



MONTHLY NEWS OF NCSU & ITF



中華海員 月刊

一〇八年四月出版

786

八十九年七月改版

Chinese Seamen's Monthly News



照片說明：中華海員總工會高雄分會108年度春季自強活動"妖怪村、杉林溪、檜意森活村二日遊"。



團結海員意志

保障海員權益與福祉

增進海員知識與技能

促進勞資協調

維護航運發展

配合國家政策

NATIONAL CHINESE SEAMEN'S UNION

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

TEL: 886-2-25150259/886-2-25150304 FAX: 886-2-25078211

E-mail: ncsu.seamen@msa.hinet.net

http:// www.ncsu.org.tw

中華海員總工會編印

THIS JOURNAL IS AVAILABLE UNDER REQUEST WITHOUT CHARGE

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7日召開第26屆第3次全國代表大會，由理事長陳政龍（中）主持，會中包括勞動部勞動關係司科長許根魁（左）及交通部航港局船員組組長劉佩蓉（右／記者陳瓊如攝）出席與會致詞。



中華海員總工會理事長陳政龍（右）與基隆市長林右昌（左）合影留念。

中華海員月刊稿約

- ① 本刊是屬於全體會員的刊物，非常歡迎會員及會員眷屬們踴躍投稿，及來函發表會員們之意見及心聲。
- ② 舉凡有關航海輪機方面之實務技術及經驗、工作生活經驗、投資理財、文藝（旅遊）勵志小品文、航運政策、PSC、時事評論、海運或工運評論、會員及眷屬之心聲意見文稿等，均非常歡迎賜稿。
- ③ 來稿如經採用，將酌致稿酬。稿酬每千字給付標準如下：
一般譯稿—外文譯成中文800元、中文譯成外文稿960元。
整冊書籍濃縮稿、外文譯成中文960元、中文譯成外文1,200元。
特別稿、外文譯成中文1,120元、中文譯成外文1,300元。
撰稿、中文800元、外文960元。
- ④ 來稿請勿有違反著作權法之情形，如涉及抄襲或侵犯著作權，由作者自負法律責任。
- ⑤ 來稿之內容，本刊編輯委員會得斟酌情形或徵得作者之同意，在不改變原著作論點之原則下修改文稿。投稿作品均請自留底稿，未經採用之文稿，恕不退還。
- ⑥ 來稿刊登時可用筆名，但請於來函投稿時使用真實姓名，並附上服務單位、聯絡地址及電話。
- ⑦ 電腦打字文稿請直接將電子檔寄至工會信箱 ncsu.seamen@msa.hinet.net 來稿請寄台北市南京東路三段25號8樓中華海員月刊社收。

本月刊於本會網站上提供電子檔可供下載，歡迎各位會員多加利用。
減少紙張和油墨的實體資源消耗，為環境保護盡心。

會員索閱「中華海員月刊」登記表

會員姓名		會證字號	總台字第	號
服務公司		服務船名		
聯絡電話		職稱		
通訊地址	郵遞區號 _____			
電子信箱				
備註		填表日期	年	月 日

- 索閱說明：
1. 索閱資格為入會 6 個月以上，且未欠繳會費者。
 2. 索閱期限為2年，期滿如欲續閱者，請將信封上原地址名條直接黏貼於登記表上，以利核對，並於備註欄註明"續閱"字樣後，寄回或傳真中華海員總工會。
 3. 會員地址變更時，請重新填寫登記表，並將原地址名條隨登記表寄回或傳真中華海員總工會。
 4. 本登記表僅限會員個人索閱用，各機關社團、航運公司及所屬國輪、外輪之團體索閱，請和中華海員總工會聯絡。

786期目錄**中華海員月刊108年4月號****CHINESE SEAMEN'S MONTHLY NEWS****APRIL 2019**

- | | | |
|----|--------------------------|--------------------|
| 2 | ITF訊息 | |
| | ITF新聞轉載 | ITF |
| 7 | 航運要聞 | |
| | 中華日報、新生報航運版新聞摘錄 | |
| 11 | 論文邀稿 | |
| | 「2019年海洋法政新趨勢研討會」論文邀稿 | 國立臺灣海洋大學 |
| 12 | 航運公司徵才廣告 | 海洋法政學系&
海洋政策研究所 |
| 24 | 教育訓練 | |
| | 108年第3梯次『提升會員人力服務品質教育訓練』 | 基隆分會 |
| 25 | 會員服務 | |
| | 會員退休(註銷會籍)補助 | 業務處 |
| | 會證遺失 | 行政處 |
| | 會員急難救助 | 業務處 |
| 27 | 勞工保險 | |
| | 勞保訊息轉載 | 勞工保險局 |
| 28 | 全民健保 | |
| | 健保訊息轉載 | 中央健康保險署 |
| 29 | 專刊暨經驗交流 | |
| | 散裝船撞擊日本內海大橋的啟示 | 方信雄 |
| | 智慧型柴油機潤滑油黏度保護系統之研究 | 田文國 |

封面說明：中華海員總工會暨基隆、高雄分會於108年2月27日在基隆北都大飯店舉行航港各界新春聯誼餐會，由總工會理事長陳政龍（左六）主持，會中包括基隆市長林右昌（左五）、航港局長謝謂君（右七）、台北市船務代理公會理事長黃希賢（右四）、海洋大學校長張清風（右六）等產官學界嘉賓。

中華海員月刊

出版者：中華海員總工會
 發行人：陳政龍
 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：文橋印刷文具有限公司
 電話：(02)2501-3246

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

Ship automation why do we have to care?

The world is changing rapidly under digitalisation. The value of automation emerges when these technologies are applied. Shipping is no exception.

Almost 90 per cent of world trade is carried out by sea so it is impossible to exclude shipping from the main stream of digitalisation. For more than 200 years, the maritime industry has witnessed the introduction of new technologies, such as the change from sail to steam, steam to diesel, coal to oil, oil to low GHG emission fuel, radar and an Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). Now it is impossible to picture a ship's bridge with a traditional wooden steering wheel, unless it's in a movie.

In the process of an international trade there are a number of certificates and data that must be exchanged. For instance, a ship needs to be appropriately certified, as well as the cargoes and seafarers aboard. Beside such data, management companies, ship owners, manning agencies, trade unions, and administrations of flag states are

also obliged to provide required information to relevant parties. In that regard, digitalised and automated data exchange systems are thought to reduce administrative burdens.

On the other hand, all tasks, watchkeeping duties, and physical and mental challenges for seafarers onboard owing to the nature of ship environment are identified as a cause of seafarers' fatigue. As a result, improving working and living environment could be a compelling solution for enhancing safety and security. On that note, manufacturers have been trying to develop automation in ships so that seafarers' physical and mental workloads could be reduced, and the work performance could be improved.

