



航運要聞

● ● ● ●
中華日報

兩岸三地航運物流研討來年在深圳擴大舉辦

(二〇〇七)年航運界的盛事——由中華航運學會主辦的「兩岸三地航運與物流研討會」十一月十日在賓主盡歡的晚宴中圓滿閉幕，該會與香港海運學會、深圳海運協會三會達成共識，該研討會將納入大連、上海與廈門三地大陸海事院校擴大舉辦，下屆輪由深圳取得主辦權。

值得一提的是，今年在台北圓山飯店舉辦的兩岸三地航運物流研討會，總計發表涵蓋航運、港埠、物流論文多達六十六篇，參與人數超過兩百廿名航港專家學者，香港海運學會主席暨香港海事處船舶註冊總經理蘇平治稱譽本次研討有「三最」——人數最多、論文最多與笑聲最多，突顯兩岸三地交流氣氛良好。

研討會由中華航運學會理事長林光主持，邀請國立海洋大學校長李國添致詞揭開序幕，除分別頒予各場研討會主講人感謝狀，三會在晚宴中亦安排相互致贈紀念品。

解決船員荒宜善用既有人力 規劃專技訓練晉用

由中華航運學會、中華海運研

究協會及國立台灣海洋大學航運管理學系主辦，香港海運學會、深圳海運協會協辦的兩岸三地航運與物流研討會，會中有關全球船員短缺的問題獲得熱烈的討論，玄奘大學國際企業學系劉祥得副教授在這次兩岸三地航運與物流研討會提出「全球船員短缺問題建構及政策方案設計」論文報告，該文係由海洋大學輪機工程學系兼任講師方福樑共同撰文，報告中對於船員短缺的問題，建議在短期上海運業必須善用既有的船員人力，規劃特殊專技訓練的船員之晉用。

報告中也談到，根據波羅地海國際海事同盟(BIMCO)和國際航運聯盟(ISF)所做的人力報告指出，2010年全球合格的高級船員人數將逐年降低、短缺。但至今似乎仍缺乏立即、簡單的解決辦法，而海事專家認為唯有持續規劃改善與協調，方可確保海運之品質與安全，本文界定全球船員短缺問題，並提出可行方案，以解決船員短缺問題，供政府、船東、工會等組織參酌。

前十月我國國際商港櫃量1134萬TEU貨量5.8億噸

根據交通部統計，今年我國國際商港貨櫃裝卸量截至96年10月底計1,134萬TEU，較去年同期成長

4.46%，貨物裝卸量為5億8,807萬噸，較去年同期微幅成長0.31%，其中高雄港及基隆港之貨櫃裝卸量因實施港埠費率優惠措施，仍維持4%以上之成長幅度，在貨物裝卸量方面，除高雄港為成長情形外，其他各港均較去年同期減少。

交通部分析，高雄港截至96年10月底貨櫃裝卸量為847萬TEU，其中轉口櫃佔52.6%，進出口櫃佔47.4%，較95年同期增加38萬TEU，成長4.74%，其中進出口櫃量較去年同期增加9.13%，主要係因散裝船舶運價持續升高，進口穀類改以回頭櫃裝載，另因該等貨櫃週轉率較低，影響貨櫃場轉口櫃辦理空間，致該港轉口櫃量僅較去年同期成長0.78；境外航運中心運量為50萬TEU，較去年同期少4.41%。

基隆港今年1-10月貨櫃裝卸量為184萬TEU，較去年同期成長4.79%，其中轉口櫃部分，因96年增加以該港為為東亞貨櫃轉運中心之新航線，成長幅度高達55.64%該港貨物裝卸量為8,060萬計費噸，較95年同期減少2.15%，除受大陸砂石禁止進口影響外，石油及鋼材亦因價格高漲，進口量較去年同期各減少19%及50%，另汽車進口量亦減少。

臺中港貨櫃裝卸量為102萬TEU，較95年同期微幅成長，另貨物裝卸量為7,432萬計費噸，較95年同期減少1.14%，主要係因煤炭及穀物之貨量

各減少90萬噸及80萬噸所致。

台北港及安平港貨物裝卸量自大陸砂石禁止輸入臺灣後，已連續6個月較去年同期減少，且衰退情形略有擴大；另花蓮港截至10月底貨物裝卸量較去年同期減少64萬計費噸（3.78%），主要係因花蓮縣政府遲至96年10月底始完成砂石公共造產釋出作業，影響砂石料源之供應。

高港上月櫃量逾89萬TEU再創新高

受到散裝行情走高，穀類及廢鐵貨物貨櫃化的影響，高港10月份貨櫃量突破89萬TEU，再創單月歷史新高成長率為8.39%，今年貨櫃量預期可衝破一千萬TEU。

根據統計，高雄港今年10月份貨櫃裝卸量89.23萬TEU，再創高雄港歷年來單月最高貨櫃裝卸量，並較去年同期貨櫃裝卸量82.32萬TEU，增加6.9萬TEU，成長率為8.39%，累計高雄港今年1-10月之貨櫃裝卸量為847萬TEU，較去年同期增加約38.29萬TEU，成長率為4.74%，高雄港務局對於達成96年1,000萬TEU的營運目標深具信心。

近幾年來，高雄港面臨亞太地區鄰近港埠激烈競爭，更因大陸地區經濟磁吸效應及其港埠建設紛紛崛起，在幅員腹地較小且擴建新碼頭不易的情況下，貨櫃裝卸量無法大幅成長，但在高雄港務局採取「顧客為導

向」的經營理念，持續不斷提昇服務品質，營造良好經營環境的努力下，終能獲得航商業者肯定，再創營運佳績。

高雄港係我國最大的國際商港，也是世界主要貨櫃港之一，具有海運轉運樞紐港的基礎，實為我國經濟發展的重要指標，由於市場規模的限制導致貨源不足，營運量難有大幅成長，因此高雄港未來發展策略將以「質的提昇為主，量的擴充為輔」，跳脫追逐全球排名的思維，提高產業國際競爭力。

基港碼頭工人爭取工作專屬權？交部：於法無據

基隆市碼頭工會遊行抗議訴求，基隆港務局無法同意！基隆市碼頭裝卸搬運職業工會為訴請基隆港務局發放78年拆除原忠愛候工大樓之補償金，並主張碼頭裝卸搬運貨物應屬其工作權範圍，要求該局出面協調為其爭取「陽明海運基隆貨櫃場」工作權，十一月二十九日上午8時至19時，發動約700人集會遊行，經基隆局深入檢討研議，該等訴求於法無據，無法同意該工會請求事項。

交通部指出，該工會原借用基隆港務局忠愛候工大樓為辦公室，後因該局闢建西3、4號碼頭後側停車場需要，遂於78年與該工會協議拆除忠愛候工大樓，並提供西3碼頭2樓辦公室予該工會使用，惟迄至88年1月1日

該局配合行政院推動「棧埠作業民營化暨基隆港碼頭工人僱用制度合理化方案」後，該工會會務大量縮減，為有效利用該辦公室，遂要求該工會返還，惟該工會不同意歸還，案經臺灣高等法院94年3月8日判決確定，認定該辦公室之使用借貸目的已完畢，應即返還該局。有關該工會要求補償部分，依據判決書所載，該大樓係借用基隆港務局土地建造，基隆港務局收回出借土地時，該工會基於配合該局工程需要，即同意拆除原忠愛候工大樓，並未發生債權債務之關係，亦不發生補償之問題。

至碼頭工會要求基隆港務局出面協調為其爭取「台基國際物流公司」及「陽明海運基隆貨櫃場」工作權部分，因基隆港自88年1月1日實施「棧埠作業民營化暨基隆港碼頭工人僱用制度合理化方案」時，已由政府支付優厚之退休離職金，並輔導由當時核准成立之貨櫃或散雜貨船舶貨物裝卸承攬業僱用，保證僱用期間6個月，故目前已無所謂港區專屬工作權問題。

大陸海員工會12.2應邀來台參訪研討

由我中華海員總工會所邀請中國海員建設工會一行9人，將由該會主席吳子恒率團即於12月2日來台參觀訪問，兩會並於12月3日（星期一）於台北王朝大酒店舉辦2006年海事勞

工公約及中國船員條例研討會，由於目前各國政府正積極推動國際海事勞工公約之際，在這次研討會中我海員總工會也邀請香港海員工會及新加坡海員工會代表，對2006年海事勞工公約近況發展及因應方式分享經驗與相互交流。

中華海員總工會理事長盧水田表示，中華海員總工會與大陸中國海員建設工會十年來持續進行兩會互訪，而大陸新公佈中國船員條例，而我船東所屬權宜輪上所僱用的大陸船員多達四、五千人，我航商對於中國船員條例的規定相當關心，藉由這次中國海員建設工會來訪及研討會的舉辦，將有助於對中國船員條例的了解，及大陸、香港、新加坡因應ILO2006年海事勞工公約的現況經驗分享。

來台人員姓名除團長吳子恒外，團員還包括有王國華、崔貴群、魏薇、季濤、范平、蔣青揚、郭玲、耿群。

台灣新生報

基港年櫃量擬創新高預測220萬TEU

基隆港務局長蕭丁訓表示，基隆港今年貨櫃裝卸量可望突破歷史新高，預測全年可達二二〇萬TEU，此一數字較建港以來最高櫃量二一六萬TEU，還要高出四萬TEU，同時，該局積極推動的重大建設包括「台北港貨

櫃儲運中心BOT工程」等案，施工均相當順利，基隆港的願景與定位是「加值貨櫃港」，希望全體同仁發揮「台灣土狗」的精神朝目標邁進。

基隆港務局於11月9日假「基隆大樓」二樓前廳舉行成立六十二週年局慶慶祝大會，蕭局長致詞時作上述表示。前往祝賀貴賓有陽明海運公司董事長黃望修、萬海航運公司董事長陳清治及相關公會理事長、基隆市副市長柯水源、基隆市議會副議長曾水源，立委徐少萍基隆服務處秘書許志豪、立委謝國棟、基隆關稅局局長丘欣、國立臺灣海洋大學副校長林光、崇右技術學院校長唐彥博，以及港航業者等多人參加。

蕭局長指出，根據統計，今年一至十月份基港貨櫃裝卸量已高達一八四萬TEU，較去年同期增加八萬四千TEU，基隆建港以來，最高的貨櫃裝卸量是民國八十四年所創的二一六萬TEU，今年有望突破再創歷史新高，預測全年可達二二〇萬TEU。蕭局長並就目前正在推動的重大建設的進度提出說明，東岸聯外道路南段標已在今年五月開工，北段標在基隆市政府及國有財產局全力協助之下，用地徵收非常順利，預計可於年底招標，全線工程應可按預定期程於民國一〇一年完成。「東防波堤延伸兩百公尺工程」目前已安放四座沉箱，預計明年底前完成。「中國貨櫃公司」投資興建西十八、西十九號碼頭延建工程，

