

# 647期目錄

## 中華海員月刊96年9月號

### CHINESE SEAMEN'S MONTHLY NEWS

### SEPTEMBER 2007

#### 2. 航運要聞

中華日報、新生報航運版新聞摘錄

本刊

#### 8. 榜單

交通部96年度第2梯次「船員岸上晉升訓練及適任性評估(含重行評估)參訓人員合格名單

業務處

#### 10. 技術通報

法規對船舶塗裝的要求

本刊

Tokyo MOU及Paris MOU實施SMC加強檢查活動通知

本刊

#### 18. 航海人員考試及格名單

96年第2次專門職業及技術人員特種考試航海人員及格名單

業務處

#### 19. 航海人員考試資訊

修正後之「航海人員考試應試科目考試細目表」

考選部

#### 30. 海員俱樂部報導

台中港海員俱樂部報導

張國南

#### 30. 會員服務

會員退休(註銷會籍)補助申請名單

業務處

會員急難救助名單

業務處

#### 32. 全民健保

自墊醫療費用核退叮嚀篇

本刊

#### 35. 專刊暨經驗交流

商船實習生的未來---談應具備責任與使命(上)

田文國、葉榮華

海事院校職場新選擇—海岸巡防署

洪銘聰

## 中華海員月刊

出版者：中華海員總工會

發行人：盧水田

法律顧問：德誠聯合法律事務所

發行地址：台北市南京東路三段25號8樓

電子信箱：[ncsu.seamen@msa.hinet.net](mailto:ncsu.seamen@msa.hinet.net)

網址：[www.ncsu.org.tw](http://www.ncsu.org.tw)

電話：(02)25150265 傳真：(02)25078211

讀者服務：台北總會(02)25150265

基隆分會(02)24241191

高雄分會(07)5311124

台中港海員俱樂部(04)26584614

### CHINESE SEAMEN'S MONTHLY NEWS

8th No.25, Sec. 3, Nanking East Road,  
Taipei, Taiwan, R.O.C.

E-mail:[ncsu.seamen@msa.hinet.net](mailto:ncsu.seamen@msa.hinet.net)

<http://www.ncsu.org.tw>

TEL:886-2-25150265

FAX:886-2-25078211

行政院新聞局出版事業登記局版台誌第1462號  
台灣北區郵政管理局雜誌交寄執照北臺字第3868號

印刷：文橋印刷工具有限公司

電話：(02)25013246



◎◎◎◎◎  
台灣新生報

## 船員宜享健保醫療福利

中華海員總工會建議衛生署，對從事海上工作因慢性病須長期服藥之商船船員，得比照從事遠洋漁業出海作業船員，於出海期間能委請他人繼續領取相同處方劑。

海員總工會表示，據全民健康保險醫療辦法第十條第二款規定，須長期服藥之慢性病人，具備已出海為遠洋漁業作業，並有相關證明文件之情形，而無法親自就醫者，以繼續領取相同處方劑為限，得委請他人向醫師陳述病情，續領取相同方劑，但同樣從事海上工作因慢性病須長期服藥之商船船員，卻無法比照辦理，故希望衛生署研擬妥適辦法改善此一差別待遇，讓我國籍船員均能享有此福利。

## 中國計劃2020年邁進航運強國

中國大陸計劃至二〇二〇年成為「航運強國」。中國交通部副部長翁孟勇日前宣稱，中國水運業發展迅速，預計到二〇二〇年可實現水運業現代化，由海洋大國、航運大國轉為「航運強國」。

由於近年水運占中國運輸產業相當比重，中國外貿運輸及重要物資運輸主要靠水運完成。其中，外貿貨物運輸九成三是靠海運完成，九成五原油和九成九的鐵礦石也是靠水路完成。二〇〇〇年，中國大陸港口吞

吐量尚為十四億噸，至二〇〇六年已高達五五·七億噸，而中國大陸運輸船舶總運力亦已超過一億載重噸，位居世界前列，且長勢仍持續當中。據中國交通部水運司統計，今年第一季中國大陸港口完成貨物吞吐量一二·〇二億噸，較去年同期增長一五·九%；完成集裝箱吞吐量二四三四·九萬個標準櫃，成長二四·四%。業界預計，今（二〇〇七）年中國航運業增長速度可達二成左右。

由於中國航運業者已訂購大批遠洋運輸船舶，預計到二〇一〇年中國海運能力將較二〇〇六年擴增百分百左右。根據業界分析，中國大陸水運能力之所以擴張快速，主要源於兩大因素，其一為中國外貿進出口持續高長，其二則是中國水運業產能嚴重不足，主靠海外運力。

中國官方已提出「國貨國運」政策，規劃到二〇一〇年中國石油和大宗原材料由中國船舶運輸比例將提高到五成以上，到二〇一五年逐步提高到八成左右。目前中國三大石油公司、十大鋼鐵公司及有色金屬、煤炭、糧食等業者紛紛與四大航運公司簽訂五至十年長期運輸協定，業界認為中國航運業還有相當大的成長空間。

## 我國際港貨量上半年近3.5億噸

根據交通部統計處最新統計顯示，今年上半年（一至六月）我國七

大國際港之貨物裝卸量共計三億四千九百十三萬五千噸，僅較上年同期微幅成長百分之零點三三，在亞洲出口增長潮中，台灣港埠的競爭優勢，再度為業界關切。

隨著國際海運市場變化的需求，我航港機關已體認到港際間的高度競爭，以及航商對改善服務品質的需求，致力推動全球運籌管理與建立自由貿易港區等措施，並實施彈性港埠費率制度，以因應挑戰。

但從上月份各港的貨物裝卸量觀之，除台中港與台北港呈現成長外，其他五港均為負成長，累計今年一至六月也僅有高雄港小幅成長百分之二點五一，顯示各港仍待進一步努力。

茲將今年一至六月，我七大商港貨物裝卸量與上年同期比較增減如下：

基隆港：今年一至六月的貨物裝卸量計四千七百五十二萬四千二百噸，較上年同期負成長百分之三點二三。

高雄港：一至六月的貨物裝卸量達二億三千四百四十九萬六千六百噸，較上年同期成長百分之二點五一。

台中港：今年一至六月的貨物裝卸量計四千三百七十五萬三千噸，比上年同期負成長百分之三點九五。

花蓮港：一至六月的貨物裝卸量計一千零八萬四千七百噸，比上年同期負成長百分之零點九六。

蘇澳港：貨物裝卸量計三百二十九萬七噸，負成長百分之一點八六。

安平港：今年上半年貨物裝卸量達四百三十八萬七千九百噸，負成長百分之十六點八。

台北港：一至六月的貨物裝卸量達六百三十九萬七千九百噸，負成長百分之二點五三。

## 巴拿馬運河分階提高通行費

據外電報導，巴拿馬運河管理局(PCA)於日前宣布，將在兩年內分階段提高船隻通行費，以減輕運河擴建工程的債務負擔，集裝箱船、冷凍船、散貨船、油輪及客輪均受影響，通行費增幅由百分之十一至三十五不等。

貨櫃船是巴拿馬運河主要使用者，當局將按照船隻運力收取通行費，每標箱運力的收費由今年五月的五十四美元提高至明年五月的六十三美元，而二〇〇九年五月將進一步提高至七十二美元。冷凍船方面，今年十月起通行費將上調百分之十四至十五，而未來兩年的升幅則會低於上述水準。

散貨船及郵輪的通行費分別於今年五月及十月起提高百分之十一及十四，而至二〇〇九年散貨船通行費的總升幅約二成八，油輪的總升幅約三成五。巴拿馬運河管理局預期，上述收費計劃將有助當局的負債總額由二十四億美元減至十五億美元。

## 海事教育、訓練九月起二合一

我國海事教育即將產生重大變革。自九十六學年度（九十六年九月）起，學生訓練將納入課程，讓海運界多年努力促請「在校取證」的心

願得以實現；此一制度改變並未造成實質內容的增加或減少，但可創造良好的教育、考試、訓練環境給所有的海事院校學生。

現行我國船員考訓用制度，海事院校航輪科系學生畢業時僅能取得畢業證書，要上船前尚需參加考選部舉辦之航海人員特考，以及交通部核發的船員訓練適任證書後，才能就業，相較全世界其他國家，我國海事教育制度可說是相當落後，以致造成目前海事院校科系招生及畢業人數逐年減少。

為使航運界船員供需朝向平衡發展，促使航運產業持續蓬勃發展，經全國船聯會等國內航運社團努力的結果，教育部在近日召開的研商航海輪機漁業海事教育發展第四次會議決議自九十六學年度起，我國商船教育訓練合一，且經費完全由教育部負擔。

航運界對此項決議深表欣慰；船聯會秘書長許洪烈表示，為使航輪科系畢業生能順利取得證照，藉以提高上船意願，該會將繼續努力，近程擬建議考選部同意學生在校完成操作級課程即可參加操作級考試，而無需等待修完管理級課程，長程計畫，擬參照全世界其他國家做法，努力推動讓考試也能在畢業前完成，即讓學生在畢業前同時完成教育、訓練與考試，為我國建立一套完整的海事教育制度。

### 設國際海事研發中心將實現

全國船聯會建議政府設置「國際海事研究發展中心」的心願即將實

現。教育部指示國立高雄海洋科技大學就此設置案的組織架構、成員、運作機制及所需經費等，妥善規劃，提交近期召開第五次航海輪機漁業海事教育發展會議討論。

船聯會表示，教育是國家發展的基礎，教育引導應是國家發展的政策；鑒於國際海運事務屬長期性的研究工作，需蒐集與國際海運界同步且完整無缺的資料及訊息研析，期盼「國際海事研究發展中心」的設置能區隔學術研究的市場，以現今務實的國際海事議題為研究主題，發展出完全與國際同步接軌的結論與建議，與產、官、學分享，並提出議題來臨前的預警與對策，及未來永續發展的方針，取代我國現行不正常的國家政策及對策。