Ships are as automated as other transport industries in this. But manufacturers in maritime yearn for further automation and digitalization on ships, and there are new technologies in the pipeline. However, due to its great contribution in international trades and its significance in the

world economy, legislatures, shipowners, management companies, trade unions, seafarers have no choice but to be careful not to implement technological advancement too hastily.

In recent years the industry has started discussing unmanned ships. That is a ship that operates without human intervention aboard. The ambitions are to diminish pollution through the use of clean fuel, the protection of the life at sea from any incidents, securing ships and cargoes underpinned by highly encrypted data exchange systems and minimising ships' turn-around and cargo handling time at ports for customers' satisfaction. The philosophy behind this aligns with digitalisation and ship automation.

Some international technology companies have also announced plans to build a fully autonomous ship that operates on international voyages without human intervention. On the other hand, although unmanned ships are not the ultimate goal, the world's largest Danish shipping company Maersk has lately founded a joint project team

with IBM for developing and integrating artificial intelligence systems in ship operation. The UK government has pushed for legislative changes under this scenario. China announced the construction of the world's biggest test site for unmanned ships off the southern port city of Zhuhai in early 2018. They also started researching and developing technologies that are applicable for unmanned ships. The USA has implemented fully autonomous systems in navy vessels, and in the light of this, they are undertaking a thorough examination of its viability in commercial shipping. Japan and Republic of Korea have established task forces for developing unmanned ships focusing on technological applicability as well as consequences without human involvement. Apart from these cases, there are many other countries and entities undertaking similar ones. Whether it is solely about unmanned ships or partial automation, the wave of automation and digitalisation has started.

Automation and digitalisation have been an evolutionary progress in the

shipping industry, and the industry has recognized the hazard of potential impacts by conducting a thorough international regulatory scoping exercise before irreversible consequences could happen. The International Maritime Organization (IMO) has adopted 'Regulatory scoping exercise on Marine Autonomous Surface Ship (MASS)' in 2017 at the 98th session of Maritime Safety Committee and established Working Group. So far, the Organisation has agreed on a definition of the degrees of ship autonomy:

- 1) Ships with automated processes and decision support,
- 2) Remotely controlled ships with seafarers on board,
- 3) Remotely controlled ships without seafarers on board and
- 4) Fully autonomous ships.

As in other sectors the introduction of new technology needs governments and authorities to amend existing regulations or create new ones. Considering shipping is an international practice, such modification would have to consider a complex political, societal and economic matrix. In addition, cyber security is

an increasing threat to the world regardless of borders or business. Accommodating the advanced ICT space will demand an extremely high level of security. Also, investing and implementing new technologies cost a lot of money, which will limit the ability to roll out the technology.

Seafarers are being expected to adapt to such changes. Seafarers welcome digitalisation when it ensures their safety and security. However, historically, technological development, has demanded that seafarers be properly trained. Seafarers had to encounter any drawbacks – even those that could be fatal for them or expose them to pollution threats. To make things worse, seafarers were blamed and sometimes criminalised. Now, seafarers are the one who are anxious of uncertainties that they are going to encounter. Do they deserve this worry while they are the protagonists of 90 per cent of world trade? Seafarers deserve to know what is happening. And we, the ITF, must inform and support seafarers and our affiliates for the future changes.

為什麼我們要關心船舶自動化？

在數位化下，世界正在迅速變化。當應用船舶自動化技術時，自動化的價值就出現了。航運也不例外。

世界貿易的近90%是通過海運進行的，因此不可能將航運排除在主流數位化之外。近200多年來，海事業見證了新技術的引入，例如從風帆到蒸汽，蒸汽到柴油，煤到石油，從石油到低溫室氣體排放燃料的變化，雷達和電子海圖顯示和信息系統（EC-DIS）。現在不可能用傳統の木製操舵方向盤來描述船橋，除非它在電影中出現。

在國際貿易過程中，必須交換許多證書和數據。例如，船舶需要經過適當的認證，以及船上的貨物和海員。除此類數據外，管理公司，船東，船員仲介公司，工會和船旗國主管部門也有義務向相關機關提供所需信息。在這方面，數位化和自動化數據交換系統被認為可以減輕行政負擔。

另一方面，由於船舶環境的性質，船上海員的所有任務，值班職責以及身心挑戰都被認定為海員疲勞的原因。因此，改善工作和生活環境可能是加強海員安全和保障海員的有力的解決方案。在這方面，造船業者一直在努力開發船舶自動化，以便減

少海員的身心工作量，並提高工作績效。

船舶與其他運輸行業一樣自動化。但造船業者渴望在船舶實現進一步的自動化和數位化，並且還有新的船舶自動化技術正在進行中。然而，由於其在國際貿易中的巨大貢獻及其在世界經濟中的重要性，立法機關，船東，管理公司，工會，海員別無選擇，只能很小心地，進步地不要過於倉促地實施船舶自動化技術。

近年來，該行業已開始討論無人駕駛船舶。這艘無人駕駛船舶船在沒有人為干預的情況下營運。通過使用未污染，清潔船用燃料，保護海上船員生命免受任何海上事故，通過高度加密的數據交換系統保護船舶和貨物，並最大限度地減少船舶在港口的周轉和貨物處理時間來減少污染。這背後的理念與數位化和船舶自動化相一致。

一些國際科技公司也宣布計劃建造一艘完全自主的船舶，在沒有人為干預的情況下開展國際航行。另一方面，雖然無人駕駛船隻不是最終目標，但世界上最大的丹麥航運公司馬士基最近與IBM成立了一個聯合項目團隊，負責開發和整合船舶操作中的人工智能系統。在這種情況下，英國政府已經推動立法改革。中國於

2018年初宣佈在南部港口城市珠海建造世界上最大的無人船舶試驗場。中國還開始研究和開發適用於無人船的技術。美國已經在海軍艦艇中實施了完全自動化的系統，並且鑑於此，他們正在對其在商業航運中的可行性進行全面檢查。日本和大韓民國建立了發展無人駕駛船隻的工作隊，重點是技術適用性以及無人參與的後果。除這些情況外，還有許多其他國家和實體承擔類似的情況。無論是單純的無人駕駛船舶還是部分船舶自動化，船舶自動化和數位化的浪潮已經開始。

船舶自動化和數位化已經成為航運業的一個漸進式進步，業界已經認識到潛在影響的危害，在不可逆轉的後果發生之前，進行全面的國際監管範圍界定。國際海事組織（IMO）於2017年第98屆海上安全委員會和成立工作組通過了“海上自動化水面船舶（MASS）監管範圍界定”。到目前為止，本組織已就船舶自動化程度的定義達成一致：