已在今年九月開工，預計九十八年一月一日開始營運，屆時八千TEU貨櫃船到港可期。

有關「台北港貨櫃儲運中心BOT工程」，他表示，目前施工相當順利，前兩座碼頭預定於民國九十八年元月開始營運，因此明年是基隆港轉型非常重要的一年，因為台北港是基隆港的輔助港，將來從基隆港移轉的貨櫃，不論是五十萬TEU或六十萬TEU，均只是左口袋、右口袋的問題，但就地域而言，要的是永遠繁榮的基隆港，而不要衰退沒落的基隆港，甚至未來多少年成為一府二鹿三艋舺的觀光城鎮如同鹿港，因為貨櫃是基隆港的基本盤，而加值是當今港埠的趨勢，因此基隆港的願景與定位是「加值貨櫃港」，希望大家發揮「台灣土狗」的精神朝目標邁進。

受邀致詞貴賓「基隆市輪船商業同業公會」理事長莊錚中、海運業者代表為「陽明海運公司」董事長黃望修，國立海大副校長林光皆對基港局展現活力新氣象及宏觀願景，表達肯定之意。

基港局今年的局慶，仍以感恩及回饋為主軸，除了致贈感謝績優航商、貨主、裝卸承攬業及服務達四十年的資深員工之外，另外安排致贈感謝狀給予「以星輪船公司」及「麗星郵輪公司」。因為「以星輪船公司」選擇基隆港作為美洲航線的轉運港，為基港局帶來了可觀的轉口櫃；

而「麗星郵輪公司」在基隆市、港及各相關單位的配合努力之下，亦於今年六月二十九日重返基隆港，截至十月底止為基隆港增添了十三萬四千人次的旅客。

林志明：運價管理 維持現規為宜

交通部航政司長林志明十四日表示，THC係航商對託運人提供服務之收費，交通部於八十四年修正航業法時曾與相關業者充分交換意見，對運價申報採取備查制，例外干預之原則，本於國際化、自由化市場機制，對運價之管理仍以維持現行規定為宜。

林司長並表示，託運人與運送人雙方如能經由協商調整運價，才是比較好的做法。

民進黨政策小組十一月十四日邀請交通部等相關單位，針對託運協會反映現行貨櫃場作業費收費偏高，要求主管機關修正航業法，並要求航商在調漲費用前，應先行與託運人協商，進行意見交換，林司長應邀在會中就現行規定提出上述說明。

THC所致船貨雙方的爭議已超過十多年，此項收費由八十年年代初的代收代付性質，至八十年代末改為航商提供服務的市場售價，近兩年來隨著航商試圖通過定價的透明度、反映成本，把運價拆分成明細收費，此項爭議不僅未平息，反而更趨嚴重。託貨

人認為，高昂的運費已對貨主造成嚴重影響，長此以往會對經濟發展造成負面影響，有必要尋求挑戰船公會組織壟斷地位的方法，可是部分船公司不干示弱表示，將不再接受運費僅夠保本的貨物，顯示航商為提高業績的堅定立場。

據了解，現行臺灣地區各航線THC，自一九九九年至二〇〇二年間，陸續將一般廿呎貨櫃由NTD4819調為NTD5600、四十呎貨櫃由NTD6104調為NTD7000，但自二〇〇二年七月以後，迄今已5年未曾調整。THC係海運運價表收費項目之一，本於自由市場機制，該收費係航商對託運人提供服務之收費，基於國家、港口、貨櫃場、陸上運輸態樣、作業方式等不同，THC在不同國家、地區，各有其不同之收費價格。在亞洲地區，航商在我國港口收取之THC，並非為最高者。

航港機關基於交通部之授權，依航業法之立法意旨，採取原則備查，例外干預之原則，辦理各船舶運送業、代理人、各運費同盟申報之運價表備查作業（調升運價自備查起卅日後生效；調降運費自備查日生效。）。並於准予備查時，副知中華民國託運人協會。

其實，海運運價表僅規範運送人與一般託運人，特定的託運人可採取合約方式與運送人協商運價，取得特定之優惠價格，航政機關並不干預，

且可協議之項目及於THC，託運人應多利用此方式與運送人協商，爭取有利之價格方為上策。

基隆西牆彩繪披新妝

基隆港務局基於敦親睦鄰需要，回應毗鄰港區通化里里民建議，特於中華路與中山二路口（即基隆港務消防隊西岸分隊處）之圍牆進行綠美化彩繪。整個圍牆綠美化彩繪全長五十七公尺，彩繪主題以基隆地區景色為主，自十月初開始施工，目前綠美化彩繪工程接近完工，因近來天氣連日下雨，彩繪工作暫時停頓，近日天氣好轉將再繼續修飾美化，全案預估於本月底前可完工。

本彩繪工程完工後，將對港區圍牆景觀增加美感，且符合綠美化功能，並顯示基隆港務局重視敦親睦鄰工作。

全聯會籲業者加油前做好防污措施

全國船務代理公會指出，泊港船隻加油發生溢漏問題，在全國各港口均可能發生，各港口相關業者應於加油作業前確實做好檢查及污染防制措施，以維港容，該會同時建議主管機關今後做類似政令宣導時，能附帶完整英文版，俾便全國統一宣導與世界接軌，達到預期目標。

全國船代公會係於理監事聯席會議業務報告時，提出上述說明，會議由理事長劉昭三主持。

高雄港今年發生三件輪加燃油漏油事件，經現場了解，均係因受油船方人員加油歧管控制操作錯誤，燃油艙可加油容量估算錯誤，油管阻塞或老舊，造成污染情事，為避免類似事件再度發生，高雄港務局特函請中外航商，加油前確實做好檢查及污染防治措施，並與售油公司之油駁船做好充分溝通，為有效管制污染，該局並將對港區從事輪加燃油作業之雙方船隻，加強檢查。

海事勞工公約及中國船員條例研討會12/3台北登場

中華海員總工會主辦之「二〇〇六年海事勞工公約及中國船員條例研討會」，訂十二月三日假台北王朝大酒店舉行，屆時將有來自新加坡、香港、中國大陸與台灣代表共同就國際勞工組織去年通過之海事勞工公約，如何因應等重要議題，進行研討，會議由海員總工會理事長盧水田主持。

本次會議並特別邀請中國海員建設工會代表對中國於今年實施之中國船員條例如何實行，以及中國履行航海人員國際公約十年後的成果，中國船員素質等發表專題演講。

基隆局與崇右學院產學交流

基隆港務局與崇右技術學院簽約，將透過該校應用外語系學生專業的語言能力，提供港務局大型郵輪抵港時英語導覽人員。

該計畫執行期間自九十六年十

一月二十日起至九十七年五月二十日止，為期共計半年，內容及執行方式如下：

- 一、遴選應用外語系學生以英語接待大型國際郵輪等觀光遊客及人潮，實際將理論及實務應用。
- 二、以實務演講的模式，由崇右應用外語系老師為港務局員工設計實用英語課程，並以英語授課。
- 三、規劃大型郵輪彎靠基隆港歡迎活動。

高港櫃量創新高 受益進出口成長

高雄港務局表示，高雄港貨櫃量創新高，主因受益於進出口櫃量成長。針對部分媒體報導「高雄港吞吐量創新高疑空櫃充數」，高雄港務局昨天表示與事實不符，並強調空櫃係航商作為營運調度之用，油價不斷上漲下，航商需精打細算降低成本，若非作業上的正常需要，自無載來載去、徒增成本的道理。高港局表示，今年散裝船運價持續飆高，加上貨櫃裝載穀物的技術提昇，部分進口大豆、玉米及其他穀類貨物改以回頭櫃裝載，造成高雄港進口櫃增加，主因係受益於進出口櫃量大幅成長所賜。

高雄港務局表示，今年一至十月該港貨櫃裝卸量達八四七萬TEU，較去年同期增加約三十八萬TEU，成長率四・七四%，其中進出口櫃成長九・一三%，轉口櫃成長〇・七八%，

該港是亞太地區貨物輸往美西主要貨櫃港，過去從美西港口運回高雄港之回頭櫃，有少部分是空櫃，是因台灣對美國的貿易往來是出口大於進口所致，是海運業貨櫃運輸的正常現象。

該局表示，今年在高雄港進出的貨櫃，重櫃與空櫃比例仍與最近五年來的營運狀況相同，並無空櫃比例大幅增加的情形。高港局引據OOCL及長榮海運業者表示，因穀類運輸貨櫃化業務大幅成長，目前在美西空貨櫃亦一櫃難求，以往由散裝船運送的穀類

貨物大都改以貨櫃運送，貨主積極搶空櫃，而中國大陸貨源亦相當充裕，空櫃需求殷切，將現成空櫃調去美西及中國大陸都還不夠用，更遑論做無效率、無意義的使用。



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: clllu@yml.com.tw

海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導



泰國籍M/V “KAMEE” 泰國籍船長CAPT OUN HANANTANH NUTTAPONG表示“很多船舶註冊國和航運公司忽視船員所遭遇海員工作過度疲勞。無足夠配備海員是導致船員疲勞最主要原因。船商只依據航運競爭的需要來決定船員配額的數量”。

泰國籍DWT 6.691.59mTs ,M/V KAMEE此航次由印度NEW MANGALORE裝載糖蜜(MOLASSES)至臺中港卸，船東及OPERATION，管理公司為泰國THAIOIL MARINE CO.,Gd.,BANGKOK,THAILAND。全船包括船長一共19位泰國籍船員。



會員服務

本會會證遺失補發名單

資料來源:本會業務處



姓 名	證 號
丁尙緯	054323
劉億川	27260
陳慶鴻	08565
陳裕生	086523
鄭暘曄	086043
翁楚溢	061089
許東凱	A06376
任定國	072640
楊國雄	031789

姓 名	證 號
杜建成	84604
葉國勳	A06347
周錫康	57400
鍾應文	063894
郭芝奇	47901
徐鴻鵬	05769
劉家慶	071968
許峰瑞	A06371



<http://www.cmt.tw>

招聘公司高階管理暨主管儲備人員

- 1.大專理工科以上畢業。
- 2.年齡50歲以下 (45歲以下尤佳)。
- 3.具海勤一等大副一年以上、一等管輪三年以上資歷；具修造船監工經驗者優先。

應徵者請備妥履歷表及自傳、學經歷證明(或海勤服務證照)等，逕寄本公司人力資源處收

地址：台北市10051濟南路1段15號

電話：+886(0)2 2397 6609

傳真：+886(0)2 2397 6698

電子郵件：kuobh@agcmt.com.tw

履歷條件初審合格者將通知擇期面試。



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。
駐埠輪機長	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書，具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作。
駐埠工程師	45歲以下	海事院校輪機科系畢業，具管輪或岸勤工程師經驗者尤佳，諳英語，熟悉電腦基本軟體操作。

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：

- 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，逕寄本公司船務部收
- 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



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，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
- 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
船 長	持有國籍一等船長證書。
大 副	持有國籍一等大副證書。
船 副	持有國籍一、二等船副證書。
輪 機 長	持有國籍一等輪機長證書。
大 管 輪	持有國籍一等大管輪證書。
管 輪	持有國籍一、二等管輪證書。
乙 級 船 員	符合STCW95資格者

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

1TH 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

2.E-mail應徵資料：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

96年度第3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）合格人員計陳仁輝等101位，依參訓證編號順序將姓名榜示如後：

一、一等船長:9名

A 船95003-2陳仁輝
A 船96005-1陳嘉謙
A 船96008陳利玲
A 船96009-1易輝璜
A 船96013游謨逸
A 船96014賴仁旺
A 船96019吳岳峰
A 船96020陳彥仲
A 船96023劉士毅