### 首個中東姊妹港 — 基港與以國埃拉特港締盟

基隆港與以色列埃拉特港(Port of Eilat)締盟典禮，7月31日上午假基隆港務局簡報室舉行，由基港局局長蕭丁訓與埃拉特港主席哈山代表簽署，另以國工貿部總司長麥門率訪問團成員五人，特配合經濟部訪台計劃行程前來觀禮。

應邀觀禮貴賓有交通部長蔡堆、經濟部次長謝發達、外交部亞西司司長陳俊賢、基隆市長張通榮、基隆市議會議長張芳麗、基隆關稅局局長丘欣、陽明公司董事長黃望修、萬海公司副總經理唐國基、以色列ZIM LINE駐台代表陳勝雄，及基隆市各大公會理事長等航業界人士蒞臨參加。

基隆港與以色列埃拉特港締結姊妹港，係依據九十五年第六屆臺以經技合作會議「推動以色列及台灣海港間之合作」議題，為加強推動經貿外交，促進港埠合作交流，乃營造了此良緣。這是基隆港締結的第八個姊妹港，其他的姊妹港五個在美國，一個在宏都拉斯，一個在英國，均位於美洲及歐洲，只有埃拉特港是我們在亞洲—中東的第一個姊妹港，這也是基隆港近五年來，再有此締盟之重大盛事。

據了解，埃拉特港位於Eilat灣和紅海灣的北岸，是以色列南部通往非洲、澳洲和遠東的門戶，並有定期航線航行紅海、遠東、日本、東非、南非、澳洲、印度、和中國港口。該港貨物裝卸設備優良，工作人員操作熟練、熱忱、可靠。通過該港的貨物營運量顯示平穩上升，貨物裝卸量每年約二百萬噸。由於埃拉特港在推動自由貿易港區及觀光遊憩成果豐碩，而基隆港創造「增值基港」理念相當成功，相信透過彼此經驗分享與交流，對雙方皆有所助益。

基港局並將安排埃拉特港主席哈山與執行長米智，拜會交通部、經濟部、外交部，以及國內長榮、陽明、萬海等航商。

◎◎◎◎  
中華日報

## 船舶電信人員特考明年起停辦

交通部近期將召開研商船員訓練檢覈及申請核發證書辦法部分條文修正草案會議，本次修正主要是因為考

選部從民國四十年開始辦理的船舶電信人員特種考試，將到明（民國九十七）年不再辦理，為維護前通過考試並領有二等無線電子員考試及格證書人員上船工作的權益，因此配合修正相關規定。

據了解，考選部在今年三月份曾召開研商驗船師、航海人員、船舶電信人員考試制度相關事宜會議，並決議船舶電信人員特種考試無法源依據，且無辦理考試之必要，因此請職業主管機關交通部於今年十二月三十一日前，依STCW的規定，配合研修相關法規，並參照國際公約規定，刪除申請核發全球海上遇險及安全系統通用值機員適任證書無須檢送船舶電信人員資格證書等相關規定。

## 交部研商海上交安法航行海域擬採分道通航制

交通部再度邀集產官學界召開研商海上交通安全法草案會議，目前針對初步擬定條文進行討論包括參照聯合國海洋法公約的規定，航政機關得於航行海域採行分道通航制、指定航路訂定特殊航行規定，船舶未來規定行駛於分道通航制的適當航行海域，指定航路或特殊航行規定者，處船舶所有人或船長新台幣六千元以上六萬元以下罰鍰等相關規定。

另外，對海岸巡航或港口管理機關為避免災周或事故的發生或擴大，得責令在航行海域內的船舶變更航向、錨泊、駛往指定海域待命或採取其他必要的措施，違反前項規定者，處船舶所有人或船長新台幣十萬元以

上六十萬元以下罰鍰。

明定船舶不得駛入或穿越禁航區，船舶在禁制區內應依禁制事項之規定，明定禁航區、禁制區之劃設程序，航政機關應協助發佈禁航區及禁航區的航船佈告等。

## 國輪噸位持續走滑跌破470萬載重噸

國輪船噸再創新低，據交通部統計，截至六月底國輪噸位跌破四百七十萬載重噸，一年來的跌幅達一成二。

六月份國籍船舶計達二百五十八艘、四百六十六萬四千三百載重噸，比去（九十五）年同月的二百六十五艘、五百卅萬六千載重噸持續走滑，其中噸位一年間減少了六十四萬一千七百載重噸，降幅為百分之十二點零九。

統計資料指出，六月份國輪增加三艘減少四艘，但因所增船舶均為小型船，總計入籍船舶僅三千五百七十載重噸，而減少的四艘均係陽明海運所屬一萬九千三百載重貨櫃船，當月份淨減五萬四千載重噸，亦使國輪船噸由前（五）月的四百七十三萬八千載重噸跌落。

據瞭解，陽明海運為強化船隊營運績效，日前採取系列引進新船、出售舊型船與船舶移轉調節財務等措施，其中旗下1,445TEU之貨櫃船「冠明輪」與「聯明輪」、「偉明輪」等三艘同型舊船以單價二千二百廿五萬美元，出售給註冊馬紹爾之Megane海運公司及LIMAR LIMAN VE GEMI

ISLETMELERI A.S.公司，該三艘船亦在上月份正式退出國輪船隊，另一艘則為陽明子公司光明所屬「航明輪」。

## 海專改制台北海洋技術學院 8.5掛牌

擁有四十二年歷史的中國海專，今年獲准升格，學校預計於八月一日改制，八月五日將舉行揭牌儀式和慶祝酒會。校方表示，屆時將頒獎給郭台銘、郭子乾等人，郭子乾並獲邀擔任學校形象大使，介紹學校特色。

## 海大獲准成立輪機工程博士班

國立台灣海洋大學輪機工程學系已經教育部核定成立輪機工程博士班，並訂於九十七學年度招收首屆博士研究生。

該校輪機工程學系因教學研究績效卓著，獲評為績效教學研究系所，因此經教育部核定成立輪機工程博士班。

## 上半年大陸港口外貿貨量達 8.8億噸成長趨緩

中共「交通部」統計顯示，今年上半年中國大陸港埠外貿貨物量比重持續升高，但海運外貿貨量成長趨緩。

統計指出，今年一至六月大陸港口外貿貨物量計達八億八千八百八十六萬噸，比去（二〇〇六）年同期增加15.7%，相較於前三個年度維持百分之十八以上年增率呈現減緩。

中共交部統計，上半年大陸港埠外貿貨量超過一千萬噸計有十五個，

其中超過五千萬噸者達六個，超過一億噸則包含了上海、寧波—舟山兩大外貿港，預估全年外貿貨量超過一億噸港口可達六個。

以各港外貿比重而言，深圳港上半年外貿貨量計達六千八百七十五萬噸，佔其全港貨量九千零卅萬噸比率高達百分之七十六點一四，居各港之首，其他外貿貨量比重超過七成港口還包括了日照與青島港，至於大陸最大港口上海外貿貨量比重則達百分之五十一點三四。

上半年大陸前十五大外貿港口依序是：上海、寧波—舟山、青島、天津、深圳、日照、廣州、大連、連雲港、蘇州、廈門、湛江、秦皇島、煙台、營口。

## 台灣港埠櫃量今年維持在1300萬TEU

據交通部統計，今年上半年台灣地區港埠貨櫃量比去（九十五）年同期仍增近四個百分點，全年櫃量仍將維持在一千三百萬TEU水準。

交部統計，今年一至六月台灣港埠櫃量為六百六十五萬八千TEU，比去年同期增加百分之三點七八，以目前平均單月一百一十萬TEU櫃量估計，全年櫃量將在去年一千三百一十萬八千TEU基礎上持平發展。

統計指出，基隆、高雄與台中港今年上半年分別達一百零八萬一千TEU、四百九十七萬六千TEU與五十九萬八千TEU，其中僅台中港比去年同期略降千分之四點一，基隆、高雄港仍較去年同期增加百分之三點七六與

百分之四點三二。

## 運研所：短期內我海運尚未具備實施噸位稅條件

交通部委託運研所所做的海運實施噸位稅可行性的研究報告分析，目前短期間我國海運尚未具備立即實施噸位稅的條件，但是運研所在研究案提出七大建議事項。

運研所所提出的七項建議，包括放寬國輪船隊設籍條件、放寬輸入現成船年限、增加船員培訓及僱用人數、採行船員國防役、增加船員所得稅寬減優惠，建議興建現代化實習船，將航行國際航線的船舶運送業納入新修正的促進產業升級條例的重要策略性產業。

運研所在海運實施噸位稅可行性研究報告分析，目前尚無實施的可行性兩大因素，包括現階段實施最低稅賦制對航商稅賦成本無法實質降低影響等因素，缺乏對航商選擇噸位稅制的實質誘因，另一項因素為財政部門尚須就國家稅收、替代財源、稅制複雜化等可能影響稅賦公平原則之因素進行政策評估。



**榜單****交通部96年度第2梯次「船員岸上晉升訓練及適任性評估（含重行評估）」參訓人員合格名單**

本梯次各職等適任性評估（含重行評估）合格人員計蕭輔昌等93位，依參訓證編號順序將姓名榜示如后：

**一、一等船長：13名**

A 船93079-4蕭輔昌  
A 船94047-4王文龍  
A 船94050-1林福生  
A 船94056湯聖善  
A 船95015-2楊大緯  
A 船95016-2徐興隆  
A 船95023朱志清  
A 船96003吳天壽  
A 船96004黃義恩  
A 船96007吳進闊  
A 船96010李建德  
A 船96011陳元吉  
A 船96012田書汗

**二、一等大副：24名**

A 大93078-5林士永  
A 大93114-4葉盛豪  
A 大93146-4朱傑生  
A 大94012-3陳威男  
A 大94014-2朱志明  
A 大94021-4舒運全  
A 大94037-2孔正福  
A 大94041-2馬忠豪

