。
12月12日	總會參加交通部航港局114年度第四次航海人員測驗成績分析暨榜示會議。
12月12日	總會參加航港局MTNet系統資料介接研議會議。
12月15日	本會召開協商調整「船員最低月薪資標準」會議。
12月16日	總會參加交通部航港局114年第2次國際海事發展諮詢會議。
12月18日	總會召開第28屆第4次常務理事會議。
12月19日	總會參加交通部航港局修正「非本國籍工作船申請停泊國際商港以外之其他港灣口岸作業要點」說明會。
12月19日	總會參加交通部航港局水面自主船舶及水面無人載具條文案草案納入船舶法研商會議。
12月22日	總會參加交通部航港局STCW公約品質標準獨立評估管理審查會議。
12月23日	總會參加研商籌辦航運界115年春節團拜事宜會議。
12月24日	總會參加僱外會第10屆第5次委員會議。
12月26日	總會召開第28屆第3次常務監事會議。
12月30日	高雄分會召開第28屆第4次常務理事會議。
12月31日	總會參加教育部學生實習船管理委員會議。



● ● ● ● ● ● ● ● 台灣新生報航運版

IMO多項新航運規範上路 2026年起全面生效

【記者周家仰／綜合報導】2026/01/13

 根據英國航運相關網站引述，國際海事組織（I-MO）宣布，多項涉及航安、環保與船員權益的重要公約修正案與技術規範，自二〇二六年一月一日起正式生效，涵蓋船員訓練、貨櫃安全通報、消防設備、極地航行及替代燃料船舶安全等多個面向，對全球航運與漁業產業帶來深遠影響。

在船員權益與職場安全方面，IMO修正《船員訓練、發證與航行當值標準章程》（STCW Code），明確納入防制霸凌、騷擾及性侵害相關規定。新規定列入STCW Code表A-VI／一至四，要求所有船員接受基本訓練，具備辨識、預防及因應性騷擾、霸凌與性暴力事件的能力。

針對漁船人員安全，IMO同步修正《一九九五年漁船人員訓練、發證與當值國際公約》（STCW-F公約），並正式實施具強制力的STCW-F規則。新制度建立一致化資格標準與最低能力要求，強化漁船人員教育、訓練、發證與評估制度，回應漁業產業持續變化的需求。

在航行安全方面，IMO修正《防止船舶污染國際公約》（MARPOL）與《海上人命安全國際公約》（SOLAS），新增貨櫃落

海強制通報規定。未來如發生貨櫃落海事故，船長須立即通報鄰近船舶、最近沿岸國及船旗國，並回報貨櫃位置、數量等資訊，以降低對航行安全與海洋環境風險。

另，SOLAS新增規定，要求船舶起重設備與拋錨作業絞盤在設計、操作、檢驗及維護上須符合更嚴格標準，並搭配IMO發布的相關技術指引，全面提升船上作業安全。

在燃油安全與環保方面，SOLAS第二章修正案明定，船用燃油閃點須符合攝氏六十度最低要求，並要求供油前由燃油供應商出具合格聲明，以防止不合規燃油進入船舶系統。

IMO也修正《極地航行規範》（Polar Code）與SOLAS相關條文，將航行安全與航程規劃要求，延伸適用於總長二十四公尺以上漁船、三百總噸以上非營業遊艇，及三百總噸以上、未滿五百總噸的貨船，在極地水域營運時皆須遵循新規定。

在船舶檢驗方面，《加強檢查計畫規範》（ESP Code）新增修正案，強化主管機關對船體厚度量測公司的監督與稽核責任，以確保散裝船與油輪結構安全。

針對新造船舶，SOLAS規定，二〇二六年一月一日以後建造、三千總噸以上的貨櫃船與散裝船，須配備電子傾斜儀或其他裝置，用以顯示與記錄船舶橫搖狀態。

在消防安全與環境保護方面，SOLAS及高速船安全規範全面禁止使用或儲存含有全氟辛烷磺酸（PFOS）的滅火藥劑。新造船自二〇二六年起即須符合規定，既有船舶則須於首次定期檢查時完成汰換。

同時，針對車輛甲板、特殊類別艙區及滾裝船空間，IMO新增消防偵測、警報、巡檢及影像監控系統要求，以利及早發現火災並迅速應變。

在危險品運輸方面，最新版《國際海運危險貨物章程》(IMDG Code) 已於今年正式生效，適用所有載運包裝危險貨物的船舶。

《散裝穀物安全運輸章程》(Grain Code) 也新增特殊艙區裝載條件。

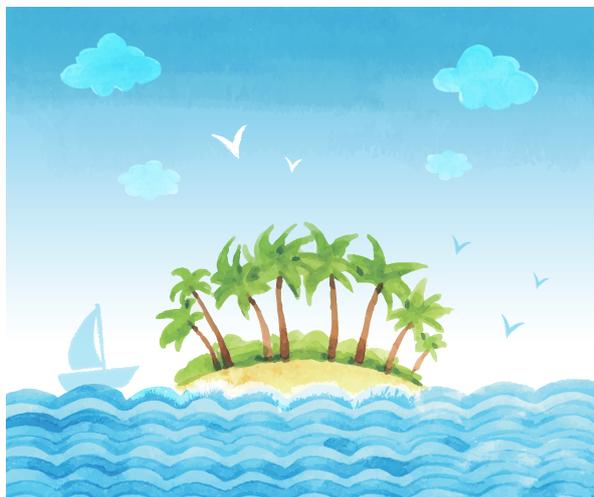
IMO也修正《使用氣體或其他低閃點燃料船舶安全章程》(IGF Code)，針對燃料系統、防火結構及危險區域管理提出更高安全標準；《液化氣體船構造與設備章程》(IGC Code) 也納入高錳奧斯田鐵鋼於低溫環境應用的相關規範。

在救生設備部分，《救生設備章程》(LSA Code) 新增全封閉救生艇通風要求，適用於二〇二九年一月一日以後安裝的設備。

IMO表示，這一系列新規定將有助於全面提升船舶安全、保護海洋環境，並改善船員的工作與生活條件，為全球航運業邁向更安全、永續的未來奠定基礎。

報導來源：

<https://www.tssdnews.com.tw/?FID=9&CID=849588>



國際新規上路

海運業須強制通報海上貨櫃遺失事件

【記者周家仰／綜合報導】 2026/01/16

根據英國航運相關網站表示，隨著國際海事法規更新，自今（二〇二六）年一月一日起，凡於海上發生貨櫃落海事件，船舶皆須依法進行通報，此一新制已正式生效，成為國際航運安全與環境保護措施的重要一環。

新規定係國際海事組織（IMO）修訂《國際海上人命安全公約》（SOLAS）及《國際防止船舶污染公約》（MARPOL）後所推動的重要措施之一，目的在於提升航行安全、降低環境風險，尤其是防範載有危險物質的貨櫃對海洋造成衝擊。相關規範也被視為將增加船舶營運成本與法規遵循壓力。

依據規定，自二〇二六年起凡載運貨櫃之船舶，只要發生貨櫃落海事故，或於航行途中發現有貨櫃在海上漂流，皆須進行通報。

IMO指出，事故發生後，船長應即刻向鄰近船舶、最近沿岸國及船舶所屬的船旗國通報相關細節，後續再由船旗國統一向IMO進行通報。IMO表示，此舉有助於即時發布航安警示，並在貨櫃涉及有害物質時，降低對海洋環境所造成的潛在威脅。近年來，全球已發生多起貨櫃落海事件，引發各界關注。

世界航運理事會（World Shipping Council）最新公布《海上遺失貨櫃報告》顯示，二〇二四年全球通報落海的貨櫃數量為五百七十六個，雖較前一年增加，但相較當年全球運輸逾二億五千萬個貨櫃，整體比例仍屬偏低。

報告指出，貨櫃遺失增加，主要與船舶避開紅海、改道繞行好望角有關。該海域天候變

化劇烈且難以預測，導致船舶面臨更高風浪風險。南非海事安全局也指出，二〇二四年於南部非洲周邊海域遺失的貨櫃接近二百個，約占全球遺失量的三十五%。不過，二〇二五年尚未出現類似規模的通報案例，顯示業界已逐步調整航行與作業模式。

在技術與通報細節方面，新規範已納入《SOLAS》第五章「航行安全」，並透過IMO第一〇八屆海安委員會決議案MSC.550（一〇八）正式實施。船長須通報船舶身分、事故發生位置、日期與時間、遺失或發現的貨櫃數量、尺寸與類型，及是否涉及危險品，必要時並須提供編號。

IMO同時發布通告，提供標準通報範本與暫行表格，供各會員國使用。由於事故初期未必能掌握所有資訊，後續得於船舶完成安全檢查後補充通報。若船舶無法通報或已遭棄置，則由營運公司在可行範圍內代為履行通報責任。

除通報制度外，新技術規定也同步上路。凡於二〇二六年一月一日後建造、總噸位超過三千噸的貨櫃船與散裝船，皆須加裝電子傾斜儀，以強化船舶穩定性監測。

科技業者也開始投入相關安全應用。去年十二月，Eyesea與EVI Safety Technologies推出人工智慧系統，可即時偵測貨櫃堆疊倒塌情形，協助船公司快速判斷是否發生落海事故及估算遺失數量。

另，航運業者在區域層級也面臨更高合規成本。歐盟已於二〇二四年將海運正式納入排放交易制度（EUETS），並規定二〇二五年須繳相當於四十%排放量的配額；自二〇二六年起，提高至七十%，計算基準為歐盟港口間航程的百分之百排放量，及歐盟與非歐盟港口航程的五十%。自明年起，相關比

例將提高至一百%，並納入甲烷與氮氧化物排放。

世界航運理事會指出，每一個落海貨櫃都可能對海洋生態造成影響；海事保險業者Gard亦分享，過往曾因貨櫃落海引發高額海岸清理費用與貨損理賠。

為深入探討貨櫃遺失成因，國際保賠協會聯合會正參與由荷蘭海事研究院主導的「Top Tier」研究計畫。

該計畫於二〇二一年啟動，匯集逾四十個相關單位，包括船旗國、航商、驗船機構與設備製造商，並已於去年九月向IMO提交最終報告，提出操作限制、海象條件、裝載與綁固方式、設備強度及檢查制度等關鍵風險因素。

報導來源：

<https://www.tssdnews.com.tw/?FID=9&CID=850120>

本會網站 全新推出!!

