



● ● ● ●
中華日報

外銷品進口原料稅率5%以下 貨品取消退稅

財政部預告外銷品進口原料關稅稅率5%（含）以下622項貨品取消退稅，關政司表示，為執行逐步取消外銷品沖退稅制度，以簡化關務行政手續，財政部已於日前刊登行政院公報預告外銷品進口原料關稅稅率5%（含）以下取消退稅貨品之項目清表草案，預告期間如各界無不同意見，財政部將隨即公告該等項目取消退稅，並自97年4月1日起實施。

關政司表示，依據關稅法第63條第1項規定：「外銷品進口原料關稅，除經財政部公告取消退稅之項目……不予退還外，得於成品出口後依各種外銷品產製正常情況所需數量之原料核退標準退還之。」財政部自73年起迄今，已7次公告5,099項貨品取消退稅（約占目前海關進口稅則總項數8,848項之58%），近年來由於關稅稅率大幅的調降（平均名目稅率由73年約30%降至95年約5%），外銷品沖退稅金額占外銷品出口金額比例亦大幅的降低。

交長新春報喜航海人員考試 收回接辦指日可待

九十七年航運界春節團拜2月14日上午於台大校友聯誼社盛大舉行，航運團體熱鬧齊聚互道恭喜，這次團拜由航運界春節團拜籌備委員會主委

王龍雄主持，交通部長蔡堆親自出席並在會中應邀致詞新春報喜表示，在船員培訓考試教育方面，對於航運界期盼，目前由考選部辦理一、二等操作級船副、管輪共四個職等級的航海人員考試制度，比照另十二個職等級的航海人員考試制度一樣，由交通部收回接辦，將是指日可待，不會讓航運界失望。

蔡部長同時指出，對於未來展望因行政院已經核定「96至100年各商港整體規劃及未來發展計畫」來積極推動各港重要工程建設，也就是說各港在民國一百年前港口發展計劃，都可以馬上進行有效掌握，另外目前交通部全面檢討「商港法」、「船舶法」、「船員法」、「航業法」之修正並積極研訂「海上交通安全法」（草案），以使我國船舶之檢查發證、船員權益、航業經營制度及海上航行安全管理等海運相關法制能更國際化、自由化。

由於今年總統選舉新任總統五月就職，身為政務官的蔡堆面臨職位不確定的問題，因此他也在這次航運界的新春團拜中談到，交通部是為航運界而存在，政務官職位或許會有所更替，但是包括次長游芳來及司長、各港務局局長等會繼續將政策推動下去，因為政策推動有走就會一直往前走，沒有往前走只是造成政策時間的蹉跎，我國船隊的累積今天在國際上有一定的規模，都是一步一腳印累積發展成果，他並許願今年2008年大環

境改善一切有正面發展。

昨日團拜包括交通部次長游芳來、航政司長林志明、基隆港務局局長蕭丁訓、台中港務局長李龍文、花蓮港務局局長王鐘雄，及長榮集團副總裁林省三、陽明海運董事長黃望修、萬海航運董事長陳清治及海聯總處、中國驗船中心、中華航業人員訓練中心、中華海員總工會、中華海研會、全國及北市船代會、台北市海運承攬公會、台灣國際物流協會等超過廿個航運團體及產官學界出席，可說是航運界的年度盛事。

全球煤礦供貨吃緊國際散裝船運市場行情飆漲

全球煤礦運輸市場供貨緊缺，已使得原本趨跌的國際散裝船運市場行情大漲，截至二月十四日波羅的海「海岬型」運價指數(BCI)重新站上一萬點，綜合運價指數(BDI)亦回升至七千二百點。

消息指出，澳洲是全球最大的煤炭出口國，該國最重要的煤炭出口重鎮昆士蘭州自一月份受天候影響，本月中旬開始主要礦區又遭受洪水和暴雨襲擊，迫使澳洲煤炭供應商宣佈因受不可抗力因素影響而中斷煤炭貨盤出口。同樣的，遠東地區最大的煤炭出口國—中國大陸亦由於遭受暴風雪襲擊從本月初開始停止煤炭出口，並自國際航線上抽調近兩百艘船參與國內動力煤貨盤的緊急搶運工作，並宣佈從三月份開始實施新的煤炭出口配額措施。另在歐洲和南亞地區主要煤炭供應地的南非，為滿足該國電力公司下屬電廠煤炭存量不足，導致理查灣近期煤炭出口急劇下降。

澳洲、中國大陸和南非煤炭出

口國煤炭供應鏈的瓶頸效應和供貨緊缺，推動遠東地區的重要煤炭進口地日本、韓國和臺灣以及歐洲國家擴大從北美的煤炭進口量，導致全球煤炭海運貿易的平均運距進一步拉長。

近期全球多個地區由於天氣寒冷引發的全球煤炭需求激增，使上述煤炭海運貿易遠端化和供應吃緊情況更為突顯，導致上週巴拿馬型船市場和海岬型船市場租金水準一路飆升，進而帶動當週國際乾散貨市場行情大幅上揚。

交部研議商港法增列裝卸業審查標準開放家數

交通部預定於三月初再度召開研商商港法修正草案會議，本次會議中將討論在條文中增列船舶貨物裝卸承攬業審查標準及開放家數，使港區裝卸作業能穩定發展。

為避免港區裝卸作業秩序造成混亂，且因貨物裝卸受商港區域內空間有限，設施數量與容量增加緩慢，及外在經濟景氣與產業結構改變等因素的限制與影響，因此交通部會議中將討論研擬在商港法中增列船舶貨物裝卸承攬業審查標準及開放家數。

另外，這次會中還將討論賦予商港管理機關訂定分道通航制度、指定航路、船舶交通服務作業規定、船舶報告制度及各港特殊航行規定之法源依據。

亞洲、南美西岸運協四月起三階段運價調漲

亞洲／南美西岸運協公告今年四月起實施三階段運價調整政策。

運協表示，由於去（二〇〇七）年的成本大幅增加，今年營運成本持

續增加，決議按以下基準回收成本，以維持和提升成員公司的服務：

—2008年4月1日按200美元／TEU加收運費。

—2008年8月1日按300美元／TEU加收運費。

另在今年六月一日按300美元／TEU收取旺季附加費(PSS)。

該運協日前宣布自下(三)月一日起，緊急燃油附加費(EFS)將由774美元／TEU調高至792美元／TEU，同時爾後每月仍將自動審核變更費率。

報關業：貿易便捷化成本不宜轉嫁業者政府應設互轉平台

貿易局為推動貿易便捷化網網整合，於該局召開座談會，以聽取相關業界的建言，會中台北市報關商業同業公會反映，貿易便捷化應考慮報關業者的成本，軟體成本不應轉嫁給業者，且應建立一個進出口資料可互轉平台，並統籌由一個機關做系統維護。

會中台中縣報關商業同業公會同時也提到，貿易便捷化應考慮報關業者的成本，不應把e化的成本轉嫁給業者，如電腦升級、軟體修改費用及傳輸費用等，並希望將傳輸費用能納入規費來收費。

中華貨物通關自動化協會在會中建議，D/O若要e化需有配套措施，小提單e化涉及船公司給承攬業到報關人，同時也有貨櫃站之簽章法效問題。繳納海運費也應e化，其發票e-mail給繳納者自行列印並蓋章，保三警察貨櫃安全檢查也應考量納入e化，基於國家安全有必要編經費處理，Container Loading List(裝櫃清表)也應納入e化考量，因涉入提

櫃安全檢查與提用順序，進而以櫃代倉，發展物流銀行業務。

通關自動化協會也認為發票、裝箱單、裝櫃清表、裝貨單、繳納運雜費及貨物進倉確認等出口貨物方面作業建議進行e化，發票轉進出口簽審文件、發票轉進出口報單、報單轉管理系統、報單轉進口物流配送、出口報單轉出口貨物進倉確認建議使用ASP模式作業方式進行，配合全球綠色環保要求，應推動「貿易、簽審、金流、物流、人才流、人力流」使用高科技資訊流來貫通，全球產業的競爭已進入供應鏈對供應鏈的競爭，而供應鏈鏈中有鏈，大鏈有中鏈、中鏈有小鏈，每一環節皆是環環相扣，報關業者應有所認識，文件儲存做e保存等。

WTSA4.1起對廢塑膠、樹脂產品加收燃油附加費

泛太平洋西向航線穩定化協定(WTSA)公告自今年四月一日起針對廢塑膠／樹脂產品啓用自願燃油附加費，按每廿呎櫃200美元計收，且具體費率至少每季度審查一次。

對於2008年4月1日未到期的服務合約，收取200美元的綜合費率上調費用，等到續簽服務合同時，再以燃油附加費名義收取；對於已經收取了額外的100美元燃油附加費的承運人，建議其按100美元的綜合費率上調進行報酬，並自2008年4月1日起生效，等到續簽服務合同時，再以200美元的燃油附加費名義收取；對於有效期是一年、每年通過投標方式續簽的服務合同，如果該服務合同尚未約定收取任何燃油附加費，或者暫時無法收取200美元的綜合費率上調費用

時，則一致建議，在續簽服務合約時收取200美元的燃油附加費。

運協表示，本次加收附加費主因仍是船用燃油費用增加，僅從2007年初開始，燃油價格已經從295美元每公噸上漲到目前的500多美元每公噸。去年增加的燃油費用在泛太平洋航線的增加成本即達到約30億美元。此外，預計明年油價還會繼續上漲，承運人按目前費率收取的燃油費用已無法彌補快速增長的成本，因此有必要通過上述建議解決這些問題。

基隆關擴大走動式服務輔導優良廠商取得認證

基隆關稅局擴大走動式服務，親赴廠商輔導取得優良廠商認證，籲請符合資格之廠商踴躍提出申請成為優良廠商，不但可提昇廠商之競爭力並簡化徵納雙方作業，另外該局近期內將擴大走動式服務，指派專人親赴廠商處（進出口實績達1,400萬美元以上之廠商）加強宣導並輔導廠商申請通過認證，同時亦歡迎廠商主動聯絡海關派人辦理。

基隆關稅局表示：海關為便捷優良廠商進出口貨物通關，並簡化其進口稅費繳納手續，實施「優良廠商進出口貨物通關辦法」，通過認證之優良廠商在進出口貨物通關時享有多項優惠措施。一般進出口廠商符合條件者，可逕向該局提出申請認證成為優良廠商。

另符合同辦法為第4條資格者，更可申請以自行具結方式擔保稅費辦理通關，增加資金運用靈活性。基隆關稅局聯絡窗口：進口組業務三課第一股，電話：02-24202951分機1439。

中共對部分進入海關特殊監管區域產品免出口關稅

中共海關對部分進入海關特殊監管區域產品免徵出口關稅。

中共「國務院」關稅稅則委員會發佈通知，二月十五日起，對部分進入海關特殊監管區域的產品不再徵收出口關稅。此次關稅調整涉及的產品為：進入所有海關特殊監管區域、用於建區和企業廠房的基建物資及區內生產企業在國內採購用於生產出口產品的原材料。

依規定，中共海關特殊監管區域內非生產企業（如保稅物流、倉儲、貿易等企業）在國內採購進區的清單列明原材料不享受該政策。據瞭解，該政策中的「海關特殊監管區域」是指具有保稅加工功能的出口加工區、保稅港區、綜合保稅區、珠澳跨境工業區（珠海園區）和中哈霍爾果斯國際邊境合作中心（中方配置區域）。

今年航港EDI工作重點海技人員系統網路化

交通部官員表示，有關航港EDI計劃除持依照五年計劃推動外，今年工作重點包括海技人員系統、航運業務系統的網路化。

交通部官員指出，航港EDI推動至今績效已顯現，並也建立了雛形，像今年元月施行的船舶管理系統運作很平順，提昇船舶資料業務申辦效率，今年工作重點計劃，包括海技人員系統網路化，將現行海技人員封閉式系統走向開放式。

其他還有航運業務系統申辦網路化，及配合WCO SAEE與經建會對於優質經貿網路的建置，使我航港 EDI全面朝向安全與智慧網絡發展。

關務人員升等考試規則部分 條文修正

考試院院會2月21日審議通過關務人員升官等考試規則部分條文及附表修正草案，考選部長林嘉誠表示，依現行關務人員人事條例之規定，關務人員之任用分關務與技術二類，職務得調任，並未如公務人員任用制度之設有職組與職系之限制。

為利用人彈性，爰參照交通事業人員升資考試規則暨附表例刪除科別，分為關務與技術二類別，另參酌公務人員升官等考試法，修正本考試規則部分條文暨附表。

修正重點包括：

- 一、類別及應試科目表部分：刪除應試科別，統一修正為關務類及技術類二類別，並據以分訂應試科目。簡任升官等考試參照公務人員升官等考試簡任升官等考試之規定，應試科目酌減二科，並不分專業科目與普通科目。
- 二、考試規則部分，配合應試科目表，將類科修正為類別，另配合應試科目之修正，簡任升官位考試，其筆試成績修正為以各科目成績平均計算，並明定口試方式採集體口試辦理。