1) 具有自動化過程和決策支持的船舶，2) 船上有海員的遠端控制船舶，3) 船上沒有海員的遠端控制船舶和4) 完全自動化的船舶。

與其他部門一樣，新技術的引入需要政府和當局修改現有法規或

創建新法規。考慮到運輸是一種國際慣例，這種修改必須考慮一個與其他部門一樣，新技術的引入需要政府和當局修改現有法規或創建新法規。考慮到航運是一種國際慣例，這種修改必須考慮複雜的政治，社會和經濟矩陣。此外，無論邊界或業務如何，網絡安全對世界的威脅日益增加。適應先進的ICT空間需要極高的安全性。此外，投資和實施新技術需要花費大量資金，這將限制推出該技術的能力。

海員被期望適應這種船舶自動化變革。海員在確保其海員安全性和確實保護海員安全性時歡迎數位化。無論如何，歷史上，船舶自動化技術發展上，要求海員接受適當的培訓。海員不得不遇到任何障礙 - 即使那些可能對海員致命或使海員受到致命的污染威脅。更糟糕的是，海員可能受到指責，有時甚至被定罪。現在，海員是憂慮他們將要遭遇到的不確定因素的人。當海員是世界貿易的90%的主角時，海員應該得到這種擔憂嗎？海員應該知道發生了什麼。國際運輸工人聯盟（ITF）必須為未來的變化提供信息並為海員及其加盟工會提供支持。



航運要聞

◎◎◎
中華日報

海員總工會舉行航港界新春聯誼

【記者陳瓊如／基隆報導】中華海員總工會暨基隆、高雄分會於基隆北都大飯店舉行航港各界新春聯誼，由總工會理事長陳政龍主持，會中包括基隆市長林右昌、航港局長謝調君、台北市船務代理公會理事長黃希賢、海洋大學校長張清風等產官學界嘉賓與會。陳政龍也對各界貴賓蒞臨，參與港航界交流聯誼致謝。

航港局長謝調君在會中致詞表示，台灣是海洋國家，而海員工會是很重要的航運團體，尤其是在協助減少勞資糾紛，辦理各項船員訓練，及凝聚兩萬名海員向心力的努力。

北市船代公會也是國民黨基隆市黨部主委黃希賢也在會中提到，他將爭取黨內立委初選，而他在海運界服務超過三十年，希望為海運政策，船員福利，航業發展等發聲，而他也展現繼續為船代公會服務的決心，希望持續為業界打拼。

海員工會正與船聯會協商船員最低薪資調幅

【記者陳瓊如／台北報導】中華海員總工會昨(七)日召開第二十六屆第三次全國代表大會，由理事長陳政龍(中)主持，會中包括勞動部勞動關係司科長許根魁(左)及交通部航港局船員組組長劉佩蓉(右／記者陳瓊如攝)出席與會致詞。陳理事長在會中表示，計對外僱船員勞保分擔比例問題持續爭取，由於這涉及修法問題，需要經過立法程序，但已向勞動部長許銘春反映，許部長也指示勞動部研究統籌辦理，這要請勞動部幫忙。另他也提到，船員輝煌的時代，船員多有六萬人，現約六千人，主要是因大陸，菲律賓等船員崛起，台灣因生活水平往上，勞役工作被取代，可是台灣是海島國家，海運興盛與否，船員相當重要，因此該會在一月十七日已與全國船聯會討論船員最低薪資標準調升幅度的問題，預計下次協商會議將於四月召開。

勞動部許根魁科長表示，外僱船員勞保自付額有其歷史背景，但時代

變動環境也會有變化，目前勞保受保人八百多萬人，最近虧損就被外界放大檢視，這主要是付勞保的人少，領勞保的人愈來愈多。另外，部長表示施政要接地氣，因此已跟部長去拜會了一百八十幾個公會，了解公會意見反映。

船員組組長劉佩蓉提到，欣然看見在一月十七日海員總工會與船聯會就船員最低薪標準調幅問題進行協商，海員總工會是建議調升百分之二點五，目前還在討論中，可見工會對船員努力辛勞的關注，目前在接地氣政策方面，航港局建置船員大數據智慧服務平台，包括船員証書效期線上化，均可透過此平台作業。另外，因應離岸風電發展，所增加船員工作機會，可透過航港局的平台或海員公會平台來媒合。

據了解，一月份全國船聯會與海員工會協商達成共識部份，先行調整未達勞動部基本工資新台幣23,100元之職級，其餘職級再擇期召開協商會議。國際航線最低月薪資標準船聯會建議調薪2%，五年維持不變。海員工會建議調薪2.5%，二年維持不變。海員工會體諒近年台灣船東營運困境，同意「將國際航線基本薪資高於新台幣23,100元之各級職調薪2.5%，由二年改為三年維持不變，

但三年中航運公司營運狀況改善可隨時提出薪資協商。船聯會表示願意將此訊息帶回向理監事會議及會員大會報告後再於下次會議與海員工會進行協商。

海大校園徵才正式起跑19日舉辦就業博覽會

【記者陳瓊如／台北報導】國立臺灣海洋大學今(2019)年校園徵才活動即日起正式起跑，共有8家企業分別在3月12日到3月22日舉辦徵才說明會，19日的徵才博覽會則有60家廠商在育樂館擺攤徵才，歡迎大基隆地區學生及民眾踴躍前往參加。

3月12日陽明海運股份有限公司、海洋委員會海巡署金馬澎分署在行政大樓第一演講廳舉辦說明會，13日有萬海航運股份有限公司、奇點數位有限公司、18日美商睿科網路科技股份有限公司、艾滴科技股份有限公司及22日中鼎工程股份有限公司都在行政大樓第二演講廳徵才，22日長榮海運股份有限公司則在延平大樓九淵廳舉行徵才說明會。

海大實習暨就業輔導組表示，每年到了畢業徵才旺季，海大與勞動部勞動力發展署北基宜花金馬分署都會在海大舉辦基隆地區唯一的校園就業博覽會徵才活動，提供應屆畢業生多

元就業的選擇，同時也讓在校學生了解產業動態，提前做好求職就業的準備。

2019海洋大學校園徵才博覽會「一個巨薪的誕生」19日**10:00-15:00**在育樂館舉行，共有電子工程、零售仲介、運輸管理、生技食品、工程製造、金管人壽領域及多元產業領域等**60**家企業單位參展，提供上千個工作機會，讓大家能夠獲取就業資訊，進而順利就業。

另外，為了讓學生了解產業趨勢，並協助就業，特別邀請企業到校舉辦徵才說明會，讓學生可以面對面直接認識產業，了解職場發展趨勢，同時讓學生在互動過程中瞭解目前就業趨勢及未來生涯規劃，並讓企業招募到具有潛力之人才，達到人盡其才、才適其所的目標。