二、一等大副:8名

A 大94062-7陳進傳
A 大94066-6方聖傑
A 大95027-1杜則廷
A 大95052-1吳信初
A 大96005-2陳水涼
A 大96015-1譚少文
A 大96020-1歐耀澄
A 大96028-1高睿杰

三、二等船長:0名

四、二等大副:1名

B 大94003-4張明昆

五、三等船長:8名

C 船96001-1洪源足
C 船96008-1陳煌輝
C 船96009-1高榮貴
C 船96011-1趙鴻祺
C 船96013-1陳武昌
C 船96017許文鏢
C 船96018石永三
C 船96019蔡榮財

六、三等船副:33名

C 副95027-4王大捷
C 副95079-4黃天生
C 副95124-1林谷銘
C 副95125劉偉宏
C 副96005-2高登鈴
C 副96035-1游寬儀
C 副96045-1徐國力
C 副96056-1李政達
C 副96063-1方世傑
C 副96066余德茂
C 副96067陳永標
C 副96068王筱韻
C 副96069林基福
C 副96074陳世杰

C 副96077傅文信

C 副96080李勇福

C 副96097賀寶慧

C 副96101林育秀

C 副96102黃智信

C 副96103李武勳

C 副96107陳冠良

C 副96108劉宣余

C 副96111蔡祐宸

C 副96113駱天雄

C 副96115楊德瀚

C 副96116黃富評

C 副96117高玉霖

C 副96119吳孟哲

C 副96122黃偉誠

C 副96123鍾容軒

C 副96124許正杰

C 副96125沈暉閔

海專 C 副

96019-1陳元順

七、一等輪機長:5名

a 輪93034-11孫繼賓

a 輪95020-2陳世芳

a 輪96003-2巫世洪

a 輪96012楊明忠

a 輪96022蘇東冠

八、一等大管輪:13名

a 大93039-11鄭國宏
a 大94002-3丁國和
a 大94027-7劉國維
a 大94041-2李國斌
a 大94047-2許先助
a 大94049-6吳孝榆
a 大94050-3王國平
a 大95004-1陳志源
a 大95013-5郭文和
a 大95016-3姜寶明
a 大95027-3史勝志
a 大95032-2許文正
a 大96009-1李俊宏

c 管96009-1張順昌
c 管96010-1簡英俊
c 管96021邱任遠
c 管96024薛富陽
c 管96031劉清松

海專 c 管96001-1黃逸翔

海專 c 管96022-1朱堉銘

海專 c 管96023-1蔡周隆

海專 c 管96024-1葉俊偉

海專 c 管96025-1蔡明志

海專 c 管96026-1傅志榮

海專 c 管96028-1李聖豐

海專 c 管96030-1陳泰翔

海專 c 管96032-1胡彥涵

高船 c 管95001-1陳建志

高船 c 管95036-1郭蘇文

九、二等輪機長:1名

b 輪95002-4邵愛國

* 以上資料僅供參考，正確名單以交通部為準

十、二等大管輪:0名

十一、三等輪機長:6名

c 輪96002曾銘甲
c 輪96003黃俊傑
c 輪96004夏文建
c 輪96006吉祝生
c 輪96007黃國欽
c 輪96009郭明松

十二、三等管輪:17名

c 管93129-9張瑞葵



中華海員總工會九十五學年第二學期 會員子女獎學金發放公告

壹、錄取名單(發放獎學金及獎狀)

大專院校(含研究所)135名

曾緯中 朱麗容 金瑋璿 劉薺達 江上婷
徐榛璘 戴奇華 吳怡慧 黃歆絜 張碩尹
許惠芳 黃毓瑋 沈飛鴻 洪世勳 高秀怡
黃思樺 林昕儒 駱文斌 武峙瑄 鄭維菱
杜明慧 黃天亮 蘇琬萍 盧艾偉 黃裕祺
鄭珊妮 倪慶筑 武峙瑋 王寵惠 劉彥伶
林俐秀 孫皓雲 呂玲怡 沈德瑜 侯統柔
莊佩璇 黃沛文 李逸屏 陳儷文 張文欣
楊琇鈞 姜若渝 鄭世堃 鄭嫻伶 金俐伶
鄺瑞琳 呂慈雲 顏心怡 隋昱梅 謝宛諭
李珮華 阮美羸 洪碧瑤 申偉佩 劉子瑋
陳遠徹 陳德銘 陳彥廷 卞孝慈 梁順霞
鄭書麟 顏心婷 侯統維 錢佳華 曾郁純
邵仁芝 金冠伶 郭怡君 呂國維 洪倖珠
劉俐伶 王澤宇 孫詩涵 鄭宜芬 曾怡維
陳宏凱 黃彥樹 任一凡 林小涵 陳佩邑
阮美瑾 曾婉琪 林 平 高意玲 許莉宛
袁育傑 洪銘蔚 陳怡婷 黃鈺評 陳建豪
司徒文倩 鄺炳孝 劉錦陵 顧珈綸
杜明婷 毛妍之 陳欣凱 梁祐菖 徐望重
王淑芬 吳思慧 夏瑜鎂 劉彥汝 劉智鈺
陳妍芬 陳宥成 鄭 杰 李偉彰 鍾欣妍
陳韋帆 陳家民 李品蓓 傅奕瑜 吳孟樺
林 郁 徐中愷 吳立中 李書緯 黃婉晴
徐莉娟 王怡文 陳詩雯 吳欣怡 鄭凱泰

魏雨農 辛怡霖 陳雯芳 郭孝銘 孫瑞蓮
曾靜萱 孫涵婕 黃廷龍 任一飛 林宛儒
魏蕙茹

高級中學33名

廖彤芸 倪嘉君 黃子洋 陳文輔 黃昱詮
顏嘉增 王佩文 謝宛芸 鄭伊玲 楊家怡
劉忠輔 劉文雅 宜石巧 林煥傑 莊立帆
林 秀 石尉平 陳怡如 朱麗青 劉浩業
黃詩婷 鄺瑞瑄 楊玉華 鄭文森 李裕卿
陳怡文 黃觀真 張銘真 王琮立 周楚靖
梁英序 李書銘 李冠漢

國民中學31名

蘇起緯 朱宇臻 張振芬 許淳雅 陳怡伶
黃聖元 謝宛君 鄭凌婷 郭雅玲 謝 翔
洪慶源 王思文 陳奕丞 楊哲丞 葉 霖
陳靖佳 梁致武 陳宗彥 黃子灝 黃翊綾
林姿瑜 張桂娟 何得維 葉壹宏 陳 璿
王立昕 陳宥伯 謝依庭 王立暉 藍敏嘉
劉方傑

貳、達到申請標準，限於名額未錄取名單(發放獎狀)

大專院校18名(含研究所)

吳家宏 王雲龍 辛怡臻 金韋伶 黃欣釧
陳志豪 翁思強 許心珮 古泰華 徐嘉鴻
梁書寧 孫培鳳 洪佳伶 孫信慶 杜明秀
張維庭 薛文佳 楊雅茹

獎學金之名額及金額規定如下：

- 一、大專院校（含研究所）：每學期135名（私立學校不得超過二分之一）每名獎學金新臺幣貳仟元。
- 二、高級中學：每學期60名（私立學校不得超過二分之一）每名獎學金新臺幣壹仟元。

- 三、國民中學：每學期60名（私立學校不得超過二分之一）每名獎學金新臺幣伍佰元。



STCW 換證通知

因應STCW公約自97年1月1日正式生效施行SSO訓練，使我國船員能順利取得公約規定之訓練證書，交通部96年11月27日以交航字第0960011192發函通知本會，請符合申辦資格者就近至船員訓練機構辦理。摘要重點如下：

「凡持有中國驗船中心開辦SSO訓練所核發「船舶保全人員訓練結業證書」者，申辦得准逕核發交通部『船舶保全人員專業訓練合格證書』。

前項申辦須檢附相關文件如下：

- (1)有效期限之船員服務手冊(基本資

料第1頁至第3頁影本)。

- (2)最近1年內一寸脫帽半身相片1張。
- (3)中國驗船中心核發之船舶保全人員訓練課程結業證書影本1份。
- (4)一、二等甲籍船員證載海勤資歷至少1年之證明文件。」



97年元月新實施之勞保費率表

依據行政院勞工委員會修正發布自97年1月1日起實施之「勞工保險職業災害保險適用行業別及費率表」，中華海員總工會於97年1月1日起將依前開修正後之費率表核計。本會會員依勞保行業別屬於水上運輸業，原職災費率為1.43，現調降為1.29，保費請參考下表：

勞工保險 97年元月起調整

等級	月投保金額	政府補助		每月自繳保費	每日保費
23級	43900元	外僱	20%	2385元	80元
		國輪	0	2415元	81元
20級	38200元	外僱	20%	2075元	70元
		國輪	0	2101元	71元
13級	27600元	外僱	20%	1499元	50元
		國輪	0	1518元	51元

新書出版

傑舜船舶安全管理顧問股份有限公司精心編譯之「國際海運危險品章程」預定12月中旬出版，其內容是對陸海空危險運輸業危險品運送之最佳工具書，全套4冊，定價\$12,600可單冊購買。

如有需要或有任何疑問可電洽
(02) 2522-4968*230葉小姐



全民就醫好幫手-健保特約院所超級比一比

依據中央健康保險局的統計，到96年4月，加入全民健保保特約的醫療院所，包括中、西、牙醫診所及醫院，已經多達1萬8千多家，所以台灣醫療可近性高、就醫方便，已是我們在國際健康照護體系的比較上，足以自豪的成就。

但是很多民眾都仍然有身體不舒服，想去看病卻不知該選擇那一家醫院或診所的經驗。國內某知名雜誌的報導，大多數台灣人急、重病的時候，多數還是靠親友介紹、或是聽廣播看報紙來選醫院、選醫生。另外一份研究則指出，約七成的台灣民眾希望就醫前有公開管道（如網路）可查詢，作為選擇參考的相關資訊。

為了提供民眾一個公開的資訊查詢管道，中央健康保險局自94年起，開始進行與醫界代表協商，推動個別院所醫療服務品質資訊公開的作業，包括醫院、西醫診所、中醫及牙醫等，分別挑選較為普及、資料來源可信度高，且為一般民眾容易了解的服務項目，包括醫院掛號費和基層診所感冒病人抗生素使用率等共計10項，公布於中央健康保險局全球資訊網供民眾參考。95年更納入洗腎和腹膜透析的服務品質指標，連同前述的四個總額部門，已增加到共37項品質指標。截至96年10月30日止，已有超過

89萬人次進入該網頁查詢。

96年，除了循前二年的模式，持續與各總額部門的醫界代表協商可新增的指標項目，開發電腦程式，再新增了16項指標以提供更多可以讓民眾參考的就醫資訊外，中央健康保險局為協助民眾對每項指標意義之了解及利用，特商請相關專業團體如牙醫師公會等，在查詢畫面上提供指標說明及衛教資料，並送請不具醫療相關專業背景之人員試閱及提供意見，以確認這些說明資料可以為一般民眾了解，目前，全部的資料已刊登在中央健康保險局全球資訊網www.nhi.gov.tw，民眾可在進入健保局首頁後，點選畫面右側「特約院所超級比一比」的按鈕進入查詢。

