

## 高雄港

# 船舶進出港及移泊交通管制作業原則

### 一、目的：

依據商港法規定辦理。為增進船舶進出港及移泊之港埠安全及效率，並發揮拖船調度作業之最大效益，特訂定此船舶進出港及移泊交通管制作業原則。VTS 管制員依此原則安排進出港及移泊次序，引水人及拖船調度員依據管制員之排班順序配合協助引領船舶進出港及移泊作業。

本作業原則所適用之範圍為高雄港一港口、二港口、洲際二期。

### 二、船舶進、出港及移泊排班作業依據：

#### (一) 進港排班作業依據：

- 1、船舶進港預報簽證：依商港法之規定，船舶進港前，航商須向航港局（MTNet 系統）申請進港預報簽證核准。管制員依此可判斷該輪為預定進港船舶。船舶實際進港時間超過預報時間之前後 48 小時須重報。
- 2、進港引水申請時間：航商或代理行完成進港預報簽證後，以電腦申請引水之時間，管制員依此時間可判斷

該輪預定進港時間。

**3、船舶報到時間：**船舶到達港外 20 浬時，船舶經由 VHF 無線電之海事頻道向 VTS 塔台報到，並通報預定到達時間 (ETA)，管制員將報到時間輸入電腦後，主動發送簡訊給航商或代理行，此時若引水時間與 ETA 時間不符，航商或代理行須即時修改新的引水申請時間，以利後續排班事宜。

**4、引水人申請進港排班及拖船調派之時機：**

- (1) 引水人登上引水艇後(一港口於 3 號碼頭，二港口及洲際二期於 73 號碼頭)，始可向 VTS 申請進港排班。
- (2) 引水人申請進港排班核准後，始可向拖船調度站申請拖船作業，調度員須先查看排班畫面，確認該船已核准於第一輪優先進港名單中，始可調派拖船作業。
- (3) 原安排於第二輪之進港船，引水人申請調整至第一輪進港時，管制員須先確認該輪有拖船協助時，始可同意。
- (4) 尖峰時段拖船調派吃緊時，調度站得通知引水人辦事處暫停或延後排班。

**5、進港次序安排：**管制員依據引水申請時間及拖船最大調度能量安排第一輪船舶進港次序，其餘進港船安排至第二輪或第三輪進港。第一輪進港船全數進港後，第一輪出港船緊接出港，第二、三輪進港船前移至第一、二輪。進港船引水時間相同時，依下列原則排定先後次序：

- (1) 經通報核准候潮船舶優先進港。
- (2) 尖峰時段定期航班客輪、郵輪、台船進塢及貨櫃船優先於一般船舶。
- (3) 引水人登輪等候進港之船舶，於動俾時應遵守 VTS 通知時機點依序進港，避免船舶追越之危險。
- (4) 尖峰時段重載之散裝大船，安排較後之進港次序。
- (5) 無動力船舶拖曳作業安排最後進港。
- (6) 有關船舶於引水申請時間內之 ETA 無法準時抵達引水站者，其進港次序強制安排至同時段最後次序進港；如再無法準時抵達引水站，其進港次序再往後次序順延，以此類推。

**(二) 出港排班作業依據：**

- 1、船舶出港預報簽證：**依商港法之規定，船舶出港前，

航商須向航港局（MTNet 系統）申請出港預報簽證核准。船舶實際出港時間超過預報時間之前後 48 小時須重報。

**2、出港引水申請時間：**航商或代理行完成出港預報簽證後，以電腦申請引水之時間，管制員依此時間可判斷該輪預定出港時間。

**3、引水人申請出港排班及拖船調派之時機：**

- (1) 引水人出發後，向拖船調度站申請拖船作業，於抵達船邊時，向 VTS 申請出港排班。
- (2) 引水人申請拖船時，調度站須確認目前 VTS 排班現況，如遇進港優先情況下（先進後出），拖船須優先調派進港船作業，剩餘拖船始安排予出港船，以免影響進港船航行安全。
- (3) 原安排於第二輪之出港船，引水人申請調整至第一輪出港時，管制員須先確認該輪有拖船協助時始可同意。
- (4) 尖峰時段，引水人申請出港排班後，如超過 15 分鐘未使用拖船，將以退班處理，並計收曳船費。
- (5) 尖峰時段拖船調派吃緊時，調度站得通知引水人辦

事處暫停或延後排班。

**4、出港次序安排：**管制員依據引水申請時間及拖船最大調度能量安排第一輪船舶出港次序，其餘出港船安排至第二輪或第三輪出港。第一輪出港船全數出港後，第一輪進港船緊接進港，第二、三輪出港船前移至第一、二輪。出港船引水時間相同時，依下列原則排定先後次序：

- (1) 經通報核准候潮船舶優先出港。
- (2) 尖峰時段定期航班客輪、郵輪、台船出塢及貨櫃船優先於一般船舶。
- (3) 對於船舶在引水申請時間內因船方或引水人因素無法準時開船者，其出港次序強制安排至同時段最後次序出港；如仍無法準時開船，其出港次序再往後次序順延，以此類推。