108年度首場航海人員測驗本週末開考採e化新措施

【記者李錫銘／台北報導】交通部航港局表示，**108**年度首場航海人員測驗**16**日開考，本次測驗採e化新措施，考生自行列印入場證

航港局說，**108**年首場航海人員測驗將開始實施取消郵寄入場證，未來考生除須攜帶身分證等有效證件正

本外，需自行上網列印入場證一同應試。**16**日、**17**日登場的測驗，入場證已開放考生下載列印，請考生務必記得攜帶應試。

該局說明指出，去年開始實施航海人員測驗全面線上報名無紙化作業，今年進一步推動入場證由考生自行列印之新措施。測驗當天除入場證外，提醒考生應攜帶身分證正本，或汽機車駕照、護照、有照片之健保IC卡等，或外籍生持有效期內的居留證應考。考生可於交通部航港單一窗口服務平臺MTNet（網址為<https://web02.mtnet.gov.tw/MTNet/Default.aspx>）「航海人員測驗專區」內之「線上報名／線上列印項下」下載列印入場證，如無法順利列印或忘記攜帶者，可於當日測驗前至各試區試務辦公室申請補發。

此外，本次測驗適逢週六、日，航港局呼籲各界測驗當日如於華夏科技大學及正修科技大學試區周邊進行工程、遊行、園遊會或廟會慶典等活動，盡可能避開或降低音量，以免影響考生應試；考生於應試第一節超過十五分鐘不得進場，請考生提早出門，以免因突發狀況影響自身權益。

台灣新生報

海員總工會向勞動部發說帖

【記者周家仰／台北報導】中華海員總工會理事長陳政龍上（二）月中旬應中華民國全國總工會理事長陳杰邀請，參加一項座談會，藉此時機當面向勞動部長許銘春反映，「外僱船員勞保費分擔比例能比照一般勞工」。許部長指示勞動部所屬，「該案將找適當時間一併處理」。最近海員總工會並就此議題，發出一份說帖寄到勞動部。陳政龍強調，工會將持續為船員爭取權益，呼籲勞動部若能調整自負額比例，相信可落實政府鼓勵船員就業的初衷。

針對「檢討外僱船員勞保費分擔比例」，中華海員總工會本（三）月五日發布一份說帖，內容為依據《勞工保險條例》第八條第一項第四款至該會投保勞工保險，而被保險人自負保險費率為百分之八十，其餘百分之二十由中央政府補助，與同為職業工會的勞工加保自負保險費率為百分之六十，其餘百分之四十由中央政府補助有所差異。對該會長服務於海上的外僱會員明顯不公平，建請勞動部修正勞工保險條例第十五條第一項第四款的規定為「第八條第一項第四款之被保險人，其普通事故保險費及職業災害保險費，由被保險人負擔百分

之六十，其餘百分之四十，由中央政府補助」，也就是分擔比例能比照一般勞工。

至於修正的理由，說帖中指出，自民國七十七年二月公布修正勞工保險條例第八條第一項第四款，始將外僱船員納入投保範圍。如今時代變遷，船員工作已非三十年前榮景，而航運景氣長期低迷下，僱用契約時間大幅縮短，船員在岸候船時間，甚至長達六個月以上者不在少數。長期以來也因海上生活艱辛，有許多不平等待遇如下：

- 一、每週四十四小時的工時（高於勞基法的四十小時）；
- 二、無退休金法規保障（任職於國輪船舶者除外）；
- 三、勞保費率不平等待遇；
- 四、下船等同失業，無法規保障就業。

中華海員總工會指出，近年因國人少子化等因素，商船船員數量急遽減少，到去（一〇七）年十二月會員人數僅剩一萬七千九百八十三人，而實際在船舶上服務人數僅為三千四百八十七人，其中在外國船舶服務人員僅有一千五百八十七人。

陳政龍強調，會員到會辦理加保業務時，最常提出問題之一，就是對勞工保險自負保額高於其他職業工會，而深感不平。雖經該會多次解釋，仍難以撫平會員不滿情緒。

國立臺灣海洋大學海洋法政學士學位學程(學系)&海洋政策碩士學位學程(研究所) 「2019年海洋法政新趨勢研討會」論文邀稿

-
- 一、主辦單位：國立臺灣海洋大學海洋法政學系&海洋政策研究所
網址：<http://www.dolp.ntou.edu.tw/bin/home.php>
<http://www.gpop.ntou.edu.tw/>
- 二、議題：探討海洋私法、海洋公法及海洋政策之最新發展趨勢，包括海商法、海洋法、海洋行政法、海上勞動法（船員法）、海洋環境法、海事刑法、海洋政策、海洋權益、漁業法規等國內法及國際規範。請於2019年5月31日前將論文題目、姓名、任職機構、職稱、聯絡電郵、電話及250字摘要，以E-mail回覆張君嫻助教(ils@mail.ntou.edu.tw)。主辦單位將於2019年6月15日前通知入選名單。論文建議長度為12,000字至25,000字。研討會論文於會議結束後經必要修改，交由《臺灣海洋法學報》編輯委員會審查，通過的論文將刊登期刊專號或出版專書。
- 三、會議時間及地點
2019年11月22日星期五 國立臺灣海洋大學 基隆市北寧路2號
- 四、邀稿時程
邀稿時間：2019年2月至2019年5月31日
確認入選名單：2019年6月15日
論文交稿日期：2019年11月8日
- 五、會議聯絡人：
饒瑞正
國立臺灣海洋大學海洋法律研究所 教授
海洋法政學系&海洋政策研究所 主任
E-mail: jcjao@ntou.edu.tw
電話：02-24622192分機3617
張君嫻 助教
ils@mail.ntou.edu.tw
電話：02-24622192分機3602
地址：202224基隆市中正區北寧2號國立臺灣海洋大學海洋法政學系&海洋政策研究所
-



信友實業股份有限公司
SINCERE INDUSTRIAL CORPORATION

擴大徵才訊息
“表現良好優先轉岸勤”

職 稱	資 格
船 長	<p>☞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」</p> <p>☞歡迎持船長證書僅有大副經驗者， <u>若有潛力六個月可提升為船長</u></p>
輪 機 長	<p>☞持「本國籍一等輪機長執業證書」或「巴拿馬籍輪機長證書」</p> <p>☞歡迎持輪機長證書僅有大管經驗者， <u>若有潛力六個月可提升為輪機長</u></p>
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」
岸 勤	☞航運相關科系畢業為佳 或具有航運各部門各職級相關服務經驗均可

~信友船隊為輕便型散裝船，待交新船艘數多，船齡輕、上船機會多~

~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~

☒意者請E-MAIL：marine@sinceremarine.com

☎電洽：02-27001400 船員處 分機229、236

☒台北公司：(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



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、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 蘇澳↔花蓮 / 台北↔平潭 固定航線之高速客貨輪，均為日間航班，蘇花航線備有岸上飯店住宿，本公司並負責高速船專業訓練，及享有每月固定六天在岸備勤輪休。

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 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，每周固定兩航班，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
海務部 周專員 陳專員收

E-mail：marinedept.jt@groupwagon.com

連絡電話：02-2504-6111 #1304 or #1305



神昌國際貿易(船舶管理)有限公司 GBP GLOBAL CORP. LTD.

