



◎◎◎◎
中華日報

立院研議將大陸地區貨物流 通納入自由港區

立法院4月30日將召開會議討論自由貿易港區設備管理條例部分條文修正草案，本次立委們提案修正主要是現行法規未考量兩岸經貿正常化、經常化，將大陸地區排除在自由貿易港區範圍之外，並缺乏誘因機制，以致各港區招商成績不甚理想，無法徹底實現設置自由貿易港區精神。

立委們在提案表示，因有鑑於自由貿易港區的定位是以劃設特定區域作為開放度最高的經濟區，為主導國際間貿易的樞紐及集散、交易中心，並為境外之地，以特別立法排除國內法令之適用，尤其是關務行政及課稅領域防線之調整，另輔以儲運與產製加值等相關配套功能，以滿足供應鏈的各種需求。

目前是提案修正自由貿易港區設備管理條例部分條文修正草案，將大陸地區貨物流通納入自由貿易港區的範圍，及排除現行所得稅法第五條之限制，並明訂自由貿易港區之營所稅率等，以達到台灣貿易自由化之全球運籌目標。

CKYH聯盟採降低船速取消重複靠港節油措施

面對高油價，CKYH聯盟將採行降低船速節油措施。

面對攀高的國際油價，由中遠、川崎汽船、陽明、韓進等四家亞洲貨櫃船公司組成的CKYH聯盟宣佈將採取包括船舶減速、取消重複靠港等系列節油措施。其中亞歐線配置第九艘船，將船速從目前的25節降低到21.5節左右。據稱，航速降低10%，即可節省下30%的油耗。

目前CKYH聯盟經營八艘亞洲至歐洲北部的航線，其中兩條從華北出發、航程最長的航線上已經是九艘船的配置，另在亞洲至西地中海、亞洲至東地中海各三條航線。

據悉，CKYH聯盟目前正在尋找合適的船，若決定裁減泛太平洋航線運能的話，部分撤下來的船有可能將被轉投到亞歐線上。若找不到合適的船，CKYH聯盟也已做好了減速不加船的準備，惟將影響其每週一航次船期。

依據日前CKYH聯盟高峰會所取得共識，該聯盟將續進行太平洋航線與歐地航線之整合計劃，發展區間支線網路，並加強聯盟成員於碼頭場站間之合作，以共同因應航運業隨油價而

日趨升高之成本挑戰。同時體認環境保護對全球之重要性，未來將透過聯盟間航線合理化，減少航線靠港，降低船速，藉由船速的控制，減少CKYH聯盟所屬船舶二氧化碳的排放量。

該聯盟目前正在重訂太平洋線船期表，以減少不必要的重複掛靠，由於降低航速在太平洋線上不適用，因此減少在亞洲裝貨港的重複掛靠被認為是在泛太線上節油的最佳選擇。

請益之旅—拜會張榮發

馬英九：平日包機可望年底前開放

總統當選人馬英九請益之旅4月18日拜會長榮集團總裁張榮發，該集團員工於門口列隊歡迎馬英九來訪並高呼總統好，馬英九也親切與員工握手，長榮集團首席副總裁林省三陪同張榮發，與馬英九會談約半小時，會後馬英九與張榮發、林省三共同向媒體發表會談相關內容，馬英九表示，這次談話均為振興經濟、辦好教育等方面，關於直航方面，除預訂七月開放週末包機，年底前可望完成平日包機開放，最終目標還是達成兩岸正常班機往來。

馬英九也提到張榮發希望政府提出明確的國家航運政策，增加對國輪補助，改善目前國輪懸掛外籍旗變成很多權宜輪的狀況，而馬英九並希望經由政府與業者努力，讓高雄港的貨櫃世界排名能止跌回升。

張總裁則除了對馬總統當選人

表達祝賀，也衷心希望未來新政府要積極開拓兩岸關係，以全民福祉為依歸，以國家利益為優先，張總裁表示，此次選舉代表台灣的民主進入了新的里程碑，老百姓對新政府有非常高的期待，希望能提昇台灣的競爭力，發展台灣的經濟，尤其是海峽兩岸的和平一直是人民衷心企盼，因此兩岸應該要持續不斷的溝通，增進彼此的瞭解，建立互信的基礎，創造雙贏的局面。

張總裁也肯定新任正、副總統當選人在上任前就展開改善兩岸關係的積極行動，他也表示，新政府未來執政時應秉持慈悲心與道德心，事事以人民為念，進而照顧廣大老百姓的生活。

張總裁認為唯有兩岸開放，才能繁榮台灣的經濟，改善中小企業的投資環境。對於預定七月間展開的客運包機或開放大陸觀光客來台等方案，他亦表肯定，並且強調這些措施可以刺激台灣的消費，各行各業也會因此而興旺。但對於兩岸包機的部份，他建議除了客運包機外，也應同時推動貨運包機，這樣才能真正解決台商貨物在航空運輸之需求。他更指出盡速達成兩岸定期航班的目標，才可讓兩岸民航正常發展。

對於空運方面馬英九談到，兩岸最終還是要達成正常班機，同時還要有延遠權，這樣國內航空業者才能飛到中國大陸後，再轉飛其他國家，對

岸業者亦然，讓航空業者有更大發展空間。

在教育問題上，張總裁認為十年教改應重新檢討，要制定更週延、更完善的政策，加上相關的配套措施，才能培養優秀的新世代青年學子。他同時有感而發的表示，目前社會這麼混亂，都是道德淪喪的結果，台灣應該從小學生就要加強道德教育，培養道德心，長大後才能成為對社會有用的人，台灣的未來才有希望。

馬英九表示，這次參選就是要找回台灣核心價值，競選期間在各地民眾家庭住了九十五晚上，深深體認台灣人是善良的一群人，他將來會責成教育部把此部分做好，馬英九在會談後致贈張榮發其個人著作。

UK提醒注意：燃油污染危及船舶安全

根據UK P&I CLUB獲知訊息指出，不斷有船舶在巴拿馬巴爾博亞加油後報告，可能因燃油受污染其主機燃油泵被咬粘並出現其他類型的主機故障。

UK P&I CLUB進一步指出，某化驗室接到並報告了八宗與船舶自2008年2月末起在巴爾博亞載入的燃油的品質有關的投訴，燃油樣品經檢測，發現含有超過100PPm的苯乙烯、二環戊二烯和苯酚。這些物質系石油提煉後的廢棄物或者化學廢棄物，不應當在燃油中出現。

