

商船實習生(cadet)的未來—談應具備責任與使命(上)

田文國¹ 葉榮華²

[摘要]近年來發生學生實習上船困難，尤其國內大部份船東引入外籍船員並訓練外籍實習生，相對造成本國實習上船更加困難的窘境。

本文主要以對業界及海上實習學生所遭遇到各種不同問題，由於雙方認知差異，造成學、業兩方不同的抱怨，特詳細閱讀學生實習心得報告後，經統計並專文分析探討，供產、學、官共同探討商討解決之道。

關鍵詞：實習生 STCW78/95國際公約
海上訓練紀錄簿

1、序言

國內、外各類航海院校的教學計畫中均把海上實習作為重要的教學環節，通過政府撥款、企業資助和提供優惠政策，並組成專門的部門統籌安排學生海上實習及訓練，為國家及航運企業培育高品質的人才。我國海運院校的海上實習訓練累積了豐富的經驗，取得理想的效果。

2、商船實習生職責

海事院校學生上船實習辦法第8條規定：『實習生實習期間，船長或經授權之人應予適當之訓練、考核並記錄於訓練記錄簿中。』

實習生於實習期間應遵守船上一切規定，服從船長或其授權之人或當值船員之指揮，執行工作，負責盡職。』

實習生基本上屬於準船員，對於船員服務規則第10條[1]船員對於船員

服務手冊內所載之船員服務守則，必須切實遵行。船員服務守則如下：

- (1) 恪遵政府法令，不得有危害國家利益或安全之行爲。
- (2) 維護航行安全，不得有危害人命或船舶貨物之行爲，
- (3) 確保船舶功能，不得有毀棄設備或損壞屬具之行爲。
- (4) 嚴守管制法規，不得有私載客貨或非法走私之行爲。
- (5) 服從上級指揮，不得有違抗命令或強暴脅迫之行爲。
- (6) 切實執行職務，不得有怠忽職責或擅替值勤之行爲。
- (7) 遵照船上規定，不得有擅自離船或逾限回船之行爲。
- (8) 依法接受傳詢，不得有隱瞞不報或虛偽陳述之行爲。
- (9) 善保船員證件，不得有塗改毀損或謊報遺失之行爲。
- (10) 培養高尚品德，不得有鬥毆賭博或酗酒吸毒之行爲。
- (11) 誠信履行契約，不得有非分要求或失信違約之行爲。
- (12) 守法負責盡職，不得有應為不為或不應為而為之行爲。

3、實習生存在的價值及肩負使命

國家的建設、貨物暢通及海權的鞏固等都有賴我國海運的發達，實習生肩負使命，實習生代表我國海運的新希望，未來業界的接班人，實習生

¹國立台灣海洋大學商船系副教授

²國立台灣海洋大學輪機系教授

由納稅人付錢上船實習工作，使用國家公帑上船實習，必須肩負承擔未來海運發展的歷史任務，具有對社會回饋的某種程度的義務。

台灣為典型之海島國家，百分之九十以上之進、出口貨物須依賴海上承運，船舶運輸業對我國的經濟發展、民生需求及國防安全均有重要之關聯，因此培育我國船舶運輸業所需之優質航海及輪機人才，一直是國家教育的重點之一。

然而隨著國際局勢變遷、國內社會價值觀轉變，目前國內已有許多航商大量晉用越南、緬甸、菲律賓及中國大陸之外籍船員。此舉雖然可降低航商之人事成本，但是各航運公司為考量行政單位的管理人才，同時顧慮管理級船員諸如船長及輪機長的後續接任人選，還是必須持續雇用台灣船員，以培育基層人員因應未來所需。

4、船舶對實習生應具備責任

不可諱言學校教學由於專業實務師資的嚴重不足，教育幾乎以純理論為主，雖然課程安排滿足STCW公約要求，但實務教學內容仍與公約規定有一定落差，在此略述如下：

- (1)教導：學校教學以理論配合實務，但多偏重於理論，尤其學校教授以海洋大學為例，三系50多位教師，具實務經驗(以最近5年曾參與實務工作)僅約5%，因此可以說幾乎以純理論教學為主，對於實務方面有賴業界現場教導為主。
- (2)訓練：承上所述，有關專業訓練在校上完標準發證課程外，其實操作演練必須送學生到萬里船訓中心受訓，其他專業課程幾乎偏重理論教學而極少訓練，對於實務方面亦同樣有賴業界船舶現場訓練為主。
- (3)考核：學校教學雖然課程安排滿足