《經驗分享專區》

- 從海上學到的事：
李文愚船長與朱潤達輪機長的第一手經驗

相關內容請參閱本會網站
《經驗分享專區》
<https://www.ncsu.org.tw/0.php>




會員服務

在岸加保會員勞保補助



會員以在岸候船身份在本會加入勞工保險者，
於投保日期前一年內累計在船工作達 6 個月以上（含 6 個月）
請於**退保後一年內**向本會申請，每月500元，一年最多補助三個月

會員姓名	會證號碼	申請日期	金額	會員姓名	會證號碼	申請日期	金額
葉○進	93652	2025/12/2 (申請113年度)	1,500	詹○賢	89011	2025/12/18	1,500
劉○樺	88976	2025/12/2	1,500	吳○雄	82834	2025/12/19	1,500
翁○麟	67681	2025/12/5	1,500	劉○文	94933	2025/12/19	1,000
吳○樑	87009	2025/12/9	500	吳○敏	84409	2025/12/19	1,000
王○穫	73772	2025/12/9	1,500	潘○揚	80206	2025/12/22	1,500
張○周	85959	2025/12/9	1,000	藍○澤	95292	2025/12/23	1,500
盧○俊	89449	2025/12/9	1,500	林○伸	89594	2025/12/24	1,500
朱○璋	86914	2025/12/9	1,500	劉○賢	86042	2025/12/24	1,500
葉○瑜	94202	2025/12/11	1,500	蔡○竹	87952	2025/12/24	1,500
趙○聖	83852	2025/12/12	1,000	鄔○杰	94318	2025/12/24	1,500
周○豪	87087	2025/12/15	1,500	謝○彥	93274	2025/12/24	500
陳○儀	93845	2025/12/16	1,500	楊○軒	86854	2025/12/30	1,000
古○銘	94513	2025/12/17	1,000	陳○靜	94514	2025/12/30	1,000
黃○庭	90613	2025/12/17	1,500	葉○進	93652	2025/12/30	1,500
曾○鋒	89743	2025/12/17	1,500	王○宏	90886	2025/12/31	1,500
人 數	29		總金額		39,500		

在岸加保會員勞保補助114年1-12月份共計有300名，合計金額為台幣373,000元



會員急難救助慰問濟助名冊

在岸因病住院需滿四天以上，於事發後一年內持住院證明書向本會申請慰問補助

會員姓名	會證號碼	申請日期	摘要	金額	
陳○緯	89010	2025/12/1	在船工作受傷需長期治療(1個月以上)	2,000	
黃○杰	94038	2025/12/1	生育補助金	2,000	
顏○霖	94134	2025/12/11	父喪慰問	1,000	
吳○峰	91775	2025/12/19	在岸因病住院	2,000	
張○瀚	B14359	2025/12/26	海難獲救(旺春輪)	2,000	
林○源	88588	2025/12/26	母喪慰問	1,000	
李○維	A08360	2025/12/29	工作受傷長期治療	2,000	
葉○斌	84641	2025/12/29	母喪慰問	1,000	
洪○桂	C01165	2025/12/29	在船因病住院	3,000	
人 數	9		總金額		16,000

會員申請急難救助114年1-12月份共計176人次，合計金額為台幣632,650元





各項專業訓練補助名冊

請務必留存**收據正本**，於**證書核發後一年內**向本會申請，一項訓練至多補助2,000元

會員姓名	會證號碼	申請日期	承辦單位	金額
翁○雯	95717	2025/12/1	基隆分會	2,900
劉○豪	B14412	2025/12/1	基隆分會	2,000
王○巧	94823	2025/12/1	基隆分會	3,900
李○賓	87237	2025/12/1	基隆分會	3,000
陳○儀	93845	2025/12/1	高雄分會	2,000
洪○佑	95290	2025/12/2	基隆分會	2,900
黃○傑	89774	2025/12/4	高雄分會	2,900
張○宇	92932	2025/12/4	高雄分會	2,900
黃○達	93878	2025/12/4	高雄分會	2,000
林○宏	95504	2025/12/4	高雄分會	2,900
王○錄	92229	2025/12/4	高雄分會	3,000
陳○銘	93234	2025/12/4	高雄分會	1,000
程○培	C00337	2025/12/4	高雄分會	2,000
關○豪	B13780	2025/12/4	總會	1,000
陳○文	B14065	2025/12/4	總會	3,000
王○寧	92339	2025/12/4	總會	3,000
林○佑	95726	2025/12/5	總會	1,900
胡○菁	95728	2025/12/5	基隆分會	1,000
許○正	85140	2025/12/5	高雄分會	2,900
蔡○翔	93200	2025/12/5	高雄分會	3,000
王○申	90315	2025/12/5	高雄分會	2,900
徐○儀	95068	2025/12/8	高雄分會	2,000
張○明	93645	2025/12/9	基隆分會	2,000
左○銘	91332	2025/12/9	基隆分會	3,900
賴○福	91806	2025/12/9	基隆分會	2,000
郭○毅	84529	2025/12/9	基隆分會	2,000
林○平	93204	2025/12/9	基隆分會	2,900
黃○仁	84332	2025/12/9	高雄分會	2,000
謝○印	93962	2025/12/9	高雄分會	1,000
洪○楨	89872	2025/12/10	高雄分會	2,900
陳○忠	88884	2025/12/10	高雄分會	1,000
陳○芳	73653	2025/12/10	總會	2,900
曾○豪	92157	2025/12/10	高雄分會	2,000
林○萱	93947	2025/12/10	總會	1,000
陳○生	84697	2025/12/11	高雄分會	2,000
陳○瑜	93729	2025/12/12	基隆分會	1,000
楊○夏	67741	2025/12/12	基隆分會	1,000
屈○霆	95424	2025/12/12	高雄分會	2,900
吳○銘	94509	2025/12/12	高雄分會	2,000
李○宇	94249	2025/12/15	總會	3,000
李○恩	94352	2025/12/15	基隆分會	2,900

會員姓名	會證號碼	申請日期	承辦單位	金額
洪○宸	93548	2025/12/15	高雄分會	1,000
范○歡	92883	2025/12/15	高雄分會	2,000
遲○治	93621	2025/12/15	高雄分會	2,000
丁○嘉	84677	2025/12/15	高雄分會	2,000
鄭○銘	86342	2025/12/16	總會	1,000
洪○杰	87527	2025/12/16	總會	2,900
陳○章	94918	2025/12/16	高雄分會	2,000
王○淳	92224	2025/12/16	總會	1,000
吳○昇	94167	2025/12/16	總會	1,000
許○維	91837	2025/12/17	基隆分會	2,000
何○駱	93406	2025/12/17	基隆分會	3,000
翁○正	87120	2025/12/17	基隆分會	1,000
彭○翰	92822	2025/12/17	基隆分會	2,000
林○山	93146	2025/12/17	高雄分會	900
洗○隆	71653	2025/12/17	高雄分會	2,000
陳○銘	84696	2025/12/17	高雄分會	3,000
鍾○軒	91305	2025/12/18	高雄分會	3,000
謝○倫	93753	2025/12/19	總會	1,000
董○威	94611	2025/12/22	基隆分會	2,000
沈○企	91375	2025/12/22	高雄分會	2,000
張○	87024	2025/12/22	總會	3,000
吳○靜	95740	2025/12/23	高雄分會	1,000
張○銘	89533	2025/12/24	高雄分會	3,000
陳○民	91274	2025/12/29	高雄分會	2,000
鄭○昇	95474	2025/12/29	總會	1,000
黃○維	86401	2025/12/30	總會	2,900
董○逸	C01309	2025/12/30	高雄分會	2,000
高○義	94779	2025/12/31	高雄分會	4,000
人 數		69	總金額	150,200

會員申請專業訓練補助114年1-12月份共計672人次，合計金額為台幣1,533,000元

會證遺失名單

會證號碼	會員姓名	會證號碼	會員姓名
總台字第 89360 號	張○誠	總台字第 90212 號	杜○聖
總台字第 88669 號	王○威	總台字第 86100 號	李○縉
總臨學字第 14466 號	周○諺	總台字第 91255 號	高○青
總台字第 91323 號	徐○崙	總台字第 86966 號	陳○穎
總台字第 91973 號	孫○華	總台字第 87165 號	李○欽
總台字第 84628 號	杜○廷	總台字第 88256 號	邱○融
總台字第 90565 號	李○錡	總台字第 85826 號	王○川
總台字第 87386 號	顏○陞	總台字第 90659 號	石○漢

退休補助金一覽表



年屆屆滿65歲之屆齡註銷會籍（逾齡）會員，得於註銷會籍之日起扣除仍在船舶上工作年資後2年內提出補助之申請，逾時申請者，均不予受理

會員姓名	會證號碼	申請日期	承辦單位	金額
王○平	67912	2025/1/13	基隆分會	53,850
范○芳	82098	2025/12/1	總會	38,250
李○基	85910	2025/12/1	高雄分會	24,150
蘇○晟	85041	2025/12/2	高雄分會	29,250
洪○良	71602	2025/12/2	高雄分會	37,650
季○根	64710	2025/12/2	基隆分會	32,700
蔡○存	C01393	2025/12/5	高雄分會	6,300
徐○生	73776	2025/12/9	高雄分會	41,250
張○忠	93504	2025/12/10	高雄分會	5,100
林○賢	83592	2025/12/10	高雄分會	38,700
翁○森	74944	2025/12/10	基隆分會	28,800
周○賢	C01395	2025/12/10	基隆分會	55,350
莊○裕	83935	2025/12/12	高雄分會	27,150
洪○廣	89516	2025/12/16	高雄分會	15,600
彭○財	66753	2025/12/16	高雄分會	17,400
翁○星	62317	2025/12/17	總會	30,450
劉○華	71726	2025/12/23	總會	33,150
黃○明	C01396	2025/12/24	基隆分會	36,450
黃○坤	84069	2025/12/24	基隆分會	31,350
陳○慶	82714	2025/12/30	總會	48,450
人 數		20	總金額	631,350

