

專刊暨經驗交流



Kobe Co 空氣式艙軸軸封

◎ 田 文 國



此文介紹Kobe Co空氣式艙軸軸封的基本設計、工作原理和基本組成，並藉助設計藍圖詳述此裝備作動、操作及檢查時之注意事項。

1、系統介紹

為防止海水污染，Kobe Co公司設計製造了空氣式艙軸軸封裝置如圖

1所示。該軸封裝置的艙部(FWD)軸封結構與以往Kobe Co軸封的結構相同，艙部(Aft.)空氣式軸封的結構如圖2所示(P4型)。

本軸封是通過在金屬外殼凸緣上方的空氣管把空氣放出，排至海水。空氣系統是『止回』型的，一旦空氣

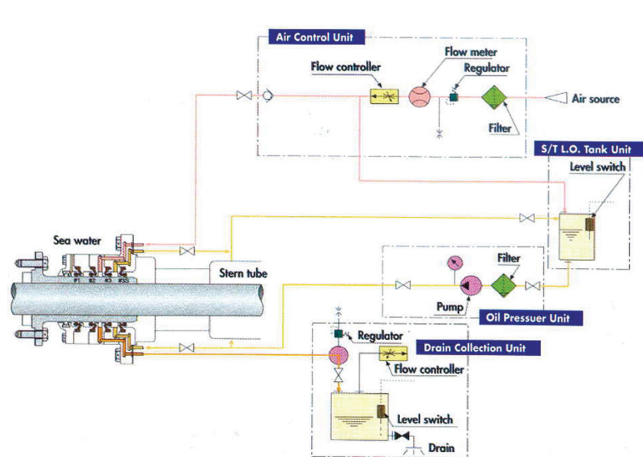


圖1 Kobe Co空氣式艙軸軸封的基本組成

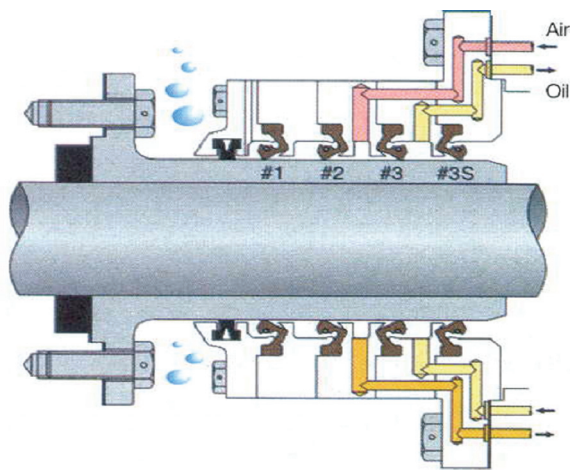


圖2 Aft軸封的結構 (P4型)

終止供應，海水也不會從氣管侵入。利用放出的空氣壓力來檢測船舶吃水(draft)的變化，然後根據吃水的變化產生的壓力，以調整空氣流量與油封的油壓，從而防止海水侵入船內和潤滑油流出船外。同時，各軸封環所承受的壓力也可減小而能保持良好性能。其特長為：

- (1)各軸封環所承受的負荷量明顯減小：同時於海水側、軸管側都各有兩只軸封環裝置(如圖2所示)，提高了可靠性。一旦軸封環損壞，艙軸管內的潤滑油或海水會通過空氣室被收回到船內，不會有油流出船外或海水侵入艙軸管內的可能性；
- (2)維修保養簡單：在設定了空氣流量和#2、#3軸封環之間的空氣壓力之後，操作系統自動工作，避免根據吃水的變化來轉換油櫃的高度操作方式；
- (3)空氣消耗量，基本設定在40~60ℓ/min；
- (4)如遇空氣壓力控制組件發生故障，只要備有重力油櫃，使能將空氣軸封轉變成重力油封軸封裝置。

2、基本設計

船艙管內的密封環為4根(如圖2所示)(P4型)，位於頂部通往No.2/3環之間的供氣管的材質是銅管；位於底部的來自No.2/3環之間的排油回收管和

No.3/3S之間的供油管可以是銅管，也可以是不銹鋼管。供氣裝置到空氣軸封裝置之間的管道基本用銅管將空氣供應到空氣控制組件(air control unit)。S/T油封的容量由船艙管內的容量決定，其數量約如表1所示。