考選部表示，本案經考試院於昨日修正通過，將於考試院完成發布程序後，立即登載於該部網站(<http://www.moex.gov.tw>)，以供查詢。

Ifo：全球景氣趨緩未來半年 轉趨悲觀

經建會表示，依據德國Ifo經濟研究院最近公布今年1月（2008年第1季）對全球90個國家1,004位專家進

行的世界經濟調查(World Economic Survey, WES)結果顯示，全球景氣明顯趨緩，經濟展望轉趨悲觀。

據該單位指出，受訪者對當前整體經濟的樂觀信心續降，對於未來六個月的預期則趨向悲觀，受訪者表示美國次級房貸的影響已嚴重擴及英國、瑞士、愛爾蘭及德國的金融體系，負面衝擊預計將持續至2008年下半年才開始減弱。

就個別區域而言，調查顯示，北美地區經濟氣候指數持續下跌，特別是美國跌幅最大。西歐地區經濟氣候指數亦下降，其中，英國及愛爾蘭仍維持高於長期平均，丹麥及德國則相對表現較差亞洲地區僅略為走緩，除日本、泰國及台灣外，其他國家並未明顯受到全球景氣趨緩的影響。

利率方面，多數專家預期央行利率將下降，此為2003年底以來首見，專家並認為未來6個月長期利率將不再上升。

在台灣方面，調查結果顯示預期2008年物價上漲率為2.3%，預期六個月後整體經濟、資本支出與民間消費持平，出口上升，物價上漲率、長短期利率及股價水準均上升；美元相對新台幣轉弱。

自由港區設置條例強制僱用 原住民勞工擬放寬為1%

經建會邀集相關單位召開研商自由貿易港區設置管理條例修法會議，討論對於現行條例中規定強制僱用百分之五原住民勞工的規定，研擬放寬為百分之一。

據了解，由於依原住民族工作權保障法的規定，僅規定政府機關事業原住民僱用比例為百分之一，但在自

由貿易港區設置管理條例中卻對民間企業課以較政府為重的義務，規定自由港區事業僱用勞工總人數中，應僱用百分之五具有原住民身分者，讓業界認為“自由港區”規定沒有更自由反而更嚴苛。

而且自由貿易港區現行條例中，對於自由港區事業未依規定足額僱用者，應依差額的人數乘以每月基本工資，定期向各目的事業主管機關設立的就業基金專戶繳納差額補助費，此一現行處罰的規定無助於解決原住民就業問題，因此經建會研擬改採僱用原住民得予以獎勵機制。

大船投入歐洲線將面臨船噸壓力

農曆春節過後，隨著中國大陸工廠陸續復工，大陸／歐洲航線貨量逐漸上升，惟預期船公司陸續投入大型貨櫃船，歐洲線將面臨船噸壓力。

上海航運交易所發表至2月22日市場週報指出，當週中國大陸貨櫃運輸市場運輸需求呈現緩慢恢復狀態，船舶平均艙位利用率均較前週提昇，但總體市場行情仍表現清淡，部分航線運價呈現下跌趨勢。2月22日，上海航運交易所發佈的中國出口集裝箱運價指數報收於1193.45點，較前週微跌0.7%。

其中大陸／歐洲航線貨量較前週略有上升，船舶平均裝載率增長至六七成。為吸引貨源，船公司取消了歐洲航線的旺季附加費，部分公司對批量貨還給予較大的優惠。船公司反映，貨量方面，隨著工廠陸續恢復生產，今後幾週的貨量將呈現上升趨勢，但升幅將較去年同期緩慢。

而運能方面，自本週起，船公司原安排停航的船舶將陸續投入營運，

而三月中下旬，中遠集運亞歐航線上又將引進一艘萬TEU型船，預估今後一段時期內歐洲航線市場形勢仍難以擺脫供過於求的狀態，運價將處於振盪整理週期。

美西航線的運輸需求呈小幅增長之勢，船舶平均艙位利用率保持在七至八成水準，鑒於目前較為穩定的市場形勢，部分船公司仍維持穩定運價的策略，將現有的運價和附加費水準延續至三月底。2月22日，上海航運交易所發佈的美西航線運價指數為1093.16點，較前週與一月持平。

另在受節日因素影響較大的航線有地中海、中東和美東航線，不僅運輸需求縮減，運價更是呈現下跌趨勢。

WTSA4.1起40呎櫃採全浮動燃油附加費

太平洋西向航線穩定化協定(WTSA)宣布，該航線自今年四月一日起啟動針對四十呎櫃啟動「全浮動燃油附加費」。

WTSA公告指出，自2008年4月1日起，按照WTSA燃油公式對下列產品的40呎櫃啟用全浮動的燃油附加費。但是，未收取任何燃油附加費的，或收取的燃油附加費水準低於該最低費率的，建議WTSA成員啟用以下金額。該最低費率有效期為一個日曆季度，每季審查並調整一次，直至達到全浮動的WTSA燃油公式水準。

- 農產品 300美元
- 未列名／不分類貨物 300美元
- 化學藥品 300美元
- 乾草 300美元
- 廢五金 200美元
- 廢紙 200美元

- 廢塑膠／樹脂 300美元
- 林產品 300美元
- 粘土 300美元

對於上述未特別提及的所有其他乾貨（棉花除外），建議按照現有全浮動燃油附加費指南，但建議收取至少300美元的燃油費，於2008年4月1日起生效。對於每年通過競價協商簽訂的合約，不論是什麼商品，建議選擇以下自願最低費率指南：

- A：一次性預付額外的燃油附加費500美元／40呎櫃，在合約有效期內均有效。
- B：首次額外的燃油附加費為300美元／40呎櫃，在合約有效期內每季審查一次。

以上建議不改變各成員執行WTSA燃油附加費公式，也不削減或削弱成員現有的服務合約下的義務，這些義務應得到完全履行。

運協表示，之所以有以上建議，是因為燃油費用激增，比幾個月前承運人磋商2007年合約時的油價高得多。當前油價已接近每桶100美元。僅從2007年年初開始，燃油價格已經從295美元每公噸上漲到今天的500多美元每公噸。僅2007年，增加的燃油費用在泛太平洋貿易的增量成本中就已達到約30億美元。此外，預計明年油價還會繼續上漲。承運人收取的燃油費用已無法彌補快速增長的成本，因此有必要通過上述建議解決這些問題。

長榮海運兩岸三地南北亞NSA航線直靠廣州港

長榮海運兩岸三地南北亞航線（NSA）日前直靠廣州港，啟動廣州—日本博多港汽車船運直航線。

廣州港消息，長榮NSA航線屬輪

UniAssure”輪本（二）月24日首靠廣州港南沙港區一期碼頭，象徵著廣州港與日本博多港直航正式開啓。

長榮NSA航線靠港包括了：大阪、神戶、岩國、門司、博多、台中、高雄、廣州南沙、蛇口、香港。廣州港集團表示，該航線為日本汽車廠家對大陸出口多提供一個選擇，該集團統計，自日本進口的整車約占集團進口整車的65%。

據稱，廣州港2005年年底與博多港結成友好港，雙方一直謀求在國際班輪航線上的合作乃至直航。博多港是連接日本九州地區與世界各地的國際貿易樞紐港，近年來在與名古屋、橫濱等傳統汽車出口港競爭，著力發展汽車出口業務。

廣州港是中共「海關總署」指定的四個整車進口海運口岸之一，2007年完成滾裝汽車裝卸16.43萬輛，年增率高達124.2%，其中九萬多輛外貿車輛中進口約五萬輛，增幅達133.5%。南沙汽車碼頭亦係大陸最大的汽車專業滾裝碼頭，以致很多汽車廠商包括日本廠商寧願選擇廣州港，如德國寶馬在2007年正式加掛廣州港並逐漸增加比率，日本豐田也一改往日對天津港的側重而增加對廣州港的加掛比重。

船運業籲海關落實轉口櫃X光貨櫃儀查核

高雄市國際輪船商業同業公會向高雄關稅局反映，籲請高雄關稅局對「轉口貨櫃之查核作業」應落實以X光貨櫃檢查儀檢查（非侵入性之查驗）取代人工開櫃查驗，以避免破壞原始封條，引起國際貿易糾紛。

根據該會會員公司反應，該

公司一只20呎轉口冷凍貨櫃（櫃號00LU3847911）品名冷凍牛肉，由澳洲啓運，經高雄轉至美國，於97年1月13日自M/V「CSCL NEW YORK 042N」卸儲65號碼頭後轉拖運至121號碼頭，並於97年1月18日裝船M/V「OOCL NEW YORK 070E」出口。

查該只冷凍貨櫃於97年1月17日在121號碼頭遭高雄關中興分局稽查三股關員以查驗品名為由將原始封條剪斷，致該櫃抵達目的地美國西雅圖後，面臨美國檢疫單位以原始封條不符為由，要求退運回裝貨港，甚或銷毀的狀況。

● ● ● ● ● 台灣新生報

巴拿馬港將成規模最大全球集裝箱樞紐港

據巴拿馬運河當局公布的運河擴建工程既定方岸，將於二〇一四年竣工的第三套運河船閘通過能力為一萬二千TEU的超大型集裝箱船舶。巴拿馬財政部長兼巴拿馬運河管理局主席裡考特－瓦斯格茲表示，巴拿馬運河擴建工程全面竣工有利於國際集裝箱班輪擴大運營規模，促進世界貿易大幅增長。

他認為巴拿馬將成為全球貿易中心之一，巴拿馬港口將成為規模最大的全球集裝箱樞紐港。

需要拓深和擴建的巴拿馬運河航道長度實際上僅僅八十多公里，竣工以後，運河統一丈量系統尺碼和噸位將在目前的基礎上擴大兩倍，達到六百公尺PC/UMS噸。

現在全球遠洋承運人和國際集裝箱班輪公司爭先恐後訂造超大型集裝

箱船舶，十有八九是為了適應巴拿馬運河擴建工程的層面上。

根據德國勞埃士船級社公布的最新調查資料，目前全球造船廠按照定單建造的所謂『巨無霸』集裝箱船舶大多按照巴拿馬運河擴建後的新型船閘尺碼量身圖製。

新型船閘長為度四百二十七米，寬度五十五米，水深十八點三米。於是，新型超大型集裝箱船舶的長度可以放寬到三百九十八米，船體寬度五十四點二米，高度為二十七點七米。

在利益驅動下的集裝箱班輪經營人積極配合造船廠工程技術人員，最大化利用造船技術，把集裝箱船舶運力擴大到一萬四千TEU，以便在二〇一四年以後來往通行於擴建後的巴拿馬運河。而目前巴拿馬運河可以通行的所謂巴拿馬級集裝箱船舶的最大運力不過為五千零五十TEU。現在人們關注的是，目前船東積極訂造儘可能超大的現代化集裝箱船舶可能成為一相情願。

因為，被優化放寬到長度三百九十八米、寬度五十四點二米、高度二十七點七米的超大型集裝箱船舶，屆時是否能夠獲得巴拿馬運河當局正式批准來往於巴拿馬運河，至今尚無定論，皆因優化超大型集裝箱船舶與巴拿馬運河新船閘相差近乎擦邊球。

目前不少船東沾沾自喜的優化型『巨無霸』集裝箱船舶，儘管運力可以達到一萬四千TEU，但由於超標，有可能在二〇一四年巴拿馬運河擴建工程完成後無法如願以償地過往巴拿馬運河。

至於採用駁船或是用火車幫助過閘航道的定位，目前巴拿馬運河當局也沒有最後決定。

儘管如此，不少船東還是堅信，巴拿馬運河當局在利益驅動下一定會宣布新的決定，讓優化型『巨無霸』集裝箱船舶通航於擴建後的巴拿馬運河船閘，因為通過的集裝箱船舶運力越是接近船閘容量，船閘的經濟規模就越大。

考試院會放寬民航特考四等考試應考年齡上限

考試院會於一月三十一日通過考選部提報民航特考規則修正案，調整部分科別之職組職系，並放寬本項考試四等考試應考年齡上限規定。

考選部表示，為保障人民應考試之權利，實踐就業機會平等原則，該部主動協調各用人機關檢討多項考試應考年齡設限之規定。本次修正民航特考四等考試應考年齡上限規定，由原三十歲放寬為四十五歲，是政府積極回應社會期待之具體表現，同時擴大用人機關取才，並提供中高齡民眾就業機會。

考選部表示，該部依交通部等用人機關建議，配合職組暨職系名稱一覽表之施行，同時報請考試院會通過本項考試飛航管制、飛航諮詢、航空通信等三科別所屬職組名稱為「航空技術」職組、職系名稱為，「航空管制」職系。本項考試規則將於考試院完成發布程序後，立即登載於該部網站，以供查詢。