**5、二港口及洲際二期出港船排序與航行時機之原則：**

- (1) 二港口出港船排序在前：洲際二期出港船須在廻船池等待二港口出港船通過洲際二期口外堤(即高雄港第二港口南外防波堤燈桿)後始可出港。
- (2) 洲際二期出港船排序在前：二港口出港船須在廻船

池等待洲際二期出港船出堤口向左轉向至主航道後始可出港。

**(三) 移泊排班作業依據：**

**1、移泊引水申請時間：**航商或代理行以電腦申請引水時間，管制員依此時間可判斷該輪預定移泊時間。

**2、引水人申請移泊排班及拖船調派之時機：**

(1) 引水人出發後，向拖船調度站申請拖船作業，於抵達船邊時，向 VTS 申請移泊許可。

(2) 引水人申請拖船時，調度站須確認目前 VTS 排班現況，原則上安排於進出港船之後。

(3) 尖峰時段，引水人申請移泊排班後，如超過 15 分鐘未使用拖船，將以退班處理，並計收曳船費。

(4) 尖峰時段拖船調派吃緊時，調度站得通知引水人辦事處暫停或延後排班。

(5) 一、二港口與洲際二期間之移泊應與同時段進出港船一同排班且得優先安排進入排班次序，洲際二期移泊至一、二港口須先出港後再優先安排進港次序。

(A)一、二港口移泊至洲際二期視同出港船排班。

1. 出一港口之移泊船應至二港口引水站附近水域

申請進港排班次序後依序進入洲際二期靠泊。

2. 出二港口移泊船須出港至引水站附近水域申請進港排班次序後接續排序在前之進港船進入洲際二期靠泊，如為出港時段則需於迴船池等待洲際二期排序在前之出港船左轉至主航道後始可動俾駛出二港口至引水站附近水域申請進港排班次序，並留意保持與前面船舶之安全距離。

(B)洲際二期移泊至一、二港口視同進港船排班。

1. 出洲際二期之移泊船應至一港口引水站附近水域申請進港排班次序後依序進入一港口靠泊。
2. 出洲際二期移泊船須出港後在引水站附近水域申請二港口進港排班次序後接續排序在前之進港船進入二港口靠泊。

### 三、注意事項：

- (一) 引水人引領船舶進出港及移泊，須依照本作業原則申請排班。
- (二) 拖船調度員除依據「臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司港勤拖船調派規定」辦理外，並依 VTS 管制員排班優先次序調派拖船協助作業。

- (三) 同一碼頭進出港船舶以先出後進為原則。
- (四) 每一輪進、出港排班序列各以五艘交錯安排為原則，第六艘次為下一輪序列之第一班進、出港船，以此類推。
- (五) 進港船依序輪到進港作業時，須報告 VTS 並獲得管制員之同意後，方可接續進港之作業。管制員必要時得啟動流量管控，暫停船舶進港核准，以疏解拖船調度作業。
- (六) 船舶進、出港序列中，如遇兩艘以上大型船舶（需 3 艘拖船作業或載重 10 萬總噸以上的船舶），管制員應調整同一輪之進、出港順序，將兩艘大型船舶中間排序一艘非大型船舶，以利大馬力拖船調度作業。
- (七) 如遇候潮進出港或緊急航安之情況發生，已排定之進出港次序，管制員可依據現場狀況及引水人建議彈性予以調整，調度員依此次序安排拖船調派作業。
- (八) 高雄港一、二港口隘口狹窄，航道均為單向航行，為使尖峰時段拖船調配能適時疏散航道交通擁擠之現象，臺灣港務港勤公司及高雄港勤服務公司必要

時依雙方簽訂之「拖船相互支援協定」啟動支援機制，以利支援一、二港口作業。

(九) 船舶進出港口及港內航行考量天候及舵效因素儘量以安全速度緩慢行駛並調派足夠之拖船協助。

(A). 船舶航行通過港內浮筒及 22 號碼頭(亞灣及嘉信公司浮動遊艇碼頭)等停泊水域之前後，應減速緩行以避免產生過大湧浪，影響繫泊浮筒及浮動碼頭船舶及作業人員之生命安全。

(B). 船舶航行通過 56 號碼頭至 63 號碼頭之間航道水域，除緊急避難處置等特殊情況外，過往船舶航速限速 7 節以下，並與靠泊碼頭之船舶保持安全距離緩慢行駛通過航速限制區。

(十) 港內碼頭泊靠請以平移平靠方式靠泊，以避免碰損岸上設施。

(十一) 在惡劣天候環境下，船舶進出港或港內行駛遇能見度受限制視線不良時，引水人對作業拖船位置有疑慮時，應向 VTS 詢問拖船位置。

四、本作業原則可依時、空、環境因素適時檢討修正，以符現況所需。