表1 艙軸軸徑與重力油櫃容量

艙軸軸徑	艙軸軸徑
670mm以下	100 ℓ
710mm以下	200 ℓ

3、工作原理

本軸封系統主要由以下部分組成：

- (1)重力油櫃(S/T L.O. tank unit)的設置
在高出艙軸中線3公尺左右的高度。在緊急情況發生時，為了能夠簡單轉換為傳統式軸封，在S/T出口管上安裝分歧管。回流管的高度應比海水水壓高出0.025~0.03MPa。
- (2)空氣壓力控制組件(control air nit)：
用於控制和調節的壓縮空氣進入該組件，該裝置內置的控制機件和設置在廠家出廠前已經調節完畢，使用中僅僅檢查閥門的開、關狀態即可；
- (3)油壓組件(oil pressure unit)：一般有2台齒輪油泵，一台保持連續運轉，對油櫃施加壓力；
- (4)疏水和油回收組件(drain collection

unit)：用於回收油水，該組件一般位於船底；S/T油櫃：管道配置系統如圖1所示。

從圖1可以看出，這種結構通過排出空氣壓力檢驗船舶吃水的變化，根據吃水的變化對軸封環的空間和艙軸油管施加最為合適的壓力，從而防止海水進入船內和滑油漏出船外。各部位的壓力條件如表2所示：

No. 2/3環之間：從凸緣環上排氣壓力檢測出海水壓力，以此施加與海水壓力相同的空氣壓力。進入No.2/3環之間的海水或油，通過排油回收管被回收到船內。

No. 1/2環之間：沒有安裝來自船內的管道。因此No. 1/2環之間的壓力幾乎與海水壓力相同。在此空間通常為海水與空氣的混合狀態。

船艙軸管內：在軸心約施加0.025MPa(3公尺左右的高度)油壓的地方安裝重力櫃。對這個重力櫃施加與海水壓力同樣的空氣壓力。

No. 3/3S間：由於使用泵對船艙管重力油櫃的油進行循環，因此壓力與船艙管相同。

4、安裝檢查

在新造船和特檢抽艙軸的修理時，都會涉及到安裝檢查問題。無論在什麼情況下，管系和各個組件的安裝已經完畢，主要檢查各個裝置與空氣式軸封的連接是否正確，空氣控制裝置的接頭都有編號，依照編號對照連接部位沒有錯誤即可。因此，管理人員檢查的重點是管系的清潔和軸封情況。一般在安裝軸封前，必須用壓縮空氣吹洗循環油管和空氣管。此後對各個部位軸封試驗認真檢查。軸封檢查分兩個主要部分：

4.1空氣管和循環油管的洩漏試驗

從船艙隔艙到船艙輪轂之間的管道試驗方法，用塞子插在輪轂放氣出口，即關閉此出口，然後向管內提供約0.03MPa的空氣壓力，在10分鐘內不可有壓力明顯下降的現象，檢查後，務必拔出塞子。

(1)空氣管洩漏試驗，來自空氣控制裝置的空氣壓力已經經過減壓閥調整，從空氣控制裝置向管路供約0.03MPa的空氣壓力，檢查以下各項：

表2 各部位的壓力條件

結構	海水	No.1環	No.2環	No.3環	No.4環	艙管
流體	海水	潤滑油		空氣	潤滑油	潤滑油
壓力	0.1MPa	0.1MPa		0.1MPa	0.13MPa	0.13MPa
控制方法	----	-----		氣壓	氣壓+油壓	氣壓+油壓
管道		無		供油/排油	油入口	油入口/出口