統一編號:53886464
INVOICE NO

總經理

GENERAL MANAGER

喬梅福
MANU CHIAO

+886 928802918
+886 979883925

公司電話TEL: +886-7-3517186
傳真號碼FAX: +886-7-3517180
公司E-MAIL: gbp53886464@gmail.com
個人E-MAIL: chiao_meifu@kimo.com
高雄市仁武區澄觀路二段250之2號H棟
HF., No.250-2, Sec.2, Chengguan Rd.,
Renwu Dist., Kaohsiung City 814, Taiwan (ROC)

營業項目 BUSINESS ITEMS

- | | |
|--|---|
| ◎船舶五金物料供給
Ship hardware material supply | ◎船員仲介服務
Crew agent service |
| ◎貨物承攬及運送
Cargo contracting & delivery | ◎船舶承租及買賣
Ship chartering & trading |
| ◎國際招標工程承包
International tendering project contracting | |
| ◎煤礦
Coal mine | ◎輕原油
Light crude oil |
| ◎鐵礦
Iron ore | ◎潤滑油
Lubricating oil |
| ◎銅礦
Copper mine | ◎貴金屬
Noble metal |
| ◎礦業
Mining industry | ◎地產投資顧問
Real estate investment consultant |
| | ◎廢輪胎資源化處理
Waste tire treatment |
| | ◎農糧產白糖供應盤商
Agricultural grain white sugar supplier |

為推展緬甸發展基礎建設及台緬貿易 本公司積極專辦緬甸 **招商**

- | | |
|--------------|-----------|
| ◆商業分行(辦事處)設立 | ◆地產投資評估 |
| ◆城鎮共同開發 | ◆大型工程BOT案 |
| ◆農漁畜牧在地養殖 | ◆產消合作等項目 |

我們擁有專業的團隊能為各企業的投資業者
儘到完善的市場連接，共創經濟發展

承辦人：喬先生

聯絡電話：0928-802-918、0979-883-925

～神昌國際貿易有限公司～



長榮海運股份有限公司 EVERGREEN MARINE CORP.

誠徵海勤人員

職 務	條 件 資 格
一等大管/一等輪機長	<ul style="list-style-type: none"> · 持有交通部一等大管/一等輪機長適任證書及STCW2010訓練證書 · 具英語溝通能力
船副 / 見習船副 管輪 / 見習管輪	<ul style="list-style-type: none"> · 持有交通部一等航行員適任證書及STCW2010訓練證書 · 具英語溝通能力
幹練水手 / 一等水手	<ul style="list-style-type: none"> · 持有乙級航行當值適任證書及STCW2010訓練證書者 · 具簡單英語溝通能力
機匠/銅匠	<ul style="list-style-type: none"> · 持有乙級輪機當值適任證書及STCW2010訓練證書者 · 具簡單英語溝通能力
大廚 / 服務員 (培訓大廚)	<ul style="list-style-type: none"> · 持有STCW2010訓練證書，餐廚人員知能訓練證書 · 中華民國中餐烹調丙級以上(含)技術士執照 · 具簡單英語溝通能力

◎應職方式：請電洽海員部 甲板甲級 林先生/03-312-3815、甲板乙級 游先生/03-312-3827、機艙管理級 曾輪機長/03-3123890、機艙甲級 張先生/03-312-3832、機艙乙級 林小姐/03-312-3840

◎時間/地點：即日起受理報名 / 338 桃園市蘆竹區新南路一段163號8樓 海員部

IDF SUPPLY CO. LTD.

國免供應有限公司

免稅煙酒，一流團隊，誠摯



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)





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

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



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，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
	乙級船員 銅匠、水手長、廚工等，符合STCW 2010資格者
岸 勤	駐埠船長/ 駐埠輪機長 ◆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	◆岸勤：02-27338000 #6128王政銘：#6196 賴怡瑛 uminghr@mail.uming.com.tw
	◆海勤：02-27338000 #6124陳志平：#6147卓雅秋 crew@mail.uming.com.tw

➢裕民航運為遠東集團國內八大上市公司之一，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

～歡迎加入裕民團隊～



百麗航運公司

百麗航運公司將於2019年3月和4月接兩條高速客輪加入營運，將行駛臺灣西部-澎湖馬公航線，誠徵優秀的船員加入本公司，具有客輪經驗的船員尤佳，職務需求如下

職 務	資 格
船長	持有二等船長以上適任證書，如有客船資歷尤佳。
輪機長	持有二等輪機長或一等大管輪以上適任證書
大副	持有二等大副以上適任證書
大管	持有一等管輪以上適任證書
幹練水手/機匠	持有「基本安全」證書，有當職證書者尤佳
客服員	持有「基本安全」證書

應徵方式：

請函寄履歷(附照片)、海員手冊影本、相關證照影本及學經歷證明等文件，並於信封上註明應徵職缺，逕寄本公司船務部收。

公司地址：台北市大安區復興南路2段237號3樓

聯絡人：陳小姐 聯絡電話：02-2706-2636#110

EMAIL：tech@pescadoresferry.com.tw

面試通過者，公司協助安排受訓取得「駛上駛下客輪訓練」證書和高速客輪相關培訓證書



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。
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。
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。

本公司隸屬中鋼集團，待遇佳、給付三節禮金、國(外)輪皆享勞健保、升遷管道暢通、人性化管理等福利，誠摯歡迎您加入中鋼運通團隊。

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：徐興隆船長 聯絡電話：(07)3378831

黃威程經理 (07)3378845

黃詠麟管理師 (07)3378847





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	持適任證書，具散裝船經驗，英文佳。
船副 / 管輪	持適任證書，具散裝船經驗，英文佳。

應徵方式：

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

本公司地址：104台北市中山區民權東路3段4號3樓

聯絡人：駐埠總船長 歐陽定 聯絡電話：02-2508-0389#169

E-MAIL：marine@hcm.com.tw



萬海航運股份有限公司
WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

萬海航運的航行網從亞太到中東、美西與世界各地不斷延伸，因應新造船隊，擴大台灣船員編制，根留台灣、放眼世界，歡迎符合以下資格之優秀人員加入萬海！

誠徵優秀海勤/陸勤服務人員

職 稱	資 格
船長/輪機長	持有本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書。
大副/大管	持有本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書。
船副/管輪	持有本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書。
見習船副/管輪	持有本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書。
乙級船員	水手長、木匠、幹練水手、加油長、銅匠等，符合STCW2010資格者。
大廚	具STCW2010相關訓練證書、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

～本公司薪資待遇優渥，福利制度良好，升遷管道暢通及人性化管理～

☒應徵方式：

1.網路應徵：請至本公司網站線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

2.連絡人：02-25677961#6131王小姐(陸勤)：#5117黃先生(甲板)；
#5112趙先生(機艙)

3.公司地址：105台北市松山區敦化北路122號10樓Email：crew_mar@wanhai.com

誠徵 海勤人員 符合STCW公約2010年資格者

	職 稱	資 格
海	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。
勤	船副/管輪	持本國籍一等適任證書。
	乙級船員	水手長、水手、銅匠、機匠等。

本公司為世界第三大貨櫃公司之台灣子公司，為近洋航線全貨櫃船。
 自104年10月1日起，全面調升各級船員薪水，歡迎加入正利團隊!!!
 另，公司一律以通訊方式投遞履歷，如欲親訪公司，請務必事前預約，
 敬請配合。謝謝!