A 大94090-5蘇 鴻  
A 大94095-2蘇聖豪  
A 大94097-1趙建行  
A 大95003-4雷慧玲  
A 大95006-3蕭嘉興  
A 大95010-1謝茂溪  
A 大95030-3葉國斌  
A 大95036-1童世煌  
A 大95044-2鄭博訓  
A 大95055-1趙靈芝  
A 大96011袁俊德  
A 大96013黃舜彬  
A 大96019黃偉峰  
A 大96023徐木生  
A 大96027吳孟樺  
A 大96029洪世芳

**三、二等船長：0名****四、二等大副：0名****五、三等船長：11名**

C 船95019-2劉志男  
C 船95020-2廖志偉  
C 船95023-2黃澗儀  
C 船95024-2孫明昌  
C 船95037-2陳順福  
C 船95038-2林正典  
C 船96003廖振寬  
C 船96004黃塏銘

C 船96006蔡依達  
C 船96007黃金獅  
C 船96010陳忠保

**六、三等船副：19名**

C 副95062-3秦忠義  
C 副95102鄭人豪  
C 副96003-1李恩樑  
C 副96004-1許啓正  
C 副96023-1黃宇弘  
C 副96028梁希賢  
C 副96031林建源  
C 副96032湯錦銘  
C 副96033湯至正  
C 副96040劉京桓  
C 副96046羅爲元  
C 副96051董昆鑫  
C 副96055傅 渝  
C 副96058鄭暘曄  
C 副96059張孝宇  
C 副96060毛煒貞  
C 副96061王建民  
C 副96062曹宏維  
C 副96064盧主斌

**七、一等輪機長：10名**

a 輪94010-3王如玉  
a 輪94043-2周日新  
a 輪95001-1林信義  
a 輪95010-2鄭瑞芳

a 輪95016-3韓敬勛

a 輪96002-1顧善忠

a 輪96006-1王貴芳

a 輪96008簡勇宗

a 輪96009黃正炎

a 輪96013楊永全

**八、一等大管輪:5名**

a 大94015-4王治中

a 大94032-6楊德瀚

a 大94051-2虞定富

a 大95031-2詹肅風

a 大96010吳禎展

**九、二等輪機長:1名**

b 輪96001-1郭壹生

**十、二等大管輪:0名****十一、三等輪機長:1名**

c 輪95004-2黃貴雄

**十二、三等管輪:9名**

c 管95021-3郭光行

c 管95031-2林明訓

c 管95051-2石憲雄

c 管96008-1柯武宏

c 管96016陳敏薇

c 管96017孫振明

海航 c 管95008-2宋世水

高船 c 管95004-1曾記男

高船 c 管95007-1黃文信

**HSIN CHIEN MARINE CO., LTD.****新健海運股份有限公司****誠徵優秀岸勤服務人員**

職稱	年齡	資格
駐埠船長	50歲以下	曾於國際航線任職船長，並持有適任證書及所有STCW訓練證書。 工作地點：台北市

**誠徵優秀海勤服務人員**

職稱	年齡	資格
船長	55歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船長經驗
輪機長	55歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船輪機長經驗
大副	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大副經驗
大管	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大管經驗
船副	45歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船副經驗
管輪	45歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船管輪經驗

應徵方式：

- 岸勤人員：備履歷(附照片)、自傳、相關證件影本及最高學歷畢業證書影本等，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收
- 海勤服務人員：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 聯絡電話：02-25080389

E-MAIL : marine@hcm.com.tw

## 法規對船舶塗裝的要求

以往法規對船舶塗裝的規定係著重於船舶安全，因此法規所規範範圍並不如船東的要求得嚴謹；但隨著IMO採用MSC.216(82)決議案，規範船舶專用海水壓載艙的塗裝規定，使得驗船機構必須重視塗裝工作並將之納入公約之強制檢驗。茲將目前國際公約及船級協會對塗裝的規定，特別整理如下，以供參考：

### 法規對塗裝的要求

法規對船舶防蝕與油漆的規定，乃著重於船舶安全。而船舶安全相關法規，最重要的有：做為政府法規藍本的國際海上人命安全公約(SOLAS)，以及做為海上保險條件的船級協會(Classification Society)規範。

#### (一)國際海上人命安全公約(SOLAS)的規定

##### 1. SOLAS規則第II-1/3-2條規定謂：

###### (1)現有規定

1998/7/1以後建造的油輪與散裝船，其專用海水壓載艙應有類似硬質保護塗層(Hard protective coatings)之防蝕系統；塗層顏色最好為淺色。該系統之選擇、應用及維持方案(註1)須經主管機關以國際海事組織(IMO)所採納準則(註2)為藍本而認可。

註1：國際船級協會聯合會(IACS)對SOLAS規則第II-1/3-2條的解釋(SC122)中，列有上述塗裝系統選擇、應用及維持方案應有

的最少內容。

註2：該準則詳國際海事組織(IMO)的A.798(19)決議案...專用海水壓載艙防蝕系統之選擇、應用及維持準則。

#### (2)新修訂規定規定

2006年12月IMO採納MSC.216(82)決議案，修訂本規則內容：

(a)本規則適用於500總噸以上所有船舶的專用海水壓載艙以及船長150m以上散裝船的雙層舷側空間。

(b)適用日為：

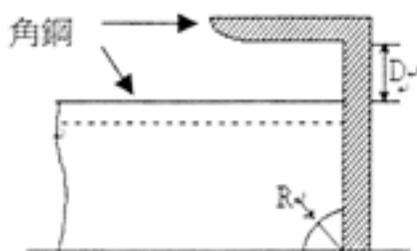
- (A)2008/7/1 以後簽約者；或
- (B)2009/1/1 以後安放龍骨(無合約時)者；或
- (C)2012/7/1 以後交船者

(c)上述船舶建造時應符合MSC.215(82)決議案(保護性塗層的性能標準)的要求；並將本防護性塗層系統的保養列入整體船舶保養方案中，主管機關應驗證該系統的有效性(在船舶的生命期間)。

(3)MSC.215(82)決議案，主要規定：

- (a)塗層(coating)標準，包含：
  - (A)目標為15年間保持良好狀態
  - (B)塗層系統的選擇(考量因素)
  - (C)塗層的實驗
  - (D)鋼材表面狀況處理(含割切口應研磨2mm半徑圓弧或研磨3道)

- (E)表面處理標準（含噴砂、粗度、粉塵、鹽份、除油、溫度）
- (F)噴漆厚度(NDFT 320  $\mu\text{m}$ )
- (G)增加2道手刷塗層之處（切口、銲道、難噴塗處等，如下圖）
- (H)塗層應注意事項等。



D：實際至少25m/m以上（目前設計最少者為16m/m）

R：實際至少在30m/m以上（目前設計最少者為25m/m）

- (b)檢查項目：包含表面處理前／後、噴漆前／中／後之檢查，並記錄相關項目。
- (c)主管機關應審查船東／船廠／廠商三方同意的檢查程序資料、驗證塗層技術資料(TDS)與符合聲明（或型式認可證書）、驗證檢查員資格。
- (d)主管機關於審查塗層技術檔案(CTF)前，應：
  - (A)檢查TDS與符合聲明（或型式認可證書）
  - (B)驗明所用塗料符合性
  - (C)檢查現場檢查員資格
  - (D)檢查檢查員報告
  - (E)監視檢查要求的實施（依IACS之PR34文件解釋，係指

抽樣核對檢查員使用正確的設備、技術、及報告方式。）

- (e)CTF應隨時置於船上，並將日後的保養／修理／重塗狀況登錄於CTF內。

## 2. SOLAS規則第X II /6.3條規定謂：

- (1)2006/7/1以後建造而船長150公尺以上的雙舷側結構(Double-side skin construction)散裝船，其雙層舷側空間與專用海水壓載艙應依規則 II -1/3-2要求塗層，且參考IMO所採納的塗層性能標準。
- (2)2006年12月IMO採納MSC.216(82)決議案，取消本條內容（併入規則第II -1/6-3條）。（按：本修正規則於2008/7/1開始生效）

## 3. SOLAS規則第II -2/6條規定謂：

- (1)室內暴露之表層(Exposed interior surfaces)塗料，不得造成過量煙霧及毒性物質。
- (2)住艙區甲板表層，受熱後不可產生煙毒或爆炸危險。SOLAS規則第XI -1/2條要求適用IMO A.744(18)決議案(Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections During Survey of Bulk Carriers and Oil Tankers)的散裝船與油輪，其加強檢查方案的規定：
  - (1)海水載壓艙經第5年之後的中間檢驗（2-3年1次）或5年1次的換新檢驗，發現海水壓載艙建造時即未噴塗任何保護塗層或噴漆軟性塗層(soft coating)或塗層情況不佳(poor condition)而未處

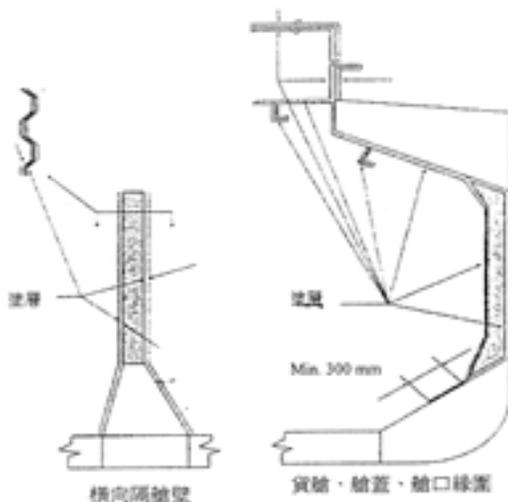
理時，則實施年度檢查。塗層情況不佳(poor)係指塗層全面性破裂(General breakdown)面積超過20%，或硬銹(Hard scale)面積達10%以上。