- (i)排氣管(僅限P4型)檢查壓力下降情況，進行10分鐘左右。
 - (ii)關閉No.2/3之間入口管路上的閥，使用空氣控制裝置壓力表進行檢查，進行10分鐘左右。
 - (iii)在管道接頭部位塗抹肥皂水，檢查有無漏洩。
- (2)循環油管洩漏試驗，向艏軸管和No.3/3S封環之間加油後，施加相當於應急時使用S/T重力櫃的壓力，檢查管路接頭部位有無漏油。
- 4.2船艏管和軸封裝置的供油及軸封試驗
- (1)船艏管的供油及No.3S軸封環的洩漏，向船艏管加油，然後轉換到應急用S/T油櫃的循環油管上(操作方法參閱使用說明書和管路系統圖)。注意先不要向No.3/3S之間加油。取下艏軸封裝置No.3/3S之間的帽塞(plug)，檢查從No.3S軸封環處有無漏油。
- (2)No.3/3S之間的供油和No.3軸封環的漏洩試驗：
- (i)插上艏軸No.3/3S之間底部的帽塞，取下頂部的帽塞。
 - (ii)打開No.3/3S之間管道上的閥，向此空間加油，加到頂部時停止加油，然後檢查No.3軸封環有無漏油。檢查方法有兩個，其一從No.3/3S之間的頂部帽塞處檢查No.3/3s之間油空間的油面有無下降，試驗結果10分鐘不下降為

好。其二，插上No.3/3s之間頂部的帽塞，施加應急時用S/T重力櫃的油壓。取下No.2/3之間底部的帽塞，檢查No.3軸封環處有無漏油。

- (3)前側軸封的供油及漏洩試驗：這與以往油封式軸封的檢查相同：

- (i)向船艏管加油後，取下艏軸封No.4/5之間底部的帽塞，檢查從No.4軸封環處有無漏油。
- (ii)檢查No.4軸封環處沒有漏袖後，向No.4/5之間加油，加油後檢查從No.4軸封環處有無向前側滑油以及圓環處有無漏油。供油後到進水前以及進水後裝機期間，注意千萬不要從空氣控制裝置排氣。

5、運轉前的操作

- (1)依照說明書檢查各個裝置以及與其連接的管道上閥的開關狀態。
- (2)慢慢打開空氣控制裝置的空氣總閥，開始供氣。供氣之前，必須將空氣中所含的雜質(油水及固體粒子)排放掉。
- (3)後艏軸封裝置的壓力調整在設備廠家已經調整完畢。如發生與使用說明書所要求的壓力條件不符時，應要求廠家進行調整。



台灣地區高級船員離職傾向因素之探討

◎ 廖坤靜¹ 吳展嘉²

一、前言

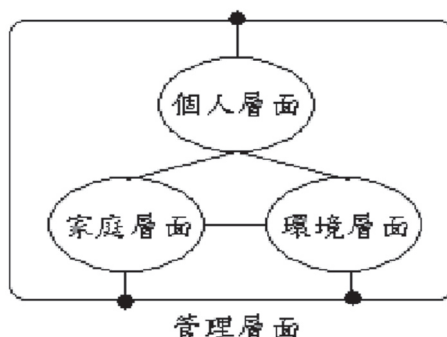
台灣四面環海，且進出港之大宗貨物有98%是仰賴海洋運輸，而負責此重要業務運送之人員即為船員。

「船員」是航運公司的重要資產之一，這已是航運界公認的事實。欲培養一位高級船員需經過壟長之訓練及驗收，包含其求學過程中必須授與其國際海事組織（IMO）所相關規定之課程及實習，畢業後仍需通過航海人員特種考試，爾後繼續進行相關訓練課程，待獲取各項證書後才可上船進行見習實習，等完全實習滿一年後才算正式高級船員。連串的解說，說明了高級船員的培養不易與艱辛。故養成之船員於船上服務時間的長短即成本效益之見效，若船員服務時間過短則不符合成本效益，此就要進行船員離職傾向之探討，探究船員離職之真正主因，此為航運公司所需注重之議題，亦為當今熱門研究之主題。

二、船員離職構面背景分析

各行各業都會有人才流失的問題，航運業亦然，而欲防止此問題繼續存在，唯有深入探究其離職之各種原因，才能有效預防問題繼續擴散。以下將從船員全面性之船員個

人、家庭、環境及管理等四大層面進行船員離職構面深入分析探討，其船員離職構面圖如圖一所示：



圖一、船員離職構面圖

資料來源：本研究繪製

1. 個人層面

「人皆生而不同」說明了個人之生理及心理對於船員特殊職業的接受程度差異度。故在此個人層面主要以各船員之生理及心理兩大要素進行探究，生理以船員之年齡、體力及生理健康程度為主；心理則有心理健康和工作成就感。