會員申請退休補助114年1-12月份共計101名，合計金額為台幣3,751,200元



會員福利申請書 請參閱本會網站 <https://www.ncsu.org.tw/service2.php>

申請補助應備資料及條件：

- 1、有效會證
- 2、結清會費
- 3、存摺影本
- 4、印章
- 5、委託書(非本人申請才需要)
- 6、入會滿一年始得申請各項補助

中華海員總工會會員會費徵收標準表（以新台幣元為單位）

級別	國輪 / 外輪	在岸
甲級 大副與大管輪以外、大副與大管輪、輪機長	170/190、190/300、300/430	60
乙級 除甲級船員以外之船員 實習生比照徵收	80/100	30

勞工保險



勞動部預告修正「勞工退休金條例施行細則部分條文」，完善自願提繳機制、提升退休金請領保障並強化雇主法遵義務

發布單位：勞動部 更新日期：2026-1-20

因應超高齡社會來臨，老年生活保障及經濟安全為廣大勞工關心的議題。根據最新一期的統計資料，適用勞工退休金條例新制強制提繳規定的事業單位約有60萬餘家，勞工人數約有783萬餘人，而擁有勞工退休金個人專戶的人數則達到1,310萬餘人。這些數據顯示，勞工退休金已經成為我國勞工老年經濟重要保障，持續強化勞工退休金制度，提升勞工退休金保障，是政府責無旁貸的任務。

勞動部指出，實務上發現，有少部分事業單位為節省行政作業，拒絕為勞工申報並繳納自願提繳之退休金，但卻無相關罰則可督促雇主履行。此外，也曾發生部分勞工因不諳法令規定，或因企業行政作業問題，致誤選擇月退休金而無調整的機會；以及未成年之遺屬在成年後才知悉原本有權利可以繼承親屬的退休金，卻因已超過10年可請求的期間，導致無從請領等等，以上情形，皆影響勞工權益。為強化雇主法遵義務、明確勞工自願提繳勞工退休金之雇主責任、保障勞工未成年之遺屬及指定請領人請領勞工退休金之權益，勞動部研擬修正勞工退休金條例施行細則部分條文。

勞動部表示，為使本次修正內容更為周延妥適，經邀集專家學者、勞雇團體及相關單位等召開數場研商會議，共研擬10條修正條文，重點包含：

- 一、明定雇主不得拒絕申報勞工自願提繳退休金，且不得拒絕代為收繳勞工自願提繳之退休金，違反者可處罰加徵滯納金。
- 二、請領月退休金者得於首次撥付入帳之日起30日內的猶豫期內變更為一次退休金。
- 三、勞工未成年之遺屬或指定請領人繼承請領退休金，可請求的10年期間，自成年之日起算。
- 四、擴大勞工之遺屬及指定請領人為「退休金權益不得讓與、抵銷或扣押」保障範圍，保障遺屬請領權益。
- 五、明定欠繳退休金之事業單位如有變更負責人，欠繳期間之新、舊負責人均應連帶負清償責任。

勞動部進一步說明，希望透過本次修法，能精進勞工退休金法令與制度，強化雇主提繳退休金義務，並擴大保障勞工及其遺屬或指定請領人請領退休金之權益與彈性，讓勞工老年經濟生活更為安穩。本草案除公告在「公共政策網路參與平臺-眾開講」（<https://join.gov.tw/policies>）外，也同步於勞動部「勞動法令查詢系統」刊登草案總說明及條文對照表（<https://laws.mol.gov.tw>）。本次法規修正草案自即日起預告30日，各界對於草案內容有任何意見或修正建議，可於預告期間內，提供勞動部。

全民健保**健保115年1月起****新增高血脂及兒童癌症質子治療等醫療服務**

發布單位：中央健康保險署

發布日期：2026-1-12

中央健康保險署(下稱健保署)自115年1月1日起推動三大方案，包含高血脂醫療給付改善方案、新增兒童癌症質子治療給付，增列重大外傷緊急手術或處置加成60%及100%，合計挹注3.7億元，預估一年約3.4萬人受惠。

中華民國心臟學會李貽恒理事長表示，動脈粥狀硬化心血管疾病（Atherosclerotic Cardiovascular Disease, ASCVD）為國人十大死因，其中心臟疾病為第2名、腦血管疾病為第4名；低密度膽固醇（LDL-C）升高，則是ASCVD重要的危險因子。為降低心血管疾病對國人的威脅，建立ASCVD照護模式與個別治療LDL-C的目標，以期減少心血管事件造成次發性事件與死亡，改善群體健康。對此，陳亮好署長強調，健保署積極推動論質計酬計劃，自112年起與國內九大醫學會籌劃推動「全民健康保險高血脂醫療給付改善方案」，並共同訂定「動脈粥狀硬化心血管疾病（ASCVD）風險分級」及「台灣血脂管理臨床路徑共識」，鼓勵院所依循臨床路徑共識提供「極高風險」及「非常高風險」病人之追蹤與照護，方案中訂有收案照護費500點至2,000點及成功轉介費1,000點，方案於115年1月1日實施，預估1年約3.4萬人受惠，健保挹注約1.13億點。

台灣放射腫瘤學會趙興隆理事長表示，依據國際臨床實證，質子治療係為一種先進的放射治療技術，透過精準且集中式高能量質子束，破壞腫瘤細胞，並大幅降低對周邊健康組織器官的損傷，與傳統放射線治療相比，更具降低副作用之優勢及降低後續罹患續發性二次癌症的風險，在兒童癌症治療具較佳的安全性與預後。健保署陳亮好署長表示，本項優先給付於兒童癌症，並依放射線的吸收劑量不同，新增低度、中度、高度3種質子放射治療，支付點數分別為67.6萬點、103萬點及126萬點，預估每年約100名兒童受惠，挹注1.05億點。

陳亮好署長進一步說明，健保為強化醫院急診及處置重大外傷量能及韌性，新增病患在急診就醫2小時內，接受執行特定放射線診療、治療處置及手術及麻醉等醫療服務項目，支付點數得加成100%；若在2小時至4小時內得加成60%，預計挹注1.54億點。台灣外傷醫學會郭令偉秘書長表示，在學會爭取下，本項額外加成獎勵費用規範優先分配於第一線執行人員，以回應投入急重症照護之醫事人員辛勞。

隨著醫療科技創新發展，健保將持續配合臨床照護需求，編列相關預算以新增或修訂醫療服務診療項目，並攜手醫界專家、付費者代表等共同努力，提供最新醫療技術及提升品質，守護民眾健康，落實健康台灣目標。

專刊暨經驗交流

河道航行（下） 文 / 李文愚

7.5 迴轉中的視覺意識

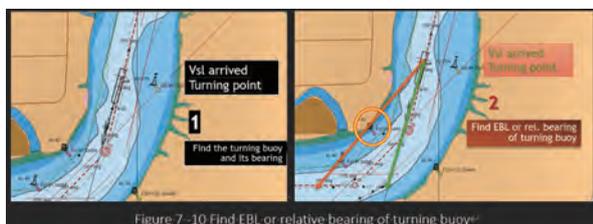


圖7-10 尋找迴轉浮標的EBL或相對方位

在迴轉期間維持敏銳的視覺意識至關重要，以對抗例行河道航行中的自滿，這習慣可能導致擱淺或忽略碰撞的細微方位變化。圖7-10和7-11說明了使用相對方位和視覺輔助的實用技巧。

在圖7-10中，航行官(OOW)掃描船樓窗外或雷達螢幕，尋找顯眼的視覺迴轉輔助（如浮標、地標或地角），這些可輔助視覺或雷達偵測。這有助於追蹤迴轉進度，並避免如Glengyle事件中的風險。關鍵考慮包括：

- ☀️ 與船舶迴旋支點正橫附近延伸出去的視覺輔助（通常從船首至三分之一船長正橫之處）最有利於精確監控。
- ☀️ 如圖7-10的右圖所示，視覺輔助約在右舷船首25度外。
- ☀️ 視覺輔助的相對方位是基於實務經驗，並非必然是如電羅經的固定方位。
- ☀️ 在窗戶、甲板貨物或配件上標記這些視覺輔助的相對方向，以快速參考來評估船舶迴轉速率。
- ☀️ 此技巧類似評估近距離情況中的碰撞風險相對方位，促進主動警惕而非依賴駕駛慣性。

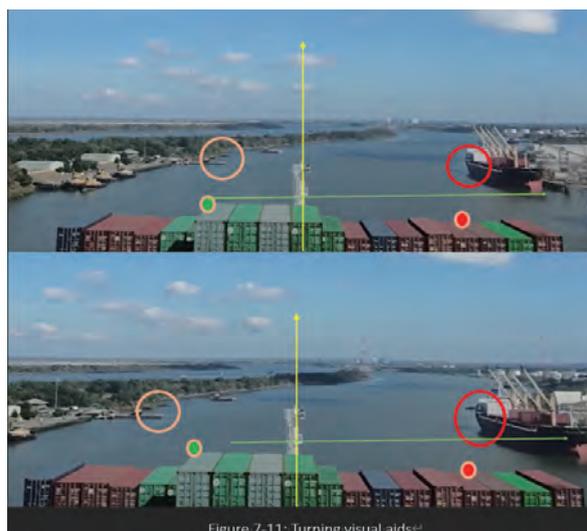


Figure 7-11: Turning visual aids

在圖7-11中，船舶正在向右迴轉，繞過其右舷船首附近的散貨船碼頭。如果迴轉視覺輔助（如散貨船船尾，標記為大紅圈）的相對方位保持不變而距離持續減少，船舶正處於擱淺或碰撞路徑。這以甲板上的紅色相對方位標記（標記為紅點）逐漸接近，利用可記住的船上參考點而非雷達或陀螺羅經方位。例如，如果紅圈（散貨船船尾）顯示在迴轉期間，無方位變化並越來越近，您的船舶將與其碰撞。同樣地，如果迴轉視覺輔助是凸河岸點，擱淺即將發生。定期使用此類視覺線索打破「盲目」迴轉的根深蒂固習慣，確保在動態河道環境中及時調整船位。