因此該會建議會員依據國際

標準化組織關於船用燃油標準的ISO8217:2005第5.1款的以下規定，要求燃油供應商保證所供應的燃油不含有上述物質：燃油應當是從石油提煉得出的同類型的碳氧化合物的混合物，但不排除出於提高燃油某些效用的目的加入少量的添加劑，燃油不應當含有無機酸和廢潤滑油，燃油不應當含有任何添加的物質或者化學廢棄物，導致危及船舶安全或者對機器設備的運作造成不利影響，對人員危害，對空氣的進一步污染。

如果船舶發生故障，且懷疑船載燃油有問題，應當安排對樣品作氣相層析質譜分析儀(GCMS)測試。有關方還建議對樣品的總酸值、強酸值作檢測，並檢查樣品前後的精煉值。如果發現主機的功率下降，還建議檢測燃油樣品的點火和燃燒效能，有關方報告的因上述污染物引起的損害包括嚴重的燃油泵故障、噴油器損壞、篩檢故障以及功率下降。

港區通行證管理系統建置11月底完成

交通部為整合各國際商港港區通行證，正推動港區通行證管理系統建置，並可望在今年十一月底完成。交通部官員表示，目前港區通行證各港務局較為零散及個別作法，業者建議，因業務上有需要到其他國際商港，希望可做到一港申請，其他國際港也可去，因此目前交通部正推動建置港區通行證管理系統，有關通行證

港務局整合範本，未來各港可依港區通行證管理要點相關規定，自行審核最高權限可在一個港口提出申請，四個港口可使用。

中華海員品質提升研討週五登場

中華海員總工會於4月25日於台北國聯大飯店舉辦2008年中華海員品質提升研討會，上午第一場專題演講強化我國海員在國際市場競爭力，邀請到陽明海運船長鄭怡主講，並由海員總工會理事長盧水田主持。

第二場專題演講邀請到國立台灣海洋大學田文國副教授主談船舶主機燃用低質燃油和長期低負荷運轉之對策，由中國航海技術研究會理事長周家獻及全國船聯會秘書長許洪烈主持。

在當天下午二場專題論文研討將發表二十篇技術論文，邀請到中華民國引水協會理事長姚忠義、國立台灣海洋大學周和平教授，與船舶機械工程學會理事長邱啓舜、國立台灣海洋大學教授林成原主持，及由海員總工會理事長盧水田主持綜合座談。

台灣港埠首季櫃量330萬TEU微幅成長1.84%

交通部發佈今年第一季各國際商貨櫃裝卸量統計，累計今年前三月貨櫃裝卸量為三百三十萬零一千零四十二TEU，較去年同期的三百二十四萬一千四百一十四TEU，微幅成長百之一點八四。

其中高雄港今年一到三月貨櫃量為二百四十六萬零六百零一TEU，亦較去年同月的二百四十五萬三千三百五十八TEU，增幅為百分之零點三，以目前高雄港貨櫃裝卸能量，在第六貨櫃中心尚未完工前，貨櫃裝卸量恐不會有大幅成長。

基隆港務局今年前三月的貨櫃量為五十一萬八千零四十八TEU，較去年同期的五十萬五千三百二十六TEU，增長百分之二點五二。

台中港今年第一季貨櫃量為三十二萬二千三百九十二TEU，亦較去年同期的二十八萬二千七百二十九TEU，成長百分之十四點零三。

船舶設備規則條文修正六月底前完成

交通部為因應包括SOLAS及ILO國際勞工組織等國際公約對於船舶設備新規定，交部將於近期召開會議研商修正船舶設備規則條文，並預定在今年六月底前完成。

交部官員表示，本次修正重點包括在船舶救生、航儀及船員往艙的設備規定，並呼籲業者應注意因應符合國際公約對於船舶設備新規定。

交部研議船員法名稱保留

交通部4月8日召開船員法部分條文修正草案第四次會議，會中對原研擬為考量整體法制面，因有關遊艇駕駛相關規定目前暫明定在船員法，因此船員法名稱原研擬配合修正為船員與遊艇小船駕駛法，但因相關各界認

為還是應回歸到法的本質，因此船員法名稱將保留。

另外，對於將修正條文有關受僱於我國籍船舶之本國籍船員准適用勞退條例之退休金制度，至受僱於外國用雇用人（即非我國籍船舶）之我國船員，其退休金之提繳及存繳由勞資雙方協議，因此研擬刪除船員法授權訂定的船員退休儲金提撥、存儲法規定，勞委會則希望對此方面交通部能注意定一些更細節的規定，使條文更明確。

4月7日討論修正船員在服務期間非因執行職務死亡或非因執行職務受傷、患病死亡之死亡補償標準，由平均薪資改為平均薪資以資明確。同樣的也修正船員在服務期間因執行職務死亡或因執行職務受傷、患病死亡之死亡補償標準。

兩岸通航議題發燒協商窗口 台航會蓄勢待發

中國國民黨二〇〇八年總統勝選，馬英九新政府即將在五二〇主政，事關航運業發展的兩岸通航議題發燒，沉寂長達八年，以往扮演兩岸航運協商窗口的台灣海峽兩岸航運協會蓄勢待發！

「台航會」3月31日召開第五屆第三次董事會，由該會董事長暨全國船聯會王龍雄主持，由於近來兩岸議題持續炒作，與會董事對未來兩岸直航頗感樂觀，會中討論熱絡，無不希望該會能在新政府開放政策主導下，

持續扮演兩岸航運協商要角，為航運業界爭取權益。

王龍雄指出，未來兩岸航運可望往正面發展，但不論是兩岸船舶掛旗問題或是否一步到位都要談，基本上是兩岸港口正常化，我方也不能不考慮對岸船舶航行台灣港口，尤其是國輪亦因航行兩岸噸位一直往下掉，所以未來協商需要配套。

前全國船聯會理事長陳庭輝目前擔任該會常務顧問，3月31日在會中建言，台航會歷經民國八十六、八十七年兩次會談協商兩岸境外航運中心與兩岸三地航線，惟自兩千年換黨執政之後兩岸關係緊張，該會未能發揮即有功能，因此希望在五二〇之後能再獲新政府授權協商運作，另一方面，台航會年來有關兩岸研究相當多，因建議成立專案小組，結合船舶運送業、船務代理業與海運承攬、物流業成員取得共識，向新政府進言協商兩岸航運問題。

台航會顧問馬天澤提供專家意見認為，兩岸通航沒有問題，兩岸關係條例第廿八條有關對國輪限制不需要修改，可依法由交通部核定國輪航行兩岸與法並無抵觸，事實上中國大陸方面一直是開放的，大陸方面亦有兩岸互免稅賦規定。