## (二) 船級協會(Classification Society)的要求

1. 國際知名船級協會，如美國驗船協會(ABS)、日本海事協會(NK)及韓國驗船協會(KR)，彼等鋼船構造及入級規範對船舶防蝕的要求，除特定船舶的特殊地方(如散裝船貨艙內部)有進一步規定外，一般均祇有原則性的要求。

以中國驗船中心(CR)鋼船構造與入級規範第Ⅱ/23章(油漆工程)、第Ⅲ/1與2章(散裝船與油輪)、以及第Ⅰ/2章(鋼船檢驗要求)為例，其油漆相關規定簡述如下：

- (1) 除非經認可，否則所有鋼材構件應塗以類似油漆之保護膜(但油艙內部除外)。
- (2) 鋼材構件應予以徹底清潔，且鬆銹、油漬、及其他有害附著物應予清除後才能上漆。
- (3) 海水壓載艙或海水壓載用貨艙的所有結構表面應有堅固型之抗蝕塗層，如環氧樹脂(Epoxy)或鋅等。但散裝船與油輪之專用海水壓載艙的防蝕系統，依A.798(19)決議案實施。
- (4) 散裝船(含混裝船)的貨艙艙蓋與艙口緣圍內/外、以及貨艙內部結構(底板及距船側肋骨下端腋板300mm以下的底邊艙斜板(Sloping plating)除外)，應塗以類似環氧樹脂的塗層。(見下圖)



(5) 船舶雙層底艙以外的海水壓載艙，若建造時即未噴塗任何保護塗層，則5年之後該艙即列入年度檢驗(Annual survey)項目。

(6) 船舶海水載壓艙經第5年之後的中間檢驗(Intermediate survey)(2-3年1次)或5年1次的特別檢驗(Special survey)，發現海水壓載艙建造時即未噴塗任何保護塗層或噴塗軟性塗層(Soft coating)或塗層情況不佳(Poor condition)而未處理時，則應實施年度檢查。

塗層情況不佳(Poor)係指塗層全面破裂(General breakdown)面積超過20%，或硬銹(Hard scale)面積達10%以上。

2. 國際船級協會聯合會(IACS)規定，所有應符合統一結構規範(CSR)的油輪及散裝船，其簽約日為2006年12月8日以後者，應符合MSC.215(82)決議案的要求。各船級協會應遵從此項規定。

資料來源:中國驗船中心

## Tokyo MOU及Paris MOU實施 SMC加強檢查活動

Tokyo MOU 及Paris MOU已通告將自2007年9月1日至2007年11月30日實施SMC之加強檢查活動(Concentrated Inspection Campaign)，公司應加強查核所屬船舶之ISM實施狀況，以因應PSC稽查，避免產生扣船事件。

茲提供查檢表供參。

### Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region Concentrate Inspection Campaign on ISM Code 2007 (Sample of questionnaire)

Inspection Authority :

Port of Inspection :

Date of Inspection :

Name of ship :

Ship type :

Flag of ship :

Call sign :

IMO number :

Name of Company :

Auditing body if not Flag State : (DOC)(SMC)

#### Part A-Before physical inspection

	A	B	N/A
1.Is the Safety Management documentation on board ? (Certificates,manuals) (2555)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.Is there evidence that the master has carried out the review of the SMS ? (2525)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.Can senior officers identify the “designated person”responsible for the operation of the ship and the means to contact that person ? (2520)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.Have the procedures for establishing and maintaining contact with shore management in an emergency been tested ? (2540)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.Have the procedures to report non-conformities,accidents and hazardous occurrences been followed ? (2545)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.Does the ship SMS have a maintenance routine which includes the testing of stand by equipment and critical equipment/systems and are records available ? (2550)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

#### Part B-After physical inspection/practical demonstrations

7.Is relevant documentation regarding the SMS in a working language or languages understood by the ship’s personnel ? (2530)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.Are programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions available on board and are records available ? (2540)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.Is there evidence of an effective maintenance system ? (2550)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.Are introduction/familiarization procedures for crew members carried out ? (2530)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.Are the crew members able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS ? (2530)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.Is there evidence of repetitive deficiencies from previous PSC-inspections ? (2545)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.Is the ship detained as a result of a “B” answer to any of the above questions ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**A=Satisfactory or Yes ; B=Unsatisfactory or No ; N/A=Not Applicable**

Note :

If ‘B’ is ticked on and in conjunction with reference to the information after each explanatory note of the attached guidelines the ship may be considered for detention.

The detail of any detention should be appropriately entered on the PSC Report Forms.

爲如欲進一步資料，請電中國驗船中心品管室李明建主任。



## 陽明海運股份有限公司

### \*誠徵海勤人員\*

職稱	年 齡	資 格
船 長	45歲以下	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
大 副	45歲以下	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
船 副	40歲以下	持有國籍一等執業證書
輪 機 長	50歲以下	持有國籍一等執業證書
大 管 輪	45歲以下	
管 輪	40歲以下	

本公司待遇優渥，福利佳，管理人性化，歡迎洽詢  
 報名地點：201基隆市信義區信一路150號12樓 船務部船員管理組  
 連絡人：陸忠良 Tel: (02)2429-8296 Fax: (02)2422-5525  
 E-MAIL: c11u@yml.com.tw



## First Steamship Company, Limited 益航股份有限公司

### 誠徵優秀岸勤服務人員

職 稱	年 齡	資 格
駐埠船長	50歲以下	曾於國際航線任職船長或大副者，並持有適任證書及所有STCW訓練證書。 工作地點：台北市
駐埠工程師	50歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具國際航線管輪以上經驗。 工作地點：台北市

### 誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	年 齡	資 格
船 長	55歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線散裝船船長經驗。
輪機長	55歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線輪機長經驗。
大 副	50歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線散裝船大副經驗。
大 管	50歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線大管輪經驗。
船 副	45歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線船副經驗。
管 輪	45歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書； 具遠洋航線管輪經驗。
各級職乙籍 船員	55歲以下	持有STCW訓練證書及相關適任證書， 具遠洋航線經驗。

本公司待遇優渥，福利佳，管理人性化。

應徵方式：

1. 岸勤人員：備履歷(附照片)、自傳、相關證件影本及最高學歷畢業證書影本等，  
並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司行政處 馮小姐收。  
聯絡電話：(02) 2326-7624 email: ypfeng@firsteam.com.tw

2. 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，逕寄本公司船員人事處 林船長收。

聯絡電話：(02) 2326-7650 email: fsscrew@firsteam.com.tw

本公司地址：106台北市大安區復興南路二段237號14號



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，並於2000年、2002年及2003年Maritime Asia讀者票選亞洲區間最佳航運公司。因應新造船隊，組織擴編，歡迎符合以下資格之優秀人員加入萬海！

### 誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	資 格
船 長	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船船長經驗尤佳。
輪機長	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船輪機長經驗尤佳。
大 副	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船大副經驗尤佳。
大 管	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大管經驗尤佳。
管 輪	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職管輪經驗尤佳。
大 廚	持有中餐丙級技術士證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大廚經驗尤佳。

~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.至本公司網站—線上徵才登錄 [www.wanhai.com.tw](http://www.wanhai.com.tw)
- 2.郵寄履歷表:

☒應徵海勤人員：備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本、STCW95訓練證書影本、最高學歷畢業證書影本，並於信封上註明應徵職稱逕寄本公司船務部船員課收。

~本公司住址：：104台北市中山區松江路136號10樓~



## 達和航運股份有限公司

### 誠徵海勤人員

職 稱	資 格
大 副	持有國籍一等執業證書。
輪 機 長	持有國籍一等執業證書。
大 管 輪	持有國籍一等執業證書。
管 輪	持有國籍一等執業證書。

公司地址：台北市中山區中山北路二段113號10樓

聯 絡 人：船務部船員課

Tel: (02)2531-0909分機22 黃政雄

E-mail: js-hwang@thmc.com.tw

Tel: (02)25310909分機 26 沈大敬

E-mail: djs@thmc.com.tw



## 臺灣海陸運輸股份有限公司

### ※誠徵海勤人員※

職 稱	資 格
船 長	1. 持有國籍一等執業證書 2. 具有駛上駛下 (RORO) / 雜貨船之經驗
輪 機 長	持有國籍一等執業證書
大 副	持有國籍一等執業證書
船 副	持有國籍一等執業證書
大 管 輪	持有國籍一等執業證書
管 輪	持有國籍一等執業證書
水 手 長	持有國籍執業證書
幹 練 水 手	需具有乙級航行當值
機 匠 長	持有國籍執業證書
機 匠	需具有乙級輪機當值
大 廚	持有國籍執業證書

公司地址：台北市建國北路一段126號1樓

1<sup>TH</sup> FL, NO.126, CHIEN KUO NORTH ROAD,  
TAIPEI, TAIWAN, R.O.C.