亞洲出口歐美趨緩全球櫃量年增8.1%

花旗集團投資研究部（亞太運輸業務）主管柴履時認為今年全球的集裝箱吞吐量約有百分之八點一的增長，比去年的百之九點五為少，主要受到亞洲出口到歐美兩地的增長減少

所致。

柴履時係應香港船東會邀請在一場午餐會演講時作上述表示。

至於出口到亞洲的貨櫃方面，他表示，由於美元持續疲弱，美國出口到亞洲將會繼續反彈，但相信需要較長時間，故不會因此而推高運費。

他提到波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)近期的大幅波動，提醒船東應看準時機，靜待進行交易的好機會。

據了解，柴履時日前發表了一份有關二〇〇八年全球航運業務展望的報告，他在報告中指出，美國的出口有進入恢復期的跡象，棉花、大豆及穀物等貨物的出口增加，但泛太平洋航線的增長則可能需要逾二年時間方可復原。

他亦與大多數業界人士一樣，認為歐亞航線今年會有不錯的增長。

亞澳線旺季附加費2.11暫停徵收

亞澳運務協會(AADA)之會員公司自二月十一日起，將暫停收取台灣、中國、香港至澳洲航線之旺季附加費。

亞澳運務協會是由十三家川航於東北亞與澳洲航商所組成的自由論壇，會員包括：澳洲國家航運公司、中國海運、中國遠洋、漢堡南美船務、韓進海運、現代商船、川崎汽船、台灣快桅、大阪商船三井船舶、地中海航運、日本郵船、台灣東方海外、以色列航運公司。

自貿港區事業營運管理法修正

交通部昨發布新修正之「交通部主管自由貿易港區事業營運管理辦法」，本次修正第四、五、十一至

十四條條文，依規定經許可籌設之自由港區事業，應按營運計畫於籌設許可之日起二年內完成籌設，管理機關並得會同有關機關依營運計畫進行勘驗；因不可歸責事由未能按營運計畫開始或完成者，得於期限屆滿前，由經營港區者以書面向管理機關申請展期，展期以二次為限，每次不得超過六個月。籌設期間申請營運計畫變更者，應由經營港區者向管理機關申請核准。

新修正之第四條規定，申請入自由港區經營自由港區事業之投資人，應向自由港區管理機關申請預訂公有土地或設施，並於提出籌設許可申請前，按下列基準繳存預約定金及簽訂預約書：

一、土地預約定金：按預訂土地面積六個月之租金標準計算。

二、設施預約定金：預購者，按預訂設施面積售價百分之五計算；預租者，按設施面積一年之租金計算。前項投資人向所在區私有土地所有權人預租（購）土地或設施者，應於提出投資申請時，檢附土地或設施使用同意證明書或其他相關證明文件。

前二項投資人之代表人，於法人未成立前，以該法人之代表人名義預約及提出投資計畫者，應在代表人名義下註明：預定公司籌備處代表人，其資金限以法人籌備處之名義專戶儲存。

自由港區事業因增資、合併或擴充投資計畫而須增租、購設施或租地者，準用第一項或第二項之規定。第一項投資人依商港法或促進民間參與公共建設法辦理者，不適用第一項至第四項規定。

第十一條規定，國際航空站、國際商港管制區域及其毗鄰地區管制範圍，經劃設為自由港區者，原在區內經營之事業，得檢附第五條第一項第一款至第三款規定之申請文件，向管理機關申請自由港區事業營運許可。

管理機關依前項規定受理營運許可申請後，應會同海關勘查前條第二項第一款及第二款所列事項。

第十二條，自由港區事業經營港區貨棧，其設施、設備應符合海關管理進出口貨棧辦法等相關規定，於取得管理機關營運許可後，憑管理機關營運許可文件，向海關辦理公告監管編號及卸存地點代碼。

第十三條，民間機構依獎勵民間參與交通建設條例或促進民間參與公共建設法與管理機關簽訂投資契約，進行興建營運自由港區者，其自由港區事業之審查程序及營運管理，除準用第三條、第六條、第七條、第十二條、第十六條至第二十條、第二十二條規定外，另依相關規定辦理。

第十四條，自由港區事業有下列事項之變更，應檢附有關文件資料，報請管理機關核准：一、設備之增減。二、貨棧、倉庫之增減。三、作業場地佈置變動。四、變更經營業務。

海運業排碳量高達11億噸

英國「衛報」2月14日報導，聯合國初步研究顯示，全球海運業的排碳量幾乎是先前估計數值的三倍。報導指出，全球商船的二氧化碳年排放量將近十一億兩千萬公噸，比重約佔全球總量的百分之四點五。

衛報就研究內容聯繫聯合國「政府間氣候變遷問題小組」主席帕卓里

之後，引述他的話表示：「海運系統明顯不及格」。

「海運業到目前為止一直還未遭到點名。氣候變遷的討論向來都遺漏它們。我希望聯合國的下一個協定能納入（運輸業排放量）。過去未納入運輸業是讓它們規避規範。這個研究讓我明瞭，世人迄今都未能有效處理氣候變遷問題。」

聯合國所屬機構「國際海事組織」先前估計，運輸業的二氧化碳排放量約為四億公噸。

基港進出旅客量將超越今年營運目標

根據基隆港務局船期預報，今年將有一百五十八航次的國際客輪停靠基港，預估將為該港帶來國外進出港人次約二十五萬人次，可望順利達成該局進出港旅客營運目標量。

全球最大郵輪品牌之一，皇家加勒比海國際遊輪旗下的「海洋迎風」（Rhapsody of the Seas），於本月十一日順利完成大陸觀光客搭乘郵輪來台旅遊的首航任務。本航次共載客二千二百名，其中包括六百五十九名大陸觀光客，以團進團出、單次入境簽證的簡化方式，同時停靠基隆、高雄兩個國際港。由於事先的沙盤推演，以及CIQS等相關單位的全力配合，使得當天抵港作業一切順遂，旅客也都能在預定時間登輪離港。

鼠年新春之際，海洋迎風號的到訪為基隆港揭開今年郵輪新序幕，根據船期預報，今年國際不定期郵輪將有二十四航次到港，加上麗星郵輪「天秤星」預報的八十六航次、「飛龍輪」四十八航次等定期航班，總計國際客輪航次數為一百五十八航次；

若以去年平均每航次進出港人次分別為「天秤星」二千二百七十三人次、飛龍輪四十二人次及國際不定期客輪二千二百六十七人次預估，總計今年將為基隆港帶來國外進出港人次約二十五萬人次，可望順利達成本局進出港旅客人次營運目標十八萬人次。

基港局期望藉由今年不定期郵輪的第一個航次建立良好的作業模式，吸引世界知名的郵輪公司選擇基隆港為亞洲區域發展的重要港口，使得基隆港的郵輪業務蓬勃發展，同時為台灣的觀光產業帶來契機。

只升不跌神話失靈

美去年入口貨櫃首跌1.1%

美國付貨人主辦的航運數據庫「突堤」全球情報數字顯示，美國去年船艙單計算到入口貨櫃是一千八百九十六萬箱，比上年同期下跌百分之一點一，與二〇〇六年的增幅百分之六點六和二〇〇五年的百分之十點五相比，明顯美國在過去三年經濟好壞出現變化，足見美國長期以來「入口貨只升不跌」的神話已失去法寶，受次按問題影響，美國經貿與消費市場透過航運已反映出問題所在。

數字又再一次證實，班輪公司早已第一手掌握該動態資料，以致為數不少船公司從泛太平洋線上撤走船舶，以免過剩的運力浪費，船東對市場的敏感和果斷快速行動，足見業者洞悉先機，反映在經營管理上更顯成熟，並為今年與貨主重新一輪談判服務合同時，保留彈性空間和運力存備能力。

從數據顯示，去年第四季度亞洲至美西港口船平均艙位利用率在九成四，比上年同期的九成略高，這與

航商重新爭取最佳貿易利益有很大關係。另去年泛太平洋線總運力有輕微下跌，泛太平洋穩定協定(TSA)曾預測當年增幅在百分之二至四，輕微低於實際貨量增加。泛大線上季貨櫃下跌五點七個百分點假設經濟條件並無太大改善，TSA警告他們營運有可能再次出現梯級效應回落，若以百分比來講，美國經濟放緩的最大變化已發生在泛大西洋線上，去年第四季度數字顯示，貨櫃入口美國下跌百分之五點七，至二百七十萬箱。而「突堤」數據庫顯示，今年泛大西洋線運量將會再下跌百分之三點七，至二百六十萬箱，相信在明年始會好轉。

但對班輪公司而言，泛太平洋線入口貿易以實質情況來說，比泛大西洋線要大，貨物明顯地平穩，從「突堤」已掌握數據顯示，去年貨量只上升百分之零點四，與近年內雙位數字上升，明顯是極不相稱。

據「突堤」最新公布貿易內容，去年太平洋線入口美國貨的貨量在一千四百四十萬箱，預測今年上升幅度在百分之五點一，這要視乎實質經濟貿易情況而定，而明年復甦時預測升幅在百分之九點一，實質貨櫃量可能在一千六百五十萬箱。

雖然美國經濟發生諸多問題，全球貨量仍然會保持良好上升，克拉克森機構曾預測去年增幅是一成，今年預測是百分之九點七，明年增幅將會是百分之九點八，但船噸位過剩仍然是一大風險，運力在去年增長在一成一六，今年運力預測上升一成三四，截至目前為止，運力仍然保持緊缺，但過去幾年大量新船訂單在未來數年陸續交船，供大於求將在未來會出現。

前三大貨櫃港一月櫃量出爐

首位新加坡港務局二五〇萬TEU第二上海港為二三五萬TEU第三香港為二〇六萬TEU

全球前三大貨櫃港二〇〇八年一月份貨櫃吞吐量出爐，即使受美國經濟衰退與次貸危機影響，但三港業績仍有不錯表現，排名第一的新加坡港務局全月計二百五十萬TEU，名列第二的上海港為二百三十五萬TEU，第三名的香港則為二百零六萬TEU，分別較去年同期呈現百分之四至十四不等增長。

根據新加坡海事及港務局(MPA)公布數字顯示，新加坡港口今年一月份貨櫃吞吐量仍然保持上升態勢，計二百五十萬箱，同比上升一成三六，比上年同期淨增卅萬箱。

上海港集團公布的櫃量統計顯示，一月份櫃量為二百三十五萬TEU比去年同月成長一成四八，統計指出，年櫃量突破六百萬TEU的洋山港區首月以六十三萬TEU，較去年同月激增五成七五。

香港港口發展局公布的一月份港口貨櫃吞吐量，全月計二百零六萬三千箱，同比上升四點一個百分點。

據了解，新加坡港務國際集團(PSA)去年正式投產的巴西巴讓港區碼頭繼續發揮產能，是擴大生產增加產量的最大貢獻地，該港口共分二期發展，首期建二個泊位，至明年完工。

中國國際貨代管理規定實施細則修正

中國商務部公布新修正之「國際貨物運輸代理業管理規定實施細則」

草案，預訂近期實施。至於二〇〇四年一月一日修訂之「國際貨物運輸代理業管理規定實施細則」、二〇〇五年四月一日起實施的「國際貨運代理企業備案（暫行）辦法」將同時廢止。

該修訂草案針對企業設立條件規定，在中國境內設立的國際貨運代理企業應當依法取得中國企業法人資格，並應符合下列條件：（一）有固定的營業場所；（二）註冊資本應當符合：經營海上國際貨物運輸代理業務，註冊資本最低限額為五百萬元人民幣；經營航空國際貨物運輸代理業務，註冊資本最低限額為三百萬元人民幣；經營陸路國際貨物運輸代理業務或者國際快遞業務，註冊資本最低限額為二百萬元人民幣。經營前兩項以上業務，註冊資本最低限額為其中最高一項的限額。（三）企業名稱含有表明行業特點的「貨運代理」、「貨運代理」、「運輸服務」、「倉儲」、「配送」、「集運」、「物流」等相關字樣。（四）至少有三名從業人員獲得從業人員資格證書。國際貨運代理企業可依法設立子公司或不具有法人資格的分支機構，每設立一個從事國際貨物運輸代理業務的分地機構，應增加註冊資本五十萬元。

至於國際貨運代理企業可從事的經營範圍包括：（一）攬貨、訂艙（含租船、包機、包艙）、托運、倉儲、包裝；（二）貨物的監裝、監卸、集裝箱拼裝拆箱、分撥、中轉及相關的短途運輸服務；（三）報關、報檢、報驗、保險；（四）繕制簽發有關單證、交付或收取運費、結算及交付或收取雜費；（五）國際展

品、私人物品及過境貨物運輸代理；（六）國際多式聯運、集運（含集裝箱拼箱）；（七）國際快遞（不含私人信函）；（八）依法可從事的其他國際貨運代理業務。

大陸海關企業分類管理國貿局籲台商注意

國貿局針對中國大陸新修訂「海關企業分類管理辦法」，2月20日提醒赴大陸投資台商注意因應。由於新辦法規定海關對不同企業管理類別（AA、B、C、D 類企業）實施不同管理措施，對進出口企業、報關企業及加工貿易生產企業等將造成影響。