該會顧問陳光華亦表示，上次國共論壇當中已有雙方協談基礎，惟只差臨門一腳。

台航會成員中鋼運通總經理趙國

樑與新興航運副總經理李義仁認為，國籍散裝船與貨櫃船業者問題並不相同，散裝船的卸貨地點一定是大陸港口，如果能比照香港模式不掛旗，應較容易達成且對兩岸航運協商有加分效果。

針對兩岸航運專案研究，目前擔任中華海研會與中華航運學會兩會理事長的海洋大學副校長林光指出，該會可在日前由交通部委託辦理「兩岸海運通航管理之研究」案基礎下進行。

全國船聯會秘書長許洪烈則表示，該會已將協辦兩岸航運相關工作，爭取業者營運空間列為重點工作，諸如建議與大陸協商兩岸航運事宜、互免海運所得稅、國輪亦能參與兩岸航運市場、開放兩岸貨物得經境外航運中心通關入境、擴大開放國輪僱用外籍船員並准許僱用大陸船員及實施噸位稅新稅制等。同時建請交通部洽請財政部儘速與世界各國包括香港及中國大陸簽署互免海運所得稅協定。

星埠首季櫃量733萬TEU持續領先上海坐穩龍頭

上海港今年將挑戰新加坡港全球第一大貨櫃港地位，惟截至首季櫃量，新加坡仍以超過一成增幅穩坐冠軍。

新加坡港航局(MPA)公布三月份最新港埠數字，當月櫃量以二百五十六萬七千一百TEU，比二〇〇七年同

月增加百分之十二，累計一至三月櫃量則以七百卅三萬一千一百TEU，年增率百分之十一點四三。該項數字明顯領先同時期上海港的三月份二百卅九萬TEU與第一季的六百六十萬三千TEU。

MPA統計指出，今年前三個月星港貨量為一億三千一百廿五萬七千噸，比去年同期增加百分之十三，三月份單月成長率為百分之九點七九，其中首季貨櫃貨佔七千七百五十五萬四千噸，除較去年同期成長百分之十四點二二，貨櫃貨比率亦由去年同期的百分之五十六點六二增為百分之五十八點七。

基市研擬改善港區環境迎接兩岸通航

基隆市政府對於基隆市未來整體發展策略及相關都市更新示範計畫之規劃構想，對於基隆港旁的「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案」位於鐵路、海運及陸運的中樞地帶，地位相當重要，基地面積達9.14公頃，未來本區除發展親水、文化、休閒場域外，將配合辦理港區環境改善及周邊老舊建築物更新，在旅客碼頭部分，除做為北台灣的國家門戶外，亦為兩岸開放的通航港口預做準備。

根據基隆市政府規基隆火車站平面南移後，騰出場站空間配合都市更新開發，提高土地利用效率，朝向結合鐵（台鐵、市區輕軌及捷運）、公路及海運（國際航線及藍色公路）

的多功能商旅辦公中心—「商旅新都心」。相信透過本案之推動，除了透過都市設計規範，創造出一個屬於基隆港區新地標外，並將此地區打造出一個適合民眾親水、休閒、遊憩、購物的生活環境及現代化的辦公空間範圍內土地管理機關眾多（包含鐵路局、港務局、國有財產局、國防部、國光客運、基隆市政府等），使用項目繁雜（軌道運輸、港務、關稅客運等），並有部分私人產權夾雜，計畫之協調與溝通工作，相當不容易。

鑑於此案地區之重要性，基隆市政府早於89年起即進行「基隆環港區都市更新整體規劃」，並於92年辦理先期規劃，94年納入都市更新示範計畫，由內政部營建署補助招商及都市計畫變更作業，96年7月提報行政院列為全國4大指標性都市更新計畫，並決議由交通部與基隆市政府共同招商開發，96年12月內政部都委會審議通過都市計畫變更，97年1月經建會同意基隆火車站改建計畫後，基隆市政府依決議及都市更新條例相關規定，委託交通部（台鐵局）辦理本案公開評選招商作業，目前正由交通部辦理「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案設定地上權評估及執行細節前置作業案」預計6月完成發包。

基港首季貨櫃量微幅成長

基隆港今年第一季不論是港埠貨物裝卸量或貨櫃量成長均達兩個百分點。

基港局表示，三月各項營運實績與二月比較均大幅成長〈主要原因為二月僅有28天，基期較低及適逢春節連續假期所致〉，與九十六年同月比較則多為成長，比較如下：當月貨物裝卸量為836.2萬噸，較前月增加28.6%，較去年同月增加8.65%，貨櫃裝卸量以19.2萬TEU，較前月與去年同月分別增加33.6%與6.71%，其中進口櫃佔8.51萬TEU，較前月增加40.47%，比去年同月增加4.80%。出口櫃8.43萬TEU，較前月增加36.94%，但較去年同月只增加0.28%。轉口櫃櫃為2.26萬TEU，較前月增加4.87%，較去年同月大幅成長53.85%。

截至今年前三個月基港貨物裝卸量累計2,302.89萬噸，較去年同期增加2.14%，貨櫃裝卸個量以51.8萬TEU比去年同期增加2.52%。

香港首季櫃量579萬TEU成長7.5%

據香港港口發展局公布數字，香港港口貨櫃業務在三月份出現反彈，單月櫃量成長達到一成二，係二〇〇七年六月以來首見兩位數增幅。

香港去年櫃量呈現低成長（百分之二），今年一月及二月份亦僅個位數成長，分別是百分之六點五與百分之三點五，上月份則以二百零四萬六千TEU較去年同月大增百分之十二，累計今年第一季櫃量則以五百七十九萬五千TEU，比去年同期成長百分之

七點五。

據分析，上月份香港貨櫃量上升主要得益於近洋航線中轉船運，其中葵青貨櫃碼頭佔一百四十六萬六千TEU，比去年同月增加百分之十一點九，中流作業及內河運輸櫃量以五十八萬TEU比去年同月成長百分之十二點三，相較於去年全年百分之十點九負成長與今年一月及二月的百分之二負成長與百分之七點一增幅明顯改善。