聯絡電話：02-25156618#325 E-MAIL : crew@tmtship.com

## 瑞榮船舶管理有限公司

### 誠徵海勤人員

職稱	年齡	國 證	資 格
船長	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有船長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線船長經驗優先錄取 (三) 國際、國內航線資深大副可
大副	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線大副經驗優先錄取 (二) 有國際、國內航線資深二副
輪機長	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線輪機長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線輪機長經驗優先錄取
大管輪	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線大管輪經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線資深二管經驗優先錄取
銅匠	面洽	當值證書	有國際、國內航線資深經驗

(A) 駐埠資深船副、大專航海學科系畢，須對船上文書管理熟悉。住高雄優先。

(B)

- (1) 本公司擴展業務，目前國際、國內航線共計8艘，急須以上之海員同仁。
  - (2) 待遇優渥(已調整)，管理人性化。
  - (3) 須有合格STCW 95合格訓練證書。
  - (4) 以上如有合適者先將履歷(附照片及海員手冊資歷)註明應徵職稱，寄到本公司或傳真。
- 聯絡電話：07-3974257      傳真：07-3974258  
本公司地址：80764高市三民區九如一路551號5樓之2



## 裕民航運股份有限公司

### U-MING MARINE TRANSPORT CORPORATION

### 誠徵 岸勤人員

職 務	資 格
駐埠船長	①學歷：海事院校航海、商船、航技等科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上船長或駐埠船長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。
駐 埠 輪機長	①學歷：海事院校輪機工程科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上輪機長或駐埠輪機長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。
工 程 師	①學歷：海事院校輪機、造船科系畢業。 ②資歷：不拘，具管輪以上或岸勤工程師經驗者尤佳。 ③其他：諳英文，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。

◎應備資料: 中英文履歷(附照片)及自傳、學經歷證明、考試及訓練證照等，註明應徵職務及希望待遇。

◎應徵方式: 1.至本公司網站登錄資料: [www.uming.com.tw](http://www.uming.com.tw)  
2.E-mail應徵資料: [simonpen@metro.feg.com.tw](mailto:simonpen@metro.feg.com.tw)  
3.郵寄應徵資料: 106台北市敦化南路二段207號29樓

◎聯絡人: 人力資源處 彭副理 Tel: 02-27338000 ext.6093

## 航海人員考試及格名單

# 96年第二次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試及格名單

查96年第二次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試各科目成績，經本會授權典試委員長審查總成績竣事，計錄取全部科目及格人員一等航行員船副李璿玉等陸拾肆名。茲將全部科目及格人員姓名依入場證字號順序榜示如后：

### 一、一等航行員船副 參拾伍名

李璿玉 30120028	蔡佳倩 30120031
謝文哲 30120039	張富翔 30120040
簡誌岑 30120042	楊豐榮 30120057
趙學聖 30120065	陳明谷 30120068
黃建勳 30120070	杜偉誌 30125023
廖健凱 30125027	楊志光 30125029
林家威 30125034	林志杰 30125043
林炫樺 30125044	陳彥廷 30125058
蕭力豪 30125071	楊礎澤 30125084
莊佳政 30125086	鄭人豪 30125091
王郁茹 30125092	鍾秉霖 30125093
廖國安 30125094	劉至祥 30125097
林儼如 30125101	傅國儀 30125102
蕭育承 30125103	孫碩婕 30125107
洪偉銘 30125108	顧世傑 30125110
張榮松 30125111	周明國 30125113
塗凱帝 30125114	陳登凱 30125116
賴奕安 30125125	

### 二、一等輪機員管輪 拾陸名

林子文 30225064	徐子聖 30225065
侯俊宏 30225082	許博翔 30225084
陳沛裕 30225090	黃龍星 30225093

陳重佑 30225095	黃其祿 30225097
莊昇儒 30225098	朱家興 30225099
陳二郎 30225104	朱詩平 30225109
許忠晟 30225110	陳克南 30225117
李宗儒 30225118	梁子軒 30225123

### 三、一等輪機員管輪(加註) 壹名

何嘉峰(加註諳習蒸汽推進機組)  
30320003

### 四、二等航行員船副 捌名

呂長霖 40120001	莊元 40120017
陳明谷 40120019	陳世玉 40125018
王需楓 40125021	石介璋 40125023
林恒弘 40125024	蔡榮財 40125025

### 五、二等輪機員管輪 肆名

呂忠翰 40225015	莊宗輝 40225016
吳冠明 40225019	黃明春 40225020

註：確實名單以考選部公布為主



## 航海人員考試資訊

### 專門職業及技術人員特種考試航海人員考試應試科目考試細目表

(自97年7月1日起實施)

資料來源：考選部

#### 甲、航行員應試科目考試細目表——等船副

應試科目	考試細目
航海學	一、天文航海 (一) 太陽系與天體座標系統 (二) 天球與天赤道座標系統 (三) 時間與時間計算 (四) 天體運動與水平座標系統 (五) 六分儀構造原理與觀測高度修正 (六) 航海曆應用及229 表之使用 (七) 中天求緯 (八) 天體識別 (九) 天文定位 二、地文航海 (一) 基本定義與名詞 (二) 海圖與海圖作業 (三) 地球座標、方向與航向 (四) 距離 (五) 位置線與位置 (六) 航法 (七) 航海刊物—海圖、燈塔表與其他圖書刊物等 (八) 潮汐 (九) 航海日誌記載 (十) 航路標示與陸標 (Land marks) 三、航海儀器 (一) 磁羅經 (二) 電羅經 (三) 操舵控制系統 (四) 無線電測向儀 (五) 測深與測速儀 (六) 雷達與ARPA (七) 衛星航海系統 (八) 船舶自動識別系統 (AIS) (九) 整合航海系統 (INS) 四、電子海圖顯示資訊系統 (一) 電子海圖原理及分類 (二) 電子海圖顯示資訊系統結構、功能及使用

航行安全與氣象	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、氣象學 <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 大氣</li> <li>(二) 基本氣象要素</li> <li>(三) 氣壓系統和風系</li> <li>(四) 天氣現象</li> <li>(五) 氣團和鋒面</li> <li>(六) 熱帶天氣和颱風</li> <li>(七) 氣象預報與氣象圖的應用</li> <li>(八) 氣象導航</li> <li>(九) 船上常用的氣象儀器及氣象接收機</li> <li>(十) 海霧</li> <li>(十一) 波浪</li> <li>(十二) 潮汐與潮流</li> <li>(十三) 洋流</li> <li>(十四) 海冰</li> <li>(十五) 三大洋之主要氣象與海象</li> </ul> </li> <li>二、國際海上避碰規則之內容與應用</li> <li>三、航行當值 <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 航行當值、港內當值與錨泊應遵守之基本原則</li> <li>(二) 駕駛台團隊工作程序</li> <li>(三) 航道與船舶航道一般原則</li> </ul> </li> <li>四、應急程序 <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 應急反應</li> <li>(二) 海難防止</li> <li>(三) 緊急情況下防護措施及安全</li> <li>(四) 船舶搶灘時之注意事項</li> <li>(五) 擱淺及發生碰撞後所採取之行動</li> <li>(六) 損害造成限制後之方法與船舶起火或爆炸後救援之行動</li> <li>(七) 棄船之程序</li> <li>(八) 輔助舵機之使用與應急舵機裝置及安排</li> <li>(九) 拖帶與被拖帶之配置</li> <li>(十) 港內緊急事故所採取之行動</li> </ul> </li> <li>五、搜索與救助 <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 1979 年海上搜索與救助公約 (SAR) 內容</li> <li>(二) 國際海空搜救手冊第三卷 (IAMSAR VOL. III)</li> </ul> </li> <li>六、船舶操縱 <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 操舵</li> <li>(二) 迴轉圈與衝止距</li> <li>(三) 風與流對操船之影響</li> <li>(四) 救助落水人員之操縱與程序</li> <li>(五) 艙坐、淺水及類似效應</li> <li>(六) 拋錨及繫泊之正規程序</li> </ul> </li> </ul>
---------	--

船舶通訊與航海英文	<p>一、船舶通訊</p> <p>(一) 無線電通訊與GMDSS 通訊基本概要與應用事項</p> <p>(二) 遇難及救生信號</p> <p>(三) 目視通信、摩斯碼信號、旗號通信及國際信號代碼</p> <p>(四) 臺灣港口相關信號規定</p> <p>二、航海英文</p> <p>(一) IMO 標準海事通訊語彙 (SMPC)</p> <p>(二) 通訊及打字電傳常用航海用語</p> <p>(三) 航海日誌用語以及海圖及航海書刊之英文知識之理解與應用</p> <p>(四) 基本船舶業務執行之英語能力</p>
貨物作業	<p>一、基本知識</p> <p>(一) 船舶靜水力資料及應用</p> <p>(二) 船舶乾舷及載重線標誌</p> <p>(三) 載重線海區圖</p> <p>(四) 船舶容積性能</p> <p>(五) 貨物分類、包裝和標誌</p> <p>(六) 貨物重量和體積</p> <p>(七) 貨物性質</p> <p>(八) 貨物積載因數</p> <p>二、包裝、散裝固體危險貨物</p> <p>(一) 危險貨物之分類、包裝、標記和證明文件</p> <p>(二) 危險貨物積載、隔離及固定</p> <p>(三) 危險貨物裝運對船舶及設備要求</p> <p>(四) 危險貨物裝卸及途中管理</p> <p>(五) 散裝危險貨物裝運</p> <p>(六) 國際海運危險品準則 (IMDG-Code)</p> <p>三、貨物積載與繫固</p> <p>(一) 貨物積載準備</p> <p>(二) 不同貨物之積載和繫固方法</p> <p>(三) 重貨積載和裝卸對船舶穩度的影響</p> <p>(四) 重貨裝卸操作</p> <p>四、各類船舶運輸</p> <p>(一) 雜貨船運輸</p> <p>1、常運雜貨的特性及運輸要求</p> <p>2、雜貨船裝貨準備</p> <p>3、雜貨船配載圖之編制</p>