另健保局為期能提供更多有實質幫助的資訊給民眾，特於95年上半年商請醫療改革基金會及消費者文教基金會等民間團體，就民眾需要之就醫輔助資訊項目提供建議，除了部分項目因電腦程式必須重行規畫建置之外，目前已就先完成的部分，由各分局配合轄區醫療院所之意願，分別於分局網站上提供轄區醫療院所之相關資訊，期帶動醫事機構資訊透明化，以提升服務品質之良性競爭模式，帶給民眾更多的就醫保障。

推動藥品交易定型化契約，讓藥品交易更透明、公平、合理

資料來源：健保局



一、為解決藥價差，自健保開辦以來，健保局即持續依據藥價基準規定，辦理藥價調整措施，以使藥價合理化。惟為使醫、藥雙方之交易行為能透明、公平、合理，同時助於藥價調查時可取得正確藥品市場交易資料，故健保局擬具健保法修正草案，規範領取保險藥品費用超過一定數額之保險醫事服務機構於藥品交易時，應依主管機關應訂定之定型化契約範本及其應記載及不得記載事項，與藥商簽訂書面契約。

二、對於藥價調整之金額，未來將建議全民健康保險醫療費用協定委員會依5-3-2原則，將結餘部分，運用於支付標準調整、新藥之給付、品質及總額點值之提升，另為使藥價調降之利益也能回歸民眾，健保局並將與醫界協商，使全民獲益。

三、上述契約規範之精神，將著重於在藥品價格調降，且新核定藥價低於契約單價時，醫、藥雙方得重新議價，或者經藥商通知且經過6個月後，方可終止該品項之交易，故不會發生藥商得書面隨時終止契約之情形。另在契約期間內，考量就受影響之品項給予醫院5%之加成費用。



專刊暨經驗交流

我國航海人員教育及培育制度的回顧與展望

◎ 許 洪 烈

從各國航海人員教育及培育制度的簡易比較中回顧我國的制度：

1.簡易的比較：

項 目	我 國	日 本	菲 律 賓
教育部公立學校的公有訓練船(不含貨物操作設施，且其船上教學時間，不得累計為核發適任証書認可的海勤資歷)。	“育英號”總噸635 “育英二號”總噸1846 (育英2號學生受教時間，我國交通部認可其海勤發証資歷)。	1.東京海洋大學 “汐路丸”總噸425 2.神戶大學 “Fukaemaru”總噸449。 3.大島商船高等專門學校 “OSHIMA-maru”總噸228。	
項 目	我 國	日 本	菲 律 賓
教育部私立學校的私有訓練船(不含貨物操作設施，且其船上教學時間，不得累計為核發適任証書認可的海勤資歷。)		私立東海大學 “Bousei Maru”總噸2174。	
日本國土交通省(MLIT)特有的國家聯合級的航海訓練所(NIST)公有訓練船隊(MLIT Approved Training Ship 國土交通省認可的訓練船，惟仍不具貨物操作設施)。		1. Nippon Maru 機帆船 總噸2570 2. Kaiwo Maru 機帆船 總噸2550 3. Taisei Maru 蒸汽透平機船 總噸5886 4. Ginga Maru 柴油機船 總噸6185 5. Seiun Maru 柴油機船 總噸5890	
日本NYK公司級的私有訓練船。	(備註：長榮海運公司從前擁有一艘具訓練雜貨、貨櫃貨物操作設施之私有訓練船)。	為訓練NYK公司自有船員(含外籍船員)，具訓練LPG及LNG貨物操作設施之專業訓練船。	

民間航運公司級私有商業船。	經營國際航線的我國籍船舶約有105艘左右。	經營國際航線的日本籍船舶約有105艘左右。	經營國際航線的全國各級船舶約有1萬5千艘至2萬艘左右（包括我國及東的船舶）。
各級海事校院在校生及畢業生海上訓練實習生的實習制度。	1. 民國57年以前，國立海洋大學採3+1的制度，即3年在校學分修滿結業後安排上民間航運公司級的商業船來完成海上訓練的需求及1年期限的在校就業實習後，始能畢業，在校可緩役，畢業後再服役，退伍後上船工作。 2. 民國53年開始招收4年制學生，故從民國57年開始，國立海洋大學改採4+1的制度，即4年在校加1年上民間商業船來完成海上訓練的需求及1年期限的在校就業實習後，始能畢業，在校可緩役，畢業後再服役，退伍後上船工作。	透過前述教育部公立學校級的公有訓練船或私立學校級的私有訓練船負責教學，但日本國土交通省MLIT航海訓練所NIST獨特的國家聯合級的公有訓練船負責海上訓練，其實習生由各級海事校院提出申請，交通部核派，完成該訓練一年者即可參加交通部口試（免筆試）並體檢通過後核發一等船副適任證書即可上商船正式工作。未上NIST訓練者，海勤資歷需3年來完成訓練的需求及期限，這種在校生及畢業生的實習制度完	各級海事校院畢業期世航公司來安於透管述約有1萬5千艘至2萬艘的商業船員佔這生實完依
項 目	我 國	日 本	菲 律 賓
	實習後，始能畢業，在校可緩役，畢業後再服役，退伍後上船工作。	全與民間航運公司級的商業船無關，且未改變過。 學生的海上訓練全部在交通部訓練船隊上當實習生完成：	賴全世界民間航運公司級的商業船來完成海上訓練的需求及一年的期限，未改變過。

	3. 20幾年前，國立海洋大學在學校沒有訓練船的情境下，就貿然開始改採3+9的制度，即在校4年中包括3個月上民間商業船的教學實習，待畢業或服完兵役後想上船的畢業生，需再尋找民間商業船來完成9個月的畢業後就業實習，滿足海勤資歷需1年始能向交通部申請一等船副的適任證書，成為正式的一等船副。 4. 後來國立海洋大學的海上實習制度更鬆動了，變成在校實習0至3個月都可以畢業，最近又增加到在校可實習6個月的制度。 5. 目前國立高雄海洋科技大學推出3+1的制度，即回歸以前國立海洋大學採行過十幾年的3+1制度，同前述第1項的作法，一模一樣，只不過一個是大學，一個是專科，一個是畢業前，一個是結業後而已，同樣是4年後畢業。 6. 至今，我國在校生及畢業生的教學實習、在校就業實習(期滿或未期滿)及畢業後就業實習(期滿)制度，一改再改變成在校生及畢業生從0個月至12個月的實習及12個月至0個月的實習期限在各民間航運公司級的商業船上，甚至同一艘船上都有可能同時出現各種不同組合的狀況在一起，不知公司及船長或輪機長該如何依據交通部實習辦法第3條來安排確定的訓練項目呢？	大一／一個月(每年8月) 大二／一個月(每年10月) 大三／一個月(每年11月) 大四／三個月(每年1-3月) 海上訓練期滿6個月，不想上船的同學，就此畢業，欲取得適任證書上船就業者，續在交通部訓練船上，完成另一段6個月(每年4-9月)的海上訓練，共期滿1年後，參加交通部口試(免筆試)並體檢合格後，取得適任證書即可上商船工作。這種制度，令在校生及畢業生的船上工作計畫及岸上生涯規劃井然有序。 備註：韓國海洋大學擁有一艘訓練船“HANBADA”總噸6686，學生大一、大二在校、大三上半年全體必須在“HANBADA”教學實習，下半年上民間商船就業實習，大四回校畢業，故其教學實習與就業實習場所分辨得很清楚，不會矛盾與衝突，不會擾民的制度就可以執行，但貨物裝載及商船實際營運的情境訓練不足，在實作適任性評估上恐產生缺點，再加上韓國推動商船國防役等彌補措施，來吸引學生上船。故各國航海人員教育及培育制度的體質不同，不好斷章取義的學樣子。 韓國的海上訓練制度，也是令在校生及畢業生的船上工作計畫和岸上生涯規劃井然有序，船員又受商船國防役的鼓舞，提高了上船工作的意願，更留得住船員，加長了當船員的時間。	備註：中海雖艘，登實約右海只畢，畢上業年計適所資。上菲律國訓，生工和涯不鬆，井然有序。 ：各級院11船，在教學時限約16週，累計資取證需後船實始為任需海勤。上和海制在畢船上畫生，寬格能，井然有序。
--	---	--	--

項 目	我 國	日 本	菲 律 賓
考試制度	1.民國93年以前，由考選部舉辦16種航海人員考試，民國93年起，其中12種航海人員考試回歸交通部舉辦國家考試，僅留一、二等船副、管輪仍由考選部辦理。 2.民國97年起，經交通部的努力，預計12種航海人員(一、二等管理級和三等)考試的考題將全部出自「交通部晉升訓練教材」。 3.一、二等船副、管輪國家考試事宜，因為船員法中並無明文規定需經國家考試及格，故教育部、考選部及交通部已取得原則由交通部辦理國家考試的共識，教育部並已成立小組，研擬依法考試及適任性評估制度供交通部研參。	如前述由各級海事校院負責畢業考及格者發畢業證書，經交通部指派參加NIST船隊海上訓練一年之實習生結訓者，可參加由交通部指派考官並由「地方運輸局」(District Transprot Bureaus)定期一年舉辦4次國家考試或額外增加考試的次數，未參加NIST船隊海上訓練者，海勤資歷延長為3年，惟以上應考者均免筆試，只需口試(同樣由交通部指派考官 Designated Assessors 做評估 Assessment)並體檢合格。	
專業訓練證書制度 (STCW第VI章)	1.民國96.7.1以前，該專業訓練各校均未納入課程，故學生需於畢業後才能向交通部申請受訓。 2.民國96.7.1起國立高雄海洋科技大學已將該專業訓練納入課程，畢業前即可取得證書。 3.民國97.7.1起預計國立海洋大學亦將能辦理「在校取証」的措施。	交通部立案之船舶航海人員訓練機構，其畢業生因在校課程中已含該訓練課程(License Course for Marine Technical Officers)故不需再受訓，唯一般自修船員不但要滿足海勤資歷還需經交通部筆試、體檢及口試考試及格，並參加該項訓練課程及格後，始能核發適任證書(COC)。	

2.簡易的結論：

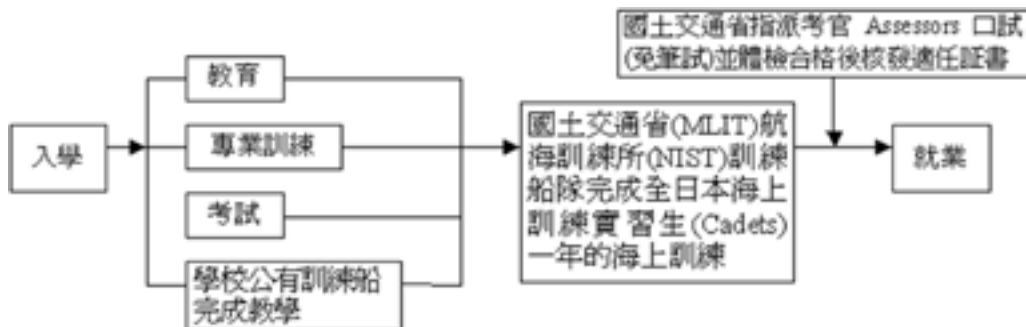
我國這種畢業生上民間商船就業實習與在校生也上民間商船教學實習的矛盾、衝突又紊亂的制度，令