國貿局指出，新辦法明文規定將各企業在中國商務、人民銀行、工商、稅務、質檢及外匯等相關行政管理機關無不良紀錄，列為適用AA、A類管理之依據，多數進出口企業可能容易落入B類之常規管理，台商若欲爭取列入AA類、A類以享受通關便利措施恐較過去難度增加。

觀察過去我赴中國大陸投資廠商多屬原制度之A、B類企業，國貿局表示宜儘早檢視自身企業之通關紀錄及在中國商務、質檢、工商、外匯等相關行政部門來往紀錄，評估自身企業條件，儘量爭取列為AA類或A類企業，以享有加速貨物通關程序便利。

至於加工貿易企業，由於AA、A及B類之加工貿易企業以保稅方式進口限制類商品時，需先行繳納進口關稅和增值稅五〇%之保證金，若列為C類企業則需繳納一〇〇%，在中國大陸從事加工貿易之台商需特別注意避免被列入C類企業，進而增加營運資金調度壓力，降低企業競爭力。

國貿局表示，新辦法採用「WCO全球貿易安全與便捷化標準架構」，將對中國大陸貿易運作提供一致性與可預測性之標準，並可確定貨物運送同時符合安全性與便捷性。

此外，中國全體海關將實施統一企業分類標準、程序和通關管理措施，若中國各地海關能確實執行，可減少過去台商因各地海關通關手續不一致而造成貨品損失或收賄弊端情事發生，因此新辦法實施後，對確保我守法之台商進出口貨物安全與便利應屬有利。

中國港口費率上調難掩漲幅放緩

進入二〇〇八年，中國主要港口爲了緩解港口運營成本上漲的壓力，紛紛開始提高收費標準。據悉，中國的集裝箱裝卸費率在國際比較中仍處於較低水準，大多數港口仍參照中共交通部費率實施收費，此次上調後和國際水準仍存在一定差距，一般認爲未來費率仍有上調空間。

費率上調短期有利於提升港口公司盈利能力，長期來看腹地經濟和港口的服務管理水準決定港口公司價值。

在宏觀調控和外貿新政等諸多因素影響下，去年大陸主要樞紐港口生產出現高檔盤整，港口貨物吞吐量、外貿貨物吞吐量、集裝箱吞吐量等生產指標較前年增勢趨緩、增速小幅回落。去年全國完成外貿貨物吞吐量十八億噸，同比增長一成三五，增速同比下降四點六個百分點，改變了近三年來外貿強勢增長態勢。

在世界經濟增長放緩的背景下，預計今年港口吞吐量增速將下滑。由

於中國長三角和珠三角地區以外向型經濟爲主，以集裝箱裝卸爲主的港口增幅下滑的趨勢將最爲明顯。

環渤海沿線港口未來增長將更活力。在週邊經濟形勢不穩定的情況下，內需拉動將成爲中國經濟健康增長的動力，中國已經進入工業化加速時期，由此帶動的重化工業加速發展將爲“環渤海經濟圈”帶來歷史性發展機遇。

環渤海港口群腹地工業增加值增長速度從二〇〇四年開始超越珠三角和長三角。今年一月份，日照港、連雲港吞吐量數據創下了近年新高。

外籍船航行兩岸宜注意規定

邇來因船舶租金、燃油費趨高，若干船舶所有人或營運人爲節省費用，冒然違法直接航行於兩岸，甚至有過去少違法之定期貨櫃輪，也加入違法直航之列，基隆港務局再度呼籲航行兩岸之外國籍船舶，必須遵守現行航行規定，以免遭受嚴重處分。

依照現行臺灣地區與大陸地區人民關係條例規定，外國籍船舶不得直接航行於臺灣地區與大陸地區港口間，違法者依同條例第八十五條規定，處船舶所有人或營運人第一次處新台幣三百萬元罰鍰，第二次處新台幣六百萬元罰鍰，並禁止來臺營運六個月，第三次以上處新台幣一千五百萬元罰鍰，並禁止來臺營運六個月。

最近因船價、租金、燃油、船員薪水趨高，若干船舶所有人或營運人爲節省船舶租金、燃油等費用，冒然違法直接航行於兩岸，甚至有過去少違法之定期貨櫃輪，也加入違法直航之列。基隆局近來已經依法取締三艘違法外國籍船舶，並依法處分。


CMT
中國航運股份有限公司
Chinese Maritime Transport Ltd.
<http://www.cmt.tw>

召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



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.至本公司網站一線上徵才登錄 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

ANNOUNCEMENT

March 5, 2008

Panama Bureau of Shipping (PBS) founded in 1968 is authorized by the Panamanian and Belize Governments to survey and issue the following certificates :

- ◆ Tonnage Certificate – 1969 (National or International)
- ◆ International Loadline Certificate — LLC
- ◆ Safety Equipment Certificate — SEC
- ◆ Safety Construction Certificate — SCC
- ◆ Cargo Ship Safety Radio Certificate — SRC
- ◆ International Oil Pollution Prevention Certificate — IOPP

PBS has the advantage to expedite the issuance of these certificates during the ship's transiting Panama Canal at very competitive price °

Please contact **PBS** head office in Panama :

Attention : Mrs. Cherany Cumberbatch / Manager

E-mail : pbs@pbsty.com website www.pbspty.com

FAX : (507) 269-1168 TEL : (507) 223-3084

For convenience, you can contact Taipei Marine Survey Co. at no extra cost :

E-mail : tmstai@ms10.hinet.net

FAX : 02-25642941 TEL 02-25310485



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

海事新聞

資料來源：TAMSS (台灣海事安全與保安研究會)

交換生計劃培育航運專才

香港大學與大連海事大學簽署互換法學院學生的合作計劃，培養具有航海法和普通法知識的航運專業人才，為國家和香港的航運界服務。

香港大學校長徐立之和大連海事大學校長王祖溫，代表兩間大學簽署該項計劃。

運輸及房屋局局長鄭汝樺今天（2月27日）在簽署儀式上表示，這計劃是香港航運發展局、香港大學及大連海事大學的首次學術合作，目標是培養具有航海法和普通法知識的航運專業人才，為國家和香港的航運界服務。

獲選的大連海事大學法學院畢業生，可在香港大學修讀1年普通法碩士課程；而獲選的香港大學法律學院畢業生，則可修讀為期兩年的大連海事大學海商法碩士課程，第2年可在香港實習及撰寫論文。

所有參加計劃的本港或內地交換生，均獲香港政府全數資助學費，以及津貼學生在異地修讀時的生活費，條件是他們承諾完成學業後，在本港航運界工作最少12個月。

運輸及房屋局已預留800萬元，由2008 - 09學年起，每學年資助兩間大學各接受8 - 9名交換生。香港航運發展局將成立指導委員會，審核兩間大學呈交的獲提名學生名單。

香港成全球“補時港口” 高效率值得深圳學習

站在九龍半島西北部的葵湧碼頭，放眼望去，岸吊聳立，來來往往

的貨櫃車川流不息。因為空間有限，這裡集裝箱往往需要摺至六七層高。但令人稱奇的是，葵湧碼頭集裝箱在搬運騰挪中耗時極少，這個香港最大的國際貨櫃碼頭成了國際著名的“補時港口”：那些在運輸過程中被延誤的時間，可以在香港得以補償。

這一個小小的側面，可以反映出香港航運港口業為何如此成功：憑著世界級的基礎設施和一站式服務能力，對海陸空貨物應付自如。“如果深圳一定要把自己定位為學生，那麼我認為這個學生的發展前景肯定是越來越好。”香港貿發局助理首席經濟師何達權近日在接受記者採訪時表示，這個“學生”總有一天會趕上“師傅”。不過，他話鋒一轉：香港雖然面臨著其他港口的競爭壓力，但其獨特的競爭優勢仍然是其他地方難以比擬的，也是很值得深圳思考和學習的。

創新舉措提升效率

從葵湧貨櫃碼頭的現代貨箱碼頭有限公司控制中心往外看，滿眼都是一排排紅色的岸吊，整個碼頭很少能看到正在作業的工人。“我們這裡高度自動化。”工作人員告訴記者，公司自主開發的碼頭集裝箱裝卸綜合管理系統非常先進，兩個吊岸一天可以處理5個大型貨輪上下貨物。

“單從硬件看，深圳和香港的差距已經很小，香港值得深圳學習的是它的高效率。”香港物流協會會長黃輔華表示。

黃輔華說，香港港口自動化操

作效率在全球可以說是最高的。面對激烈的市場競爭，香港港口想出很多高效率的經營辦法，例如針對空間狹窄，香港港口自主開發世界一流的碼頭電子管理系統，可以事無巨細地顯示碼頭內集裝箱的各種資料，並率先專門發明了由電腦控制搬運集裝箱的電子龍型吊機。還有一個典型例子是“中流作業”，集裝箱貨輪在碼頭附近水域將集裝箱躉給小船，節省進港費用和等候時間，這在國際上也是很少見的。

香港立法會議員(航運交通界)劉健儀表示，香港海關、檢疫等各個部門通力合作，為貨物提供最為簡便和快捷的通關手續和海關流程。為了提高效率，香港政府還大力發展“電子物流”，支持物流服務的信息聯通建設，如與國際接軌的“香港數碼貿易運輸網絡系統”，提供中立而開放的電子平台，幫助行業減少文書工作量及處理時間，從而節省大量資源，降低成本以及出現人為錯誤的機會。最近香港還推出貨車智能資訊系統，幫助貨車報關、安排智能調配等。

發展高增值服務

“香港港口服務質量是全世界公認最好之一的，在航運網絡方面，香港也有很大優勢。”香港貨櫃車車主聯會主席黃基表示，香港航運網絡伸向全球500多個地點，目前珠三角地區前往非洲、南美洲、亞洲等線路的貨物大部分還是選擇經香港中轉，深圳在這方面拓展的空間很大。

除了網絡遍及全球，很多客戶還

很看中香港在航運業的“資歷”和專業化。香港航運業已有160多年歷史，在世界各地航行的船舶當中，超過1100艘船只由香港船公司擁有和管理。另有上千家與航運業有關的公司在港經營。

黃輔華強調，香港的航運定位於高增值服務，即香港要為全球市場和內地提供高增值的航運、物流服務。在這背後，有一條比較完善的服務鏈。例如香港在航運、物流方面的金融融資服務做得很大很好，企業融資相當方便。

“與集裝箱航運有關的船舶註冊、融資、保險、經紀、仲裁、驗船、維修等，這些方面香港都領先內地港口，也是香港目前大力發展的方向之一。”黃輔華說。

黃輔華認為，政府應注重發展航運業群活動，發展航運相關的服務功能對提高航運中心的附加值和地位是很重要的。深圳集裝箱的吞吐量會越來越大，但是在提升附加值和服務方面仍有差距。

專才提供強大技術支撐

香港航運港口業的成功，人才的高素質、國際化和注重培養也是一大關鍵。香港積聚了大量全世界最為優秀的物流人才，目前有20萬人從物流產業，他們有豐富的知識和經驗。從集裝箱碼頭來說，香港碼頭有許多來自世界各地的人才，熟練有數，這意味著有比其他港口更高的效率。香港碼頭每小時平均裝卸40個標箱，2個岸吊一天能處理5個大型貨輪上的

資料來源：交通部

數千個貨櫃，電子自動化水平也在不斷提高。正是這些專業技術人士，使香港在運輸市場占有強大的人才優勢。

香港對人才培訓非常重視，例如設立有一個繼續教育基金，只要是物流、金融等行業的從業人員，申請參加一些職業培訓，政府可以給予上限為1萬元的補貼。

“在人才培養方面，香港政府的經驗值得深圳借鑒。”黃輔華認為，深圳不僅要成為集裝箱大港，也要成為中國航運、物流等領域人才中心，其中可以利用香港豐富的高校資源，培養高端現代物流人才，使深圳成為現代物流業人才培養、聚集的“高地”。

制度運作透明高效

對於香港港口航運業，不少受訪者表示，香港完善的法律法規、與國際接軌的制度和透明高效的制度運作，也是一大優勢，是吸引眾多國外大客戶的原因之一。

劉健儀說，內地相關法律法規進步得很快，但只有嚴格依法辦事，與國際慣例接軌，才能給更多國際客戶信心，同時行政效率也需要進一步提高。(季傑 程軍祥 劉博)【編輯:祁智】



交通部焦點新聞

基隆港務局將舉辦「太平洋港埠協會 (Association of Pacific Ports, APP)」2009年年會，開展國際港埠交流及業務行

基隆港務局將舉辦「太平洋港埠協會 (Association of Pacific Ports, APP)」2009年年會，開展國際港埠交流及業務行銷

「太平洋港埠協會」是一個推展港埠發展與國際貿易經驗及相關資訊交流的國際性組織，該會成立於1913年，成立的宗旨是透過召開會議與舉辦教育研討會等方式，讓協會所屬港埠成員與產、官、學界彼此交流技術、知識及管理專業經驗，以促進太平洋地區港口經營效率，並達到繁榮區域經濟的目的。目前該協會會員包括台灣基隆、高雄、台中、花蓮等港，以及美國、加拿大、墨西哥、大洋洲等地區的港口。該協會每年舉辦一次年會，原則由各會員港口輪流舉辦，於2007年年會時，基隆港務局蕭局長經該協會理事大會推舉接任2007-2008年第1副主席，並主辦與主持2009年年會。