	<p>4、件雜貨襯墊、堆裝和隔離</p> <p>5、貨物裝卸監督管理</p> <p>6、航行中貨物管理</p> <p>7、木材甲板貨裝運</p> <p>(二) 固體散貨船運輸</p> <p>1、固體散貨種類、特性及運輸危險性(穩度、應力)</p> <p>2、固體散貨船裝運要求</p> <p>3、貨物適運性簡易鑑定方法</p> <p>4、易流態化貨物裝運</p> <p>5、散裝固體貨物安全措施準則(BC-code)的使用</p> <p>(三) 散裝穀物船運輸</p> <p>1、穀物特性及運輸要求</p> <p>2、穀物裝艙準備</p> <p>3、散裝穀物船裝載</p> <p>4、防止散裝穀物措施</p> <p>(四) 貨櫃船運輸</p> <p>1、貨櫃和貨櫃船基本知識</p> <p>2、貨櫃船穩度</p> <p>3、貨櫃船配載圖編製原則</p> <p>4、貨櫃裝卸安全</p> <p>5、貨櫃之繫固</p> <p>(五) 其他船舶運輸</p> <p>五、貨艙、艙口蓋及壓艙水檢查</p> <p>船舶裝載與卸載作業、腐蝕、惡劣天候下所造成損壞及缺失之：</p> <p>(一) 檢查程序</p> <p>(二) 缺陷報告</p>
<p>船舶操作與 船上人員管理</p>	<p>一、船舶適航性</p> <p>(一) 船舶穩度</p> <p>1、排水量、浮力、淡水修正量、靜穩度、初穩度、偃息角</p> <p>2、靜穩度曲線</p> <p>3、重心的移動</p> <p>4、傾斜及其修正</p> <p>5、自由液面效應</p> <p>6、俯仰與完整浮力之損失</p> <p>(二) 船舶俯仰差和應力</p> <p>1、俯仰差基本概念</p> <p>2、船舶對吃水及俯仰差的要求</p> <p>3、俯仰差及艏、艉吃水基本計算</p>

	<p>4、俯仰差圖表之應用</p> <p>5、船舶應力</p> <p>(三) 船舶構造</p> <p>1、船舶尺寸及船型</p> <p>2、船舶應力</p> <p>3、貨艙結構</p> <p>4、艙艙</p> <p>5、船舶屬具</p> <p>6、舵及推進器</p> <p>7、載重線與吃水標誌</p> <p>8、錨與錨鏈</p> <p>二、船舶管理與安全</p> <p>(一) 船舶環境污染之防止</p> <p>(二) 防止海洋環境污染之相關法規</p> <p>(三) 船上油污染應急計畫</p> <p>(四) 港口國監督對船舶污染之檢查</p> <p>(五) 船舶防止海洋環境污染之方式及裝置</p> <p>三、污染防止</p> <p>(一) 防止海洋環境污染之預防措施1973 年防止船舶污染國際公約及其議定書</p> <p>(二) 船舶油污染應急程序與相關設備</p> <p>1、船上油污染應急計畫</p> <p>2、油料記錄簿</p> <p>3、防止船舶污染之設備</p> <p>4、我國法規對於防止船舶污染之要求</p> <p>四、國際法規</p> <p>(一) 1974 年海上人命安全國際公約及其議定書 (SOLAS)</p> <p>(二) 航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其修正案(STCW)</p> <p>(三) 1966 年載重線國際公約</p> <p>(四) 國際安全管理章程 (ISM Code)</p> <p>(五) 有關港口國檢查 (PSC) 的規定</p> <p>五、國內法規</p> <p>(一) 海商法</p> <p>(二) 船員法</p> <p>(三) 船舶法</p> <p>(四) 商港法</p> <p>(五) 船員服務規則</p>
--	---

## 乙、輪機員應試科目考試細目表——一等管輪

應試科目	考試細目
船舶主機—柴油機	<p>附屬裝置：操縱裝置、調速裝置、安全裝置、轉俾裝置、過給裝置（排氣渦輪機、壓縮機及空氣冷卻器）、燃料裝置（燃料泵、燃料加熱器及燃料櫃）、潤滑裝置、冷卻裝置</p> <p>一、工作原理</p> <p>（一）柴油機整體構成及動作</p> <p>（二）柴油機各構件組成、功能、動作、機械應力與熱應力之作用與分布</p> <p>（三）柴油機之熱力循環與性能分析</p> <p>（四）柴油機特性</p> <p>（五）柴油機各系統（燃油、滑油、冷卻、進排氣系統、控制系統）</p> <p>（六）柴油機及各構件效率與性能</p> <p>（七）柴油機之性能曲線、熱平衡、燃料特性、燃油噴射與燃燒、換氣與增壓、示功線圖測繪與分析、時序圖分析</p> <p>二、運轉與檢測</p> <p>（一）運轉準備、試運轉、操縱、輸出動力之調整、運轉中作業、運轉中注意事項及停止運轉作業、緊急運轉與安全裝置</p> <p>（二）柴油機之量測與調整：氣缸磨耗、活塞環磨耗及間隙、各軸承之磨耗及間隙、上死點間隙、氣缸及曲柄軸中心線、曲柄臂開閉量、氣缸頭附屬各閥（進、排氣閥及啓動閥）及燃料噴射泵之作動時期、定時調整、燃料噴射狀態檢驗、氣缸內之壓縮壓力及最高壓力之計測及調整、柴油機廠試及海試</p> <p>（三）柴油機故障管理與修理</p>
船舶主機—蒸汽推進機組	<p>一、蒸汽渦輪機（包括蒸汽渦輪機本體及附屬裝置）</p> <p>附屬裝置：操縱裝置、調速裝置、安全裝置、轉俾裝置、格蘭蒸汽管制裝置、抽汽(Bleeding steam)裝置、洩水排出裝置、復水裝置、疏水裝置、量測裝置、冷凝器暨空氣抽出裝置、軸承暨潤滑裝置</p> <p>（一）工作原理</p> <p>1、蒸汽渦輪機之種類、運轉原理、特性及比較</p> <p>2、蒸汽渦輪機之整體構成及動作</p> <p>3、蒸汽渦輪機各組成構件、功能、動作</p> <p>4、蒸汽渦輪機之熱力循環與性能分析</p> <p>5、蒸汽渦輪機之控制</p> <p>6、渦輪機之各項能量損失</p> <p>7、蒸汽渦輪機之噴嘴及蒸汽對輪葉的作用、格蘭蒸汽作用</p> <p>（二）運轉及保養</p> <p>1、運轉準備、試運轉、操縱、輸出動力之調整、運轉中之作業、運轉中之注意事項及停止運轉之作業、緊急運轉與安全裝置</p>

<p>船舶主機－蒸汽推進機組</p>	<p>2、蒸汽渦輪機之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整及復原</p> <p>二、鍋爐（包括鍋爐本體及附屬裝置） 附屬裝置：鍋爐安裝配件、給水裝置、通風裝置、燃燒裝置、燃料裝置（燃料泵、燃料加熱器及燃料櫃）、空氣預熱器、節熱器、過熱蒸汽調溫裝置（亦稱為過熱減溫器）、降熱器、再熱器、吹灰器、爐水試驗器、CO<sub>2</sub> 記錄計、燃燒瓦斯分析器（含煙霧指示儀）</p> <p>（一）工作原理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、鍋爐之種類、特性、特徵及比較</li> <li>2、蒸汽特性與熱傳原理</li> <li>3、鍋爐各構成部分之形狀、材質及製造安裝</li> <li>4、鍋爐各組成構件、功能、動作</li> <li>5、鍋爐水化驗與處理</li> <li>6、鍋爐之性能（含蒸發率及鍋爐效率）</li> <li>7、鍋爐之控制</li> </ol> <p>（二）運轉及保養</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、點火、產汽、送汽、給水、使用中之作業、使用中之注意事項、及停止運轉作業</li> <li>2、鍋爐及其附屬裝置之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整及復原（裝復）</li> <li>3、鍋爐給水、鍋爐水處理及清淨劑之使用法</li> <li>4、鍋爐附屬裝置之功能（含過熱器、降熱器、再熱器、節熱器、空氣預熱器、給水加熱器、除氣櫃、吹灰器、安全裝置、各項檢測計及閥件）</li> </ol>
<p>船舶主機－燃氣渦輪機</p>	<p>附屬裝置：進、排氣系統、燃油系統、軸承與潤滑系統、減速齒輪與倒俾裝置、操縱裝置、啓動裝置、調速裝置、安全裝置、轉俾裝置</p> <p>一、工作原理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（一）燃氣渦輪機之種類、運轉原理、特性及比較</li> <li>（二）燃氣渦輪機之整體構成及動作</li> <li>（三）燃氣渦輪機各組成構件、功能、動作</li> <li>（四）燃氣渦輪機之熱力循環與性能分析</li> <li>（五）燃氣渦輪機複合動力系統</li> </ol> <p>二、運轉及保養</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（一）運轉準備、試運轉、運轉、操控、輸出動力之調整及停止運轉作業</li> <li>（二）燃氣渦輪機之操作保養與維護管理：操作極限、拆卸、換裝、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整及復原</li> </ol>
<p>船舶主機－輪機工程（包括推進裝置、輔機與輪機英文）</p>	<p>一、推進裝置：包括推進器及附屬裝置</p> <p>附屬裝置：推進軸系（推進軸、中間軸、推力軸、艙軸管（stern tube）、艙軸與軸封系統及各軸承）、傳動裝置（減速齒輪及聯軸器）、螺槳</p> <p>（一）工作原理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、推進裝置之整體構成及作動</li> </ol>