STCW公約要求，但教學內容仍與公約規定有一定落差，雖然通過學校考核結業，但反映在學生專業能力上是否足夠，那方面不足包括知識(knowledge)、技術(Skill)及工作態度(attitude)方面，更有賴於業界指正並督促，使教學單位作全面改進。

公約規定實習生必須完成海上『訓練紀錄簿』考核：商船、航海及輪機系的海上訓練、檢查、考核。該『訓練紀錄簿』的優點是對實習品質的全面考核。考核由專人負責，甲板(艙面)操作由大副負責評定(機艙由大管及輪機長負責評定)，大副徵求其他甲板值班官(船副或管輪)的意見，根據學員的艙面(機艙)工作情況和掌握的熟練程度對學員評分。為了對學生做出正確評估，大副還須得到值班官員的積極協助(平時有紀錄)。駕駛台值班官負責學生航海值班成績，其中也包含了在駕駛台值班的值班情況的評價。訓練官(船副)則對於所授課程學生掌握的進度、完成的作業、通過口試和測驗評定成績，三部份的成績綜合起來作為該次海上實習成績記入學生考核總成績。

5、實習生在船舶應具備基本能力

海運事業係屬國際企業，受國際公約之規範。自從1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其1995年修正案公佈之後，世界各國的海事教育均需按照其精神其要求加以改進，尤其海上實習更是國際公約要求之重點，商船及航海專業學生必須在船上實習滿一年，輪機學生必須在船上實習滿半年，才能成為正式的船副及管輪，擔任航海及輪機正式工作。

現代船實習生該具有能在複雜條

件下，保持高水準學習工作的能力，具體來說有以下各點：

5.1 知識方面

- (1) 要有實用的英語專業水準。
- (2) 現代船員為知識密集型人才：實習生的基礎航海技術知識應該非常紮實。
- (3) 要有更好的思維能力：學習處理業務要有舉一反三的熟練技巧。
- (4) 要有更強的學習應變能力：實習生是在迅速變化的環境下工作，而且更為重要的是，要能在完成每道工序的時間情況下採用最佳學習方案。
- (5) 要有高度的責任心和強烈的學習心：應該具有服從團隊及凝聚智慧在一起的本領，能在工作過程中不斷學習，使工作更加熟練。

套一句時下電視廣告用語：『我是大學生』！別忘了我是大學生，航海專業我學得最正統；船上的工作與書本理論有些出入，我能體會，如果要強調誰對誰錯，我堅持學理書本上最正統，船上現實解決問題的作法我能接受，但終歸權宜之計，學理上並不苟同。

5.2 技術方面

海運院校的商船、航海及輪機類專業是實務性很強的管理型技術應用專業，要培養合格的專門航海技術人才，除了進行全面的專業知識教育，現場實作及故障排除、解決問題的能力外，還必須使學生具備適應船舶特殊工作環境需要的技術能力，尤其STCW78/95國際公約規範的觀察分析能力、實際動手能力和組織指揮能力，諸種能力的培養離不開海上實作。

由於船舶航行世界各地，各不同時區、經緯以及各國幾乎24小時的港口裝卸作業，船運業務工作上必須全力配合，尤其港口水路較近時(如日本國內航行及西歐各鄰國航行)，短暫的

航行加上港口不斷持續的作業，船上幾乎無日夜之分的工作作息，其體力及精力因其工作的特殊及時間的忙碌性，幾乎令人無法負荷，造成初入職場的實習生，如無強壯的體能及堅強的毅力將無法適應。

5.3 工作態度方面

工作態度是就業能力最重要的因素，教育部長對大學教育應培養青年的就業力時，特別強調以方程式比喻[2]：

就業能力(C)=[知識(K)+技能(S)]×態度(A)；

如果態度良好，知識與技能的加總方程式威力才會無窮大。

這也是業界強烈反映每年吸收了全部的學生上船實習工作，但真正回饋業界的學生卻屈指可數，某些業界甚至於一個也沒有；現代年輕人的想法多變，價值觀更是不同；舉例來說：民國60~70年代船員大多數家庭生活清苦，上船如果沒有冷氣或冷氣故障及生活條件稍差，絕大多數船員能夠接受；但現今90年代新船員如果冷氣故障超過三天以上，以他們的現今家庭生活條件及價值觀及絕不可能接受。近日報載[3]六、七年級生求職就業雖然學歷較高，但工作態度欠佳，其中包括『缺乏謙虛』、『缺乏時間觀念』、『缺乏敬業精神』、『不夠尊重工作』、『身段不夠軟』、『活在高學歷的光環下』及『藉口太多』等重大缺點，與航運業界溝通時發現此一現象確實相同的存在於學生在船上實習及工作期間，值得學、業界雙方共同商議，如何找出最佳的解決辦法為首要，全部怪歸咎於單方面並不公平。