基隆港務局為籌備各項年會事務，已成立專案工作小組，由該局陳主任秘書擔任召集人負責統籌相關準備工作，初步已就年會時間、議程安排、年會主題、研討會場次專題、邀請國內外人士名單有以下規劃：

- 1.年會時間分配與議程安排：預定於2009年8月份舉辦，為期4天（週日至週三），活動並包括高球聯誼、

- 專題研討、參訪與大會旅遊等。
- 2.年會場地、經費相關事宜：會場原則朝向結合基隆港區活動與地方文化特色為主，並爭取相關贊助單位經費協助，以擴大共襄盛舉效果。
 - 3.年會主題方向與各研討會場次專題：初步規劃以港口效率、環保、安全為主軸，研討專題涵蓋港口國管制、港埠作業安全、港口保全的風險管理、綠色港口、效率的港口、未來挑戰與發展等範疇。
 - 4.預定邀請國內外人士名單：包括專題演講人員、相關業界代表等專家學者。

聯絡人：鄭錦州

承辦單位：業務組客服科

聯絡電話：02-24206574

基隆市碼頭工會遊行抗議訴求，基隆港務局無法同意

基隆市碼頭工會為訴請本局賠償18年前拆除忠愛候工大樓之損失，暨指陳碼頭裝卸搬運貨物應屬其工作權範圍，要求本局為其爭取「台基國際物流公司」及「陽明海運基隆貨櫃場」工作權。於本日（97.03.04）下午13時至18時，發動約500人集會遊行。惟本局針對其訴求研議，均有窒礙難行之處，無法同意所請。

有關本局收回碼頭工會借用之基隆港西3庫2樓辦公室，業經臺灣高等法院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，應即返還本局。另該工會要求賠償拆除忠

愛候工大樓之財產部分，依據判決書所載，該大樓係借用本局土地建造，當初本局收回出借之土地時，該工會基於配合本局工程需要，即同意本局拆除忠愛候工大樓，並未發生債權債務之關係，亦不發生補償之問題，實無依據辦理補償。至於本局於95年11月12日召開「有關收回西3庫2樓碼頭工會使用之辦公室協調會」決議，以600萬元為限額，捐助修繕碼頭工會大樓，係考量該工會於返還辦公室後能有去處，暨避免拆除忠愛候工大樓之拆除補償金爭議不斷，而為之義助行為。由於捐助金之執行，與本局「敦親睦鄰及公益作業規定」仍有適法性及合理性之疑慮，致無法辦理。

另碼頭工會要求本局為其爭取「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，已變更原由該工會壟斷港區裝卸工作之管理規定，並由政府支付優厚之退休離職金，暨輔導有意願繼續於港區工作之碼頭工人，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。目前已無所謂港區專屬工作權問題，故本局無法強制各裝卸承攬業及棧埠設施承租人必須僱用該工會之會員。但為善用該工會會員之豐富工作經驗，本局已同意由該工會提供有意願就業之名單至本局，再由本局送請各裝卸公司及棧埠設施承租人遴選僱用，希望能對該工會會員有所幫助。

海員俱樂部報導**臺中港國際海員俱樂部報導**

馬紹爾群島籍(MARSHALL ISLANDS), M/T" COMMENCEMENT" 瑞典籍船長CAPT. ROSEN, MATTIAS KARL ERIK表示“有些在權宜籍船舶工作的海員常常被警告不要和ITF聯繫。有些船員被要求簽訂契約以確保他們不會這樣作。甚至還有一些船東一面簽署ITF契約, 一方面又欺騙海員, 付給海員低工資。

在權宜籍船舶工作的海員如果對工資、工作條件或其他所受待遇有任何不滿, 可直接與ITF或世界各地ITF

檢查員聯絡。”

DWT 40,296MTS, 馬紹爾群島籍(MARSHALL ISLANDS), M/T" COMMENCEMENT", 此航次由俄羅斯DAMIETTA, NIKOLAEV港裝載MOLASSES(糖蜜)至臺中港卸。

船東為馬紹爾群島ANNAMAR NAVIGATION INC., MAJURO, MARSHALL ISLANDS。租船人(CHARTERER)為希臘CHEMNAV INC., ATHENS, GREECE。管理公司為挪威OSM SHIP MANAGEMENT AS., KRISTIANSAND, NORWAY。

會員服務**97年第二次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試公告****公告事項：****壹、考試類科：****一、航行員**

- (一)一等航行員：船副。
- (二)二等航行員：船副。

二、輪機員：

- (一)一等輪機員：管輪。
- (二)二等輪機員：管輪。

貳、考試日期：

- 一、第二次考試時間：民國97年6月21日至22日。
- 二、第三次考試時間：民國97年9月6日至7日。
- 三、第四次考試時間：民國97年11月22日至23日。

參、考試地點：北部考區。**肆、報名有關規定：****一、報名截止日期：**

- (一)第二次考試報名截止時間：民國97年5月12日(星期一)下午5時止。
- (二)第三次考試報名截止時間：民國97年7月28日(星期一)下午5時止。
- (三)第四次考試報名截止時間：民國97年10月15日(星期三)下午5時止。

二、報名地點：考選部專技考試司第四科(台北市文山區試院路1之1號)。**三、報名方式：一律採網路報名，應考人可利用考選部全球資訊網(網址：www.moex.gov.tw)，**

進入網路報名資訊系統〈網址：register.moex.gov.tw〉，任選各梯次線上預約報名，登錄報名資料並上傳至考選部後列印報名表件，並將報名表件、應考資格文件及繳費證明等資料，於該次考試收件截止日前〈即報名截止日之次日，郵戳為憑〉，以限時掛號郵寄考選部專技考試司第四科，逾期原件退回。

四、本項考試各類科之應考資格、應試科目、試題題型、成績計算與

及格方式，均依據考試院修正發布之「專門職業及技術人員特種考試航海人員考試規則」之規定辦理。

五、本項考試各類科之應考資格、應試科目及其他有關事項，均詳載於本項考試應考須知，請應考人於網路報名開始後，自行至考選部全球資訊網網路報名網頁下載。



中華海員總工會退休註銷補助一覽表

會證號碼	會員姓名	日期	摘要	金額
048655	邵月海	2008/2/14	註銷補助金	44700
063824	陳進生	2008/2/21	退休補助金	12000
051726	楊裕彥	2008/2/21	註銷補助金	25500
083965	張運松	2008/2/22	退休補助金	13500
065370	吳壯直	2008/2/22	註銷補助金	9750
029178	李平和	2008/2/25	註銷補助金	22500
032160	徐青森	2008/2/27	註銷補助金	53100
037425	馬天中	2008/3/5	註銷補助金	15150
024800	鍾發珍	2008/3/5	退休補助金	54000
042016	徐金川	2008/3/5	註銷補助金	37200
029142	陳瑤琴	2008/3/5	註銷補助金	54150
083528	沈三郎	2008/3/5	退休補助金	22650
018603	柳江順	2008/3/5	退休補助金	61650
056293	陳清助	2008/3/7	退休補助金	42750
073598	曾福山	2008/3/7	退休補助金	42450
042432	葉光勳	2008/3/10	註銷補助金	31350
029234	熊立榆	2008/3/12	退休補助金	50400
062175	林邦祥	2008/3/12	註銷補助金	18000
081266	李松清	2008/3/12	註銷補助金	36000
029962	吳和平	2008/3/17	註銷補助金	55650
	人 數	20	總金額	702450

中華海員總工會急難救助一覽表

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
085704	黃金獅	2008/2/15	在岸住院	2000
057354	潘永昌	2008/2/18	母喪濟助	1000
057838	高建生	2008/2/19	父喪濟助	1000
055310	陳錦松	2008/2/19	在岸住院	2000
037425	馬天中	2008/2/20	在岸住院	2000
055394	許安樂	2008/2/20	在岸住院	2000
082140	顏春華	2008/2/20	母喪濟助	1000
069753	施淇松	2008/2/21	在船死亡	48000
051276	曹延日	2008/2/26	父喪濟助	1000
073139	李夢華	2008/2/27	在船死亡	48000
028704	陳謙珍	2008/2/29	父喪濟助	1000
035109	唐合強	2008/2/29	父喪濟助	1000
085083	趙炳樹	2008/2/29	在岸住院	2000
030517	凌福來	2008/3/5	母喪濟助	1000
060960	劉文豐	2008/3/5	父喪濟助	1000
045779	周海欽	2008/3/7	妻喪濟助	1000
036131	張鴻志	2008/3/10	母喪濟助	1000
065187	陸王均	2008/3/11	父喪濟助	1000
057132	羅嘉民	2008/3/17	母喪濟助	1000
047679	林治亮	2008/3/17	在岸住院	2000
	人 數	20	總金額	120000

海洋事務推廣委員會網站已建置完成

資料來源：海巡署

行政院海岸巡防署擔任行政院海洋事務推動委員會之幕僚作業機關，海洋事務推動委員會全球資訊網已於97年1月21日完成，目前已進入試行運轉階段，請踴躍上網點閱，並加入會員，共同關心海洋議題!!

網址：<http://www.cmaa.nat.gov.tw>

行政院勞工委員會辦理之失業勞工子女96學年度第2學期就學補助

行政院勞工委員會辦理之失業勞工子女96學年度第2學期就學補助，自97年4月1日起受理申請，至97年4月30日截止。

一、補助對象：非自願離職失業6個月以上之勞工，其子女就讀國內高中職或大專校院，具有正式學籍學生。

二、申請資格條件，應符合下列各款規定：

(一)自91年1月1日以後離職之非自願離職失業勞工，至97年3月31日止仍未就業，失業期間連續滿6個月以上（即96年9月30日以前失業者），並請領失業給付1個月以上者。

(二)申請人及其配偶95年家庭年綜合所得總額在新臺幣114萬元以下者。

三、補助金額：

(一)公立高中職學生(含五專前3年)每名3千元。

(二)私立高中職學生(含五專前3年)每名5千元。

(三)公立大專校院學生(含五專後2年)每名5千元。

(四)私立大專校院學生(含五專後2年)每名1萬元。

四、申請限制：

(一)申請人須其子女就讀國內高中或暨大專校院之失業勞工本人，申請人與配偶均符合申請資格時，僅能由其中1人提出申

請。失業勞工本人就讀國內高中職或大專校院者，不可提出申請。

(二)申請人子女已領取教育部學雜費減免、大專校院弱勢學生助學計畫、行政院人事行政局公教人員子女教育補助費、行政院農業委員會農漁民子女就學獎助學金、本會勞工子女發展技藝能助金等者，不得申請本會就學補助。但各級政府補助就讀私立高中職學生每學期5千元或6千元教育代金，不在此限。

五、受理申請日期：97年4月1日起至97年4月30日止(以郵戳為憑)，逾期不受理。

六、申請方式：一律採通信方式申請。受理窗口：本會失業勞工子女就學補助受理小組（通訊地址：100臺北市中正區中華路1段59號7樓）。

七、申請書請逕向各地方政府、就業服務中心(站)、勞工保險局及各辦事處、本會勞工諮詢服務中心索取，或經由全民勞教e網（網址：cla.hilearning.hinet.net）直接下載，亦可從本會網站（網址：www.cla.gov.tw）進入全民勞教e網下載。



全民健保

資料來源：健保局



支持健保 就是支持自己—— 重大傷病免煩惱



全民健保自民國84年開辦至今即將屆滿13年，充分發揮濟弱扶貧的精神，照顧了2,300萬民眾的健康，也挽救了無數個因無法支付龐大的醫療費而瀕臨破碎的家庭，免除「因貧而病因病而貧」的困境，有如暴風雨中最高安全的避風港，讓生活在台灣的國民都能享受到全民健保的呵護而獲得適當的醫療保障。

根據健保局96年底的統計結果顯示，健保共照顧了約76萬多名罹患重大傷病的民眾，其中癌症患者約32萬，洗腎患者6萬多名，每年又照顧了約8千多位的早產兒，對約90萬人的住院民眾給予手術。如果觀察重大傷病每年新增人數成長率，則從民國86到88年間的10~14%下降至94至96年間的4~9%，這代表在健保的醫療照護下就醫便利，預防保健及疾病篩檢發揮功效，民眾罹患重大傷病的情形趨緩，同時已罹患重大傷病的民眾因得到良好的治療與照護，存活率相對提高。

面對國人的醫療需求，全民健保並未比照商業保險，將重症病患排除在外，總是義無反顧地與全民相挺，成為每個家庭的健康守護神。例如家中若有一位洗腎患者，每週進行3次血液透析，每次健保約給付4,100點，

如果沒有健保，每個月就必須自行支付近5萬元醫療費用，長期下來對小康家庭而言，確實是一項沉重的負擔，有的家庭甚至負擔不起而貧病交迫，以致陷入絕境。

若不幸有親人需長期使用呼吸器，以健保給付醫學中心呼吸照護中心的標準，每人每天7,610點計算，如果沒有健保，每個月必須自行負擔約23萬元，對於一般所得家庭而言都難以承受，更遑論經濟弱勢家庭。

回顧到沒有健保的年代，沒有先繳交一筆保證金，是無法住院接受醫療的，若不幸因急重症入住加護病房，昂貴的醫療照護費用也往往在短時間內拖垮全家財務，甚至只能放棄救治，接受親人生命結束的事實，這種慘痛的經驗，三、四年級生應是感觸最為深刻。

很幸運地，台灣有一項國際稱羨的全民健保制度，大家只要健保卡在手，生病就醫免煩惱，在全民健保的照顧下，「住院保證金」已成了歷史名詞，全民健保為社會張起健康防護網，成為全國人民最佳的幸福支柱，支持健保就等於支持安心的未來。生命無價，親情可貴，投資健保，等於投資無價的生命，是最上算的投資。



認識骨質疏鬆症

什麼是「骨質疏鬆症」?