2. 家庭層面

「家」是每個人的最終避風港，而家人更是船員從事海上工作之最大後盾及依靠，故船員即有可能因為家人之反對或不支持而不願從事船員工作或亦是放棄船員工作。

3. 環境層面

¹國立台灣海洋大學運輸與航海科學系教授兼任系主任。

²國立台灣海洋大學通訊與導航工程所碩士，目前為中華民國海軍服役中。

「環境造就人，人同時造就環境」無論是船上工作環境或亦是生活環境、自然環境等都将直接影響至船員之身、心、靈等情況，而船員感受到後亦與以回饋所面臨之環境。良好之環境將使船上和樂、向心力十足，反之則會讓船員感受到安全匱乏、壓力過大等逢面撲來。

4. 管理層面

「管理」是掌握避免船員離職之最先防線，亦是所以構面中最重要之一環，當公司管理得宜時，則船員不會輕言離開所屬之航運公司，且會更加珍惜其所服務之公司。但當公司管理制度、福利制度和公司文化等不完善時，則船員離職傾向亦會隨即而到。

三、船員離職傾向因素訪談探討

船員離職傾向因素極多，無論個人、家庭、環境或亦是管理等原因都會直接或間接影響到船員對其職業認

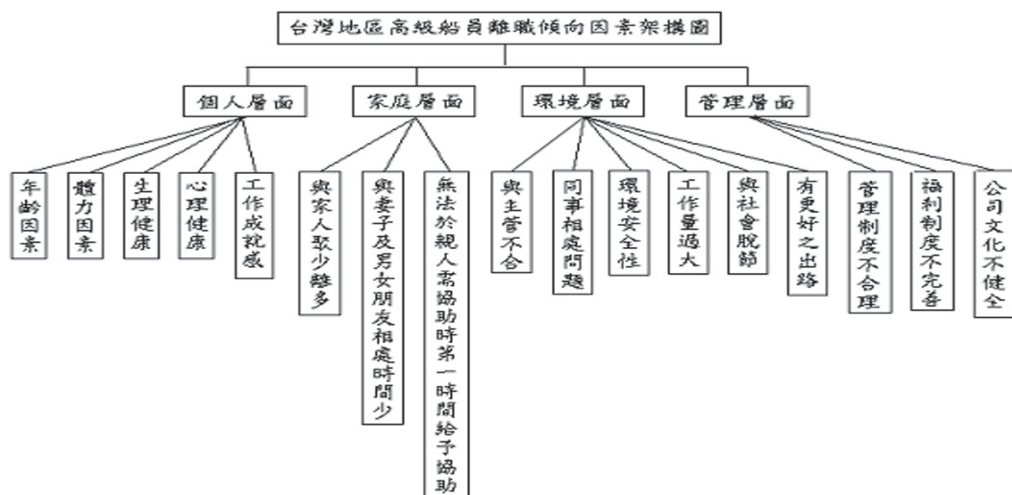
同及職怠感之產生，以下筆者將依實際與船員面訪後所得之船員獨特職場領域的離職傾向要素進行整理說明，船員離職傾向因素共整理出17點，其架構圖如圖二所示：

1. 年齡因素

目前我國之船員法仍有船員及引水人限齡執業65歲之規定，此為船員本身之年齡已到限齡執業65歲而強迫離職原因之一。

2. 體力因素

船上工作之特性與陸上工作相異最大之處即為其工作時間，陸上工作主要以一天連續八小時為主，而船上工作則以作四休八制，故每天皆會有值到夜班之情況。且由於近洋航行之靠港頻繁（如東南亞、東北亞等…），都在再考驗船員之體力是否能夠負荷，當體力負荷超過船員所能承擔之臨界點時，則船員即可能產生離職之傾向。