航運公司及船上船員不知道該先照顧畢業生還是先照顧在校生？先照顧時間長的還是短的畢業就業實習生或在校教學實習生？更無法按交通部「實

習辦法」第3條安排確定的「實習項目」，不知該如何輔導，因此目前的實習制度實在需要重新研商規劃成優質的航輪科系在校生及畢業生海上訓練實習生的實習制度，其實只要讓在校生及畢業生的海上實習機會是不衝突的制度與辦法，就是產、官、學三方三贏優質可行的對策，產界研究如何挽留有經驗船員的方法(Quite Attractive Contract)，將工作能力能傳承給合格的船員(Eligible Crew)，官界研究如何認定船員的資格(Qualification of Crew)，學界研究如何提升船員的素質(Quality of Crew)，在航海人員教育及培育的制度中各司其職，分辨得很清楚，相信這種3Q的政策，才是長治久安合格的制度。

3.簡易的辦法：

(一)日本學生，海上訓練實習生之實習制度如下：



(二)建議比照日本各級海事校院均擁有訓練船的優點，改善該船及交通部訓練船隊均無貨物裝卸設施及實際營運情境的缺點，並採納韓國海上訓練制度的優點（其實

從前我們也曾經擁有過這種實習制度，而且現在高雄海洋科技大學有比它更好的制度及辦法），調節我國航海人員教育、專業訓練、考試、適任性評估、海上訓練實習生的實習制度如下：

(1)課程教學授業的部分：

如以教育部學校畢業證書為目標者，在校生參加學校公有訓練船的海上訓練課程，完成教學實習後畢業，時間由學校自定在一個月左右，端視學校訓練船的規格，交通部能夠認可(Approved)到什麼程度而定。

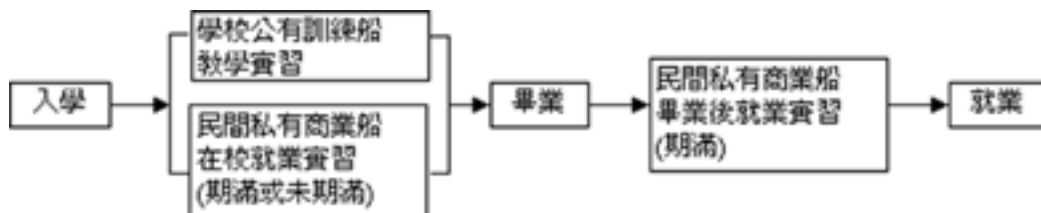
(2)工作能力傳承的部分：

如以交通部船員適認證書為目標者，不論在校生或畢業生，均參加民間航運公司私有商業船的海上訓練，完成在校就業實習(期滿或未期滿)或畢業就業實習(期滿)，總時間加上學校公有

訓練的時間，以一年為原則。

(3)備註：

a. 有些航運公司青睞高雄海洋科技大學讓學生像從前20幾年



前的學長一樣有在校期間完成民間商船就業實習合約一年的機會，所謂3+1的制度比較好。

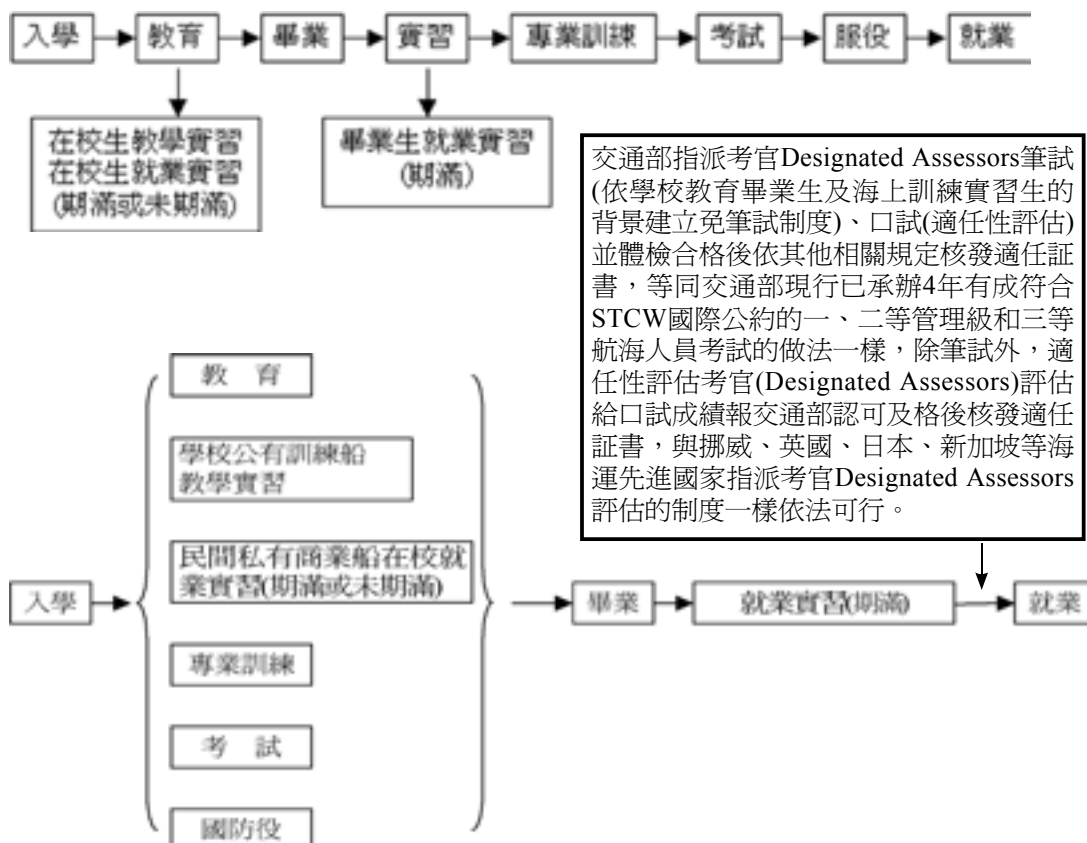
- b. 有些航運公司認為不論畢業前或畢業後，能培養完整一年就業實習合約的制度就是好。
- c. 有些航運公司覺得在校期間履行部分就業實習合約，畢業後繼續履行完整的就業合約，也可接受。

d. 以上三種制度，各航運公司都曾分別正式公告推出不同的獎勵辦法在案。

e. 唯獨將學校教學實習與在校或畢業就業實習，在商船上混攪在一起的制度，均認為國家應感到是個承擔不起的痛處。

4.簡易的期待：

(一) 目前我國航海人員的教育及培育制度如下：

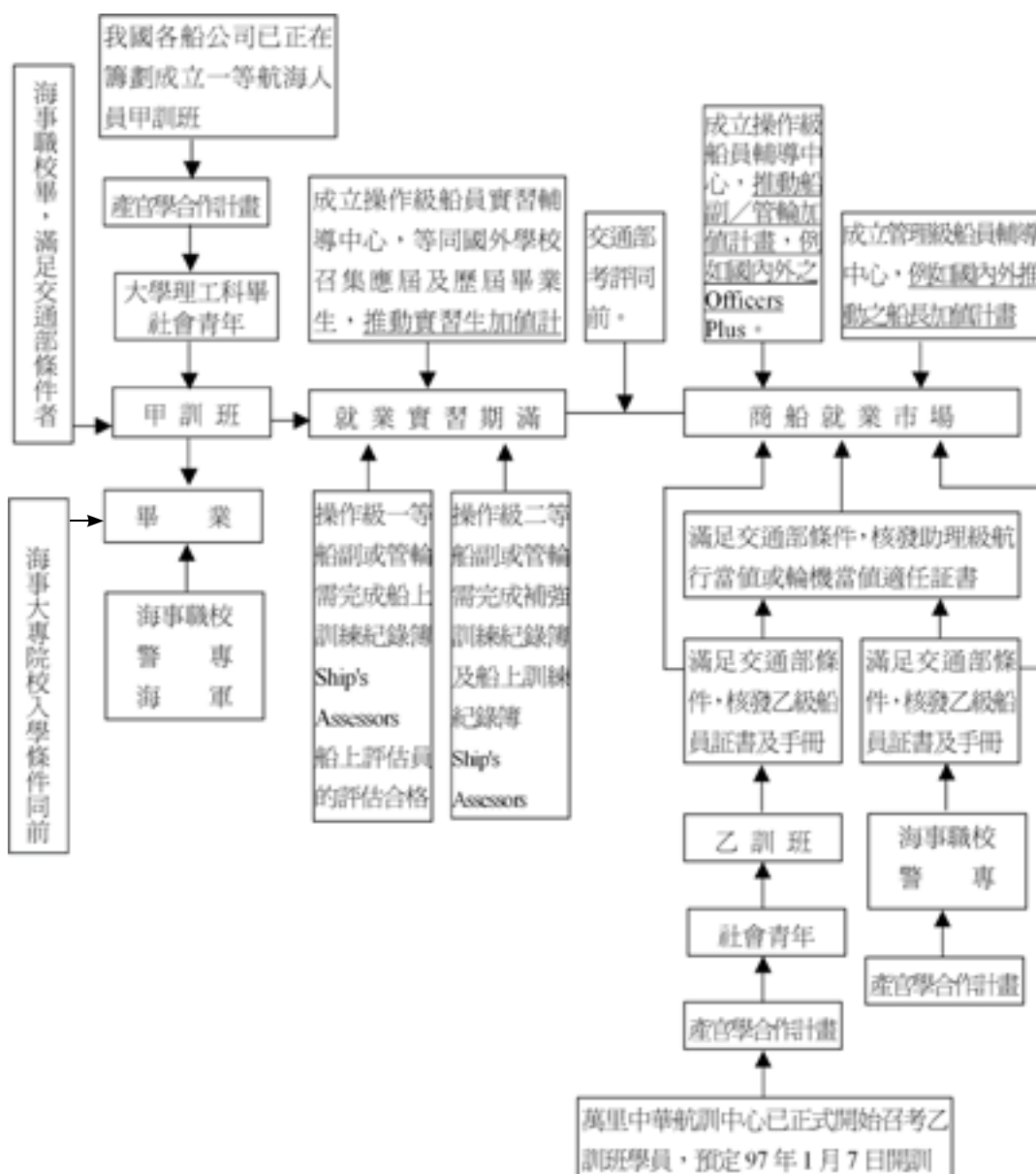


畢業與就業間重重障礙和難關，再加上學校自己規定的海上實習制度，一夕之間學校以教學自主的理由就決定做了，一變再變的矛盾，產官學大家都困擾，尤其船公司和學生是最無辜的，但卻被整得最慘。

(二) 期待的航海人員教育及培育制度，是畢業後直接能接受世界各航商就業前各種合格的船員 (Eligible Crew) 訓練及考驗：

(三) 期待我國航海人員教育、訓練、發証及當值的生命週期如下：

Life Cycle of Education, Training, Certification and Watchkeeping for Taiwanese Seafarers.