船舶的左舷側，一個從河岸延伸的小碼頭以大橙色圈標記。使用綠色貨櫃的左前角作為綠色相對方位標記，觀察碼頭的方位如何從此標記的右舷側移到左舷側。這表示船舶正在遠離該碼頭，確認該河岸側無擱淺風險。額外的視覺線索包括：

- ☀️ 判斷迴轉輔助是否太近，取決於透過經驗培養的敏銳視覺距離判斷技能，以避免在熟悉水域中的自滿假設。
- ☀️ 如果以在天空中兩個雲朵為標記（船舶前桅上的黃線）追蹤船首向變化；由此可見，船舶正向右迴轉約10度。
- ☀️ 前桅猴島上的綠線代表500米的船頭距離參考。將此線橫向延伸向散貨船，顯示船舶從散貨船船首前進到其船中部分。

如果這些視覺迴轉輔助被替換為IALA邊界浮標，將為所有海員提供更明顯的方便。如果依賴自然地形特徵則需要廣泛的當地知識，使其更適合經驗豐富的引水員——除非駕駛團隊已徹底檢查海圖表並執行重複的方位變化驗證。此方法提升了接近、迴轉和穩定各階段的警覺，有助於打破忽略細微變化，直到為時已晚的習慣。

7.6 迴轉中發生了什麼錯誤

此節使用AIS數據（不是很精確，來自未識別來源的30秒傳輸間隔）重建事件。它突顯了自滿習慣——如對漂移角的回應延遲或無定位——如何導致未經檢查的迴轉錯誤，將例行操縱升級為碰撞。

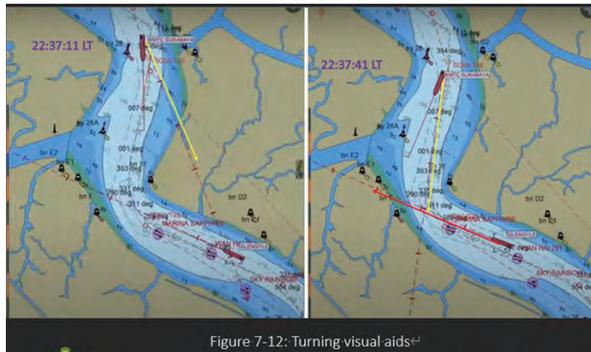


圖7-12 迴轉視覺輔助

在22:37:11 LT

圖7-12（左圖）顯示KMTC SURABAYA以12節速度逆漲潮流執行南行迴轉，繞過燈標28。黃色速度向量說明其3分鐘航向和距離（推薦的間隔），虛線段為六分鐘的對地速度向量線（明顯太長），其上有每分鐘的標記。由漂移角（對地航向COG，[黃線]與船首向之間）的忽大忽小，可以直覺的知道迴轉速率的大小——更大的角度意味著更快的迴轉。

透過在ECDIS上解讀此漂移角，航行官(OOW)可以評估自身的迴轉速率，而無需依賴如迴轉速率指示器或雷達/ARPA的輔助工具。這也使航行官想要同時監控其他船舶的COG成為可能，以預測其可能動向，打破在熟悉河道中忽略動態數據的習慣。

此時，GLENGYLE的船首向為290°，與前方的E1和E2範圍燈標對齊。雖然適合避碰，但此船位對迴轉並不優良，因為太靠近漲潮河岸（暴露於河岸推力效應）。其COG從預期的290°航向（由E1和E2設定）向左偏離。

在 22:37:41 LT

KMTC SURABAYA處於迴轉階段4：調整位置與COG對地航向到前方引導線，儘管船首向過度迴轉。其漂移角已逐漸減少。

GLENGYLE的船首向和COG（紅線）已被推到疊標線的左側，可能來自其右舷船首的河岸推力。更仔細審查顯示，從22:37:41 LT到22:39:33 LT（與KMTC SURABAYA碰撞前15秒），GLENGYLE的紅色COG線保持不變，表示船隻迴轉困難，這可能就是碰撞原因。原因包括：

- ☀ 迴轉啟動延遲；
- ☀ 右舷船首受到河岸推力；或
- ☀ 漲潮流推動左舷船尾。

確切原因不明。要最小化來自河岸或河床的意外推力或吸力，請保持船位在中線上。海員也應預期向對岸過度迴轉，並如圖7-08所示盡快完成迴轉。

在從右舷側通過燈標31前，GLENGYLE應將其船首向轉為007°——僅當迴旋支點在中線上才可達成。船位在河道的右舷側（根據COLREG第9條用於狹窄航道）將使早期迴轉複雜化：船首將受河岸限制，強烈的右舷船首推力阻礙控制。

GLENGYLE的船首向和COG對齊，表示無迴轉動量（即無有效的船尾舵力），不管此時該輪是否使用了右滿舵。這強調了習慣動作——未能應對AIS指示或視覺的異常——如何助長自滿，讓小偏差級聯成如此次碰撞的災難。



圖7-13 GLENGYLE 在第一階段迴轉

在22:38:07 LT

在圖7-13（左圖）中，KMTTC SURABAYA 的COG與其船首向匹配，表示在新航向上穩定進展。它距離迴轉點約2分鐘，位於轉舵的位置（wheel over position），應施加滿舵以啟動下一個操縱。

此時GLENGYLE距離燈標31從正橫通過，應該還有約1.5分鐘。這是使用3分鐘速度向量線來估計：燈標31在紅色向量線的中途，迴轉時間可推斷。GLENGYLE應將其右舷船首的燈標31視為視覺迴轉輔助（淺綠線，如圖7-10中的紅圈和紅點），在迴轉期間維持在右舷側的穩定相對方位，以確保安全進展。

在22:38:26 LT

在圖7-13（右圖）中，KMTTC SURABAYA 的COG與其船首向對齊，表示在新航向上穩定，但更傾向超出右舷側。它現在距離迴轉點1.5分鐘，位於轉舵的位置（wheel over position），意味著應立即開始轉向，以調整修正船位。

GLENGYLE的COG與其船首向相同，將其航向航道的左舷側。雖然它可能試圖恢復到中線，但距離迴轉點（從燈標31正橫通過）不到一分鐘。視覺迴轉輔助（燈標31）的相對方位已擴大，確認無法主動迴轉。此不變船首向可能源自：

- ☀ 未發出舵令；
- ☀ 因錯誤舵令造成的混亂；或
- ☀ 注意力疏忽——在例行河道航行中忽略AIS線索的習慣。

確切原因不明，但它強調了慣性如何侵蝕警惕，讓小延遲複合成為如此次碰撞的事件。

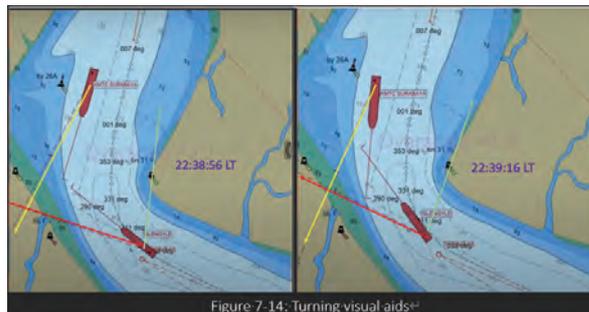


圖7-14 迴轉視覺輔助

在22:38:56 LT

在圖7-14（左圖）中，KMTTC SURABAYA 的COG進一步向右舷偏離，可能由於潮流推動船體向該方向。然而，其船首向與COG之間有明顯的漂移角，顯示舵對船尾的影響和主動迴轉速率。此時船舶距離迴轉點（從燈標31側面通過）一分鐘，突顯了及時調整以對抗潮流效應的需求。

GLENGYLE在類似條件下執行迴轉，但比KMTTC SURABAYA延遲一分鐘。到此時，GLENGYLE已幾乎到達迴轉點（從燈標31側面通過），漂流角估計為十度，表示船隻完成第一階段，僅依靠舵力的迴轉。

在22:39:16 LT

在圖7-14（右圖）中，兩艘船舶以幾乎相同的速率迴轉（因為兩艘船舶的漂流角相同）。GLENGYLE對燈標31的相對方位從22:38:56到22:39:16 LT保持幾乎不變，但約為右舷50°，而非理想的30°（因為延遲了一分鐘）。此20°差異需要在操縱期間修正，透過延長迴轉時間或增加迴轉速率，以避免迴轉不足或碰撞河岸。此類船位錯誤通常源自習慣的疏忽，在例行航行中OOW未能主動驗證船位，核對視覺標記。