【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，或電洽分機2707
 吳經理 E-MAIL: tpe.rwu@cnc-line.com
 公司地址：10480 台北市中山區民生東路三段10號15樓
 聯絡電話：(02) 2183-2888


中 塑 海 運 股 份 有 限 公 司
SIMOSA SHIPPING (TAIWAN) CO.,LTD.
誠徵海勤/陸勤人員

	職 稱	資 格
海勤人員	船長/輪機長 大副/大管輪	1.具有中華民國一等適任證書、STCW2010相關證照及油輪相關證照。 2.至少1年以上油輪服務經歷。 3.具有英文溝通能力。
	船副/管輪	具有中華民國一等適任證書及油輪與STCW2010相關證照。
	幹練水手/機匠	具有中華民國當值適任證書及油輪與STCW2010相關證照。
陸勤人員	駐埠船長	1.具有中華民國一等適任證書、STCW2010相關證照。 2.至少1年以上船長/輪機長或駐埠船長/輪機長經驗。 3.具有英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作。
	駐埠輪機長	
	船副/管輪	1.具有中華民國一等適任證書、STCW2010相關證照 2.至少1年以上船副/管輪經驗。 3.具有英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作。

本公司屬輪為近洋國際航線油輪，每月固定返台，薪優福利佳，歡迎來電洽詢！

應徵方式：將履歷表、船員經歷證明、海員手冊、適任證書及油輪與STCW2010相關證照影本，及學經歷證明等文件寄至11494台北市內湖區港墘路200號5樓船員組收

(應徵陸勤人員，請於文件中註明應徵職務名稱)

連絡電話: 02-2658-1977 #6200



光明海運股份有限公司

* 誠徵海勤人員 *

本公司為海運子公司，專營不固定國際航線散裝船，待遇優渥，福利佳，管理人性化，歡迎洽詢。

職 稱	資 格
輪機長/大管輪	持有一等國籍適任證書及STCW2010訓練證書；具遠洋海岬型、巴拿馬極限型散裝船、電噴船經歷尤佳。
水手長/木匠/幹練水手	持有甲板助理員適任證書、助理航行當值適任證書及STCW2010訓練證書。
銅匠/機匠	持有輪機助理員適任證書、助理輪機當值適任證書及STCW2010訓練證書。

應徵方式：備履歷、海員手冊經歷影本、適任證書及STCW2010訓練證書影本，逕郵寄本公司船務部航務組收。亦可參考公司網站：<http://www.kms.com.tw/> 經初審合格者，將以電話通知面試時間。

地 址：10359 台北市大同區重慶北路二段243號6樓

聯絡人：船務部航務組 Tel：(02)2552-0818 # 623

E-MAIL：mdp@kms.com.tw



達和航運股份有限公司

誠徵陸勤人員

職 稱	資 格
工務工程師	大專以上，輪機科系畢，具遠洋散裝輪機長2年經驗者。 【工作地點-台北市】
駐埠船長	大專以上，航海科系畢，具遠洋散裝船長2年經驗者。 【工作地點-台北市】

意者請mail履歷至sophiachen@taiwancement.com聯絡人:陳小姐(02)7719-7623

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。
大 副 / 大管輪	持有國籍一等適任證書書。
船 副 / 管 輪	持有國籍一等適任證書。
乙 級 船 員	符合STCW2010資格者

本公司隸屬台企集團，待遇佳、給付休假返船獎金及不休假獎金，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。

公司地址：台北市中山區中山北路二段113號10樓Tel:(02)2531-0909

<http://www.thmc.com.tw> 聯絡人：船務部船員課

分機20126 沈先生 分機20122 許小姐

E-mail:recruit@thmc.com.tw



陽明海運股份有限公司

誠徵海勤及駐埠船副人員

職稱	資格
船長	持有國籍一等執業證書，需有貨櫃或散裝船經驗
大副	
輪機長	持有國籍一等執業證書
大管輪	
銅匠	持有乙級船員輪機當值證書
(岸勤)駐埠船副	大專以上，商船、航技、航海等相關科系畢，具船副執照及船上經驗者佳

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

http://www.yangming.com/traditional_chinese/asp/about_us/jobs_career/want.asp 下載履歷及個資同意書，填寫後 Email 至 emsm@yangming.com，或與船務部船員管理組聯繫。

聯絡人：鄧家偉 地址：201基隆市信義區信一路150號12樓

Tel: 02-2429-8256 Email: emsm@yangming.com

※岸勤-駐埠船副:

請至本公司網站-線上徵才登入 <https://www.yangming.com/LocalSite/Tw/HR/want.aspx>



裕品實業股份有限公司

YU PIN SHIPPING CO., LTD

- * 專業港勤拖船，港內及港外拖帶、海難救護、外海戒護、離岸海事工程、船舶管理。
- * 公司制度完善，全國最多艘之拖船公司，擴編船隊所需，招募儲備船員。
- * 民營港勤拖船企業中，擁有全國商船區最大總馬力之拖船船隊，新加坡日商 NYK 船舶管理公司在台唯一船員代理公司。本公司已取得「私立就業服務機構許可」及 MLC 2006 之「船員招募與安置服務機構」(SRPS) 認證。

職稱	資格條件	適任船型
船長 / 輪機長 大副 / 大管輪 船副 / 管輪	持有本國籍一等、二等、三等適任證書及所有 STCW2010 訓練證書；曾任拖船經驗者尤佳。	拖船
乙級船員	水手長、銅匠、幹練水手、機匠、廚工等，符合 STCW2010 資格者；曾任拖船經驗者尤佳。	
岸勤工務部 經理 / 工程師	海事院校輪機、航運系所畢業；具管輪以上或岸勤工程師經驗者尤佳。	

郵寄履歷表：備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍適任證書影本、STCW2010 訓練證影本、船員體檢表影本，並於信封上註明應徵職稱、船型逕寄本公司船務部收。