累計今年一至三月葵青貨櫃碼頭櫃量為四百廿一萬八千TEU，中流作業及內河運輸櫃量一百五十七萬七千TEU。

去年台港線雙向海運櫃量直逼100萬TEU轉運櫃佔近六成

據香港政府統計，台灣—香港航線海運貨量二〇〇七年回升，雙向貨櫃量直逼一百萬TEU，該航線將近六成是轉運櫃。

統計數據顯示，台港線去年全年櫃量佔71.9萬TEU，較二〇〇六年增加3%，轉運佔42.5萬TEU成長14%，轉運櫃佔台港線百分之五十九點一比率。由香港運往台灣（港台線）則以26.5萬TEU亦增5%，其中轉運櫃佔16.1萬TEU較前年成長8%。兩地雙向總櫃量計達98.4萬TEU，接近百萬TEU大關，年增率達4%。

統計指出，台港雙向航線轉運櫃去年計達五十八萬六千TEU，佔總櫃量的百分之五十九點五五。

港府分析，香港去年全年水路總貨量是2.45億噸，台港雙向線貨量佔總量僅0.6%，在台港雙向航線總貨量1564.2萬噸中，在香港本地的貨是496萬噸呈現下跌9%，但經港轉運貨物是588.4萬噸上升7%，其中中轉去大陸貨佔到456.1萬噸則下跌兩個百分點，台貨來港實際轉運去大陸的貨物的比例很高，差三個百分點即達80%，上述貨物絕大多數是由台灣船公司、貨運代理承運或處理。

反觀港台線，去年全年總貨量以479.8萬噸成長17%，其中轉往台灣本土貨物是286萬噸，上升22%，經台灣再轉運貨量只有193.8萬噸亦增加10%，可見港台線轉口貨只佔40.4%，佔近60%的貨是在台灣本地。

從港台雙向航線操作和貨物走向可以看出，台港線經港轉運貨大於輸往香港本地貨。另一個特點是在總轉運貨之中，特別中轉地是大陸的佔77.5%。而轉運大陸的貨量又佔台港線總貨量的42.1%，這種格局和態勢，足以說明台商在珠三角地區投資設廠，進口原材料、物料經香港港口轉運至為明顯是不言而喻的。

另一項數字也顯示，去年台灣來港船艘共1800艘次，與前年相比明顯下跌45%，反映台灣船來港總量是在減少，總船噸只有280.3萬總噸下跌16%。

交部研擬商港專區設施產權可由管理機關投資人約定

交通部4月10日邀集相關單位召開研商商港法部分條文修正草案第二次會議，為爭取商機，會中討論有關商港法中商港專業區設施產權，可由商港管理機關與投資人共同約定。

上述修正其主要是為考量使投資人得擁有商港設施產權，及簡化合約簽訂行政流程，以爭取商機，增加投資誘因。

另商港法中原第十四條條文公私事業機構經核准經營的商港設施，其碼頭裝卸工人之編組及作業訓練，應受商港管理機關之指導監督，其辦法由交通部定之，而因各商港自八十七年一月起陸續實施碼頭工人僱用制度合理化後，碼頭工人已改由裝卸公司依勞基法直接僱用，因此原十四條文爰予刪除。

台灣新生報

交部：工業港 限專用目的使用

交通部表示，我國各類型港口均有其分工、定位及服務腹地，本於國家港埠資源有效利用原則，避免因港埠間互為惡性競爭導致港口競爭力下滑，麥寮港應依「促進產業升級條例」規定，限於工業區專用目的用途，不得供該專用目的的以外之使用。

交通部係就立委就麥寮工業港轉型問題所提質詢，而作上述答覆。

據指出，工業港之投資興建及

經營管理，係依據「促進產業升級條例」規定辦理，以工業區內廠商專用目的之使用為限，為特定服務對象之公共事業。商港之規劃、建設、管理、經營及安全，則依「商港法」規定辦理，以整體性海運貨運需求進行整體規劃，為不特定服務對象之公共事業。

目前臺灣地區包含麥寮港已有十一個國際港，港口密度過高，部分港口已發生競爭激烈、港埠使用率低、資源投資浪費情形。基於我國各類型港口均有其分工、定位及服務腹地，該部本於國家港埠資源有效利用原則，麥寮港確有必要依據促產條例第三十九條規定，限於工業區專用目的用途，且臺中港服務範圍已涵蓋中彰雲等地區。

交部並表示，為發展全球運籌管理經營模式，並推動貿易自由化及國際化，便捷貨物流通，以提升國家競爭力，「自由貿易港區設置管理條例」業已公布施行，依該條例規定：「國際航空站、國際港口之管理機關，得就其管制區域內土地，擬具自由港區開發之可行性規劃報告及營運計畫書，向中央目的事業主管機關提出申請」，因麥寮港符合該條例之申請條件，可依法向經濟部工業局提出申請。

兩岸船員培育 淡學歷強資歷

為解決船員短缺問題，兩岸航運主管機關一致將甲級船員之培育，朝

「淡化學歷、強化資歷」方向推動，大陸方面並決定將原採之畢業會考，改成操作級部分可在畢業前考試，以提升海事院校學生上船意願，我方則早對岸一步，自今年開始應屆畢業生將可同時取得STCW操作級專業能力學分證書，顯示船員供不應求已獲國內外海事界的重視。

目前，中國大陸每年航海類學生培養人數達一萬七千餘人，並根據一九七八年海員培訓、發證和值班標準國際公約規定，對進階海員施以海上資歷以及技能等方面訓練，可是隨著國際航運市場的蓬勃發展，船東大量建造新船的結果，仍出現甲級船員短缺現象。

爲了培養高素質的船員，提升船員的質與量，中共交通運輸部頒布了新措施，要淡化船員學歷，強化資歷要求，淡化管理考試、強化實操考試。將建立船長、航運公司參與的船員適任綜合考評機制，航海院校在校學生的考試模式也將進行調整，以滿足海員勞務市場需求。

據了解，今後十年甲級船員將有一萬名的缺口，要解決甲級船員短缺，除有賴海事院校的培育外，推行教育、實習、訓練、考試、發證五合一制度，建立良好的經營環境「留住人」，讓從事此項工作的船員能有長期從事這個職業的打算，就算只有小部分年輕人加入船員行業中來，了解並喜愛這個行業，對於解決目前面臨

的問題也已是足夠了。

財部積極規劃「進出口管理單一窗口」

爲促進貿易便捷與安全，財政部將積極規劃「進出口管理單一窗口」，目前規劃係針對「系統建置」、「資訊整合」及「能力建構」三大方向同步進行。其中系統建置面部分，將介接既有通關作業之「海關通關自動化系統」、簽審作業之「便捷貿e網」及航港作業之「航港資訊系統」，由海關規劃設置中央資料庫，以利政府機關間資訊互通及互用目標，並作爲未來執行世界關務組織「全球貿易便捷與安全標準架構(WCO SAFE)」其中與外國進行預先電子資訊交換之窗口。