<p>船舶主機－輪機工程（包括推進裝置、輔機與輪機英文）</p>	<p>2、推進裝置各構成部分之形狀、材質及作動  3、推進器、推進器軸、中間軸及推力軸（thrust shaft）等之作動  4、推進器之作動原理  5、作用於推進器軸之力  （二）運轉及維修  1、推進裝置之運轉準備、試運轉、操縱、出力調整、運轉中作業、運轉中注意事項及停止運轉作業  2、螺槳之維護  3、推進軸與艙軸管支撐材（ligum vitae）間隙及螺節矩之計測及調整  二、輔機（包含輔鍋爐、甲板機械）  輔機：操舵裝置、冷媒與冷凍裝置、造水裝置、淨油機、淡水裝置（含飲水供給裝置）、空調裝置（通風換氣裝置及冷暖房裝置皆包括）、壓縮空氣裝置、油壓裝置、各種泵、各種熱交換器、船內通信裝置、警報裝置、船內工作設備（含工具及測定器具）、配管裝置（閥、防止海生物保護裝置及旋塞皆包括在內）、輔鍋爐、甲板機械（側推進器、穩定器、錨機、起貨機、絞纜機、起重機、昇降梯、惰氣裝置）、消防系統及設備、安全設備  （一）工作原理  1、各輔機之整體構成及作動狀況  2、輔機各組成構件、功能、動作  3、各種輔機作動原理  4、各種泵之特徵比較  5、各種熱交換器之特徵比較  6、各種造水裝置之原理及特徵比較  7、冷凍裝置之作動原理及冷媒之性質  8、燃料油及潤滑油處理設備  9、船舶防止污染裝置  10、船舶管路系統  （二）運轉  輔機使用方法  三、輪機英文  （一）輪機日誌記載  （二）常用輪機名詞  （三）輪機常用會話  （四）輪機手冊或說明書的解讀</p>
<p>船用電機與自動控制</p>	<p>一、船用電機：包括直流電機、同步發電機、感應電動機、變壓器、整流器、電力變換器、增幅器（Amplifier）、蓄電池、電器照明設備、電熱設備、電力計器、示波器、配電設備  （一）基礎理論  1、交、直流電力系統與配電設備（包含並聯與負載分配）  2、各電器設備之特性、構造與基本原理  3、各電器設備之組成構件、結線及作動狀況</p>

船用電機與自動控制	<p>4、電、磁及電器迴路  5、電子及電子迴路  6、各電器設備之特徵及比較  (二) 運轉與試驗  1、各電器設備之使用法  2、電器設備之絕緣電阻計測  3、各電器設備之檢驗與保養  二、自動控制 (包括自動控制裝置及計測裝置)  自動控制裝置：控制器、致動器 (驅動器)、轉換器 (包括介面)、動力源裝置、檢測器 (包括計測裝置)  計測裝置：溫度計、壓力計、回轉計、示功器、流量計、鹽度計、比重計、粘度計、液面計、PH 計  (一) 基礎理論  1、自動控制系統之組成與特性  2、數位邏輯迴路  3、自動控制裝置 (計測裝置及記錄裝置) 之構成及作動狀況  4、自動控制裝置主要構成部分之特性、構造、基本原理及作動狀況  5、各種計測裝置之工作原理、特徵及比較  (二) 船舶主、輔機及甲板機械控制系統  (三) 自動控制裝置之使用  (四) 機艙無人當值時應注意事項  (五) 監視、警報及遙控系統</p>
輪機保養與維修 (包括輪機基本知識)	<p>一、輪機基本知識  (一) 燃料及潤滑劑之特性  1、燃料及潤滑劑之種類、物理及化學特性及其試驗  2、燃料油及潤滑油之添加劑效果  (二) 應用熱力學  1、熱及能  2、理想氣體之性質  3、熱傳遞  4、燃料與燃燒  (三) 應用力學及流體力學  1、物體之運動、力、力矩、壓力及功  2、摩擦及潤滑  3、材料所生應力之種類、應力與扭力、變形之關係  4、水蒸汽、空氣及一般流體之性質  (四) 應用材料工學  1、材料之機械性質  2、輪機相關金屬材料之淬火、回火、退火  (五) 識圖  機械製圖法、投影法、線、尺寸標記、表面加工、螺絲及齒輪之略圖、材料符號  (六) 手工具、氣動、液壓、電動工具之使用</p>

<p>輪機保養與維修（包括輪機基本知識）</p>	<p>二、柴油機的保養維修          (一) 柴油機及其附屬裝置之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 柴油機故障的探知、故障部位的診斷及損傷、腐蝕、故障及相關異常現象之原因、處置及防止</p> <p>三、輔機及甲板機械的保養維修          (一) 輔機及甲板機械之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 輔機及甲板機械故障探索、故障診斷及損傷、腐蝕、故障及相關異常現象等原因、處置及防止          (三) 艙底水排出裝置及油與廢棄物處理裝置之拆卸、清掃、檢查、調整及復原（裝復）          (四) 海生物防止裝置及船體防蝕裝置保養維修</p> <p>四、船用電機與自動控制的保養維修          (一) 船用電機與自動控制裝置之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 船用電機與自動控制裝置故障探索、故障診斷及損傷、腐蝕、故障及相關異常現象之原因、處置及防止</p> <p>五、鍋爐的保養維修          (一) 鍋爐之拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 鍋爐故障探索、故障診斷及損傷、腐蝕、故障及相關異常現象之原因、處置及防止</p> <p>六、推進裝置的保養維修          (一) 拆卸、清潔、檢查、計測、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 故障之探索、故障部位之診斷及損傷、腐蝕、故障及相關異常現象之原因、處置及防止</p> <p>七、安全及求生設備的保養維修          (一) 安全及求生設備之檢查、試驗、修理、調整、復原及長期使用時之保養方法          (二) 安全及求生設備之故障探索、故障診斷、故障處置及防止</p>
<p>輪機管理與安全</p>	<p>一、船舶適航性之維持          (一) 復原性          1、船體之平衡          2、定傾中心          3、重心、浮心移動之影響          4、船舶穩度          5、船艏俯仰差          (二) 船體之阻力及推進器之推力及與機器出力之相互關係          (三) 船體構造</p> <p>二、輪機安全作業          (一) 進塢工事          (二) 機艙應急工作          (三) 輪機備品及消耗品          (四) 惡劣天候下之作業          (五) 進入封閉艙間</p>

<p>輪機管理與安全</p>	<p>三、船舶環境之污染防治</p> <p>(一) 船舶環境之污染防治的方法及裝置</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、船舶大氣污染的原因及其防制</li> <li>2、艙底水排出裝置（包括油水分離裝置、污水處理裝置、漏油防止裝置及艙底水貯存裝置）及油與廢棄物的處理裝置（含焚化爐）之概要及此等之使用法</li> <li>3、船舶油污染應急計畫</li> </ol> <p>(二) 防止海洋環境污染應遵守之規則：防止海洋污染（含油暨油混合物、石油化學製品、有害物質、污水、垃圾）及海上災害之相關法規</p> <p>(三) 海洋污染對環境之影響</p> <p>四、損害管制</p> <p>(一) 浸水之預防法</p> <p>(二) 機艙外船內浸水時之應急處置</p> <p>五、船內作業之安全</p> <p>(一) 防止船內作業引起之災害、應遵守之事項</p> <p>(二) 船舶防火防爆之應急處置</p> <p>六、海事法規及國際條約</p> <p>(一) 海商法概要</p> <p>(二) 船舶法概要</p> <p>(三) 船員法概要</p> <p>(四) 船員服務規則</p> <p>(五) 1974年海上人命安全國際公約及其議定書(SOLAS 公約)</p> <p>(六) 防止船舶污染國際公約 (MARPOL 公約)</p> <p>(七) 1966 年載重線國際公約</p> <p>七、輪機當值</p> <p>(一) 「輪機當值」之法源依據：航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（或STCW 國際公約）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、1978 年STCW 國際公約之目的及內涵簡介</li> <li>2、1978 年STCW 國際公約及其修正案</li> <li>3、國際公約中與「輪機當值」直接相關之條文依據</li> <li>4、當值標準之規則、原則或準則</li> </ol> <p>(二) 「海上當值」之「輪機當值」之要求原則或準則</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、「海上當值」之基本原則</li> <li>2、「輪機當值應遵守之原則」及「當值安排」</li> <li>3、「接班」</li> <li>4、「執行輪機當值」</li> <li>5、「不同情況及不同水域之輪機當值」</li> <li>6、保持「輪機當值之準則」</li> </ol> <p>(三) 「在港當值」之「輪機當值」之要求原則</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、「適於所有當值之原則」及「當值安排」</li> <li>2、「輪機當值之交接」</li> <li>3、「執行輪機當值」</li> </ol> <p>(四) 「輪機當值」人員之資格要求</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、申請「輪機當值」適格人員發證之資格</li> <li>2、合乎資格之強制性適任能力</li> <li>3、輪機人員應具之「專長」與「適任能力」的內涵</li> </ol>
----------------	---

## 海員俱樂部報導

## 臺中港國際海員俱樂部報導

巴拿馬籍袖珍型散裝貨輪(HANDY SIZE BULK CARRIER)M/V NAVICS PRIMAVER菲律賓籍船長CAPT. TENOSO, JUAN JR.C.表示“在受ITF特別協約或IBF協約約束的權宜籍船舶上工作的船員處境是不錯的。他們受到任何型式的鼓勵以擴展自身的技能。對收入、工作穩定性、自身價值和船舶安全都很樂觀。同時，也為他所服務公司而驕傲。”

載重噸(DWT)53,464mT.S, “M/V NAVIOS PRIMAVERA”此航次由美西奧瑞岡州波克蘭(PORTLAND, OREG., U.S.A.)裝載小麥(WHEATS)至台中、高

雄兩港卸。下航次由日本KASAOKA裝載鋼材(STEEL PRODUCTS)至阿拉伯聯合大公國(U.A.E.)ABU DHAHI港卸。

船東為巴拿馬SAN LORENZO SHIPPING S.A., PANAMA, OPERATION 為美國NAVIOS HANDY BULK INC., CONNECTICUT, U.S.A.。管理公司為南韓LAURUS SHIP MANAGEMENT Co. Ltd., Seoul, KOREA。TIME CHARTERER為美國NAVIOS HANDY BULK INC., CONNECT, CUT, U.S.A.。SUB CHARTERER為日本商船三井股份有限公司(MITSUI O.S.K. LINES LIMITED, (MOL))。