(待續)

海事院校職場新選擇「海岸巡防署」

◎ 洪銘聰

前言

民國八十九年，國防部海岸巡防司令部、內政部水上警察局及財政部關稅總局部份船艦納編在行政院底下，成立一個新單位名為「海岸巡防署」，底下設置海岸巡防總局及海洋巡防總局。而人員的任用海岸巡防總局以軍、文職為主，海洋巡防總局以警、文職為主，而署本部則涵蓋警、軍、文職人員。

目前大部分的人聽到海巡署大多都會以為是軍人，原因是因為軍職為多數人力，又以義務役為大宗，名稱又跟先前陸軍海岸巡防司令部最為接近，常在電視新聞上看見新聞報導，也會將海巡單位名稱講錯，還有人稱之為保七，事實上保七總隊早在海巡署成立之前更名為水上警察局，到現在已經轉換成海巡署底下的海洋巡防總局，所以先前的保七各隊，現已更名為海巡隊。

晉用人員

海岸巡防總局軍職人員以國軍人才招募的方式相同，人員以陸軍官校、士校、專業軍、士官等管道任用；海洋巡防總局由海關所納編的八艘大型艦艇（和星艦、偉星艦、謀星艦、福星艦、寶星艦、欽星艦、德星艦、潯星艦）隨艦移撥之海關人員遇缺不補外，警、文職人員任用以中央警察大學、警察專科學校同學分別參加三、四等水上警察後分發任用，文職人員除高、普考外，自民國九十年考選部開辦第一屆海巡特考招募新血。九十六年為了補充海關大量退休

後所需人力之不足，更以四等水上警察特考晉用四十二名隊員，五等海巡特考招募四十二名佐理員，光是補充海上執法人力合計年度一共提出需求人力八十四名。

應考資格

海巡特考中除海巡行政等類科之外，又另外設置海洋巡護科航海組與輪機組，這兩組考試所限定的資格中四等海巡特考除高中、職畢業外，還需具有三等以上船副與管輪及格證書；三等海巡特考除需要專科畢業外，還需要二等船副、管輪以上及格證書。換言之，光是海事學校畢業的同學若是沒有參加船副、管輪考試取得證書，這樣連參加應試的資格都沒有，海巡特考各職等的年紀限制在十八歲以上五十五歲以下。

警察特考有年紀的限制較為嚴苛為三十七歲，且身高男生有165公分，女生160公分限制，倘若具有原住民身份則可較為放寬，警察特考非警校畢業生須在警專受訓為期一年，海巡特考則由海巡署自辦訓練為期半年。

人員階級

除海岸巡防總局軍職人員依照國防部同等階級授薪外，海洋巡防總局海關隨艦移撥人員仍以關務人員任用條例內所定之法定加給，但目前無繼續晉用關務同仁，而是以警察特考與海巡特考為主目前招募人力。

不論參加警察特考或是海巡特考，榜試後並經訓練及格經由銓敘部銓敘之後就是一名合格的公務人員。

而公務人員的階級分法是以簡、薦、委三級區分，當中又可分為一至十四職等，委任官是從一到五職等，薦任官則從六到九，簡任官則是十職等（含）以上，參加海巡特考四等考試是以委三開始任官，三等則是以委五本五開始；警察特考四等從警佐三階開始任用，三等則是以警正四階任用。但是警察特考又有另一限制，若是沒經過中央警察大學四年制或二技部畢業，即便考上三等警察特考，最高也只能到警正隊員（警正四階）。

常常有人搞不清楚海巡人員肩膀上的階級是如何區別？到底幾線幾星是如何看呢？位於什麼樣的階級呢？以四等考試均掛二線一星，警察三等特考非警大畢業生佔警正隊員缺掛階二線二星，日後晉升小隊長階級亦同，警大畢業生以分派科員或分隊長掛二線三星，三等海巡特考則掛二線三星，日後亦隨著職務升遷而調整。

線星	軍職	警職	文職
二線三星	少校	分隊長、科員	技士、科員
二線二星	上尉	警正隊員、小隊長	薦任技佐
二線一星	中尉	隊員	技佐、辦事員
一線四星	士官長、少尉		
一線三星	上士		佐理員
一線二星	中士		
一線一星	下士		