1. 地址：高雄市苓雅區三多四路110號9樓之6 公司網站：www.yupinshipping.com.tw

2. E-MAIL：dpachen.yupinshipping.com.tw or personnel.yupinshipping.com.tw

3. 電話 TEL：(07)968-6833 傳真 FAX：(07)968-8898



台塑海運股份有限公司

FORMOSA PLASTICS MARINE CORPORATION

◎誠徵優秀海勤服務人員◎

	職 稱	資 格
海勤人員	船 長/大 副	具中華民國一等適任證書，持有油化相關證照，符合STCW2010訓練證書。
	輪機長/大管	具中華民國一等適任證書，持有油化、LPG相關證照或具貨櫃船工作經驗，符合STCW2010訓練證書。
	銅匠/乙級船員	具中華民國輪機/航行當值證書，持有油化及LPG相關證照，符合STCW2010訓練證書。

★本公司兩岸直航貨櫃船，甲級船員另有優渥裝卸貨獎金，歡迎來電洽詢。

1. 郵寄履歷表：

請備妥履歷(附照片)海員手冊影本、本國籍適任證書、STCW2010 訓練證書影本、體檢表影本、護照影本、最高學歷畢業證書影本，郵寄本公司船員組 謝小姐 收
 本公司地址：台北市松山區敦化北路201號前棟7樓
 連絡電話：02-27122211#7780

2. 連絡方式 E-MAIL：cynthia-fpmc@fpg.com.tw



T.S. LINES

德翔海運(股)公司

徵才訊息

	職 稱	資 格
海勤	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	具本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書
	大 管	具本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書
	船 副	具本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書
	管 輪	具本國籍一等適任證書及STCW2010訓練證書
	乙 級 船 員	具STCW2010訓練證書
岸勤	駐 埠 船 長	具有貨櫃船船副或是船長兩年以上資歷

◇本公司提供岸薪(Stand by pay)福利

◇持有輪機長、大管及大副適任證書的資深大管、管輪及船副，可擇優擔任輪機長、大管及大副職

本公司為台灣第四大貨櫃船公司、有靠泊台灣港口、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，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_mar@tslines.com

3. 至104人力網站投遞履歷 4. 傳真：02-2719-5543

洽詢電話：02-27190909#231林小姐，相關職缺您亦可至104人力銀行網站查詢。



台灣航業股份有限公司 TAIWAN NAVIGATION CO., LTD

油輪職稱	資格
船長 / 輪機長	1. 持有本國籍一等適任證書及STCW 2010油輪相關訓練證書。 2. 最近三年內具油輪資歷者尤佳。
大副 / 大管輪	
船副/管輪/電機師	
水手長 / 木匠	
幹練水手 / 機匠	
銅匠 / 泵匠 / 電匠	
大廚	
拖船職稱	資格
船長 / 輪機長 船副 幹練水手 / 機匠	1. 持有本國籍二等適任證書及STCW 2010相關訓練證書。 2. 最近三年內具拖船VSP或SRP資歷者尤佳。 3. 台中港拖船休假方式：固定做四週、休一週外，另有其他輪休。 4. 永安港拖船休假方式：LNG作業期間，需全員在船，非LNG作業期間，每艘船留兩人。

公司網址：

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

歡迎來電洽詢——

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294蔡小姐;

Lccytsai@taiwanline.com.tw

TEL:02-2394-1769分機290黃經理;

Rkhuang@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302萬副理；

Wan@taiwanline.com.tw

TEL:07-561-9700轉507楊小姐;

Yangmy@taiwanline.com.tw

108年3月份「提升會員人力服務品質教育訓練」

一、「108年度各項船員專業訓練醫療急救訓練計畫」辦理。

二、訓練期間：108-1醫療急救：自108年3月16日(星期六)起至3月17日(星期日)止。

三、訓練地點：中華海員總工會船員訓練中心
(台北市杭州南路一段115號2樓)。

教育訓練

108年第3梯次『提升會員人力服務品質教育訓練』

主辦單位：中華海員總工會基隆分會

辦理地點：中華海員總工會基隆分會會議室(基隆市義一路56號4樓)

辦理時間：中華民國108年04月18日(星期四)上午08:30-16:10

【課程表】

時間	課程名稱	主講人
08:30~08:50	報到	
08:50~09:00	主持人致詞 中華海員總工會基隆分會 陳振煌理事長	
09:00~10:30	心血管疾病危險因子(上)	胡麗娟 醫師 現職：基隆市立醫院
10:30~10:40	茶敘	
10:40~12:10	心血管疾病危險因子(下)	胡麗娟 醫師 現職：基隆市立醫院
12:10~13:00	午餐	
13:00~14:30	愛我的親人救在現在! 1.急救通報。 2.中風、癲癇處理。	亢晉華 講師 現職：國北護推廣中心
14:30~14:40	茶敘	
14:40~16:10	3.呼吸停止之急救處理。	亢晉華 講師 現職：國北護推廣中心
16:10~	賦歸	

108年第3梯次『提升會員人力服務品質教育訓練』報名表

中文姓名		職務		中文姓名		職務	
服務公司		午餐	<input type="checkbox"/> 葷食 <input type="checkbox"/> 素食	服務公司		午餐	<input type="checkbox"/> 葷食 <input type="checkbox"/> 素食
身分證字號		出生日期		身分證字號		出生日期	
聯絡電話(公)		(手機)		聯絡電話(公)		(手機)	
傳真：	E-mail：			傳真：	E-mail：		

※備註：

1.本表填妥後請傳真至本會(02)2425-2893或電子郵件方式報名。

2.聯絡人：林俊佑先生 /電話(02)2424-1191~3 /

電子郵件：jylin@ncsu.org.tw。

3.本訓練因名額有限，請於4月11日(星期四)前報名，以便統計參加人數。

4.本次未達開班下限人數20人，將延期至下一梯次擇期辦理

5.請以正楷清楚填妥基本資料，俾辦理保險，謝謝！

會員服務

中華海員總工會 會員退休(註銷會籍)補助金一覽表

製表日期：2019/3/13

製表單位：業務處

姓名	會證號碼	申請日期	摘要	金額
吳○駿	C00983	2019/02/11	退休補助金	9000
楊○立	42813	2019/02/12	退休補助金	55800
于○成	36889	2019/02/15	退休補助金	57750
傅 ○	C00985	2019/02/15	退休補助金	28200
鄭○文	67181	2019/02/19	退休補助金	63000
楊○文	71457	2019/02/19	註銷補助金	17850
郭○宗	71226	2019/02/19	註銷補助金	23550
郭○生	67961	2019/02/20	退休補助金	59700
陳○忠	66959	2019/02/22	退休補助金	19050
周○丕	68772	2019/02/23	退休補助金	46500
華○良	83887	2019/02/27	退休補助金	16200
人 數		11	總金額	396600