5.簡易的心語:

討論船員短缺的問題是多方面的，BIMCO及ISF的報告厚厚的各一本，單一項Fatigue issue疲勞的課題又是一大本，但討論都是一時不易解決的，我們想要擁有的是一部長治久安合格的航海人員教育及培育制度(Eligible System)，不受外界國際船員就業市場起伏變化的影響。

寫到這裡想要感謝教育部、交通部、考選部、各級海事校院、海員工會、海運業界團體及全國船聯會各會員的支持，尤其自95年底至今一年來，因著大家誠摯不懈的努力，在吳榮貴教授開創教育領導產業(Education leading Industry)的風範下，相信建立長治久安合格的航海人員教育及培育制度指日可待。

民間人士拋磚引玉，敬請指教，全國船員對此真心的期望是很深很大永無止盡的，加油！加油！

6.簡易的資料:

- (1)96.11.23全國船聯會洽詢日本船東協會有關日本海事教育之問卷調查函。
- (2)96.11.28日本船東協會回覆全國船聯會有關日本海事教育之問卷調查函。
- (3)日本航海人員適任證書發證系統之說明、流程圖及航海人員教育及

培育體系架構圖。

- (4)日本國土交通省(MLIT)航海訓練所(NIST)簡介及其建立訓練船隊五艘，完成全日本海上訓練實習生(Cadets)一年之目的資料。
- (5)東京海洋大學及神戶大學等航輪科系學生，4年在校期間內，全體必須在交通部訓練船訓練6個月後才能畢業，但欲取得適任證書者，又全體必須再繼續參加交通部訓練船隊當實習生(Cadets)，完成另一段海上訓練6個月，共計4.5年後取得適任證書上商船工作的資料。
- (6)韓國海洋大學訓練船及商船實習的資料。
- (7)Fairplay News, Lloyd' s News, Tokyo and GARD P&I Club News，我國乙訓班開訓及甲訓班籌劃的資料。



全球船員短缺問題建構及政策方案（下）

◎ 方福樑、劉祥得

伍、判決船員有罪對船員招募之影響

TASMAN SPIRIT號、PRESTIGE號、EVOIKOS號、COURAGEOUS艦等船舶擱淺、沉沒及碰撞等海難事故，判處船員有罪，並予以滯留、拘禁、罰款等結果，受到全球海運業的關切。而判處船員有罪亦被認為是阻礙船員進入海運業的障礙，尤其針對較高階的船員。

先前一些文獻已指出，船員被判有罪對船員招募產生負向效果。船員工作已被認為辛苦，招募不易。加上因工作而被起訴或判刑，將使其心理更為受創。尤其在多數不可抗力，及緊急、危難情況下，仍須負擔訴訟相關費用與壓力，自然造成招募障礙。

船員因碰撞及海難事故而被剝奪行動自由，尤其在訴訟期間，需滯留港口管轄國數月，對於決定是否進入海運業的年輕人來說，的確係一項阻力。當保釋請求不被接受時，為了配合調查，船員必須還押，形同被監禁。即使其他未被起訴的船員，也必須滯留當地，配合司法庭上調查與作證，對於船員來說，都是一種工作心理的負擔。而調查期間可能長達數月、數年，船員因沒工作而無收入，且不保證船東是否支付訴訟期間船員薪資及生活之照顧，更不可回國籍地，與家人團聚，對船員來說，都是不可預知及沉重壓力。

即使滯留後保釋被核准，保釋金亦非船員可以負擔，確認無法負擔時，則又是還押。當船員被判決有罪，可能被監禁，或處以罰款。如果被判無罪，卻沒有人支付其因訴訟所造成的損失與賠償。這些身體、心理上的工作壓力與負荷，勢必讓年輕人為之卻步。

過去許多證據證實，判決船員有罪，的確會影響優秀甲級船員的招募。因甲級船員不足，而讓經驗不足的年輕船員晉升及擔當操船的重任，將造成更多安全問題。倘港務主管機關又採「嚴格責任」原則，不分故意與過失，一切要求船員負擔所有責任，並加以起訴，勢必對船員工作產生負面效應。

船舶管理公司Eurasia主席Rajaish Bajpae提及，判決船員有罪，亦是阻礙船員人力招募的一項因素。在船難或污染事件發生時，沿海國總是逮捕資深甲級船員。沿海國常對船東不甚瞭解，資深甲級船員成為公司的唯一代表，也成為逮捕的目標，不論其是否真的有罪。惟，船員並非船難事件唯一該負責者，船公司維修成本、管理技能、船舶設計、建造等，都有可能是船難和污染的原因。

國際海事組織(IMO)、國際勞工組織(ILO)十分關切近年諸多船員因涉及海難事故，被拘留過久，甚且被判刑事責任之問題，不僅嚴重影響船員

的基本人權，甚且對年輕人加入海運業，產生十分負面的影響。因此，兩大組織歷經多次討論，並於2005年提出初步共識，希冀作為全球海難事故處理準則。

IMO及ILO呼籲各國落實聯合國海洋法公約(UNCLOS 1982)第292條「船舶和船員的迅速釋放」的規定，各國政府需迅速釋放船舶及船員，以及尊重該法230條有關「罰款和對被告的公認權利的尊重」的規定。拘留國法院或法庭，收到保證書或相關財務擔保後，應立即釋放船舶及船員。尤其230條明確指陳：「對外國船舶在領海以外所犯違反關於防止、減少和控制海洋環境污染的國內法律和規章或可適用的國際規則和標準的行為，僅可處以罰款。」，明確指陳排除刑法適用。例外條款(230條2款)：「...，但在領海內故意和嚴重地造成污染的行為除外。」，亦即船長、船員是否有「意圖」嚴重污染海洋，或違反環境保護標準。

國際海事組織及國際勞工組織已於2005提出最新海難事故中公平對待船員之處理準則草案，其中第7條明確指陳：拘留船員的事件，負面影響船員工作士氣，對於吸引、應徵、留任船員都有負面作用。因此，兩國際組織不斷呼籲，在海難事故中，應公平對待船員，尊重船員基本人權，讓船員晉用、留任不因被判有罪事件而受影響。

陸、解決船員短缺政策方案設計

Eurasia主席Rajaish Bajpae說過，要改善船員短缺問題，短期上，需善用現有的船員人力。現有資淺或資深甲級船員可扮演替代角色，以擔任特殊船舶的雇用需求，如液化天然氣船。許多特殊船型的海運公司規模不盡然很大，其可能沒有屬於公司的合格船員，故可從其他公司獲得這些替代人力。亦即，船公司間的船員互為流通，對既有船員做最佳之人力分配。

中程上，可提高印尼、越南船員的素質和水準。兩國不僅提供足夠的船員，且雇用成本相對低廉。值得關注的是，該國船員英文必須改進，對於現有船員必須規劃相關的在職、岸上訓練。長期上，必須增加海事學校畢業生成為合格資淺船員的比例，尤其對於亞洲、東歐地區之海事學校。船東、管理者也可提供相關訓練方案，以確認有足夠的年輕人願意加入海運行列。

除Bajpae所提及政策方案外，本文認為海事院校獎學金設置、船員雙專長訓練、IMO白名單國家適任證書及相關海事訓練證照之承認與合作、人力資源管理技術引進、簡化船上文件管理作業(ISMI及SPS)、兵役制度改革、提高海運公司形象等，都可以納入政府、船東、工會規劃的替選方案。

6.1海上實習、訓練規劃

船員不足一部分原因，在於實習生缺乏實習的場合與機會，難以

獲得合格的認證。印度預計將請求IMO，強制規範船東必須載運實習生，以解決甲級船員短缺問題。印度運輸部門主管Kiran Dhingra已經指出，每艘船至少需雇用一名甲級船員實習生，而提議IMO亦應規定其他國籍船隻比照進行。Dhingra甚且一針見血地指出，實際的實習對於船員來說，十分有必要。印度當局發現有經驗的甲級船員不易招募時，開始實施此種制度。印度運輸當局開始要求船公司提供學生海上訓練的名額，讓實習生有上船實習的機會。事實上，船旗國應考量立法，要求所有船舶執行實習生訓練。許多船公司根本不訓練甲級船員，常依賴現有人力市場獲得船員，係船員不足原因之一。部分專家估計，未來5年內，每艘船至少需訓練2名實習生，才足以供應相當數量船員。部分專家亦主張工會應協助船東訓練船員，並可獲得部分補助。

印度政府海運理事會(directorate general of shipping)亦已經釋出契約，要求海事機關必須和船公司密切合作，以共同推動海上訓練計畫。新的公告要求海事機構必須確認，等待海上受訓的學生候選名單，不能超過學生數的20%，以免造成等待訓練學生數過多與擁擠。至2007年，印度仍有18,000學生已完成四年制大學理論養成訓練，卻仍無法找到工作，係因他們無法完成為期至少6個月海上認可的海勤資歷之訓練及經歷，以獲得船員「適任

證書」(Certificate of Competence)。相關官員指出，多數海事學生花大筆經費接受4年理論養成訓練，卻無法獲得一份船上工作。這對海事人力資源的培訓，的確是一大傷害。

2007年，印度政府為因應船員不足的問題，修改商船法(Merchant Shipping Act)，同意在合格船員不足狀態下，印度船東可以雇用外國船員。每艘船可雇用兩名非國籍船員，但不包含船長在內。長期作法上，印度政府已命令海事訓練機構，必須和船公司合作，進行在船訓練，共同開設海事訓練課程。2007年7月印度運輸部門主管已設定合作最後期限，否則將取消訓練機關執照。事實上，印度境內大約有130個海事訓練機構，但多數缺乏適當的訓練設備，也無法進行在船訓練。當前許多訓練仍是岸上訓練，政府因此強力要求進行在船的海上訓練。

日本的川崎汽船公司(Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.; K Line)今(2007)年6月1日正式在印度孟買(Mumbai)，成立海事學院(K Line Maritime Academy; KLMA-India)，提供公司的訓練，以因應船隊擴大的需求。訓練內容上包含甲級船員訓練、操船模擬機、輪機模擬機、油貨自動卸貨系統(Auto Unloading System, AUS)模擬機等訓練，學生或實習生將因模擬機訓練而受益。印度孟買學院將提供訓練及基本課程，諸如學習大型船操船(進出港口、避碰和擱淺)專業技術。此外，

訓練船員如何裝卸危險貨品，如原油、液化石油氣、液化天然氣等。K Line公司主管甚且表示，孟買學院也將支援日本和菲律賓人員訓練，每年約可提供500個實習，並與印度Cochin船廠(Cochin Shipyard Ltd.)合作，訓練工科大學畢業生，經學科一年及船廠半年實務培訓，以成為合格管輪；明(2008)年亦將在馬尼拉籌設海事學院(KLMA-Philippines)，培訓及養成更多不分國籍的合格船員。

英國亦提倡「基礎級」(Foundation Degree)的訓練，目的在於確保海運業者可以招募到高素質的實習生。透過基礎知識之汲取與訓練，由政府、船東及工會三方共識，提供海勤實習名額，逐步提高船員素質，增加合格船員供給。

事實上，船員人力資源問題早已被OECD成員國所關注，部分國家尚且針對這些問題進行監測與管控。歐洲普遍通過「噸位稅立法(tonnage tax legislation)」，以英國為例，其於2000年通過，內容涵蓋招募的條款。船東所有的船舶，雇用的甲級船員超過15人以上，即適用此項法令，船公司必須在第1年至少提供1名甲級船員實習生員額的教育訓練，藉此培訓未來海事專業的本國籍船員。