薪資比較

特考的特性與高、普考不同的地方，在於必須要在該單位服務滿六年

之內，不得外調所屬其它單位，所有的特考都是如此，高、普考則無此一限制。另外大家最關心的就是薪水問題，這兩個特考及格後雖然都是在海岸巡防署服務，薪資結構確有不同之處，底下針對三、四等警察特考及海巡特考之異同處說明。

海巡署裡面可分為四種人，軍人、警察、關務及文職，在法律上各有其任用條例，所以在法定加給上有著不同的薪資結構，造成了相同階級卻有不同薪水的狀況產生，由於軍人薪水與國防部軍職相同，而海關移撥同仁亦與財政部關稅總局人員相同，以下針對目前初任公職時關務與警、文職薪資結構作一比較：

官等	俸額	專業加給	一級警勤加給
文職薦六	24670	21990	
警正四階	24670	21990	8435
關務薦六	24670	31630	
文職委三	17890	18445	
警佐三階	17890	18445	8435
關務委三	17890	24235	

資料來源：人事行政局

上表是以海巡署外勤同仁一次薪資作比較，文職公務員的薪資是由薪俸與專業加給所組成，但關稅總局與警政署單位特殊，各有其關務人員任用條例與警察人員任用條例，明定各種法定加給，隨著時空的移轉，這些人一同在海巡署裡面服務，卻還沿用的原本身分的法源，其主要原因是因為沒有制定海巡人員任用條例，一次薪資結構上面警職人員不論階級可多支領一筆一級警勤8435元，關務同仁的專業加給最高外，不論警、文職或海關，實際從事外勤海上工作時，都

可以支領超海勤加班費，稱之為二次薪，支領金額以實際從事服勤狀況與年度預算而定，關務同仁由於在關稅總局時有值日夜費，屬於法定加給，所以在實際從事值日夜勤務時，可另支領值日夜費，亦屬二次薪。

另警察人員若是警大畢業考上三等警察特考分派分隊長，可再支領主管加給，四等警察特考分派警佐隊員之後，未來升遷管道為警正隊員及小隊長，小隊長亦為主管職，多主管加給。

考試專業科目除共同科目國文與法學知識外，專業科目請參閱考選部網站。

工作內容

目前海巡署利用警察特考與海巡特考大量招募人員的原因，除了關務人員大量退休後所需補充的人力之外，除原先海關移撥之八艘大型艦外，又增加了基隆艦、台中艦、澎湖艦、花蓮艦、台北艦及南投艦，今（九十六）年，更增加了兩艘五百噸級巡防艦，未來計畫籌建有一千噸級巡護船、二千噸級巡防艦，所需人力估計至少短缺三百人以上，囿於組織法當初並無將後來新增艦艇所需的人力規劃進去，導致目前各隊人力短缺，以目前五百噸級巡防艦就常以最低開航人數二十三人因應，與商船上人力相差無幾。

大型艦的勤務內容除巡護船要做長時間水路之北大西洋巡護之外，巡防艦則是以護魚為主，東南沙等外離島運補為輔，每年的四至七月為漁汛期，勤務編排以三至四天為主，其餘

時段則以二至三天因應，有特殊情況時則可視狀況增加勤務時段。

結 論

海巡署為一個年輕的單位，肩負起台灣廣大海域的執法任務，海事院校同學雖然是以上商船上的船副及管輪培養為要，在薪資方面相較於公務員也相對較高，但是工作性質上仍有些許的差異性。

商船航行於世界各地，雖然薪資高，但是在船上是以營利為主幾乎是全年無休，若是有家庭者，一年之中能與夫妻小孩子們相處的時間有限，在海巡署從事公職，於海上執法，在漁汛期之間雖然勤務繁重不時超過三、四天甚至更多，但每月至少仍有九至十天的休假，即便是在外縣市工作，平均一至二星期也都能回家關心老婆小孩，拿金錢與親情相比較，或許少賺一點錢，能換來家庭的照顧與溫暖，或許是值得的，而且海巡署是一個全省都有單位的機關，日後若是有機會仍可能請調到離家近的地方服務，若是希望在陸地上工作，只要有空缺仍可申請。

海巡署文化特殊，雖然與一般公家機關的工作型態不同，但也不失為一種選擇，雖然台灣四面環海，國家政策卻一直不是非常重視海事教育，海事職校也為了招生問題，紛紛將航海科輪機科減班，就連海洋大學輪機工程系，在筆者就讀時，也說要改名，這樣子比較好找工作，但是不管政策如何改變，未來的路仍需要自己去開創，海巡署不失為海事院校同學的一個新舞台，若是對此一工作有興趣者要多注意考選部上的招考訊息。