## 會員服務

### 中華海員總工會退休/註銷補助名單

製表單位:業務處

製表日期:96年8月13日

會證號碼	會員姓名	日期	摘要	金額
060268	劉長華	2007/7/17	註銷補助金	37500
021795	游信雄	2007/7/17	退休補助金	54600
026928	吳國榮	2007/7/17	註銷補助金	48900
032972	鞠德平	2007/7/17	註銷補助金	17700
017601	黃夏山	2007/7/18	退休補助金	65100
034519	麥芳松	2007/7/20	退休補助金	47400
045626	周泰江	2007/7/30	退休補助金	40950
074063	張傳文	2007/8/1	註銷補助金	30900
028553	柳榮財	2007/8/7	註銷補助金	20850
057741	羅光恒	2007/8/7	註銷補助金	45000
055462	彭金成	2007/8/7	註銷補助金	7950
083378	羅貴財	2007/8/7	註銷補助金	30150
071572	葉台安	2007/8/8	註銷補助金	42750
041414	周殿華	2007/8/8	註銷補助金	53100
060155	潘清源	2007/8/9	退休補助金	14100
020242	劉招男	2007/8/9	退休補助金	18450
	人數	16	總金額	575400

## 中華海員總工會急難救助名單

製表單位：業務處

製表日期：96年8月13日

會證號碼	會員姓名	日期	摘要	金額
062540	邱振忠	2007/7/16	母喪濟助	1000
048843	陳燕飛	2007/7/16	父喪濟助	1000
083500	許玉調	2007/7/16	父喪濟助	1000
036402	張豐麟	2007/7/17	母喪濟助	1000
081906	林國華	2007/7/17	母喪濟助	1000
082258	杜武勝	2007/7/17	父喪濟助	1000
081987	常治環	2007/7/20	母喪濟助	1000
084885	陳建穎	2007/7/20	在船生病住院	2000
065626	莊思鳴	2007/7/20	在岸住院	2000
026875	貢治國	2007/7/20	在岸住院	2000
082147	張永燦	2007/7/23	在船死亡	48000
084894	林傑禮	2007/7/23	母喪濟助	1000
083446	楊宗霖	2007/7/26	父喪濟助	1000
064922	吳步然	2007/7/26	在岸住院	2000
086184	王宗文	2007/7/26	父喪濟助	1000
085531	廖耀廷	2007/7/26	父喪濟助	1000
082296	高玉星	2007/8/1	母喪濟助	1000
064784	羅博文	2007/8/1	在船工作受傷需 長期治療	2000
086151	郭政宏	2007/8/7	父喪濟助	1000
076337	毛振華	2007/8/8	母喪濟助	1000
	人數	20	總金額	72000

## 全民健保

資料來源：中央健康保險局

# 自墊醫療費用核退叮嚀篇

近來實施健保IC卡控卡作業，保險對象若有因欠費、中斷、不在保等情形被控卡或其他原因無法使用健保卡就醫者，或因赴國外或大陸地區經商、留學或觀光旅遊，遇有不可預期或須緊急就醫之傷病、緊急分娩等需在當地立即就醫者，以上民眾若有自墊醫療費用是否可以辦理核退？應如何申請？

依據全民健康保險法第四十三條：保險對象因情況緊急，需在非保險醫療機構立即診療或分娩者，得檢具相關證明文件，由投保單位向保險人申請核退費用。自墊醫療費用核退種類分為緊急傷病、特殊情況及全年部分負擔超過法定上限自墊醫療費用核退，其申請要件及相關規定說明如下：

### 一、申請要件：

#### ※緊急傷病

1. 本保險施行區域內，因緊急傷病或分娩不克前往本保險特約醫事服務機構就醫者。
2. 本保險施行區域外（包括國外及大陸地區）發生不可預期之傷病或緊急分娩，必須於當地醫療機構就醫或分娩者。

#### ※特殊情況

1. 未依規定投保或欠繳保險費之暫行拒絕醫療給付期間自費就醫，已繳清保險費、罰鍰或滯納金者。
2. 因不可歸責於保險對象之事由，致未及於就醫七日內（不含例假

日）補送保險憑證或免部分負擔證明而自費就醫或自墊部分負擔費用者。

※全年住院部分負擔費用超過法定上限保險對象全年每次入住急性病房三十日內或慢性病房一百八十日內，自行負擔之住院費用，超過最近一年每人平均國民所得之百分之十者。（九十五年全年住院部分負擔法定上限金額為43,000元，同一疾病每次住院部分負擔上限為26,000元；九十六年全年住院部分負擔法定上限金額為44,000元，同一疾病每次住院部分負擔上限為26,000元）

### 二、申請期限

※緊急傷病核退案申請期限，應自急診、門診治療當日或出院之日起六個月內提出申請。但遠洋漁船船員得自出海作業返國之日起六個月內提出申請。

※特殊情況核退案申請期限：

1. 若屬因不可歸責於保險對象之事由，應自急診、門診治療當日或出院之日起六個月內提出申請。
2. 若係未依規定投保或未繳納保險費滯納金、部份負擔，於暫行拒絕保險給付期間自費就醫，現已繳清相關費用者，應自欠費繳清之日起六個月內提出申請。

※全年部分負擔費用超過法定上限核退，應於次年一月一日起提出，如保險對象已死亡得提前申領。

## 三、應檢附書據證件：

核退案件類別		必要文件	附加文件
緊急傷病	非特約院所傷病、分娩案	• ……全民健康保險核退申請書	
	非特約院所職業傷病案	• ……醫療費用收據正本及費用明細	• ……勞工保險職業傷病住院申請書
	區域外傷病、分娩案	• ……診斷書或出院病歷摘要(非中、英文者應另附翻譯本) • ……未成年者須附戶口名簿影本或與保險對象關係之證明文件	• ……當次出、入境證明文件 • ……未入境者須附委託書 • ……大陸地區住院5日(含)以上案件,醫療證明文書須附公證驗證書。
特殊情況	無保險憑證就醫	• ……全民健康保險核退申請書	• ……欠費繳清之收據影本
	職業傷病案	• ……醫療費用收據正本及費用明細	• ……勞工保險職業傷病住院申請書
	重大傷病案		
	低收入戶	• ……診斷書或出院病歷摘要	• ……低收入戶證明文件
	榮民	• ……未成年者須附戶口名簿影本或與保險對象關係之證明文件	
全年部分負擔費用超過法定上限核退案		• ……全民健康保險核退申請書 • ……醫療費用收據正本及費用明細	

**注意事項：**

※保險對象已死亡由指定受款人領取核退款時，應另檢附以下文件：

1. 除籍謄本或死亡證明書影本。
2. 指定受款人與保險對象關係證明文件影本及其代表領取核退款之聲明書。

※保險對象為未成年人由其法定代理人領取核退款時，應另檢附戶口名簿影本。

※若為投保單位代墊醫療費用時，請保險對象以書面聲明，指定付款對象為投保單位。

※醫療費用收據正本及費用明細如有遺失或供其他用途者，應檢具原醫療機構加蓋印信負責證明與原本相符之影本，並另書面聲明無法提出正本之原因。

※遠洋漁船船員應出具身分證明文件及當次出海作業起返日期證明文件。

#### 四、核退標準：

- ※保險對象於本保險施行區域內因緊急傷病或特殊情況自墊醫療費用，由保險人依本保險醫療費用審查、支付及自行負擔費用等有關規定辦理核退。
- ※保險對象於本保險施行區域外遭遇傷病或分娩，由保險人核實給付。但申請費用高於其急診、門診治療當日或出院之日起前一季本保險給付醫學中心急診、門診每人、住院每人日平均費用（急診每人約2500元左右、門診每人約1400元左右、住院每人日約6300元左右）標準者，其超過部分不予給付。屬保險人所訂論病例計酬或定額給付案件，申請費用高於本保險支付特約醫學中心費用標準者亦同。
- ※前項有關核退費用之標準，由保險人定期公告之。
- ※計算核退本保險施行區域外遭遇傷病或分娩之醫療費用時，有關外幣兌換匯率基準日，以申請日之該外幣平均兌換率計之。

#### 五、受理單位及方式：

- ※緊急傷病核退案向投保單位所在地之中央健康保險局轄區分局申請。
- ※特殊情況核退案向就診醫院所在地之中央健康保險局轄區分局申請。
- ※全年住院部分負擔超過核定上限核退案向該年度第一次住院醫院所在地之中央健康保險局轄區分局申請。
- ※請備齊書據證件，掛號郵寄或親自遞送各轄區分局辦理。申請職業傷病自墊醫療費用核退，請逕向勞

工保險局（地址：臺北市羅斯福路一段4號 電話：23961266）提出申請。

- ※有關全民健保自墊醫療費用核退申請書、最新區域外自墊醫療費用核退金額上限等相關規定請上中央健保局全球資訊網（<http://www.nhi.gov.tw>）查詢。如有疑問可電洽本分局核退受理台（02）2348-6479

#### 六、申請核退小叮嚀

- ※申請核退大陸地區住院醫療費用，自95年4月1日（就醫日）起，申請人所提供之文件（包括：醫療費用收據正本、費用明細、診斷書或證明文件等）須先在大陸地區辦理公證並持公證書正本至我國財團法人海峽交流基金會（台北市民生東路3段156號16樓，電話：02-27187373 網址：<http://www.sef.org.tw>）申請驗證後，始可採認。
- ※另提醒保險對象，因不可歸責於保險對象之事由，如新生兒、新聘外勞或因卡片毀損、遺失但已申請換發等，未及於就醫日起7日內回原就醫院所補證退費者，可向健保局申請核退，但因忙碌、忘記、選擇性自費就醫或應辦理換發新卡而未辦理等，致未及於就醫日起7日內回原就醫院所補證退費者，不符合核退條件。申請核退有自費及健保支付標準之差額，請保險對象務必於就醫日起7日內（不含例假日）回原就醫院所退費，以免影響自身權益。

## 商船實習生(cadet)的未來—談應具備責任與使命(上)

田文國<sup>1</sup> 葉榮華<sup>2</sup>

**[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

<sup>1</sup> 國立台灣海洋大學商船系副教授

<sup>2</sup> 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。