財政部關政司昨天表示，爲執行世界關務組織「全球貿易便捷與安全標準架構」，已將九十七年定位爲單一窗口之規劃年。目前「進出口管理單一窗口」規劃，係針對以上三大方向同步進行當中。

有關資訊整合面部分，由於貿易資料及電子訊息採行國際標準，係單一窗口運作成功的重要關鍵，財政部現階段將由關稅總局、交通部航政司、民航局、各港務局及航站、經濟部貿易局等機關及單位共同推動單一窗口資訊整合，將先行推動國內貿易資訊項目之整合；另配合國際標準比對調和部分，俟世界關務組織海關資料標準(WCO Data Model)第三版發布

後再積極推動。

至於能力建構面部分，由於相關機關執行人員核心能力之建構，係達成建置單一窗口目標之首要之務，中央政府相關部會辦理此項工作人員有必要熟悉相關國際標準與文件，該標準與文件翻譯，將由各主政機關（包括經濟部、交通部及本部）配合於九十七年中旬前完成相關文件之中譯工作，俟前述文件中譯完成後，財政部將規劃在財稅人員訓練所開辦單一窗口與資訊整合相關研訓課程，對相關機關人員集中施訓。

強化我船員競爭力 宜提昇能力與品質

陽明海運公司船務部經理鄭怡指出，我國海事教育偏重理論，缺乏實作能力的結果，以致學校教出的學生與船公司所需人才有相當落差，加上國內船員供不應求，目前輪機部門管理級人員已出現嚴重斷層；面對全球船舶瞬間擴增之人力需求，欲強化我船員在就業市場之競爭力，惟有提昇自我能力與工作品質，才能取得生存空間。

由中華海員總工會主辦，海洋大學海運暨管理學院海運研究中心、航技會、船機工程學會協辦之「二〇〇八年中華海員品質提昇研討會」，上周五假台北國聯飯店舉行，陽明海運船務部資深經理鄭怡應邀以強化我國海員在國際市場爭力為題主講時，提出上述建言，研討會由海員總工會理

事長盧水田主持。

據表示，國際海運市場景氣自二〇〇四年起強勁復甦，各國船東紛紛大量訂造新船，對船員需求大為增加，初估，扣除老船汰舊所釋出人力，到二〇一二年全球船員需求約十四萬七千餘人，目前甲級船員短缺約一萬人，估計到二〇一五年短缺將達二萬七千人，約占總人數的百分之六。

他指出，我國船員競爭力之弱點為較高的薪資及用人成本，相對之下考慮僱用外籍船員因素幾乎都與成本較低有關，不過近年來我國經濟發展與亞洲各國比較，處於相對弱勢，其中最具代表性的就是大陸船員，相信在未來五年內，對我員之競爭優勢，極可能完全喪失。

鄭怡也特別強調：提昇我國船員在國際人力資源市場的競爭力，船員本身雖有關鍵性之影響，但船東或僱用人也應善盡社會責任適時給予肯定、支持，行政部門法規、制度之配合與修訂，多方同時著手，才能創造多贏。

攸關海員權利 海事勞工公約五年內將生效

為推動《二〇〇六年海事勞工公約》儘速實施，國際勞工組織日前應邀出席深圳國際海事論壇時，積極遊說與會各國能早日批准此項公約，讓國際海運事業能持續發展。

據了解，海事勞工公約屬於船舶

勞工檢查性質的國際公約，與以往國際海事組織發佈的國際公約多屬技術性不同，迄今僅有馬紹爾群島，賴比瑞亞和百慕達三國批准，而這三個國家均為權宜船旗國，反倒是主權國沒有一個，一般認為該公約能否如期實施，端視具有象徵指標性的歐盟與中國（擁有龐大船噸），以及權宜船大國巴拿馬何時能簽署批准而定。

根據海事勞工公約規定，生效要件將在達到至少三十個國家批准，並且這些國家的商船總噸位佔世界商船總噸位的百分之三十三之日起一年後。目前，已批准《公約》國家的商船總噸位約為全球商船總噸位的一成五。該組織力爭到二〇〇九年，能有二十四個國家批准，所屬商船噸位佔全球商船總噸位的二成四以上，才有望在未來五年內生效。我國在產政界大力推動下，對公約強制規範部分都已準備好了，除由勞資政成立「三方委員會」，交通部並授權港務局與航運社團辦理事項包括：台灣船員上台灣籍船舶由港務局負責發證，外僱會核發台灣船員上外籍船舶證書，僱外會則負責外籍船員上台灣籍船舶證書事宜；交通部並將委託中國驗船中心執行船舶勞工檢查業務，負責發予船舶勞工檢查證書，顯示行政部門為維國輪正常航行，極為重視此項國際公約。

提升質與量 中國頒布十項船員新措施

為解決中國船員供不需求，提升船員素質，中共交通運輸部頒布十項新措施，將淡化船員學歷，強化資歷與实操考試要求。並計劃自今年六月一日起，在五百總噸及以上或者主推進動力裝置七五〇千瓦及以上船舶的最低船員安全配置，增設駕駛員助理和輪機員助理。

中國船員總數已達一百五十五萬人，船員總量居世界第一，隨著中國經濟持續高速發展和全球化進程逐步加快，中國海運事業發展快速，以船員為骨幹支撐的航運業，擔負著中國四成五的全國貨物周轉量和九成三的對外貿易運輸任務。但船員數量嚴重不足，船員素質不高。在國際海員勞務市場佔有率，人口第一的中國僅排名第四，約佔市場份額的百分之四。國際海員研究中心預測，到二〇一五年，全球航運業高級船員的缺口將達到二萬七千人。

為了培養高素質的船員，優化船員結構，中共交通運輸部頒布了新措施，要淡化船員學歷，強化資歷要求，淡化理論考試、強化实操考試。將建立船長、航運公司參與的船員適任綜合考評機制，高級船員任職見習機制。

此外，高級船員的學歷要求和航海院校在校學生的考試模式也將進行調整。三副、三管輪晉升到二副、二管輪的海上資歷要求將從十二月延長至十八個月。在船員適任能力評估環

節則建立海事、企業和院校三結合的評估考官隊伍，將船員工作實際需要充分體現在評估要求之中。

中國共有十二所本科院校、十三所高職高專院校和十二所中專學校開設有航海專業。現有專業培訓機構五十餘個，每年開班培訓船員七千餘期，年培訓規模廿多萬人。

海關事後稽核績效亮麗

海關事後稽核制度在有限人力下，已發揮極大查核效力，關稅總局表示，目前以高價低報逃漏進口稅費、偽變造發票、虛報產地逃避管制案件較多，亦是海關各關稅局查核的重點。

高雄關稅局事後稽核九十七年第一季成績亮麗，一至三月辦理稽核案件共四十六件，查獲異常案件共三十二件，違規金額高達新台幣一億二千四百七十七萬餘元，其中包括罰款金額新台幣八千七百九十萬餘元，追繳貨價新台幣二千一百五十七萬餘元，補徵進口稅費則有新台幣一千五百二十八萬餘元。