我國亦有「海上實習制度」，惟執行上亦出現一些問題。首先，船公司並未訂定統一的實習課程，實際上亦不易安排，實習生反而造成船上運作的負擔。實習生本身

感受亦不受重視，造成其心理的負擔。此外，我國海事教育體制、教育目標、內容不盡相同，實習安排上卻未加以區隔，是否造成實習的效果無法彰顯，亦值得探究。實習名額與實習人數是否契合，亦成為過去實習上的一些困擾，或許可參照航運先進國家，如日本或北歐，儘快建造符合海事教育目標、功能的實習船，在合格的師資及完整的實習課程，完成海上實習。

部分學者所提分「集體實習」、「商船實習」等制，前者列為必修，後者列為選修，應亦為值得深思的政策方向之一。配合二加一、三加一實習制度，可調整不同學制實習的一些問題。有效統一調查該年度實習缺額，甚或統一調派，應可部分解決實習缺額不足的問題。最後，在建教合作可行的前提，以及船公司近幾年對船員短缺事實的體認下，已具相當意願狀態下，由船公司提供認養實習名額與實習經費，似乎亦可藉由有效實習，達成海運人才訓練的目標。

除在訓練上的改進外，船員考試及發證上，亦需要同步考量。部分專家主張應從船員素質提升及「考訓合一」著手。船員素質提升方面，訓練教材應以「實務」為主，縮短考試與技術應用的差距，海事教育屬技職體系，教育目標是就業，應完全跳脫升學(研究)主義及高教思維。過去考試有關實務、公約及港口比重較低，似有提高的必要，但學校課程安排及教學內容

亦應修正，並輔以補充創新知識的考試內容，符合時代潮流。考訓合一方面，考試與訓練應合而為一，學生在學校應完成船員養成教育及專業訓練，學校有責任輔導學生取得專業證照。船員考試題目不宜與學校教材脫節，但不合宜的教材及不適任的教學師資均應改進。強化學校技職教育，首重學習與實習功效，學校若不能面對教學的迷思去改善海事教育的現況，如何去吸引更多對航海事業認同及願景之士加入海運的行業。

未來船員需求的增加，自然使船員的招募及訓練增加。但廣泛來看，亦需同步必須減少船員放棄海上工作，而進入其他行業的耗損(降低汰換率)。在全球統計數字中，實習生約有30%沒有完成訓練，是一嚴重問題。提供訓練經費與機會，卻無法留任在航海事業，造成人才浪費。全球甲級船員每年平均汰換率，仍是以OECD成員國最高，高達6.6%；印度半島5%；遠東5.4%；東歐地區4.6%；非洲/拉丁美洲1.8%。我國汰換率資料調查，似乎並不完備，但應高於以上數據，因我國一、二等船副、管輪考試依據考選部公布資料，近五年(2002至2006年)平均及格率僅一成略高(一等船副及格456人、二等船副及格68人、一等管輪及格266人、二等管輪及格47人)，因轉業、升學深造或其它理由放棄海上工作不在少數，否則以我國船隊規模(國籍船90艘、非國籍船470艘)來看，光從及格人數來看應

無船員短缺問題。因此，主管機關未來應更密切地掌握汰換率之變動趨勢與統計，如此較能掌握船員數量的消長，清楚地瞭解海員供需是否均衡，並事先規劃與處置。

6.2 海事學生獎學金設立

新加坡財政暨交通部長Lim Hwee Hua曾大聲疾呼，規劃適當的方案，以吸引更多的年輕人加入海運業。因此，新加坡私人部門提出MaritimeONE(Outreach Network)計畫，由新加坡250名船長及人事經理帶隊，共同舉辦相關的招募活動，希冀吸引學生進入航運界。此時，四項產業贊助海事教育獎學金被宣布實施，45個海事相關公司提供70實習名額給予南洋理工大學(Nanyang Technological University, NTU)之大學部畢業生。MaritimeONE計畫亦邀請中等學校、專科低年級生參與為期3天的「亞洲海洋」(Sea Asia)展示會，藉由海運職涯討論、提問、航海導覽等活動，更深入瞭解海運工作。新加坡海事暨港口局(Maritime and Port Authority of Singapore)執行長Tay Lim Heng曾經說過：「對於海運業來說，仍需要更多合格的專業船員加入。」，而新加坡政府及產業的推動，的確係吸引年輕人進入航運界的第一步。南大目前開設了4年制海運業學士學位課程，集中傳授航運、商業、管理、海事科學技術等科目。該課程由南大與挪威管理學院(Norwegian School of Management)聯合開設，因此學生們有機會到挪威進修一個學期。南大4名修讀海事學士

學位課程的學生獲得首批每名新幣5萬元獎學金。MaritimeONE是一項以工業為主導措施，致力於促進海事業的發展，並吸引高素質的人力資源，來加速新加坡發展成為國際化的海事中心。

香港政府亦準備實施航運獎學金制度，給予來自香港、中國的海事學生，鼓勵其獲得國際商船或運輸物流碩士學位。香港政府首先將提撥513,000美金作為獎助學金，以獎勵優秀的海事學生。經濟發展暨勞動力副部長Janice Tse甚且指出，如獎學金對於海運人力需求有改進作用，將提升獎學金額度。每個學生將獲得港幣16萬的補助，以支付碩士學位學費支出和相關生活費。Tse亦進一步指出，獎學金將由香港理工大學(Hong Kong Polytechnic University)執行。

香港船東協會(Hong Kong Shipowners' Association)主席David Koo承諾提供獲獎學金學生實習機會。香港理工大學亦將邀請中國知名海事大學參與，包含交通大學、上海海事大學、大連海事大學及開南大學等。船上實習生將獲得每月4,000港幣薪資，協助獲得3級甲板或輪機甲級船員認證。這項獎學金制度，不僅結合香港、中國師資、課程，並結合海運業者提供實習機會。

6.3船員雙專長訓練

近來，「雙專長訓練」似乎也成為值得深思的政策方案之一。丹麥政府積極促進海運產業的人力資源招募與雇用，主要目的在於使初級學校學生對於海運有更多的認

識，並將海運視為未來生涯規劃的職業。丹麥政府甚且執行甲級船員的輪機與甲板雙專長訓練，其認為雙訓練船員在人力資源市場上更受歡迎，可以吸引更多人才投入海運業。當海事相關科系學生擁有雙專長時，雇用的流通會較寬廣，給予相關科系畢業生較高的心理安全感。

除對於海事學校學生施以雙專長訓練外，對於工科學生施以海事訓練，亦應可被歸納為船員雙專長訓練。2007年中國政府當局邀請300位國內外專家和學者參與論壇，以解決人力短缺問題。其中，中國政府歡迎主修工程學科畢業生，且有興趣於海運業者，都歡迎加入船員行列。過去，只有從海事專業科系畢業的學生可以參加船員考試，以成為正式船員。目前，工科畢業的學生只要受過相關訓練，並通過考試，也可以成為船員。新訓練完成的船員，必須先符合國內需求，而後才輸出他國。由於中國境內船員短缺，使得不到4萬的中國籍船員工作於非國籍船上，和菲律賓的25萬船員工作於非國籍船上比較來看，中國的船員輸出，還有很大的空間。然而，國際海事組織(IMO)秘書長Efthimios E. Mitropoulos曾經提及，有意服務全球商船隊的中國船員，需注意英文訓練的問題。可見，中國船員在國際海運工作上，仍有改善的空間。

由於全球經濟擴張，造成船員人力短缺快速發生，中國引進工程

學系畢業學生，加以訓練、考試，不失為短期提供船員供給的方法之一。海事專業部分和工程學科近似，在既有工程學位背景下，加以海事專業之訓練，配合考試甄選，應可以提供相當數量合格的船員。

6.4 國際證照承認與合作

全球船員供應及需求不一，許多國家需求大於供給，部分國家供給大於需求。鑑於國與國之間雇用法規、外籍勞力雇用之阻礙，常使得國際海事勞動力無法流通。因此，國際船員證照承認與合作，的確可以善用現有船員人力，有助於增加船員人力供給。

近年韓國經濟發展快速，許多海事學校畢業生放棄海運專業，投入其他部門的工作，造成其國內船員供給短缺。越南和韓國已於2007年達成一項協議，即相互承認彼此國家的甲級船員證照。在雙邊協議下，韓國籍甲級船員可以服務於越南籍船，越南籍甲級船員亦可服務於韓國籍船上。兩國同意如果協議運作成功，該協議將於5年後自動更新。目前韓國船公司約雇用500名非國籍甲級船員，大部分來自於緬甸、菲律賓和中國。

6.5 人力資源管理暨船員福利提升

以經濟學角度來看，在薪資上提供較高誘因，自然也是擴大船員加入的誘因之一。部分海運業人士建議提高甲級船員薪資，至和外國公司薪資水平相近，以減輕賦稅的負擔。此外，甲級船員如能享有和外國公司一樣的社會安全福利，亦將能解決部分人力配置的問題。但以雇主的角度

來看，卻希望由全球找尋更為廉價的船員供給。印度船東協會執行長Kulkarni提及，印度稅賦問題仍是存在，使得國籍船無法雇用相對廉價的非國籍船員(如孟加拉籍)。既然保護國籍船員亦是人力管理一項政策，則船員福利、人力管理技術改善，的確需要受到更多的關注。

另一方面，根據孟買航運分析師所指陳，印度籍船員會因受雇印度籍船東所受的歧視(包含薪資)，不願上船服務，而使人力短缺更趨嚴重。可見，只要船公司能提供和外國船公司相當的福利和措施，和國際航運公司多互動，以瞭解雇用問題，並引進最新人力管理技術，亦可吸引部分人力。事實上，人力管理預測工具，亦可預測未來船員需求，讓政府、船東、工會提早瞭解船員需求，避免船員短缺現象發生。

Rajaish Bajpae指出，如果所有船公司擁有良好的人力資源發展政策，將可以解決船員短缺問題。許多公司常以短期觀點管理船員，認為其是一種成本與負擔。或許該更重視船員的福利與家庭，改善工作環境與薪資，並加強改善船員訓練業務，應可以提高船員的留任率。其認為有兩種船員技能必需受到重視，一是技術面的，另一則是心理面的。技術面的技能可以透過教導和訓練，加以強化。而心理面卻影響船員留任，船公司必須思考船員的價值，而非只是從成本思考而已。

6.6 簡化船上文件作業

當前諸多文件作業，或許也是造

成工作負擔加重，拒退年輕船員的一項因素。相當證據顯示，ISM及ISPS實施，大量增加船上文件作業，已讓現有船員懷疑既有的人力，是否有能力執行新公約的規章與規定。新加坡某汽船公司副總經理Hans Schaefer即指出，目前船上文件作業太多。60%船長的工作，和其所受的訓練無關。資深甲級船員被重複的紙上作業干擾。因此，將表格、作業統一、簡化，亦成為另一種聲音。其認為，讓資深甲級船員成為紙上作業的幕僚，十分浪費人力資源與時間，但是船東介意的是所屬船舶進出港口，是否能通過港口國管制官員(PSCO)之檢查及記錄。