骨頭的骨質自出生後會隨著年紀而增加，30歲以前達到最高峰，之後即逐漸減少，女性在停經後，骨質原本緻密的骨頭變成中空疏鬆，即為「骨質疏鬆症」。

常見的骨質疏鬆症：

1. 停經後骨質疏鬆症。
2. 老年性骨質疏鬆症：多見於70歲以上的老人。

骨質疏鬆症的影響是什麼?

骨頭因疏鬆而變薄、變脆弱、容易造成骨折，特別是前臂骨、股骨及脊椎骨。

骨質疏鬆症最明顯的症狀，就是脊椎壓迫性骨折，它會引起背部酸痛，身高變矮，及駝背現象，常見的「老倒勾」即是指這種現象。

骨質疏鬆症的危險因子

骨質疏鬆症的危險因子可分為「不可控制因素」及「可控制因素」兩類。

(A) 不可控制因素

1. 女性
2. 年齡超過七十歲
3. 已達更年期或停經
4. 家庭成員有人患骨質疏鬆症
5. 身材和體格特別矮小

(B) 可控制因素

1. 鈣質攝取不足
2. 吸菸
3. 飲酒過

量 4. 缺乏運動 5. 喝大量咖啡

預防骨質疏鬆症的主要方法

一、增加鈣質攝取

1. 多喝牛奶：

除一般牛奶外，亦可選擇脫脂牛奶、低乳糖牛奶及發酵乳等。

2. 多攝食其他含鈣量高的食物：如小魚乾、豆類食品及深色蔬菜等。

3. 服用鈣片：視需要而補充。

二、適當的運動

適當的負重運動（如慢跑、騎單車、步行等）能增加骨質，預防骨質疏鬆症。若運動量不足，骨質流失較快。

三、維持適當的體重

消瘦者較易罹患骨質疏鬆症，不要為了維持苗條身材而過度減重。

預防跌倒

經診斷罹患骨質疏鬆症的人，必須要預防跌倒，以免發生骨折。預防跌倒的方法可分兩方面：

(一) 改善居家環境浴室、廚房、廁所及樓梯是較容易跌倒的地方，應有充足的照明，保持地面乾燥或鋪設防滑墊、加裝扶手。

(二) 維持適當的運動

運動可以增進肌力及關節柔軟性並改善身體的協調能力，而減少跌倒的機會。



資料來源:行政院衛生署

預防「骨質疏鬆症」

鈣質的重要性

鈣質是人體骨頭最主要的成份，30歲以前是骨骼的成長期，骨質逐漸增加而達高峰，此期如能攝取足夠的鈣質，即可建立較緻密的骨質。中年以後骨質每年約減少0.3%~0.5%，停經後婦女流失速度更快，為減緩骨質流失的速度，每日應攝取足夠的鈣質。

每日鈣質攝取量

1. 成年人：600毫克。
2. 哺乳或懷孕後期婦女：1100毫克。
3. 男性青少年：800毫克。女性青少年：700毫克。

鈣質的來源

1. 牛奶及乳製品

牛奶富含鈣質，且容易被人體吸收，對骨骼保健非常重要，其他乳類食品如乳酪、酸乳酪等，也都富含鈣質，除一般牛奶外，個人可依其體質選用下列牛奶替代：

- 低脂或脫脂牛奶可供必須制脂肪攝取者飲用。
- 低乳糖牛奶可供乳糖不耐症者飲用（於喝牛奶後會產生腹脹、腹瀉的人）。
- 發酵乳牛奶經過發酵後，將部份乳糖分解為乳酸，而改變口味，可供乳糖不耐症者或是不喜歡牛奶口味之人飲用。

2. 其他含鈣量高的食物

- 小魚（連骨進食）、魚乾、蝦類、蛤及牡蠣等。另外熬骨頭湯時，加醋可易於骨中鈣質溶出。
- 豆類、豆製品及深色蔬菜等，唯其鈣質較不易被吸收。

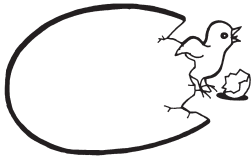
3. 鈣片鈣質最好是由食物中獲得，若實在無法由食物中攝取足夠的鈣質，可服用鈣片補充，但是須注意下列事項：

- (1) 一次服用不要超過500~600毫克，每日不要超過1500毫克。
- (2) 同時服用維他命D，或喝少量牛奶，有利鈣質的吸收。
- (3) 若服用鈣片引起脹氣、便秘時，可在服用前多喝水，或於進食時服用。
- (4) 服用其他藥物的1~2小時內，不可服用鈣片。

結論

牛奶是鈣質最主要的食物來源，若不喝牛奶，則很難獲得足夠的鈣質，為獲得足夠的鈣質，建議每人每日應喝牛奶量為：

1. 成人1-2杯。
 2. 青少年及孕產婦2-3杯。
- 一杯牛奶為240毫升，或以3-4湯匙奶粉沖泡成一杯，每杯約含260毫克鈣質。



籌建學校訓練船的淺見

◎ 許 洪 烈

首先要感謝學校的努力，使課程一階段的教學制度通過交通部的評鑑；最近又建立一階段的訓練制度，將操作級船員所需專業訓練證書在畢業前可完全取得；有關操作級船員在學校就可解決一階段的考試制度，教育部及交通部正在積極的協商建制中。惟，個人一再呼籲教育部、交通部及海運界應監督學校協商建立產、官、學三方認可的學生和操作級船員海上訓練一階段的實習制度，才是培育學生船員井然有序、長治久安又優質的國家船員政策，而不是任由學校在教學自主的極大化之下，由學校單方面決定，從來不協商學校的實習制度。近20年學校定了一堆變來變去的實習制度，學生被學校整得暈頭轉向，畢業前經交通部認可學生船員的海勤資歷從0天到365天的可能都有，這種放任學生上商船隨意從事操作級船員海上訓練的實習制度，學校就好像是在舉辦海上體驗營的校外活動一樣，只解決學校招生及畢業的問題，其他沒監督沒管理隨它去，請問教育部、交通部及海運界該怎麼辦呢？如今學校要籌建訓練船，是好事，規劃的訓練船也是新的訓練船，但規劃的

實習制度還是舊的：學校訓練船知道要規劃在畢業前完成一階段的教學實習，商船實習確仍規劃成二階段的分發實習，若新訓練船的實習制度跟舊育英二號訓練船的實習制度一樣，那選修實習課程的畢業生其海勤資歷雖可從7-15天增加到180天，但畢業前和畢業後的學生和船員還是要面對上商船兩次、下商船兩次，中間還得拖個一至兩年的服兵役時間、...改變心意...等等2266的海上訓練問題？故打鐵無法趁熱！學生看不到平坦的道路！船員生涯規劃更難！癥結病痛沒解決！只是多了一艘教育部的學校訓練船育英三號？而已，全世界沒有這樣的制度。

如果真有這麼一艘訓練船？做為學生和船員在海上訓練實習的場所，學校則應該比照我國20年前在商船一階段的實習制度或日本、韓國精緻化的船員政策的實習制度，由學校全部負起學生變成操作級船員的責任，讓學生在畢業前完成實習，或比照其他各國普及化的船員政策的實習制度，讓學生在畢業後完成實習。

(世界各國實習制度的比較表如附件一)

前述兩種實習制度均屬優質的國家船員政策，都可接受，但就是不能像我國一味的強迫學生於畢業前後分兩次上商船的實習制度，因為這樣不但造成學校自己培育出來的畢業生回頭還要跟在校生競爭商船的實習艙位外，更造成我國商船無法比照其他世界各國商船一樣以完整一階段的方式，循序漸進的在海上訓練操作級船員，就算是教育部的學校訓練船育英二號一階段短期的實習制度，也都只能像是在舉辦海上體驗營的校外活動一樣，無法依據交通部頒訂的操作級船員船上訓練紀錄簿，循序漸進的來訓練船員，請問該如何要求在分兩次上商船的實習制度中，與育英二號同樣為第一階段短期的商船實習，能依據船上訓練紀錄簿循序漸進的來訓練船員呢？如果學校規劃的實習制度還是舊的，單單如何讓學生從學生身分變成商船船員身分的問題就是一籬筐？難不成又要把責任推給教育部、交通部及海運界善後？大家不應再姑息學校重蹈20年前造成學生和操作級船員海上訓練實習制度紊亂的錯誤！應要求學校將商船和育英二號訓練船一樣都是採行一階段實習制度完整的3P說清楚，第1P：Purpose實習目的？是培育商船船員！學校就應負起學生變成商船船員的全部責任，採行我國20年前或日本、韓國的制度一樣，讓學生在畢業前搞定商船實

習！如果是培育學校畢業生！學校就應採行像其他世界各國的制度一樣，讓學生在畢業後搞定商船實習！不應一味的強迫在校生，於畢業前四年要喬一次商船實習，畢業生，於服完兵役一、兩年後還要再喬一次商船實習！第2P：Program實習計畫？第3P：Prospect 預期成果？為何學校至今仍不能提出具體的商船和育英二號訓練船都是一樣採行一階段的實習制度，讓國家放心、業界安心，讓學生在平坦的道路上規劃船員的生涯。

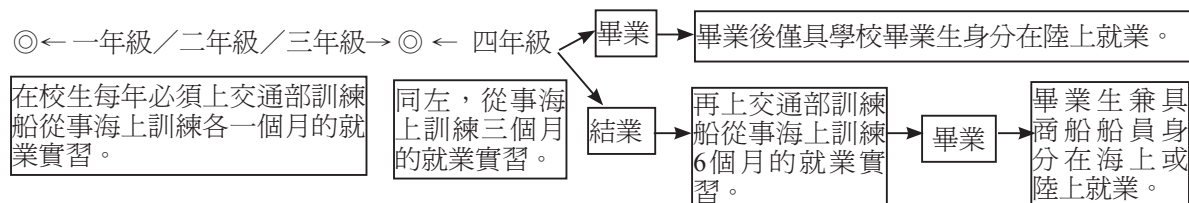
有預期成果的政策才是優質的國家船員政策，故當務之急，學生和船員的訴求應該是：教育部、交通部及海運界三方協商，確定一階段的商船實習制度，達成學校、學生、船員及國家多贏的願望，在國家規劃優質的船員政策和典章制度下，船員自己本身的投資才是資產而非成本的負擔，反之，則造成驅趕學生遠離船員事業，使船員自己本身的投資變為成本而非資產，故優質的國家船員政策和典章制度值得站在學生和船員的立場去省思改善，用協商實習制度對的方法，做籌建學校訓練船對的事情。