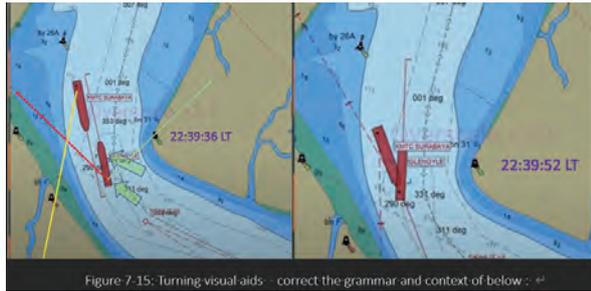


圖7-15 迴轉視覺輔助

在22:39:36 LT

在圖7-15（左圖）中，KMTC SURABAYA正在平穩迴轉，維持一致速率，同時船位在中線之外，以增加安全距離。相比之下，GLENGYLE已偏向河床的凹側，由於漲潮流（淺綠箭頭指示），其對船首（靠近河岸）的推力比對船尾的推力更強，造成迴轉困難，COG對地航向幾乎不變。他的船位偏離，本可透過適當時機緩解：如圖7-13所示，GLENGYLE應在22:38:26開始其第二段迴轉，而非延遲到22:38:56 LT（如圖7-14左圖）。此半分鐘延遲——通常是忽略視覺線索（如對燈標或甲板標記的相對方位，如圖7-10和7-11詳述），在例行航行中，儘管視覺圖像優先於較不精確的AIS圖像——是主要錯誤，導致在22:39:36 LT時河岸推力的不平衡（迴轉困難）與沒有足夠的側面船體阻力（停止船隻前進）。此情境類似圖7-08的Milano Bridge事件，迴轉太晚導致迴轉過頭並與碼頭碰撞。正如我們視覺輔助討論所強調，主動監控這些線索（如核對燈標31等視覺輔助的相對方位穩定）本可提供更早警告，強化警惕瞭望而非僅依賴操船的習慣。

在擁擠水域的四階段迴轉：避免過度迴轉

在河流航行或其他擁擠水域（例如繁忙港口或狹窄航道）中，精確的操縱至關重要，以避免過度迴轉——這是常見的錯誤，即迴轉太晚或由於船舶慣性、潮流或漂移而偏離預定路徑。人為錯誤是不可避免的，但我們可以透過監測和調整地面航向（COG）與船位——船舶在地面上的實際路徑（適當利用

岸推力與岸吸力），考慮到潮流和風等外部因素——來減輕這種錯誤，特別是在迴轉幾乎完成後。

在開闊海域，空間和深度不受限制，迴轉通常無需額外引擎推力來加速，主要依賴舵的動作。在開闊水域的迴轉情況，通常分為三個階段：

起始階段：開始施加舵角，船舶開始偏轉。

迴轉階段：迴轉開始加速，船舶迴旋支點沿迴轉曲線路徑行進。

完成階段：迴轉開始減速，並將對地航向穩定在新航向上。

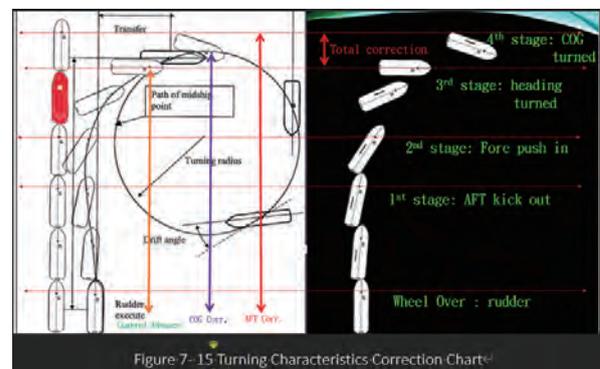


圖7-15 迴轉特性修正圖

然而，在河流等擁擠水域，空間有限且潮流可能造成顯著漂移，因此維持船舶位置控制需要額外的第四階段：地面航向穩定階段。此階段涉及精細調整（例如透過舵的左右擺動或短暫引擎加減車）來使地面航向與預定路徑對齊，在航向改變後防止過度迴轉，並確保船舶留在可航行航道內。

理解迴轉特性與修正

船舶廠商通常提供迴轉特性圖，如圖7-15（左圖）所示，說明船舶在特定條件下（例如一定速度、舵角和載重）的迴轉圈。這些圖有助於預測實際情境中的行為。

左圖顯示基於船首向變化的迴轉曲線，傳統定義的前進距離，其實是未經修正。

右圖顯示考慮船頭漂移和船尾擺動的修正路徑。

從圖7-15的左圖來看：

1.當船舶的航向（船首指向的方向）改變90度時，它並未與地面上實際迴轉曲線的最大曲率點對齊。傳統的前進距離（在圖7-15中標記為橙色線）是沿原航向行進的距離，直到船首向轉到90度。此位置基本標記著迴轉特性的第三階段結束。

然而，在此橙色前進距離內，船舶的地面航向(COG)尚未完成完整的90度迴轉。此差異導致船體進一步向前漂移，船隻的總體前進距離，在圖7-15中由紫色線表示。

2.即使地面航向已轉90度（紫色線位置），船舶的船尾可能仍進一步向前突出，由於漂移角（航向與地面航向之間的角度，由潮流或風等外部力量造成）等因素。

3.在迴轉的第三階段，船舶發展出穩定的漂移角，並繼續到達紫色線標記的位置，此時地面航向已完全超過90度。基於航向改變90度的前進距離（橙色線）與基於地面航向改變90度的前進距離（紫色線）之間的差異代表了準確定位所需的第一次修正。此修正考慮了航向改變90度後的持續漂移。

4.此外，在左側繪圖中，使用「漂移角+90度」（地面航向有效轉90度的航向）來測量最大前進距離，顯示船尾持續從迴轉曲線向外擺動。此船尾擺出距離（沿原航向線測量）需要第二次修正，以避免侵犯河岸或其他船舶等危險。

因此，最終修正的前進距離=基於地面航向的前進距離+船尾擺出距離。

河道航行的實際應用

這些修正為何重要：在河流中，未修正的迴轉可能導致在彎道擱淺或與交通碰撞。例如，下游潮流可能放大漂移，增加過度迴轉並將船舶推離航道。

實施工具：使用船上系統如GPS進行即時地面航向追蹤，或使用操縱模擬器練習。參考船舶的操縱手冊以獲取船舶特定數據。

3.2 示例：計算船尾擺出以修正前進距離

為了說明擁擠水域中前進距離的修正，考慮計算船尾擺出——由於漂移角導致船尾超出理想迴轉曲線的橫向突出。這有助於預測迴轉期間的風險，如擱淺或碰撞，特別是在狹窄河流航道或港口入口。

對於船舶長度(SL)為300米、船寬(梁)為60米的船舶，假設漂移角為30度，且迴轉期間的有效旋轉中心——迴旋支點(PP)——位於船首四分之一船舶長度處（即船首75米，留下225米位於PP後方）。估計船尾擺出距離的計算如下：

$$SL \times (3/4, PP \text{ 後方長度比例}) \times \sin(\text{漂移角}) + \text{梁} \times (1/2, \text{用於中心線橫向偏移的半梁}) \times \cos(\text{漂移角})$$

$$= 300 \text{ m} \times 0.75 \times \sin(30^\circ) + 60 \text{ m} \times 0.5 \times \cos(30^\circ)$$

$$= (225 \text{ m} \times 0.5) + (30 \text{ m} \times 0.866)$$

$$= 112.5 \text{ m} + 25.98 \text{ m} \approx 138.5 \text{ 米}$$

對較小船舶 (170 m SL × 30 m 梁) 應用相同公式，假設相同條件：

$$= 170 \text{ m} \times 0.75 \times 0.5 + 30 \text{ m} \times 0.5 \times 0.866$$

$$= 63.75 \text{ m} + 12.99 \text{ m} \approx 76.75 \text{ 米}$$

現在，將此應用於實際情境：航行寬度為250米的防波堤入口（從中心線起的半寬為125米）。對於較大船舶(300m×60m)且漂移角為30°，船尾可能擺出138.5米超出防波堤中心線向碼頭——超過125米的安全邊際，並冒擱淺或碰撞的風險。此過度迴轉風險會隨著船舶轉向速率降低而加劇，特別是如果漂移角未及時使用反舵修正，這通常是由於延遲起始穩定過程（迴轉的第四階段，其中地面航向(COG)完全與預定路徑對齊）所致。

此項前進距離研究的主要結論是，傳統假設可能低估風險：船舶直到其地面航向(COG)與預定航向對齊才完全穩定。即使航向已轉

向新方向，船舶的部分（特別是船尾）可能繼續從迴轉曲線向外擺動，在河流或繁忙港口等擁擠水域造成重大危險。

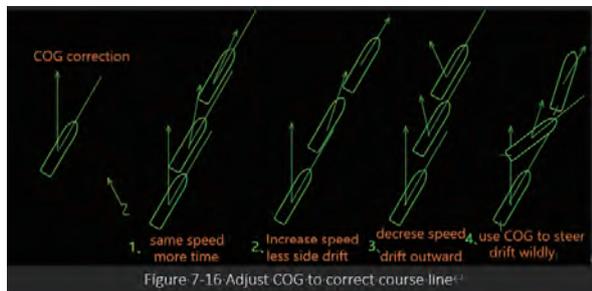


圖7-16 調整地面航向以修正航線

在擁擠水域的四階段迴轉： 地面航向穩定階段

在擁擠水域，如河流航道或狹窄港口中，在迴轉後對齊地面航向(COG)——船舶在地面上的實際路徑——至關重要，以防止過度迴轉或漂移至危險區域。圖7-16說明了此挑戰：左側繪圖顯示船舶航向已完成迴轉的階段，但地面航向仍落後額外角度（即漂移角），必須修正以完全對齊新航向。在實務中，如果船舶僅完成前三個迴轉階段而未規劃地面航向穩定，船員可能未做好準備，從而引入不確定性並導致人為錯誤，如倉促決定或誤判。

地面航向可分解為兩個向量分量：縱向（前後）分量與船舶航向對齊，以及橫向（側向）分量垂直於其，導致側向漂移。地面航向穩定過程（迴轉的第四階段）涉及根據可用空間、速度和船舶特性選擇四種操縱方式：

1.維持航向並保持穩定速度：前方空間充足在此，船舶航向保持恆定，無進一步迴轉，但船體由於迴轉的慣性力量（常描述為離心力）繼續側向移動（例如向左舷）。此側向運動由於船體側面的水阻而逐漸減少。在前進約兩個船舶長度後，地面航向通常與新航向緊密對齊。然而，相對於第三階段結束時的位置，船舶將側向漂移約一個船舶寬度。此操縱簡單，但需要足夠的前方空間來允許漂移自然衰減。