圖二 台灣地區高級船員離職傾向因素架構圖

資料來源：本研究繪製

3. 生理健康

每位船員之健康程度皆有所差異，且由於船上醫療體系之不完善，故當船員身體亮起紅燈時，即需請假離開船上靜養休息，若其罹患之疾病無法迅速治療復原，則其亦可能產生離職之傾向。

4. 心理健康

船上工作性質之特殊性，在於其長時間於海上航行。故若船員無法以樂觀積極之態度面對此環境，則可能因種種因素（如思鄉、工作壓力大等等）而產生心理壓力問題，此可能直接影響船員考量持續於船上工作之因素。

5. 工作成就感

成就感間接決定船員在船上工作的效率及對船員工作之認同感，當船員認知其於船上工作枯燥無味且未能盡其所長時，其工作效率自然低落，無法獲得成就感情況下，則可能悄悄產生職業倦怠，進而興起離職之念頭。

6. 與家人聚少離多

船員於船上工作雖一天只值班八小時，但由於其環境之特殊，故二十四小時皆工作與生活於船上，因此，平日與家人之相聚時間及次數皆很短暫，此可能導致家人反對或船員本身無法承受之家人未在身旁的心理壓力而興起離職傾向。

7. 與妻子及男性朋友相處時間少

已婚船員需考量擔心妻子及兒女於陸上生活之情況，而未婚船員則

需設法維持遠距離及短時間之兩方戀愛，此皆是對彼此感情之重大考驗。故船員極有可能因為照顧妻子兒女及維持良好男女朋友之關係而離開船上工作。

8. 無法於親人需協助時第一時間給予協助

「天有不測風雲；人有旦夕禍福」沒人能先知下一秒發生什麼事，故當船員親人需要船員隨側協助時，船員時常無法於予立即下船協助，此將可能導致船員「身處船中，心在家中」，進而產生離職傾向。

9. 與主管不合

主從學是一門極大之學問，當長官與部屬間未能於工作上進行「有效」溝通時，則可能發生上下理念不合，此時若長官以命令方式強迫下屬執行命令，則下屬將可能產生離職之傾向。

10. 同事相處問題

同儕間之相處問題乃無論於任何工作場合皆會遇到之問題，但海上船舶運輸為一講求團隊合作之工作且由於船上空間有限、並在人員不多的情況下，若不合之同事每日共同生活在同一狹小空間，則將可能致使與同事有相處問題之同仁產生離職之念。

11. 環境安全性

「行船走馬三分險」說明了海上複雜之交通狀況時而有之，且「天有不測風雲」亦言明海上駕駛自然環境之危機四伏，故若船員於工作時無格外謹慎，則容易發生海難或人員

事故，因此環境安全亦可能間接影響船員船員心理進而使其產生離職之傾向。

12. 工作量過大

船員當班工時之不連續、頻繁靠港致使連續作業時間過長、國際公約對於船舶要求及檢查越來越嚴格等等，連串之工作都致使船員負荷量過重，雖根據船員法第32條規定船員正常工作時間，以每週工作總時數44小時為準，但因航行需要參加航行當值輪班者，不在此限，故在工作量無法負荷的環境下，船員極可能因無法承擔而產生離職傾向。

13. 與社會脫節

海上運輸工作之環境封閉性致使船上駕駛人員常無法於第一時間吸取社會新知，其長久處於此等狀態之環境下生存，會致使其與現實之生活產生脫節，進而使船員可能喪失社會競爭性，若船員無意終身以船員為職，此時已自我警覺之船員即會間接產生離職傾向。

14. 有更好之出路

「水往低處流，人往高處爬」許多人終其一生只為求得一份好職業，安穩無匱乏過快樂日子！船員亦不例外，當其能在陸上找到適合其本身之工作且待遇或前景更加看好時，其就會產生船上工作離職傾向之念頭。

15. 管理制度不合理

管理制度是船員遵守公司規定之法則，亦是掌控船員素質之關卡，當管理制度不合理時，船上船員將無從

適從，進而造成船上與公司出現溝通代溝，此時船員即可能跳槽至其他公司或離職。

16. 福利制度不完善

航運業與其他各行業福利制度相比，船員之福利政策仍然偏低，各公司皆已船員薪資過高為藉口，縮減船員福利政策，此將可能致使船員亦以相同之態度「無福利政策，無用心航行」來反制！進而無心從事航運業，終而產生離職傾向。