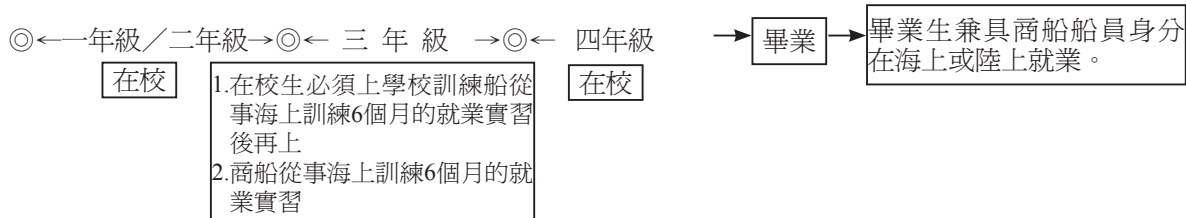
附件一

世界各國海事學校在海上訓練航行員一年的實習制度比較表

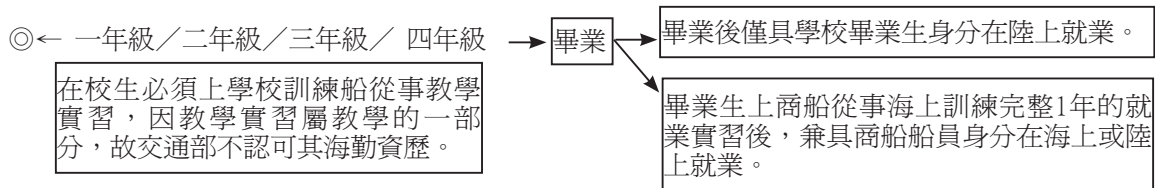
(1.)日本的實習制度：商船完全不參與交通部主辦一階段的就業實習。



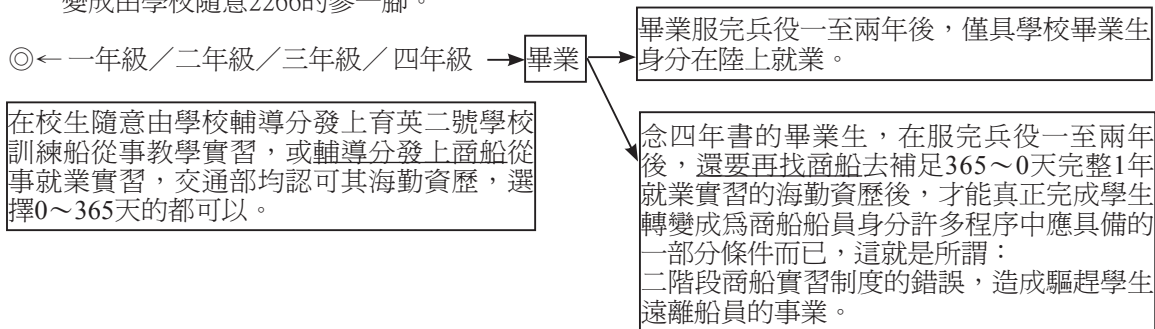
(2.)韓國的實習制度：經產、官、學三方協商由學校及商船各半參與一階段的就業實習。



(3.)其他各國的實習制度：完全由商船參與一階段的就業實習。



(4.)台灣的實習制度：20年前的實習制度，也是完全由商船參與一階段的就業實習，近20來才變成由學校隨意2266的參一脚。



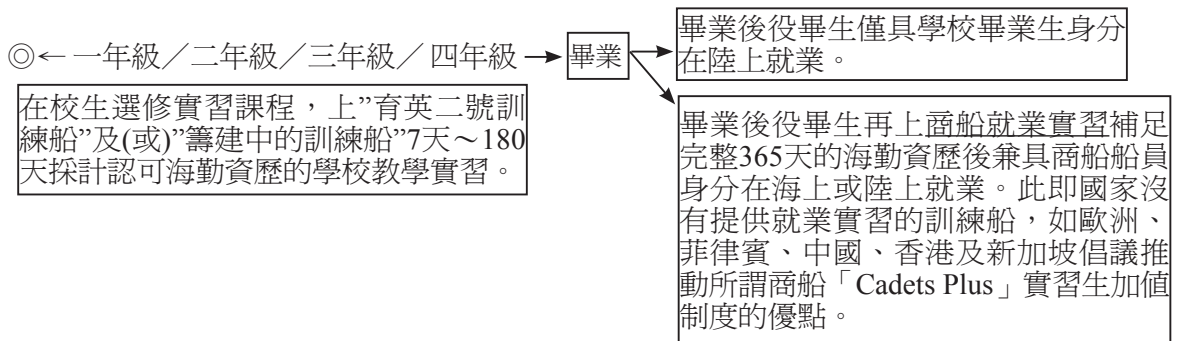
附件二

我國海事學校在海上訓練實習生的實習制度(建議草案)

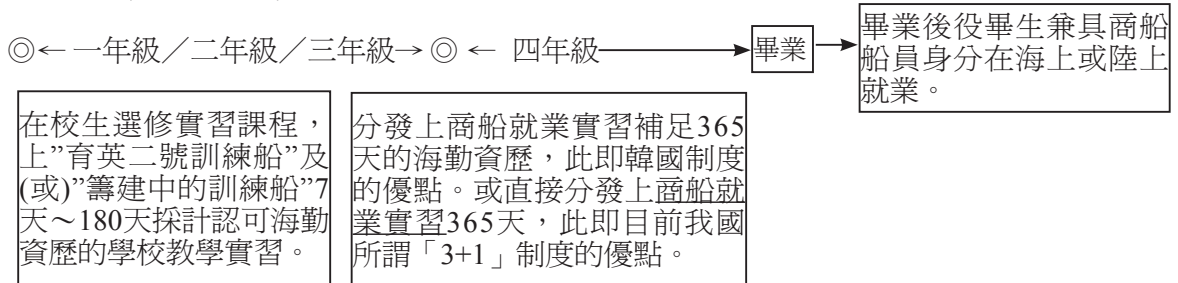
政策規劃組副召集人 許洪烈建議 97.3.4於教育部

為培育商船船員，建議在海上訓練操作級航行員實習生365天的實習制度(草案)如下，
創造學校、學生、船員、商船及國家多贏的良好經營環境：

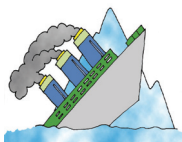
- 1.不論公私立學校，在海上訓練實習生一律公費，此即日本制度的優點。
- 2.在校生畢業前暫時決定畢業後不從事船員事業者：



- 3.在校生畢業前決定畢業後從事船員事業者：



- 4.總而言之，要取消目前在校生畢業前短期分發商船的商船就業實習制度，以避免造成在校生及畢業生競爭商船實習市場的紊亂現象，這點最重要。
- 5.海上訓練操作級輪機員實習生的制度比照辦理。



海難事故與海上遇險與安全系統

◎ 中國驗船中心 馬豐源

一、前言

船舶在海上遭遇自然災害或其他意外事故所造成的危難。海難可給生命、財產造成巨大損失。造成海難的事故種類很多，大致有船舶擱淺、觸礁、碰撞、火災、爆炸、船舶失蹤，以及船舶主機和設備損壞而無法自修以致船舶失控等。發生海難事故的原因是多方面的，如天氣條件，船舶技術狀態，船員技術水準和工作責任心，港口設施和管理水準等。儘管自然條件或客觀原因很多，有些是屬於突然性或非人力所能控制的，但人為因素還是主要的。大多數事故是由於駕駛人員的疏忽和過失造成的。不同國家和不同行業的海難統計標準不盡一樣，如在海上保險目的上把扣船、竊賊、船員不法行為等也視為海難事故。

為保障海上船舶和人命安全，國際海事組織和各國政府針對發生海難的各種原因採取了一些有力的預防措施和解決辦法。如制定一系列國際公約和法規，主要有：國際海上人命安全公約，《1995年海員培訓、發證和值班標準國際公約》，《1966年國際船舶載重線公約》，《1972年國際海上避碰規則公約》，《1973年國際防止船舶造成污染公約》等。其他有效措施有：長、中、短期天氣與海況預報；建立世界性航行警告系統；加強交通管理和航道整治，使港灣設施現代化；增加和改善航標的設置；實施船舶定線通航；在一些險要水域和港口實施強迫引航；舉辦短期船員培訓班和要求船員通過考試領取救生艇操練、海上求生、消防、醫療等四種合格證書；追究職責過失的法律責任和承運人的賠償責任。

發生海難事故後，遇難船應立

即採取應急措施，盡力自行搶救；情況嚴重確認搶救無效，且有危及人命安全或船舶有沉沒危險時，應發出遇險信號求救，並迅速放下救生艇，棄船待救。在海難救助上，首先是營救遇險人員。《1979年國際海上搜尋救助公約》規定各沿海國應設有救援中心。台灣已成立了海上搜尋救助中心。對於遇難船和船上貨物，需先按救助契約達成協定，然後依據救助要求進行施救。

國際上雖然有著相關公約的生效與執行，但海難事故仍時有所聞，如於2007年11月28日於鼻頭角外海，有艘巴拿馬籍貨輪「MAKMUR BAHAGIA」號發生海難而沉沒，造成船員廿餘人下落不明。

二、全球海上遇險與安全系統的主要設備

全球海上遇險與安全系統(GMDSS)是國際海事組利用現代化的通信技術改善海上遇險與安全通信，建立新的海上搜救通信程序，並用來進一步完善現代常規海上通信的一套龐大的綜合的全球性的通信搜救網路。

全球海上遇險與安全系統的主要設備簡介如下：

1. INMARSAT系統

INMARSAT系統是在美國MARISAT系統及歐洲MARECS衛星系統的基礎上建立起來的，該系統由岸站(CES&LES)、衛星、船站、網路協調站(NCS)及運行控制中心(OCC)組成。

岸站(CES&LES)是指涉在海岸附近的陸地站，它既是衛星系統與地面系統的接口，又是一個控制與接入中心。其主要功能有：對於從船舶或陸地上來的呼叫分配與建立通信管道；

管理與監事衛星電路使用狀況；遇難信號接收；衛星轉發器頻率偏差的補償等。

網路協調站(NCS)在每個洋區只有一個，作用是統一分配與管理衛星每一條線路，監測岸站所傳輸的信號品質。

船站是船舶地面站的簡稱，是指裝在船舶上的地面站，經衛星、海岸地面站與國際國內公眾網路的交換局與陸上用戶進行通信聯繫。目前船舶使用的船站主要包括INMARSAT - A、C、B/M、Min-M、M4、E、F及P系統。

(1) INMARSAT - A

採用模擬系統，其終端通過直徑大約1M的拋物面天線提供雙向直撥電話、數據、傳真與船岸之間的遇險警報、安全通信等目的。

(2) INMARSAT - B

是INMARSAT -A數位化的替代產品，它將先進的數位通信技術應用到衛星移動通信領域，其功能與INMARSAT -A相同，但比INMARSAT -A更能充分利用功率與頻段，此意味著空間段費用大大降低，終端體積與重量較A系統減少許多。

(3) INMARSAT - C

於1991年推出，其採用信息儲存轉發的方式進行通信，確保於任何時間與地點下，均可將電報發送出至目的地，發送電報不受電離層的影響，也不受擁擠的無線電頻率干擾的影響，所有的電文都可以正確無誤地接收。

(4) INMARSAT - M

是INMARSAT -B的簡化型，於1992年底推出，其提供更高品質的數位化電話、低速傳真與數據，以提供電話服務為主，據友直接與國際電信網路連接選擇的能力，能夠自動跟蹤船舶、飛機及車輛，在行進中能隨時保持與衛星的聯繫（不

符合GMDSS）。

(5) INMARSAT - Min M

於1996年底推出，為全新概念衛星電話終端機，其體積小、重量輕、攜帶方便及使用靈活。其擁有數位技術、清晰的通話品質、最短的接通時間、可以忽略的延時與高度保密性。

(6) INMARSAT - P

是為21世紀實現全球個人移動通信提出的INMASAT 21世紀，其目的是在本世紀末位用戶提供的通信終端，稱之為INMARSAT -P終端，體積小、重量輕、費用低，提供能夠越洋的全球手提衛星語音通信以及數據、傳呼、定位等目的，能夠與國際公眾網(PSTNS)接口。

(7) INMARSAT - F

其為比較新的衛星通信技術，支援語音與高速數據目的。經由衛星信號接收發器的MDPS與ISDN網路連接，可以由一個IP，接通船上的區域性網路，經由ISDN網路，可以接通任何ISDN通信設備，其數據通信部份支援WEB瀏覽、文件傳輸、電子郵件、數據庫查詢、視頻會議、視頻儲存與轉發等。

(8) INMARSAT - M4

其為多媒體移動通信終端系統，無論用戶在地球任何地方，均可使用它獲得一調移動的高速通信頻道，實現全天候、無間斷的電話、傳真、Internet瀏覽、電子郵件、LAN網、64kbps高速數據、視頻圖像的通信要求。

2. EGC

EGC並不是一獨立的系統，而是INMARSAT-C的一項延伸功能，其終的安全功能可把海上安全信息由陸地送到某一船隊，或某一海域的船舶。

EGC由下面五種形式組成：

- (1) 向所有船舶廣播；
- (2) 播放INMARSAT系統信息；

- (3) 向一設定的船隊廣播；
- (4) 向一設定的船舶廣播；
- (5) 向一設定的海域廣播。

3. NAVTEX

與GMDSS系統中，海上安全信息的播放與接收是一項重要內容，除播放遠海域海上安全信息的EGC目的外，還有岸基的NAVTEX目的。NAVTEX目的是再518kHz頻率上由各國主管部門指定的岸台向約400n mile以內的海域範圍航行的船舶，使用英語定時播放航行警告、氣象預報及其他海上緊急信息。船上必備的NAVTEX接收機自動接收該信息，並列印出。NAVTEX目的是由IMO下設的NAVTEX小組於全世界範圍內統一籌劃的。全世界海域被劃分為16個航行警告區，於每一警告區內，按照一定的次序在各國所負責的海域設置岸基NAVTEX播放台，每一台編有特定的識別碼。各台之間相隔距離，能使相互播放的電波覆蓋範圍剛剛銜接或盡量少的重疊，播放時間相互錯開，以避免相互干擾。