2.維持航向並增加速度：側向空間有限

最初，船體因慣性力量而經歷側向運動，但增加引擎速度會添加更強的縱向前後向量。這會減少結果漂移角，使地面航向更快與預定航向對齊。船舶的地面速度增加，導致更大的前進進展（例如，比操縱1多約半個船舶長度，如圖7-16的繪圖2與繪圖1所示）。側向漂移最小化至原航向的橫向約半個船舶寬度——優先前進推進而非側向運動。此方式在前方空間充足但側向空間有限時有效。

3.維持航向並減速：鐵達尼效應

隨著速度降低，縱向前後向量減弱，導致漂移角增加並加劇側向運動。若無拖船或側推器等輔助來抵消漂移，這可能很危險。船員常將此視為「鐵達尼效應」，即在迴轉期間切斷引擎動力會降低舵效和操舵能力，可能導致不受控制的偏轉（如同鐵達尼號避開冰山的歷史事件中所見）。除非絕對必要，否則在狹窄空間中避免此操縱。

4.犧牲航向控制並使用舵循環來以地面航向完成迴轉

此方式類似開闊海域的舵循環操縱，但在擁擠水域中，空間有限需要極度謹慎。例如，繼續使用硬右舵直到地面航向與所需航向對齊，然後施加硬左舵以使船舶航向對齊新航線。此持續硬舵使用稱為舵循環——一種需要對本船舵反應有經驗的專門技能。不熟練的船員可能在擁擠水域中猶豫嘗試此方式，儘管它能快速修正船舶位置至中心線。雖然結果前進距離可能看似可接受，但必須預先考慮增加的船尾擺動風險。在河流航道中的舵循環操縱——通常在航向和梁寬有限的情境（其中航向改變超過20度可能導致擱淺）——涉及兩個硬舵施加：一個在第一階段起始迴轉，接著在第二階段施加反硬舵以穩定航向並與一般交通流對齊。

選擇正確操縱

這些四種操縱的選擇取決於可用側向和前方空間：

- 1.如果前方距離充足，增加引擎轉速以更快穩定船舶在新航向上。
- 2.如果速度已高，將地面航向調整與舵循環結合以進行更精細控制。
- 3.最佳操縱始終是盡快完成前三個階段，如圖7-08中的船舶位置3，然後在地面航向穩定階段盡快穩定船舶，並在圖7-08中的船舶位置4提供充足的前方和橫向距離。

7.6 河流航行的結論

河流航行由於侷限航道、可變潮流和高交通密度而呈現獨特挑戰。以下結論綜合了迴轉特性、地面航向(COG)修正、船尾擺出計算以及穩定操縱的關鍵原則。它們突顯了此類環境中船舶操縱的複雜性，並強調預防重於反應措施。這些見解為清楚起見組織成四個總括主題。

1. 複雜性要求主動風險管理

河流航行本質上多面向，事件很少歸因於單一原因。人為錯誤，如延遲迴轉起始（如同GLENGYLE案例所示），經常與環境因素互動，包括放大漂移角和過度迴轉的潮流。與其分配簡單責備，船員必須優先全面準備。這包括研究船舶特定迴轉圖表（例如圖7-15和7-16）、進行操縱模擬，以及應用前進距離和船尾擺出的修正（如同300米船舶示例所示）。主動方法，透過GPS或電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)等系統進行即時地面航向監測，最小化不確定性並減少錯誤，如在第四穩定階段誤判漂移。

2. 嚴格協議對安全至關重要

遵守既定協議構成安全河流航行的基礎。「一次一艘船舶」規則用於協商迴轉，作為關鍵防護措施，避免如同GLENGYLE-KMTC SURABAYA事件的遭遇。下游行進船舶由於順潮流而經歷舵效減弱，應享有優先權；

上游交通必須讓路以維持足夠控制邊際。安全絕不應屈從於效率——過度速度（如同KMTC SURABAYA所觀察）會提高風險，如不受控制的側向漂移或不完整的地面航向穩定。此紀律適用於所有操縱：例如，在急彎中，僅在空間充足時採用速度增加或舵循環，並仔細考慮減速期間的「鐵達尼效應」現象。

3. 人為因素和適應性是緩解的關鍵

環境挑戰，如產生30度或更多漂移角的可變潮流，在河流環境中不可避免，但人類適應性——透過訓練、經驗和適當工具的支持——能有效緩解它們。不熟練的船員可能避免如舵循環的先進技術，導致第四迴轉階段延遲並提高船尾擺出風險（例如，超過250米寬入口的安全邊際）。基本教訓是審慎整合四種地面航向穩定操縱，選擇最適合可用空間的那些（例如，在前方距離允許時增加引擎轉速以快速對齊）。為促進適應，船舶應參考操縱手冊並舉行針對特定河流條件的航前簡報。

總之，有效的河流航行安全需要平衡船舶動態——如迴旋支點和漂移修正——與嚴格的操作紀律。案例研究，包括參考事件，說明了如何在時機錯誤（例如晚迴轉）或速度（例如過度下游動量）會升級成碰撞或擱淺，特別是在擁擠水域中。透過優先早期迴轉起始、精確地面航向穩定和讓路協議，船員能達成「終極安全」，將焦點從反應轉移至預防。為持續改善，常規模擬和遵守國際標準，如國際海事組織(IMO)的《國際海上避碰規則公約》(COLREGs)適用於內陸水道的版本，是不可或缺的。

<本刊作者曾任商船船長>

《中華海員月刊》徵稿公告

徵稿主題

1. 海上的印記：一張照片，一個故事

分享一張最難忘的海上照片，無論是夕陽、風雨過後的彩虹，或與船上夥伴的珍貴瞬間，並以簡短文字說明照片背後的故事。

2. 船員食堂：異鄉最想念的味道

在航行途中，哪一道料理最能撫慰您的身心？

邀請您分享那道讓您在海上獲得力量的「靈魂美食」，以及船上餐桌的點滴回憶。

3. 給當年那個熱血青年的信

回望第一次踏上甲板的自己，分享一路走來的學習、挑戰或想對當年的自己說的一句話，為後輩點亮前行的方向。

誠摯邀請海員夥伴分享您的故事，讓更多人看見海上的真實生活。

投稿方式與稿約說明請參閱：<https://reurl.cc/8bgAD4>



中鋼運通股份有限公司

誠徵海勤人員

職稱	資格
船長/輪機長	持有一等國籍適任證書及 STCW2010 訓練證書； 具一年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。
大副/大管輪	持有一等國籍適任證書及 STCW2010 訓練證書； 具一年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。
船副/管輪	持有一等國籍適任證書及 STCW2010 訓練證書。
水手長/木匠/幹練水手	持有助理航行當值以上適任證書及 STCW2010 訓練證書。
機匠長/機匠	持有助理輪機當值以上適任證書及 STCW2010 訓練證書。
大廚	取得中餐丙級證照，並完成 STCW2010 及餐勤訓練者。

本公司管理人性化、待遇佳，誠摯歡迎您加入中鋼運通團隊。

歡迎持有身心障礙證明之海員投遞履歷。

應徵方式：備履歷（附照片）及自傳、海員手冊、適任證書及 STCW2010 訓練證書等影本，逕寄本公司船務處收並標註（船員應徵）。**職缺與應徵所需文件歡迎至中鋼運通官網查詢下載。**

公司地址：80661 高雄市前鎮區成功二路88號24樓

聯絡人：歐劍雄 船長 聯絡電話：(07)337-8927

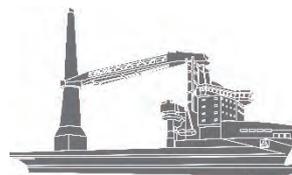
黃威程 經理 (07)337-8845

江欣澄 管理師 (07)337-8915





台船環海風電工程股份有限公司
CSBC-DEME Wind Engineering Co., Ltd.



環海翡翠輪 Green Jade 徵才訊息

(離岸風電海事工程船 - 全迴旋大型浮吊船)

招聘職位	應徵資格	薪資待遇 (日薪)
船長	持有一等船長適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
大副	持有一等船長適任證書及 STCW 公約訓練證書	新台幣 12,000 元起。
船副	持有一等國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
輪機長	持有一等輪機長適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
大管輪	持有一等輪機長適任證書及 STCW 公約訓練證書	新台幣 12,000 元起。
管輪	持有一等國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
幹練水手	持有國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
機匠	持有國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
電技匠	持有國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。
大廚	持有國籍適任證書及 STCW 公約訓練證書	面議。

應徵資格：

1. 對於離岸風電海事工程充滿熱情，並願意共同為海事工程技術在地化努力的專業人士。
2. 具備國際視野、訓練培訓、組織管理能力，並能與國際工作團隊有效溝通的團隊工作者。
3. 擁有專業的英文溝通能力。

應徵方式：(請將下列文件電子郵件到公司信箱)

1. 「英文履歷」：格式不拘，請附上近期相片、出生年月、英文檢測成績、學歷、經歷、專長、聯絡方式 (電話及 E-mail)。
2. 「適任證書」：根據應徵資格之要求，提交國籍適任證書和 STCW 公約訓練證書。
3. 「海勤資歷」：相關資訊請至船員智慧服務平台下載。

公司信箱：HR@cdwe.com.tw

掃描 QR code 了解更多資訊：



職缺相關介紹



公司網站



陽明海運股份有限公司

誠徵海勤人員

職 缺	資 格
船長 / 輪機長	持有國籍一等執業證書及 STCW2010 訓練證書，具貨櫃船經歷者佳
大副 / 大管輪	持有國籍一等執業證書及 STCW2010 訓練證書，具海勤經歷者佳
船副 / 管輪	持有國籍一等執業證書及 STCW2010 訓練證書，具海勤經歷者佳
乙級船員	持有乙級船員適任證書及 STCW 相關訓練證書，具海勤經歷者佳
大廚	持有 STCW 訓練證書；餐勤人員基本知能訓練合格證書； 丙級(含)以上中餐技術士證； 具餐勤經歷者佳

**本公司待遇優渥，福利佳，管理人性化
歡迎洽詢，海勤人員請至**

<https://principalnet.iliscyber.yangming.com/recruit/angular/dist/want-sea>

下載履歷及個資同意書，填寫後將履歷資料

以紙本寄至下方地址或與船務部船員招募與訓練組聯繫

甲板聯絡人：唐 琳 小姐 Tel：02-2429-8380#357

機艙聯絡人：陳展宗 先生 Tel：02-2429-8380#775

地址：201基隆市信義區信一路150號4樓

Email：EMRT@YANGMING.COM

※岸勤：請至本公司網站-線上徵才關注最新資訊

<https://principalnet.iliscyber.yangming.com/recruit/angular/dist/want>



海勤人員徵才



徵才總攬



裕民航運股份有限公司

U-MING MARINE TRANSPORT CORP.