17. 公司文化不健全

「公司文化」並非公司明文公告之主文，而是共同承認的無文默契，健全的公司文化應養成船員用心安全航行的概念，且先進提拔後進彼此互相提攜與關心，反之，若文化不健全或僅有不良之文化，則船上人員將成為一盤散沙，進而產生風吹雲散各自飛的離職現象。

四、結論

船員離職傾向原因隨著個人的不同亦所有差異，且原因繁雜多不勝數，但追根究底要防止船員離職傾向因素發生卻只以一個要訣「從『心』管理」，上位管理者應深刻了解到船員離職之背後主因後，以「船員的高度看船員的問題」進而用心協助解決，相信船員離職之情況將大為改善，本文僅列出較為常見之船員離職傾向原因並初步探討，期盼對航運界進行船員離職傾向管理時能以所助益！

中華海員總工會參加 2008深圳國際海事論壇報告

報告人：羅國城常務理事

壹、論壇名稱：

2008深圳國際海事論壇

貳、日期：

97年4月17日至97年4月18日

參、地點：

中國深圳

肆、主辦單位：

中華人民共和國海事局

伍、承辦單位：

中華人民共和國深圳海事局

陸、中華海員總工會參加人員：

羅國城常務理事、周桓常務理事、方福樑理事、張鳴石常務監事、陳得邨處長

柒、論壇會議重點

一、主題：海員與發展

二、議題：

- (一) 高素質海員的可持續發展
- (二) 海員體面勞動條件
- (三) 2006海事勞工公約展望
- (四) 海員就業和社會權利
- (五) 海員發展政策與法律
- (六) 海員與海上安全、環境、保安
- (七) 海員勞務、仲介
- (八) 海員職業發展和技能開發

捌、論壇會議重點摘要報告

由中國海事局主辦，深圳海事局承辦的2008深圳國際海事論壇於2008年4月17日開幕，共有來自中國境內外的國際海事界專家、航運界人士、學術界學者約300人參加。中國交通運輸部副部長高宏峰、深圳市副市長張思平於開幕時致詞，中國海事局常務副局長劉功臣、國際海事組織(IMO)海安司Ashok Mahapatra先生以大會主題為主旨作演講。

本次國際海事論壇以「海員與發展」為主題，圍繞高素質海員的可持續發展，海員體面勞動條件，2006海事勞工公約展望，海員就業和社會權利，海員發展政策與法律，海員與海上安全、環境、保安，海員勞務、仲介，海員職業發展和技能開發等八個議題進行學術研討與交流。

交通運輸部副部長高宏峰於論壇致詞表示，中國政府高度重視海員發展問題，希望通過論壇為與會嘉賓和代表提供一個溝通平臺，全方位、多層次地關注海員，深入探討海員與世

界經濟和社會發展的辨證關係。通過多方互動和智慧交流，進一步論證海員發展的重要意義，從而為世界海員的可持續發展獻計獻策，促進世界更好更快地前進。

中國政府一貫重視海員發展工作，多年來投入了大量的人力物力，全面充分地履行STCW公約，積極參與制定2006年海事勞工公約，建立完善的海員法規體系，不斷提高海員的綜合素質和社會保障水準。在中國海事局等相關部門的努力下，航海院校的基礎性地位得到進一步保障，考試發證程式嚴格管理，確保了海員素質，建立了航運公司和航海院校合作的海員培養機制。

中國海事局常務副局長劉功臣在以“中國海員隊伍的科學發展”為主題演講中強調，以人為本，推動海員體面勞動將是目前中國海員發展的一項重要內容。最近頒布實施的「中華人民共和國船員條例」，將保障海員合法權益作為立法宗旨，同時專門規定了「海員的職業保障」一章，充分保障海員帶薪休假，享有受遣返的權利，在醫療、保險等方面享有特殊的待遇。中國政府願為建設一支滿足全球海運業發展需要的高素質海員隊伍發揮積極作用，為全球海運業的可持續發展提供人才保障。