4. EPIRB

目前船舶所使用EPIRB主要有兩種，一為經由INMARSAT衛星系統的1.6GHz的EPIRB；另一為最常見的COSAPAS/SARSAT搜救衛星系統的406MHz的EPIRB。

1.6GHz的EPIRB用於INMARSAT-E系統，位置信息要由人工或GPS提供；406MHz的EPIRB於船舶遇險時，可由人工或自動啓發，發出包括本船識別碼在內的遇險警報信息。該信息由經由遇險船舶海域上空的衛星轉發器接收、處理與中繼，適時或儲存轉發到地面上的區域用戶終端，在區域用戶終端進行解碼、識別及定位後，由專用線路或公眾網把數據送到任務控制中心，再由任務控制中心將遇險警報信息送到有關搜救協調中

心，完成船對岸的遇險報警。

使用406MHz的EPIRB進行定位，其精度在2~3n mile，新型的406MHz EPIRB內設置GPS接收機，能不斷更新定位信息以提供精確的定位，近一步提高搜救成功機率。

5. MF/HF/VHF通信設備

於GMDSS系統中，地面無線電通信系統是指使用MF/HF/VHF收發通信設備及其終端進行遇險警報、搜救協調通信、搜救現場通信及日常公眾通信所使用的系統。目前，船舶的任務往來與岸台通信主要使用該系統，它是目前海上通信主要構成部分。其頻率範圍為如下：

MF波段：415 ~ 4000kHz；

HF波段：4000 ~ 27500kHz；

VHF波段：156 ~ 174MHz。

主要設備包括：數位選擇性呼叫(DSC)、窄帶直接印字電報(NBDP)及單邊帶無線電話(SSB TP)，在VHF波段使用的甚高頻無線電話(VHF)。

6. SART

於GMDSS系統中，SART的作用是完成尋位功能。目前在船舶上配備的是9GHz的SART，SART與遇險時由人工啓發或自動啓發，響應X波段船舶導航雷達發來的脈衝，並發出特殊序列的信號，以使船舶導航雷達螢幕上顯示出不同於普通目標回波的信號，並可依此判斷出待救援的船隻或個人的位置。

三、全球海上遇險與安全系統的設置

依據船舶航行區域的不同，GMDSS設備的配備也有不同的要求。對於航行國際船舶，所有客輪及300噸以上的貨船，每艘船應配備如表一，本表僅提供參考之用，確實設備應依據相關公約或規範的要求為準。

表一 國際航行船舶的無線電通信系統設備要求

序號	設備名稱	船舶航行區域				
		A1	A1+A2	A1+A2+A3		A1+A2+A3+A4
				方案1	方案2	
1	VHF	1	1	1	1	1
2	NAVTEX	1	1	1	1	1
3	406MHz-EPIRB	任選一種	任選一種	任選一種	任選一種	1
4	1.6GHz-EPIRB					
5	VHF-EPIRB					
6	MF		1	1		
7	MF/HF				1	1
8	SES			1		
9	EGC			1	1	
10	SART	2	2	2	2	2
11	Two way VHF	3	3	3	3	3

四、全球海上遇險與安全系統的操作

S.O.S.是國際莫爾斯電碼救難信號，並非任何單字的縮寫。鑑於當時海難事件頻繁發生，往往由於不能及時發出求救信號和最快組織施救，結果造成很大的人員傷亡和財產損失，國際無線電報公約組織於1908年正式將它確定為國際通用海難求救信號。這三個字母組合沒有任何實際意義，只是因為它的電碼 ...---...（三個圓點，三個破折號，然後再加三個圓點）在電報中是發報方最容易發出，接報方最容易辨識的電碼。

依據日本海上警衛廳，從2002年至2006年統計資料得知，詳細資料如表二所示。每年誤發海上遇難警報比率高達73%以上，當海上警衛廳或搜救中心接收到SOS求救警報時，需出動救難船或飛機前往救援，但當到達

遇難現場時，才得知是誤發警報，造成社會資源的浪費。

從上述誤發警報中取得729次，針對其設備及誤發原因，作进一步的分析。就誤發原因而言，可以發現人為的誤操作佔其比率高達53%，其次為保養不良約佔12%、設備不良則佔20%，再來是不可抗力所造成約佔15%。若就設備而言，EPIRB所佔比率高達72%、DSC的比率為20%，而INMARSAT所佔有的比率為7%，詳如表三及圖二與圖三所示。

五、全球海上遇險與安全系統的檢驗

港口國官員對船舶GMDSS系統的檢查，應該融合於日常的港口國檢查工作中，檢查中經常發現的缺陷。

1. 船舶GMDSS設備存在的缺陷

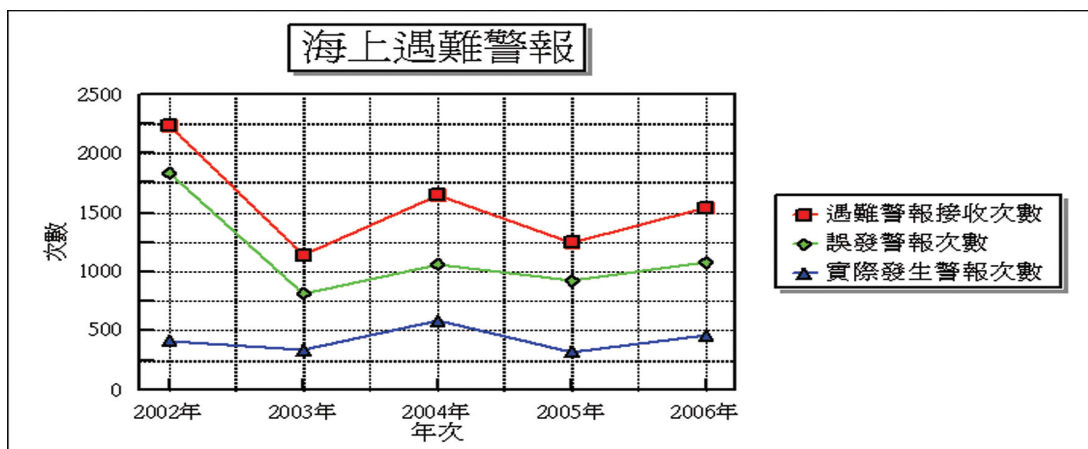
(1).EPIRB

電池過期

沒有輸入識別碼MMSI

表二 海上遇難警報統計資料

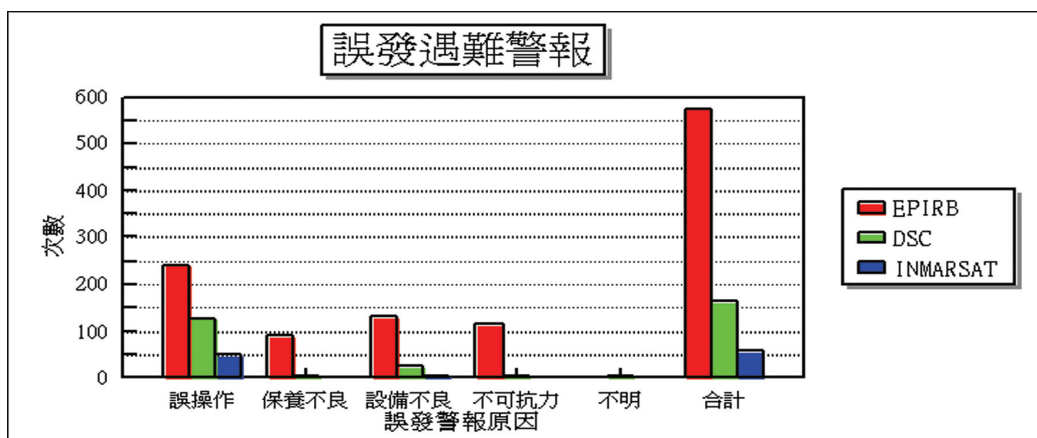
	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	合計
遇難警報接收次數	2234	1142	1641	1246	1539	7802
誤發警報次數	1829	810	1064	923	1076	5702
實際發生遇難次數	405	332	577	323	463	2100
誤發警報比率	0.82	0.71	0.65	0.74	0.70	0.73



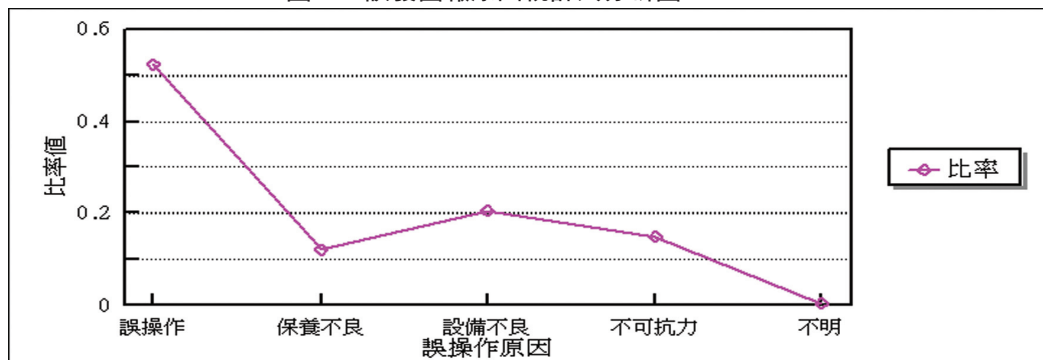
圖一 海上遇難警報資料圖

表三 海上誤發警報裝備與原因分析

	誤操作	保養不良	設備不良	不可抗力	不明	合計	設備比率
EPIRB	242	89	131	114	0	576	0.72
DSC	125	5	25	4	3	162	0.20
INMARSAT	51	1	5	0	0	57	0.07
原因比率	0.53	0.12	0.20	0.15	0.00		



圖二 誤發警報原因統計與分析圖



圖三 誤操作原因所佔的比率

靜水壓力釋放器過期或安裝時沒有標示失效日期

沒有安要求存放或因設置不當而失效

(2).Two way VHF

設備不符合最新技術性能標準或應急電池未按要求配置

應急電池標示不清或無法測試

船員不清楚該設備的功用，將其與普通的手持VHF電話等同使用

對規則要求配置量不清楚，導致配備不足

(3).SART

電池失效或未按要求安裝

誤將雷達反射器當作雷達應答器，對其功能不了解，沒有安裝

(4).NAVTEX

沒有近期接收紀錄，難以證明其保持正常使用

船上缺少列印紙或列印不清

船員不能閱讀英文信息、不了解功用、沒有安裝

2. 操作人員存在的缺陷

無持照人員

滿足GMDSS要求的船舶在最低配員証書中未明確載明對GMDSS操作人員的要求

持正人員不熟悉已安裝設備的使用，不了解設備的應急操作

3. 可能導致滯留船舶的缺陷

一般情況下，在檢查時發現下列缺陷將有能導致船舶被滯留：

船舶沒有有效的無線電證書

天線系統存在嚴重的故障

對於無線電設備應急供電的備用電源存在嚴重缺陷

NAVTEX接收機存在嚴重缺陷

INMARSAT系統存在嚴重缺陷

4. 可滯留船舶的缺陷

根據不同航行區域，有下列缺陷時，可採取滯留措施：

A1區域：EPIRB、SART、Two

way VHF存在嚴重缺陷

A2區域：EPIRB、SART、Two way VHF、MF存在嚴重缺陷

A3區域：EPIRB、SART、Two way VHF、MF/HF存在嚴重缺陷

A4區域：EPIRB、SART、Two way VHF、MF/HF存在嚴重缺陷

六、結語

設備特性掌握不完整是典型的學識不足，學識不足主要是人為的問題，但亦有為設備的問題，有關設備的知識是由人所提供，因此，設備的問題亦是人為的問題。設備本身潛在性的危險為設備的風險，其具有未知性、隨機性與概率性，往往並不容易完全掌控。人與設備兩者均具有風險性，由實際的失效實例可知，由於人與設備兩者的學識不足所造成，而其兩者之間的關聯性亦無法完全區隔。人與設備兩者的學識不足所造成的問題，可區分設備自有的風險、設備引發的風險及設備的負面風險。

由上述的資料顯示，由於人為的因素而造成的誤發遇險警報，是誤發警報原因最大因素，由此可知，人為因素常常是造成海難事件最大可能性，由其他相關統計資料亦可得知，80%的海難事件是由人為因素所造成的。人為因素涵蓋學識的不足、教育訓練不足、輕忽對設備的正確保養、對設備性能不了解、對設備操作方式不清楚或太過迷信設備的自動化性能，因而，往往造成當緊急狀況時，要使用而無法使用，而釀成不可收拾的後果，造成生命與財務巨大的損傷。

七、參考資料

1. 日本海上警衛廳年度報告 2006
2. 船舶安全檢查員培訓教材 人民交通出版社 2005