※誠徵海勤／岸勤服務人員※

職務		資格條件
海勤	船長 / 大副	持有國籍一等執業證書，符合STCW 2010資格者，具英文溝通能力，有散裝船經驗優先任用
	輪機長 / 大管輪	持有國籍一等執業證書，符合STCW 2010資格者，具英文溝通能力，具ME主機經驗者優先任用
	乙級船員	銅匠、水手長、幹練水手、廚工等，符合STCW 2010資格者，具英文溝通能力，有散裝船經驗優先任用
岸勤	駐埠船長/ 駐埠輪機長/ 工程師	學歷：海事院校航海、商船、輪機工程科系所畢業 資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW 2010訓練證書，一年以上船長／輪機長或駐埠船長／輪機長經驗 其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作
	◎應徵資料	岸勤：中英文履歷(附照片)及自傳、學經歷證明、考試及訓練證照等，註明應徵類別及希望待遇 海勤：適任證書及所有STCW2010訓練證書、當值證書等影本
◎應徵方式		檢附應徵資料 Email 至聯絡人信箱，或郵寄應徵資料：106 台北市敦化南路二段 207 號 29 樓
◎聯絡人		海勤：02-77526156 盧俊佐 02-77526147 卓雅秋 crew@mail.uming.com.tw 岸勤：02-77526128 王政銘 02-77526196 賴怡瑛 uminghr@mail.uming.com.tw

- ※ 裕民航運為遠東集團國內九大上市公司之一，船型分布多元化，現有船隊多艘懸掛中華民國旗，另有新加坡旗及香港旗，中華民國籍船員上船機會多
- ※ 裕民航運待遇優渥，福利完善，對年輕優秀船員具完善的培訓計畫與船岸輪調規劃
- ※ 裕民航運連續多年榮獲亞洲地區知名人資雜誌HR Asia所頒發之「亞洲最佳企業雇主獎」、「多元、平等及包容獎」、「數位轉型獎」、「職場永續獎」及「員工關懷獎」等獎項，為台灣散裝航運界唯一連續多年獲獎企業，裕民亦獲得「台灣企業永續獎-職場福祉領袖獎」及臺北市府頒發「中高齡暨高齡者友善企業認證」，展現裕民航運對於員工及團隊參與的高度重視，在業界脫穎而出



HSIN CHIEN MARINE CO., LTD.

新健海運股份有限公司

誠徵海勤/岸勤人員

職稱	資格
船長	持本國籍一等適任證書，具遠洋航線散裝船船長經驗。
輪機長	持本國籍一等適任證書，具遠洋航線散裝船輪機長經驗。
大副／大管	持本國籍一等適任證書，具散裝船經驗。
船副／管輪	持本國籍一等適任證書，具散裝船經驗。

應徵方式：函寄或 EMAIL 皆可

海勤人員：備履歷（附照片）、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本，STCW 訓練證書影本，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收

公司地址：104 台北市中山區民權東路 3 段 4 號 3 樓

聯絡人：02-25080389 #168 張小姐；E-MAIL：marine@hcm.com.tw



超雄企業股份有限公司

Super Hero International Co., Ltd.

營業項目

- 免稅菸酒 Bonded Store (服務全台灣各港口) (林口港,永安港除外)
- 船食 / 船舶日用品 Provision
- 船用五金 Ship Store

<http://www.superhero.com.tw>

WeChat / Line Id : superhero_supply

Whatsapp : 886 981299554

聯絡人 : 劉霽萍 李宜縉

WeChat



superhero_supply

Whatsapp



886-981299554

LINE



superhero_supply

◎ 高雄總公司 : 高雄市前鎮區新生路104號(渡輪站對面)

Tel: 07-8230330 Fax: 07-8230356

email : sales@superhero.com.tw

◎ 台中分公司 : 台中市清水區中橫十三路28號(北突堤)

Tel: 04-26560033 Fax: 04-26560083

email : taichung@superhero.com.tw

◎ 台北分公司 : 新北市八里區廈竹圍23號(台北港東1-1)

Tel: 02-26102255 Fax: 02-26102275

email : taipei@superhero.com.tw



寶華海運股份有限公司

Coastal Navigation Co., Ltd

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船長 / 大副	持本國籍一等適任證書，具貨櫃船經驗者。
輪機長 / 大管輪	持本國籍一等適任證書。
船副 / 管輪	持本國籍一等適任證書。
乙級船員	水手長、幹練水手、水手、銅匠、機匠、廚工等，持符合 STCW2010 訓練證書。
航海 / 輪機實習生	持符合 STCW2010 訓練證書。

本公司為近洋航線全貨櫃船，每月固定停靠基隆、台中、高雄各港，歡迎加入!

[應徵方式]

請備履歷表、海員手冊及證書影本，寄本公司「船員課」收，或電洽本公司船員課。

E-MAIL : tpe.crewman@coastal.com.tw

公司地址 : 104511 台北市中山區民生東路三段 10 號 16 樓

聯絡電話 : (02) 2183-2805 , 2183-2839

※一律以通訊方式投遞履歷，敬請配合。



香港商德翔海運有限公司 T.S. LINES LIMITED

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船 長	具本國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書
輪 機 長	具本國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書
大副 / 大管	具本國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書
船副 / 管輪	具本國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書
乙 級 船 員	具本國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書

◎本公司為台灣第四大貨櫃船公司、待遇及福利優渥、晉升管道暢通，提供舒適、愉快及安全的工作環境及人性化的管理。

◎近期船隊擴張目前自有船舶已達40艘、新船建造陸續接船中。

◎誠摯的歡迎台灣海勤同仁加入德翔的大家庭，並與我們一起分享經營的果實：

應徵方式：備履歷、海員手冊、適任證書及STCW2010各項訓練證書等影本

1. 郵寄：台北市敦化北路167號6樓 船員課 2. Email：crew@tslines.com

洽詢電話：02-27190909 (船員課) #232 林小姐 #247 曾小姐



漢 耀 股 份 有 限 公 司 HAN YAO SHIPPING CO., LTD.

106台北市大安區忠孝東路四段341號3樓之一

本公司為台灣建華海運集團旗下，負責船隊管理之公司，新建造數艘船舶下水營運，擴增儲備台籍船員。

誠徵海勤人員

職 稱	資 格 條 件
船長 / 輪機長 (Master / Chief Engineer)	持有本國籍一等船長 / 輪機長適任證書，符合 STCW2010 各項訓練證書。
大副 / 大管輪 (Chief Officer / Second Engineer)	持有本國籍一等大副 / 大管適任證書，符合 STCW2010 各項訓練證書。
船副 / 管輪 (Deck Officer / Engineer Officer)	持有本國籍一等船副 / 管輪適任證書，符合 STCW2010 各項訓練證書。
甲板實習生 / 機艙實習生 (Deck Cadet / Engineer Cadet)	符合 STCW2010 各項訓練證書。

☆應徵方式：

1. 請檢附個人履歷附照片 (請至少詳列近5年海勤資歷，如無資歷者可免列)、自傳、海員手冊、適任證書及各項相對應應徵職級之STCW2010規定之訓練證書影本。
2. 一律採電子郵件寄發個人資料應徵，初步通過後將通知面試。

☆應徵聯絡單位：船務部/海員課

聯絡電話：02-2731-9279分機115 (鍾小姐)、分機119 (李小姐)

聯絡時間：周一至周五 10:00~11:00、14:30~17:00

E-mail: seaman@kanway.tw

竭誠歡迎有志投入海勤工作之新夥伴，現在正是時候



台灣航業股份有限公司

TAIWAN NAVIGATION CO., LTD

- * 專營遠洋散裝船、油輪、客輪與拖船，船齡輕、船隊大；
- * 工作選擇多，四萬噸環島油輪、台中港拖船、桃園觀塘港拖船、高雄 / 馬公客輪。

★ 誠徵本國籍油輪 / 客輪 / 拖船船員 ★

職 稱	資 格
船長 / 輪機長	1.油輪船員：持有本國籍 <u>一等適任證書</u> 及 STCW 2010 <u>油輪</u> 相關訓練證書。
大副 / 大管輪	
船副/管輪/電機師	2.客輪船員：持有本國籍 <u>一等適任證書</u> 及 STCW 2010 <u>駛上駛下客輪</u> 訓練證書。
水手長 / 木匠	
幹練水手 / 機匠	3.拖船船員：持有本國籍二等適任證書及 STCW 2010 相關訓練證書，具拖船 VSP 或 SRP 資歷者尤佳。
銅匠 / 泵匠 / 電匠	
大廚 / 旅客服務生	4.台中港拖船休假方式：固定做四週、休一週外，另有其他輪休。