以人為本” 穩定發展船員隊伍

交通運輸部海事局常務副局長劉功臣表示，船員是一支特殊的職業隊伍，他們常年工作在水上，隨時面對著大自然風雨雷電的挑戰，安全風險高，勞動條件艱苦。如何讓這支在水上流動的隊伍穩步發展？在全球船員缺乏的背景下，中國本著“以人為本”的原則，近年來在船員立法、教育培訓、社會就業等方面做出了不懈的努力，船員隊伍穩定發展，為保障水上人流物流的暢通奠定了基礎。

用法保障船員權益

劉功臣介紹說，目前，中國船員總數已達155萬人，居世界第一，為世界公認的船員大國。近兩年來，中國的船員立法工作取得了良好的成績。「中華人民共和國船員條例」自2007年9月1日起施行，標榜中國的船員從業、船員職責、船員權益保護、船員培訓發證和船員服務等工作進入規範化、法制化階段。中國還以「海上交通安全法」、「船員條例」等多部法律法規為主體，以「船員註冊管理辦法」、「海船船員考試、評估和發證規則」、「船員培訓管理規則」、「引航員註冊和任職資格管理辦法」等部門規章為支撐，以「船員教育和培訓質量管理規則」等約200件規範性文件為補充的船員法規體系。

劉功臣表示，“作為船員的政府管理機構，交通運輸部海事局堅持依法行政，對提高船員素質，維護水上安全發揮出基礎作用。”具體做法有：在船舶安全檢查中，海事人員加大對船員实操性檢查力度；對船員違法行為實施累計記分制度；嚴格實施船員教育和培訓、船員考試、評估和發證質量體系審核；開展船員培訓質量和機構資質保持狀況大檢查；整治內河船員持假證上船任職統一執法行動，加強對船員取得適任證書後的跟蹤管理。

扶持教育培訓 培養更多船員

劉功臣說，為了滿足水運事業對船員的需求，交通運輸部海事局扶持教育培訓，制訂優惠政策，注重保障航海院校核心地位。目前，除大連海事大學外，其他航海院校都劃歸教育部或地方管理。但為了充分發揮航海院校在船員發展中的基礎性作用，交通運輸部克服各種困難，繼續向主要航海院校提供資金和政策支持。近兩年來，先後為上海海事大學、武漢理工大學和集美大學投入7000餘萬元，用於航海教學設施、設備的更新、維護和建設。交通運輸部還投資近兩億元，新建了世界上最先進的專業實習船舶“育鯤”輪。全國用於航海專業學生的實習船已達12艘。

劉功臣表示，目前，中國共有12

所本科院校、13所高職高專院校和12所中專學校開設航海專業，還有10餘所大中專院校正籌備開設航海專業。中國航海科學生培養能力逐年增加，2007年培養規模達17000餘人，與2005年相比增加了30%。“中國還建立了較為完善的船員培訓體系”，船員培訓機構分佈在沿海和長江幹線主要港口城市，以及部分中西部省市，基本滿足船員發展的需要。截至2007年底，除航海院校中設立的船員培訓機構外，全國還有50餘家從事船員培訓的機構，培訓內容覆蓋專業培訓、特殊培訓和適任培訓等20多個船員培訓項目，每年開展培訓7000餘期次，培訓船員20多萬人次，培訓對象涵蓋了中國船員的各個等級，培訓質量體系貫穿整個船員培訓環節。

此外，為大力發展船員隊伍，拓寬船員準入管道，中國交通運輸部海事局制定「非航海工科畢業生海員培訓管理辦法」，允許非航海工科畢業生通過一年的專業培訓後加入船員隊伍。目前全國已有14家航海院校開展這項培訓。各航運單位以及船員培訓機構更加注重加強船員的教育培訓，中遠、中海等主要國有航運企業，紛紛投資開辦高等職業院校，也在一定程度上緩解了船員緊缺的局面。