6.7兵役制度改革

學者主張，為使海運業船員供需朝向平衡發展，促使海運業的持續發展，需從教育、兵役、考試、訓練構面構思。除上述訓練及考試面向外，未來亦可思索「替代役」、「國防役」是否亦可提供船員人力著手，如同科技業擁有替代役人力資源規劃般。一般認為，我國海事相關科系對海運業意願不高者，在於三項關卡的阻礙：1.需通過航海人員特種考試；2.完成半年至一年之實習海勤資歷；3.男性需服役一至二年。特種考試及實習制度先前已論及，兵役問題似乎仍有思索之空間。韓國即規劃「國防役」制度，將「海運」視為國家戰略產業，船上三年工作經驗視為服過兵役，似乎值得參考與規劃。然於企業服役，是否符合「社會公平」，廣受討論與爭議。從另一角度觀察，當前

政府已規劃科技替代役制度，船員替代役在不遠的未來，的確有其可行性。

6.8提高航運公司形象

對於一般公司而言，公司形象(corporate image)亦影響人力晉用與留任(retention)。當年輕人對於海運印象頗佳，對航海專業持正向態度，自然吸引有才華的青年人的加入，提高海事學校就學率，亦同時提高船員就任率，船員供給自然可以擴大。因此，提高船公司形象，應可吸引更多甲級船員應徵。

過去以來，海上船難污染事件、船員工作環境不佳、工作時間過長、船員被判有罪等，都使得海事學校學生及年輕人不願踏入海運業，轉而投諸其他行業，海事專業的訓練及國際觀亦廣受其他行業歡迎。所以，部分企業管理學者證實企業克盡「社會責任」(social responsibility)，亦能建立企業的社會形象，吸引優秀的人才。除引進先進人力管理技術，改善工作環境及相關福利措施，以吸引更多年輕人進入海運業外，航運公司透過社會公益活動的參與，建立嶄新社會形象，應也可吸引部分年輕前來應徵。

柒、結語

2000、2005年BIMCO和ISF所做的調查都顯示，全球船員短缺問題即將發生，尤其是甲級船員。適逢中國、印度經濟崛起，以及液化天然

氣運輸成長，新船建造迅速，以及舊船解體延後，都使得船員短缺問題，持續受到各國關注。於是海事國際組織、各國政府、船東及工會，紛紛提出解決之道與方案。

全球海運船員供給上，一般認為亞洲、東歐將是新興船員供應國，尤其歐洲資深甲級船員年紀逐漸偏高後，新興供應國將扮演重要船員供應角色。惟，中國、菲律賓、印度等被認為可解決全球船員短缺的國家，亦沒有發揮預期的船員供應效用。中國、印度本身國內經濟快速發展，國內船員需求大增。而中國船員的語言、文化適應、企業忠誠等，亦受到國際航運公司的懷疑。

船員招募之困難依舊存在，特殊船型之需求不斷擴增(如液化天然氣)，使得該類型船員招募不如預期。國際間船員招募的法規限制，亦使船員國際流通受到阻礙。遠東地區船員專業、語言訓練的不受信任，亦為阻礙因素之一。租船公司對於船員年限的限制，使得許多船員無法受到雇用。工作勞累、海盜威脅，都使年輕船員不願進入航運界。加上船員被判有罪之心理壓力，亦拒退部分海事新鮮人及船員。不論滯留、拘禁、罰款等措施，都對船員產生負面的心理成本。

為解決船員短缺問題，海上實習與訓練，被認為是可以提高船員素質及數量的方式。對於海事學生需歷經海上實習，才能獲得船員認證的國家，更凸顯實習規劃的重要性。日本K Line公司已在印度孟買設立海事

訓練學院之作法，亦值得船東公司參酌，進行內部訓練。獎學金設置方面，新加坡及香港政府的努力，亦值得我國政府參考。藉由海事學校獎助學金，吸引更多年輕學子進入海運事業。

雙專長訓練上，丹麥政府給予甲板及輪機專長之訓練，不僅讓船員雙專業有不同的發揮，並讓船員擁有更高的心理安全感。而中國大陸吸引工科背景學生，進行海事專長訓練，亦可擴大船員的供應數量。

韓國與越南簽訂互為承認船員證照之作法，亦使得船員在國際雇用上的流通，更為順暢。而韓國政府視航運為國家戰略產業，所規劃的「國防役」，亦為新穎作法，提供海運業部分年輕的短期勞動力。

最後，在人力資源管理上，引進最新人力管理技術，提高船員相關福利，簡化文件作業等，都可以吸引新的船員進入，並提高既有船員的留任比率。長期上，海運業亦應建立企業形象，讓年輕學子願意並嚮往海運職涯與生活。



印度將成爲船員供應輸出國

(Future of India as a Crew Supplying Nation)

By Capt. Pradeep Chawia

印度及菲律賓近況—摘錄自新加坡MMS 2007研討會

◎ 蔣克雄

1. 印度關心目前船員供應情況
2. 印度現今船員訓練情形
3. 印度未來如何與其他船員輸出國競爭

過去三年，許多個體和組織例如BIMCO/ISF已預測關於高級船員短缺的情形。依據BIMCO/ISF人力研究所預測2005年將超過10,000名船員的短缺。通常這些有關招募更多實習生的呼籲都被航運業界忽視。

股市在下一年度也許會升或降，然而現今尋求好優秀船員的機會在未來的12個月確定是下降的。

這個現象在世界上所有的船員培訓中心是一致的。因此每位船員是很容易就找到工作的，並且退休的船員又被高薪和短期契約吸引回到海上。

年輕船員被航運公司以較高薪水或是提供快速升遷爲誘因而留下來工作。

小型船隊的公司幾乎沒有選擇好優秀船員的機會，它們必須要任用任何有資格的船員，並且需屈就船員要求的條件下。

這個答案在各地區的人力仲介公

司是一樣的-「無法找到船員」。

許多因素造成這種情形，世界經濟和航運的繁榮，更由於船舶使用壽命的增長，以及無法預估的大量LNG船舶加入市場。

這個嚴重的船員短缺已造成公司感覺非常困難地尋找到好質量的船員來應對ISM章程和PSC強制性的較高標準之航運估量。

印度也和其他船員培訓中心一樣。

過去三年，甲板和輪機實習生受僱於印度公司之人數已明顯增加。

每年印度實習生分發人數已超過5,000名。在人力仲介公司需求下，實習生人數將增加到目前容量的二倍。

此外，有極大量的印度人前往英國、新加坡、澳洲、紐西蘭和馬來西亞等尋求他們的適任證書。

印度國內不同語言和多樣文化的教育下，使得船員可以很容易地工作於多種國家或多元文化的工作環境。實務上，所有的印度船員是在英語式

教育下完成他們的學業，因此給予他們超越其他國籍英語為第二種語言之明顯的優勢。

亞洲國家將演變為主要船員供應國家。例如印度、菲律賓和中國，接著為印尼，緬甸。越南為最近興起的國家，高棉也許在未來的不久加入。孟加拉和巴基斯坦本來也有潛力，但自從911事件後之全球政治理由已無此利益。

在東歐部分，烏克蘭(Ukraine)和俄羅斯(Russia)似乎居於領導地位。克羅埃西亞(Croatia)、波蘭(Poland)、拉脫維亞(Latvia)等似乎已失去興趣於船員供應這個在歐洲共同市場提升就業率的機會。

宏觀的經濟因素表示出國民年平均所得US\$870元的印度將會持續吸引高教育的中產階級之印度人，會以海為其生涯的規劃。預計至2008年8月印度船員的需求量增多為例，約有2,000個競爭者來爭取300個職務缺額。

結論：

當船員供應國家保持增加人員培訓吸收他們進入船員職場時，世界性船員短缺的問題仍將會持續到至少2008/2009年。

航運業界的挑戰，就有如在1980年衰退其至十九世紀中期後所作的，

應持續招募船員和不放棄訓練。

我們今日面臨的危機是過去航運公司不提供實習生上船機會的短視結果。而這些公司仍然持續它們的作法。

亞洲地區、印度、菲律賓將持續為一個非常重要的船員來源。儘管中國將持續增加船員人數，由於這個現象是中國航運事業成長的結果，因此不會允許太多的船員供應給全球。

每艘船舶最低應有二個實習生需求以維持海事從業人員的供應，並也許一個強制性的船舶搭配二個實習生的人力比例要求，是預防未來人力短缺的唯一方法。

The Philippines : A Key Partner
in the future growth of the maritime
industry

by Mr. Carlos C. Salinas

一、海事人力的重要考量

航運業界需要一個適當和具有特定技能與經驗足以處理那些已經營運的先進船舶能力之勞動力。我們要提供這類的需求，需要滿足三個問題。

1. 海事人力資源的種類足以支應多元化市場上船東多變的需求。
2. 在全球航運業內海事人力資源面對的挑選。
3. 在全球海事貿易我們應該採取的維持我們的各別職位之量測。

二、成長的主要因素

航運和運輸業的需求，尤其在散裝貿易、石油運輸生意上持續上升。國家有如巴西、蘇聯、印度和中國都經歷了空前的經濟成長，因此需要許多的原料和能源以處理她們的貨物。這些一切都反應到油輪、散裝和貨櫃船隊的成長。

燃油價格在過去的18個月內急速的上揚，但並未使得航運業務衰退或船隊擴張因而退縮。2000至2005年間，世界船隊實際上成長4%到48,500艘。預期到2010年時，將有8,373艘新船下水航行於大洋上。她們大多數是大型船舶，並大多數是油輪和乾貨船。假設3,000艘於那段期間交船，我們預期未來的四年內世界船隊將會有5,000艘的成長。到2015年時，最終將會達到約52,600艘船隊（BIMCO/ISF 2005, p35）。

去年菲律賓船員僱用成長了4.9%。操作級和管理級船員的需求遠超過菲律賓能生產的合格高級船員的數量。2005年世界上的高級船員短缺10,000名，並預期2015年達到27,000名的高級船員短缺。

三、什麼是未來菲律賓必需提供的

菲律賓是世界上最大的海事人力供應國。2006年雖然有260,000名船員受僱，但仍未脫離航運業界困擾的問題。如果僅是人數的問題，它是很

容易向全世界宣布選擇菲律賓將不會出現人力短缺的問題。但是它是一個質量而不是數量的事件。

什麼特質是一名，至少應有以下特質：

1. 操作級階層所需的海上經驗，並以一個可以晉升到未來在更大型船舶工作的方式，為航行於海上預作準備。
2. 一個對不同型式船舶及船舶操作方式快速學習和即時的適應性之才能。
3. 具有工作於更困難的海況條件之能力，尤其在寒冷的北方海域和因逐漸成長的經濟貿易型式而多變的航路上。
4. 超過平均值的智力技術，並具有學習新科技的才能。
5. 有能力適應和工作於多元國籍和文化的環境下。

製作出來的一名有品質的船員，除了上述之應具備的特質外，還需要具備不僅是證明技能的證書，還需要可靠的技能模式之評估和個人的工作道德。

四、結論

由於短缺的壓力和航運業成長的需求，下一個十年是一個全世界海事人力重要的時期。它的挑戰已在等待我們，讓我們信心十足的對抗它。