關稅總局昨天表示，海關自實施通關自動化後，已充分發揮便民功效，惟在追求通關快速與便捷之餘，為防止關稅逃漏並加強不法走私查緝，海關實施事後稽核制度運用而生，而稽核關員均為熟稔通關業務之海關優秀人員。

關稅總局表示，原物料價格近年飛漲，因此買賣雙方部分採用到港

日之結算價格，作為實際交易價格，報關時所檢附之發票價格為暫定（預估）價格，進口時請依關稅法第十八條第二項規定，以書面申請繳納相當金額之保證金先行驗放，並於規定期限內繳驗結算價之發票或補匯款差額單據結案，以免被查獲受罰。廠商如有前述情形者，應依稅捐稽徵法第四十八條之一規定，主動向通關單位補報並補繳所漏營業稅及推廣貿易服務費，以免被查獲而遭到處罰，得不償失。

海運費率需申報案 年底提檢討報告

經建會指示交通部，針對海運費率需申報案，於今年底前蒐集相關國家作法。提出檢討報告，並送行政院財經小組會議討論。

該會同時要求財政部，針對進、出口報單及提單號碼整合進行研究，並涵納歐洲商會會員意見，於年底前提出報告。

經建會係就歐洲商務協會2007-2008建議書協調相關單位後，獲致上述協議。

歐洲商會建議，海關應儘快升級為國際標準系統，接受以提單號碼做為輸入資料而不宜堅持四位數字貨運單號碼。

財政部關稅總局表示，目前海關正積極推動導入WCO SAFE標準架構，計畫將UCR（貨物唯一追蹤號碼）運用通關係統，屆時將研究整合進、出

口報單及提單號碼，並與國際接軌。

至於備受外籍航商關注的航政法規規定，海運費率需申報，港務局有權駁回一案，歐洲商會建議我方廢除授權基隆港務局駁回費率變動之規定。

交通部航政司表示，鑑於港口設施及船舶保全費用與因季節性或臨時性需求所計收附加費之性質迥異，本案基隆港務局要求航商以海運運價項目申報船舶保全費用，符合「航業法」規定原則准予備查，例外時方予介入干預。

經建會指示交通部於今年底前，蒐集相關國家作法，提出檢討報告，並送行政院財經小組會議討論。

我組團出席深圳國際海事論壇

由中國海事局主辦之二〇〇八深圳國際海事論壇，訂本4月17日起一連兩天在深圳舉行，本次會議將以海員與發展為主題，針對全球船員短缺，高素質海員的可持續發展，及海員的就業與培訓等，深受世界海事界和航運界關注的焦點問題進行交流和研討，我航運社團包括船員外僱會，船長公會及海員總工會將組成代表團與會。二〇〇八深圳國際海事論壇是繼「高素質船員」二〇〇六深圳國際海事論壇後，中國海事局再次舉辦以海員為主題內容的盛會，屆時包括國際海事組織、國際勞工組織等七十多個國際組織、海事主管機構、大型國際航運企業及知名航海院校將出席，預

計參加論壇的中外嘉賓將近三百人。

據了解，中國大陸為了增進國際間海事交流與合作，充分展示中國海事發展成就，擴大海事影響力，宣傳中國政府全面、有效地履行國際公約的精神，根據有關通知，舉辦首屆全國船員發展大會和深圳國際海事論壇，努力打造參與國家（地區）人數最多、組織管理水平最高、論壇運作最有成效的論壇。我方應邀出席的航運社團包括：中國船員外雇輔導會主任委員姚忠義，委員許洪烈，郭炳秀等；船長公會秘書長郭長齡；中華海員總工會常務理事羅國城等十餘人，期盼經由資訊交流和研討，能獲得一些別人好的建議以供借鏡。

新趨勢 自貿港區發展成運籌中心

台灣大選後經濟發展趨勢講座4月16日晚間於中華經濟研究院召開，兩岸三地企業在會中分享經營成功經驗及對當前經濟形勢的看法，並認為開放兩岸經貿發展，是帶動台灣經濟再起飛的關鍵，全島發展自由貿易港區成為運籌中心，也將是產業未來發展趨勢。

因應全球化發展及知識經濟時代之需，中華財經策略協會、中華經濟研究院持續舉辦「企業經營戰略高手」系列講座。本次主辦單位特邀遠雄企業集團董事長趙藤雄，與中國經濟研究董事長柯承恩進行對談，將創業和經營成功經驗與與會者共同分

享。

會中討論議題包括：世界經濟金磚四國與新金鑽十一國；自由貿易港區政策—先進國家自由貿易港區發展經驗；台灣與中國大陸兩岸經貿關係；產業發展趨勢（全島發展自由貿易港區成為運籌中心、調降租稅積極提升國際競爭力、整合簡化行政組織提升效能等）。

海關認定進口貨原產地作業要點4.17實施

原產地認定委員會將裁撤 交由各關區逕行認定

關稅總局為配合財政部修正「進口貨物原產地認定標準」部分條文，並使進口貨物原產地之認定作業程序更臻明確，預定四月十七日將發布實施「海關認定進口貨物原產地作業要點」，屆時原產地認定將由各關區逕行認定，有疑義者則交由相關單位進一步協查確定，而原來的關稅總局原產地認定委員會也將於十七日裁撤，同時廢止已行之多年「進口貨物原產地認定標準參考事項」，請相關業者注意配合辦理。

關稅總局昨天表示，即將發布之「海關認定進口貨物原產地作業要點」，將對進口貨物原產地認定作業更為透明及一致性，以加速海關認定進口貨物原產地時程，減少爭議與民怨。

關稅總局近期已邀請經濟部國貿局、工業局、行政院農委會及各關稅

局等單位，開會研訂「海關認定進口貨物原產地作業要點」，作為各關稅局實務執行準則。該作業要點除就進口貨物本身或其包裝上有無產地標示及貨物運送過程是否有疑義等情形，詳細規範產地查核作業方式外，並就海關送請其他機關協助認定及送請駐外單位協查等事項，制定標準化作業流程(SOP)，另利用科技資訊系統建置「跨關區資源共享系統資訊庫」，減少相同貨物重複送查，以達到簡化工作及提升行政效率目的。