積極履行國際海員勞工公約

劉功臣說，中國政府一貫重視船員教育、培訓、考試和發證的管理和履行國際公約的工作。在1995年成立了履行公約委員會和中國航海教育教學指導委員會，建立了一套公約得以全面和充分實施的船員管理法規，編制了船員教學大綱和教材，形成了完整的船員培訓、適任評估和發證體系。在國際海事組織每五年一次的獨立評估中，獲得良好評價。

2001年時，國際勞工組織決定將1920年以來頒布的68個與海事勞工相關的公約與建議案整合成一個公約。中國派代表參與了公約的全部起草工作，交通部參與人士還被推選為公約起草專家組的政府組組長。公約在2006年召開的第94屆國際勞工（海事）大會順利通過。

劉功臣表示，近年來，中國政府還加大了國際間船員工作交流力度，組織代表團參加國際海事組織和國際勞工組織舉辦的以海員為主題的國際會議，我國還先後與英國、挪威、新加坡、希臘等20個國家和地區簽訂了相互承認海船船員適任證書的協定。

4月17日下午，深圳海事局安排與會代表和嘉賓前往塩田港區，參加大連海事大學「育鯤」輪教學實習船啓用儀式並登輪參觀。「育鯤」輪是中國交通運輸部投資兩億元為大連海

事大學建造的第一艘自行開發設計、引進關鍵設備的專用航海教學實習船，是先進的專用遠洋教學實習船。

為期兩天的“2008深圳國際海事論壇”於4月18日圓滿落幕，來自國際海事組織、國際勞工組織、國際海事聯盟的中外嘉賓，以及中外航運界知名人士和學術界專家學者，對論壇給予了高度的評價，並期待2010年再次相聚深圳國際海事論壇。

中國交通部海事局常務副局長劉功臣在閉幕詞中指出，中國在建設高素質海員隊伍及實現海員體面勞動的實踐方面，仍然任重道遠，還有許多理論和現實問題需要加以解決。劉功臣強調，實現海員的可持續發展，是新世紀全球航運業面臨的共同挑戰，希望與會嘉賓一如既往地關注中國海事，積極支援參與中國海事現代化建設，推進世界海事的共贏發展。



保健常識

從睡眠談養生

文／呂 瓊 伶



每個人一天24小時中，約略有三分之一的時間都花在睡眠上。良好的睡眠除了幫助隔日有更好的精神活動之外，更可以增強記憶力；反之，若睡眠不足或失眠，不但影響白天精神，更會造成免疫力下降，進而影響身體各機能導致病變（如頭痛、心血管疾病等）。現今如此重視養生的時代，實在不可輕忽之。

睡眠障礙，是一般最常見的病症，其分為三項：

- （一）失眠：睡得太少或睡醒後覺得沒睡夠，難以入睡，半夜覺醒或睡眠品質不佳。
- （二）嗜睡：睡得太多，整體睡眠時間足夠，但是該清醒時還在打盹，例如「睡眠暫停呼吸症」的患者。
- （三）類睡症(parasomnia)睡眠時或前後出現異常的行為，例如：夢遊、惡夢驚醒、遺尿、夜驚。

睡眠障礙的原因：

一、環境改變：現代社會的生活快節奏以及由此帶來的生活習慣的改變，例如常熬夜趕工，為工作應酬而酗酒、為保持工作狀態而飲用大量咖啡等容易導致人們的睡眠節律紊亂。

二、生活壓力：現代社會人與人的交往更加密切，一個人總是處於錯綜複雜的社會關係網路中，如何處理好上下級關係、家庭關係、朋友關係、客戶關係，成為人們每天必須面對的問題。也成為心理壓力的主要來源之一。

三、夜生活增加：如24小時便利店、KTV、PUB、網咖等，使人們特別是城市人口的夜生活更加豐富。有一部分群體的睡眠時間通常是半夜2點到上午10點，也就是說，這部分人不到半夜根本睡不著覺，這種情況醫學上稱「睡眠時相延遲綜合症」，也是睡眠障礙的一種。

睡眠障礙之處理方法：

現代社會每個人尤其需要重視睡眠，面對現代生活快節奏，要把握“適度”原則，它包括飲食適度、工作適度、娛樂適度等，這樣才能有一個健康的心態，進而保證良況的睡眠品質。