公司網址：<http://www.taiwanline.com.tw>

台北總公司：台北市10047中正區濟南路2段29號2樓 航務部

TEL：02-2394-1769 分機 733 蔡小姐；Lccytsai@taiwanline.com.tw

高雄分公司：高雄市804鼓山區捷興一街5號2樓

TEL：07-561-9700轉 302 萬經理；Wan@taiwanline.com.tw



新興航運股份有限公司 Sincere Navigation Corporation

誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	資 格
船 長	持一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書，具遠洋散裝船船長經驗
輪機長	持一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書，具遠洋散裝船經驗者優先任用
大副/大管	持一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書，具遠洋散裝船經驗者優先任用
船副/管輪	持一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書，具遠洋散裝船經驗者優先任用
乙級船員	持相關國籍適任證書及STCW2010訓練證書，具遠洋散裝船經驗者優先任用
大 廚	取得中餐丙級廚師證照，並完成STCW2010訓練及餐勤訓練者

新興航運公司除上述職缺外，特別保留名額給優秀「準輪機長」和「準大管輪」，凡持有輪機長適任證書之大管輪、或持有大管輪適任證書之管輪，面試合格派船後6個月內，通過輪機長推薦並經公司評定核可，即原船晉升「輪機長」或「大管輪」。

應徵方式：

備履歷(附照片) 海員手冊、適任證書及STCW2010 訓練證書等影本，逕寄本公司船務處收。

公司地址：106 臺北市復興南路一段368號14樓

聯絡電話：(02)27037055 聯絡mail：snccd@snc.com.tw



www.groupwagon.com

華岡集團

東聯航運股份有限公司 / 麗娜輪
 億洋航運股份有限公司 / 臺北快輪

誠徵海勤 / 客服人員

職 稱	資 格
船長/輪機長	持有一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書。
大副/大管	持有一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書。
船副/管輪	持有一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書。
乙級船員	水手長、幹練水手、水手、機匠、大廚等符合STCW2010資格者。
客服/實習生	持有STCW2010訓練證書。(客服限麗娜輪)

麗娜輪為華岡集團旗下東聯航運股份有限公司所有，船舶總噸位10,712噸，長112.6米，寬30.5米，航速40節，最大載客人數800人，同時可搭載355輛小客車。

其航線為 國內 / 兩岸國際航線之高速客貨輪，均為日間航班，本公司並負責高速船專業訓練。

臺北快輪為華岡集團旗下億洋航運股份有限公司所有，船舶總噸位18,080噸，長167.7米，寬24米，航速24節，同時可搭載113櫃四十呎之櫃車。

其航線為台北↔平潭/高雄↔平潭固定航線之汽車船(航程約5-6小時)，本輪為兩岸快件運輸性質，每周固定三航班，往返兩岸海上航行時間短，靠泊時間長。

所屬船員備有海勤/岸勤輪替制度，升遷制度暢通，人性化管理，薪水優於環島及兩岸航線。歡迎您加入我們的團隊。

應徵方式：

備履歷(附照片)海員手冊、適任證書及STCW2010相關證照影本，及學經歷證明等應徵文件寄至104台北市南京東路三段103號10樓 海務部 收

E-mail : marinedept.jt@groupwagon.com

連絡電話：02-2504-6111 #1304 or #1103



信友實業股份有限公司

SINCERE INDUSTRIAL CORPORATION

擴 大 徵 才 訊 息

職稱	資 格
駐埠船長/駐埠輪機長	☞持「本國籍一等船長/輪機長執業證書」或「巴拿馬籍船長/輪機長證書」，可接受出國訪船者 ☞ <u>有散裝船經驗者，或有駐埠船長/輪機長經驗者優先任用</u>
船 長	☞持「本國籍一等船長執業證書」或「巴拿馬籍船長證書」，並持「ISPS SSO證照」 ☞ <u>歡迎持船長證書僅有大副經驗者，若有潛力，六個月後評估通過，可擇機提升為船長</u>
輪 機 長	☞持「本國籍一等輪機長執業證書」或「巴拿馬籍輪機長證書」 ☞ <u>歡迎持輪機長證書僅有大管經驗者，若有潛力，六個月後評估通過，可擇機提升為輪機長</u>
大副/大管 船副/管輪	☞持「本國籍一等適任證書」及「STCW 最新訓練證書」
航海/輪機實習生	☞通過「一等船副/管輪考試」及「STCW 最新訓練證書」

- * 信友船隊為輕便型散裝船，全球航線，上船機會多，表現良好優先轉岸勤
- * 公司薪資待遇優渥，福利制度良好，升遷管道暢通及人性化管理，合理性調度、海勤服務時間彈性
- * 有意者，請將履歷與自傳（附照片）、海員手冊影本、本國籍適任證書影本；無海上資歷者，請將履歷與自傳（附照片）、在校成績影本、畢業證書、多益/英檢成績單寄至本公司

E-MAIL : crewing@sinceremarine.com

電話：02-27001400 船員處分機 229、231

地址：(106) 台北市敦化南路2段99號15樓



加入信友團隊共創新未來



IDF SUPPLY CO. LTD.

國免供應有限公司



免稅煙酒，一流團隊，誠摯服務！
The best team do the best service！

- ◆高雄、台南安平港：高雄市前鎮區大華一路22號（30-2號倉庫）
電話：(886)07-8413167、(886)07-8413881
傳真：(886)07-8113243
聯絡人：王星海(JOHNNY) 0986085966、0910898608
E-mail: cdf.tw@msa.hinet.net (KHH/ANP)
- ◆台中、麥寮港：台中市梧棲區中橫十路147號
電話：(886)04-2658-3295、(886)04-2658-3040
傳真：(886)04-2658-4691
E-mail: cdf.tcg@msa.hinet.net (TXG/MAL)
- ◆基隆、台北、蘇澳港：
基隆市中正區東海街8號之1（東14號碼頭）
電話：(886)02-2428-6880、(886)02-2428-6881
E-mail: cdf.keelung@msa.hinet.net (KEL/TPE/SUO)



達和航運股份有限公司

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船 長 / 輪機長	持有國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書。
大 副 / 大管輪	持有國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書。
船 副 / 管 輪	持有國籍一等適任證書及 STCW2010 訓練證書。
乙級船員	符合 STCW2010 相關證照。

本公司隸屬台泥企業團，待遇佳給付有給年休、紅利、績效、返船獎金等，福利優、國(外)輪皆享勞健保及福委會福利，升遷快、彈性化調度及人性化管理，歡迎您加入達和團隊。

水泥船操作員(乙級船員)：高中(職)以上學歷，電子、電機、電工、自動控制等科系役畢，持有船員手冊、基本安全、保全意識等訓練證書，接受公司為期三月見習操作培訓後；能獨立操控裝卸貨控制系統正式升任操作員，有優渥獎金福利制度、年薪逾百萬，歡迎有志青年男女共同加入專業行列。請至公司網址 <http://www.thmc.com.tw> 下載船員資料表

填寫後傳到招募電郵 recruit@thmc.com.tw

公司地址：台北市德惠街16-5號10樓 電話：(02)2531-0909

聯絡人：船務部船員課

分機20126 沈先生 分機20122 許小姐 分機20131 錢先生





萬海航運股份有限公司

WAN HAI LINES LTD.

We Carry, We Care

誠徵海勤/陸勤優秀人員

職缺	資格
船長 / 輪機長	持有本國籍一等船長/輪機長適任證書及STCW2010訓練證書
大副 / 大管	持有本國籍一等大副/大管適任證書及STCW2010訓練證書
船副 / 管輪	持有本國籍一等船副/管輪適任證書及STCW2010訓練證書
甲板實習生 / 輪機實習生	通過航海人員測驗一等船副/管輪考試及持有STCW2010訓練證書
乙級船員	水手長、木匠、幹練水手、加油長、銅匠等，持有STCW2010訓練證書
大廚	持有STCW2010訓練證書、餐勤人員基本知能訓練合格證書及中餐烹調丙級以上技術師執照
(陸勤)駐埠船長/輪機長/ 大副/大管	具航海/輪機等相關背景，具船上經驗及相關執照者尤佳
(陸勤)運務人員 (船期控管/配艙圖製作)	航海相關科系大學畢業，具船上經驗者尤佳。

薪資待遇優渥 · 福利制度良好 · 升遷管道順暢 · 人性化管理

網路應徵

請至本公司線上徵才登錄
www.wanhai.com.tw

公司地址

114065台北市內湖區新湖一路361號
Mail: crew_mar@wanhai.com

船長	02-25677961#6861 楊先生	輪機長	02-25677961#6875 柯小姐
大副	02-25677961#6862 吳小姐	大管	02-25677961#6874 吳先生
二副	02-25677961#6863 陳小姐	二管	02-25677961#6877 陳先生
三副	02-25677961#6864 黃先生	三管	02-25677961#6876 陳小姐
甲板乙級	02-25677961#6865 葉小姐	機艙乙級	02-25677961#6873 林小姐
甲板實習生	02-25677961#6857 林小姐	機艙實習生	02-25677961#6856 蔡小姐
陸勤	02-25677961#6131 簡小姐	大廚	02-25677961#6872 楊小姐



MONTHLY NEWS OF NCSU & ITF

NO. 867

January 2026



NATIONAL CHINESE SEAMEN'S UNION

📍 ADDRESS: 8TH FL., NO. 25, SEC. 3, NANKING EAST ROAD
TAIPEI, TAIWAN, R.O.C.

📞 Taipei: 886-2-25150259 / 886-2-25150304

📞 Keelung: 886-2-2424-1191 Kaohsiung: 886-7-531-1124

📠 Fax: 886-2-25078211

✉ E-mail: ncsu.seamen@msa.hinet.net

🌐 <http://www.ncsu.org.tw>

🌐 <https://www.itfseafarers.org/en/contact-us>

📞 LINE ID: @ncsu

- 團結海員意志
- 保障海員權益與福祉
- 促進勞資協調
- 增進海員知識與技能
- 維護航運發展
- 配合國家政策

加入LINE好友



@ncsu