* 申請退休(註銷會籍)補助之註銷會籍會員，得於註銷會籍之日起2年內提出補助之申請，符合規定之申請註銷會籍會員，應於申請註銷會籍之同時提出補助之申請，逾時申請者，均不予受理。

* 民國77年7月1日前入會會員，在岸會費若超過2年未繳，爾後在核算其申請之會員退休(註銷會籍)補助時，則以民國77年7月1日為起算日期。

* 補助金額 = (在船年資 × 1800元/年 + 在岸年資 × 300元/年)

* 敬請各位會員珍惜權利，按時至工會辦理。

會證遺失名單

行政處

會證號碼	會員姓名	會證號碼	會員姓名
總台字066959號	陳○忠	總台字70523號	吳○駿
總台字092295號	葉○芸	總台字89201號	黃○麒
總台字86465號	陳○得	總台字084496號	王○弘

中華海員總工會 急難救助慰問濟助名冊

製表日期：2019/3/14

製表單位：業務處

會員姓名	會證號碼	申請日期	摘要	金額
楊○岐	62357	2019/2/11	在岸因病住院	2000
王○鎮	85627	2019/2/11	母喪慰問	1000
潘○揚	80206	2019/2/13	生育補助	2000
邱○華	87668	2019/2/14	生育補助金	2000
石○漢	90659	2019/2/15	在岸因病住院	2000
劉○忠	78129	2019/2/18	在岸受傷住院	2000
白○誠	42834	2019/2/18	在船工作受傷需長期一個月以上治療	2000
陳○彬	86507	2019/2/18	父喪慰問	1000
周○彬	77056	2019/2/19	在岸因病住院	2000
孫○英	C00408	2019/2/19	在岸因病住院	2000
朱○義	75353	2019/2/20	在岸因病住院	2000
賴○彬	83945	2019/2/22	在岸因病住院	2000
陳○仁	86116	2019/2/23	在岸因病住院	2000
賀○祥	82246	2019/2/25	在岸因病住院	2000
懷○龍	80981	2019/2/25	母喪慰問	1000
黃○賓	87214	2019/2/26	生育補助金	2000
陳○華	90751	2019/2/26	生育補助金	2000
黃○奇	87583	2019/2/26	在岸因病住院	2000
林○福	57712	2019/2/27	在岸因病住院	2000
人 數		19	總金額	35000

以上救助項目，除在船服務期間死亡者外，須入會滿 1 年並於案發後3個月內提出申請，申請時須繳清會費。敬請各位會員珍惜權利，按時至工會辦理。

勞工保險

《資料來源：勞工保險局》

「行動繳費 就用台灣Pay」抽獎活動

發布日期：2019-02-23

- 一、主辦單位：財金資訊股份有限公司
- 二、協辦單位：參加本活動之「台灣Pay」開辦金融機構、臺灣行動支付股份有限公司。
- 三、活動期間：即日起至108年3月31日止。
- 四、活動條件：

於活動期間，使用「台灣Pay」掃描帳單上之「台灣Pay」QR Code 並成功繳納者，每成功繳納1張帳單即享有1次抽獎機會，成功繳納2張帳單即享有2次抽獎機會，以此類推；惟同一張帳單以多筆方式繳納者僅有1次抽獎機會；同一人僅限得一個獎項。

- 五、「台灣Pay」繳費單項目如下：
 - (一)勞就保保險費。
 - (二)國民年金保險費。
 - (三)勞工退休金。
 - (四)電信費：中華電信、亞太電信。
 - (五)台灣自來水費。
 - (六)健保費。
 - (七)瓦斯費：新海瓦斯費、大台北瓦斯費、欣中天然氣、陽明山瓦斯、欣湖天然氣。
- 六、活動詳情請參閱活動網站。

投保單位請注意~投保薪資覈實報、及時調，確保員工權益免受罰

發布日期：2019-03-08

為保障勞工領取勞工保險及就業保險給付權益，勞保局提醒，投保單位應依照規定覈實申報所屬勞工的月投保薪資，如有變動，亦應適時申報調整，以維護勞工權益。投保單位申報員工投保薪資，應按其月薪資總額（即勞工因工作而獲得的報酬，含工資、薪金及獎金、津貼及其他任何名義的經常性給與，例如：加班費、伙食津貼、業績獎金、全勤獎金等均須列入計算），依「勞工保險投保薪資分級表」所適用的等級金額覈實申報，不可以多報少或以少報多。此係強制規定，非得由投保單位或被保險人自由增減。還有，員工薪資在當年2月至7月變動

時，投保單位最遲應於當年8月底前申報調整；如在當年8月至次年1月變動時，則最遲應於次年2月底前申報調整。員工薪資不固定者，以最近3個月薪資的平均為準，調整後的投保薪資均自投保單位向勞保局申報的下個月1日生效。對於員工薪資每月不固定或變動較大者，投保單位為適時反映員工實際薪資所得，亦可以按月或按季申報調整員工投保薪資。

投保單位如未依規定覈實申報員工投保薪資，經勞保局查證屬實，將依規定核處多報或少報保險費金額的4倍罰鍰，且員工如發生保險事故致少領給付金額，應由投保單位負責賠償。

健保通過8+1項癌別之藥品給付，並放寬類風濕性關節炎減量限制

健保署與醫藥界、付費者代表之共同努力下，今(21)日召開之全民健康保險藥物給付項目及支付標準共同擬訂會議(以下簡稱藥物共擬會議)通過近期病友關切之癌症免疫治療藥品、乳癌雙標靶藥物納入健保給付，及類風濕性關節炎使用生物製劑者放寬減量標準。

有關癌症免疫檢查點抑制劑nivolumab、pembrolizumab、atezolizumab等新成分新藥納入健保給付案，經健保署於本次會議報告藥品給付規定修訂內容及增加之檢驗、檢查費用後，同意本案藥品依前次會議結論之核價、登錄與檢討機制，在108年以8億元經費支應下，以治療800人為目標，與健保署達成協議之產品將納入給付。

另外，藥物共擬會議亦於今日同意乳癌雙標靶藥物pertuzumab合併trastuzumab用於HER2陽性轉移性乳癌病人，對於手術後仍轉移之病人，可大幅提高病人整體存活期延長2~3年的機率，預估有500人受惠。

在類風濕性關節炎使用生物製劑之相關規定部分，過去類風濕性關節炎患者使用健保給付生物製劑治療兩年後，若28處關節疾病活動度積分(DAS 28)小於3.2須開始減量，病友團體擔心此減量機制會造成疾病惡化，對病友造成生理及心理的負面影響，希望能調整減量之措施。經根據中華民國免疫學會提供之研究資料，使用生物製劑治療若能達到持續緩解(DAS 28<2.6維持至少半年)才開始減量，其減量成功機會越高，故本次會議同意將目前減量標準DAS 28<3.2放寬為2.6，估計每年受惠人數約660人。