高港提說明 依法計櫃量

高雄港務局4月3日表示，該港貨櫃裝卸量之計算方式，依商港棧埠管理規則，即航運公司裝卸貨櫃之計數、點交、點收、貨櫃櫃號識別等均由船舶理貨業者負責辦理。實務上作業，貨櫃之數量、標識、櫃號，係由船公司及裝卸業者與理貨員三方共同簽證，已具有第三方參與公證之性質。

高雄港務局係對該局部分人員疑似涉嫌虛報貨櫃量，詐領政府獎勵金及獲取不法利益乙案，再次提出上述說明。

據表示，本案目前已進入司法程序，該局會全力配合檢調調查，以協助釐清相關疑義；該港貨櫃裝卸量之計算方式，依「商港棧埠管理規則」第107條規定辦理，即航運公司裝卸貨櫃之計數、點交、點收、貨櫃櫃號識別等均由船舶理貨業者負責辦理。

實務上作業，貨櫃之數量、標識、櫃號，係由船公司及裝卸業者與理貨員三方共同簽證，已具有第三方參與公證之性質，此共同簽證亦為海運業各界，含運送人與託運人等所認同。

該局表示，航商選擇港埠主要考量因素為貨源、作業效率及港埠費用等，近年來，大陸地區沿海港埠建設突飛猛進，貨櫃裝卸量大幅成長。惟高雄港九十四年貨櫃裝卸量卻衰退二點五個百分點，係高雄港自開港以來首度呈現負成長，其中轉口櫃量衰退更達百分之四點三二，在當年度世界前十大貨櫃港口中，僅高雄港貨櫃裝卸量衰退。為此，行政院及交通部多次指示該局需戮力提升高雄港港埠競爭力，降低各項租金費用，留住航商永續投資經營，避免高雄港喪失國際樞紐港之重要地位及國家整體競爭力。該局在交通部充分支持下，審酌國際港埠競爭環境及港埠經營政策，於九十五年中積極推動相關優惠措施，貨櫃航商對於高雄港的努力深表肯定，因而持續與該局簽訂貨櫃碼頭長期租約，高雄港因而穩住貨源並確保長期營收。

該局之優惠措施，包括港灣業務費率、土地使用費優惠及貨櫃碼頭貨櫃量成長獎勵措施等，亞太地區各港口（如韓國釜山港）為與大陸華北各大港競爭，亦採取類似優惠辦法。

該局重申，九十六年散裝船運價持續飆高，加以貨櫃裝載穀物的

技術提升，部分進口之大豆、玉米及其他穀類貨物改以回頭櫃裝載，造成高雄港進出口櫃量增加百分之十一點一八，惟轉口櫃卻衰退百分之零點六六，此係因進出口櫃量大，致貨櫃場地容量飽和，已無空間儲放轉口櫃所致。另依交通部核定之「高雄港港埠業務費率表」規定，空櫃可納入貨櫃裝卸量統計。

高雄港是亞太地區貨物輸往美西主要貨櫃港，以往從美西港口運回高雄港的回頭櫃，有部分为空櫃，係因台灣對美國的貿易往來是出口大於進口所致，此為海運業貨櫃運輸的正常現象，去年在高雄港進出的貨櫃，重櫃與空櫃的比例仍與往年相同，空櫃並無不合理增加的情形。至於翻艙櫃，雖然有部分大陸及其他地區港口有計入貨櫃裝卸量，惟高雄港依交通部規定依較嚴格之標準不計入貨櫃裝卸量統計，航商實際作業中翻艙櫃是否有疏誤算入貨櫃裝卸量並轉報該局，將配合檢調調查釐清。





中國航運股份有限公司
Chinese Maritime Transport Ltd.

<http://www.cmt.tw>

名聘公司高階管理人員暨船上各級一等甲級船員

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。
4. 船上服務之各級一等甲級船員

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/陸勤服務人員

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。
(陸勤) 船舶維修/技術工程師	學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度 具機械/造船/輪機等相關背景，具船上資歷者佳。
(陸勤) 駐埠管輪/輪機長	學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度 具機械/輪機等相關背景，具船上經驗及輪機執照者優先考慮
(陸勤) 駐埠船副/船長	學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度。 商船、航技、航海等相關科系畢，諳英文，具船上經驗及執照者優先考慮
(陸勤) 運務管理師	學歷: 專科(含)以上；語文: 英文中上程度。 商船、航技、航海等相關科系畢，諳英文，具船副執照者優先考慮
(陸勤) 危險品運務管理師	學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度 具商船/航技/化工等相關科系優先考慮，具船上資歷者尤佳
(陸勤)貨櫃技術管理師	學歷: 大學(含)以上；語文: 英文中上程度

~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

☒應徵海勤人員：

1. 郵寄履歷表: 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。

2. 請至本公司網站一線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

☒應徵陸勤人員：

請至本公司網站一線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

~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



中鋼運通股份有限公司

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船長/輪機長	持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書；具兩年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。
大副/大管輪	持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書；具一年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷尤佳。
船副/管輪	持有一等國籍適任證書及STCW95訓練證書。
乙級船員	持有國籍助理級適任證書及STCW95訓練證書。
廚師	持有STCW95訓練證書,具丙種以上廚師執照尤佳。

應徵方式：

備履歷(附照片)、海員手冊、適任證書及STCW95訓練證書等影本，逕寄本公司船務處收。

公司地址：806 高雄市前鎮區民權二路8號32樓

聯絡人：徐經理高雄 聯絡電話：(07)3378836

陳管理師一勝 (07)3378846



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:cllu@yml.com.tw

海員俱樂部報導**臺中港國際海員俱樂部報導**

馬來西亞籍探測船M/V “ALLIED SHIELD” 馬來西亞籍船長CAPT ABD SANI MOHD YUSOF表示“ITF贊助世界各港口國際海員中心及相關海員單位定期對海員們作醫療建設，處理有關愛滋病(AIDS)和其他事情。船員們必須克服心理障礙積極尋求建設與幫助，儘管害怕那些由性病引發的疾病（特別是愛滋病）可能會導致失去工作，無論是自己感受到的還是被醫生診斷確定的，都有權要求進行一次合

理的診斷。診斷應該建立在合適和合理的基礎上，目的是確定該海員是否健康或不健康，是否是臨時性的不健康或已失去繼續工作的能力。”

馬來西亞籍探測船M/V “ALLIED SHIELD”包括船長一共27位船員，其中17位馬來西亞籍船員，1位南非籍，1位美國籍，2位英國籍，2位波蘭籍及4位印度籍船員。船東為馬來西亞PYRAMID OFFSHORE MARINE SERVICES SDN BHD。

會員服務**會務報告：**

- 一、即將接任行政院勞工委員會主委王如玄律師於5月13日上午11時由工會科王科長及陳秘書陪同到訪本會，本會由盧水田理事長率同秘書長及各處處長接待，除簡報工會會務外並對本會服務於外輪會員無法與岸上勞工享受同等待遇之勞、健保費率及退休年金問題提出說明，王主委並同意接任後將開放溝通平台對此議題詳加研究。
- 二、96學年第一學期會員子女獎學金已審查列冊完畢，計總會40名，基隆74名，高雄96名，已依規定辦理獎學金暨獎狀發放事宜。

- 三、交通部於97年4月8日召開研商「船員法部分條文修正草案」第4次會議，本會吳秘書長學基針對船員法名稱修正乙節，建議為免船員適用體系混淆，船員法名稱不予修正，綜合與會其他代表意見，經討論結果為船員法名稱暫不予修正。
- 四、本會第8次理事會議決議，建請交通部修訂「小船船員管理規則」第14條條文，開放持有效「船員服務手冊」並具有二年以上海勤資歷之船員得以直接報考乙案，經交通部97年4月11日交航字第0970026853號函復，將納入爾後修法考量。

五、本會於97年4月25日（星期五）假台北市國聯大飯店舉辦「2008年中華海員品質提升研討會」，計有交通部航政司、勞委會貴賓、航運界人士、航運社團及學術單位代表90人參加本次研討會。

六、金鴻輪船股份有限公司積欠所屬基隆港籍「金鴻8號」輪船員薪津案(原海員月刊653期封底照片)，船長及國籍全體船員於97年2月19日和船東達成和解，目前該輪已由高雄地方法院於3月31日執行公開拍賣。拍賣之金額優先支付船員之欠薪。



中華海員總工會退休註銷補助一覽表

97年5月12日

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
041250	陳路	2008/4/24	註銷補助金	19650
035625	陳正富	2008/4/28	退休補助金	49350
059112	王連君	2008/4/28	退休補助金	49350
036482	顏貴雄	2008/4/28	註銷補助金	29250
085419	陳長吉	2008/4/28	退休補助金	7350
055529	李正雄	2008/4/30	退休補助金	39150
082280	王成良	2008/5/2	退休補助金	19500
036230	高順賢	2008/5/2	註銷補助金	27000
032458	田玉庸	2008/5/8	註銷補助金	50250
	人數	9	總金額	290850

中華海員總工會急難救助一覽表

97年5月12日

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
077220	顏順保	2008/4/23	父喪濟助	1000
024846	卞仁忠	2008/4/28	在岸住院	2000
085434	鍾金麟	2008/4/28	在岸住院	2000
058957	陳自偉	2008/4/28	在岸住院	2000
049205	張有國	2008/4/28	母喪濟助	1000
082107	陳秋帆	2008/4/28	妻喪濟助	1000
055389	張天福	2008/4/28	母喪濟助	1000
042209	李文和	2008/4/28	父喪濟助	1000
058966	高登鈴	2008/4/29	父喪濟助	1000
053957	王中平	2008/5/2	在岸住院	2000
073289	周漢德	2008/5/2	母喪濟助	1000
072803	匡國民	2008/5/5	在岸住院	2000
057172	刁德維	2008/5/5	父喪濟助	1000
062204	鄧又真	2008/5/7	在岸住院	2000
041670	黃福臣	2008/5/7	父喪濟助	1000
072077	林政建	2008/5/7	母喪濟助	1000
	人數	16	總金額	22000

公 告

公告廢止「專門職業及技術人員 特種考試船舶電信人員考試規則」

依據考選部97年5月1日選規字第0971300148號函辦理，廢止「專門職業及技術人員特種考試船舶電信人員考試規則」。

全民健保

臺中市政府97年1月開辦設籍該市中低收入老人 參加全民健康保險之保險費自付額補助



補助對象：

設籍臺中市領有中低收入戶老人生活津貼且參加全民健康保險之年滿65歲以上至69歲長者。

補助額度：

補助參加全民健康保險，每人每月健保保費最高額度以不超過第六類地區人口繳納保險費之自付額為限。
（目前為新台幣659元）

補助方式：

凡符合補助對象，由臺中市政府定期提供補助名單給健保局並結算補助保費逕付健保局。（民眾不需向健保局提出申請）

實施日期：

97年1月1日開辦，並自97年3月1日起由健保局代辦。惟97年1月至2月份仍由各區公所繕造補助表冊送臺中市政府辦理補助。

注意事項：

符合補助資格之民眾，如果臺中市政府提供補助名單資料錯誤或遲延提供健保局，以致未能及時獲得健保費補助者，由戶籍所在地區公所辦理保費核退。

承辦單位：

臺中市政府社會處老人福利科

洽詢電話：

(04)22272139分機204

中央健康保險局全球資訊網

<http://www.nhi.gov.tw>

本分局全球資訊網

<http://www.nhitb.gov.tw>

健保諮詢服務及醫療申訴專線：

0800-030598

中央健康保險局 台北分局

資料來源：台北縣政府衛生局

輔酵素Q10一天吃多少，你知道嗎？



在各大電視購物節目、美容網路或便利商店，都可以看到在販售、討論最火紅的輔酵素「Q10」食品，但您知道您吃的輔酵素Q10有什麼食用限制嗎？你有注意外包裝標示之警語字樣嗎？依行政院衛生署95年1月2日公告開放輔酵素Q10供為食品原料。惟規定「每日食用限量30mg以下」、「須以中文顯著標示『15歲以下小孩、懷孕或哺乳期間婦女及服用抗凝血藥品(warfarin)之病患，不宜食用』等警語字樣」。

某廠商販售予連鎖藥妝店之「欣適康膠囊」食品外包裝標示成分輔酵素Q10，經臺北縣政府衛生局調查，發現該產品每顆標示成分含輔酵素Q10 20mg，食用方法：成人每日食用1-3顆，換算每日3顆輔酵素Q10食用量已達60mg，與每日食用限量30mg以下之規定不符，且未依規定標示上開使用警語，其產品標示已依違反食品衛生管理法第17條第1項規定，縣府衛生局依同法第33條規定處以新台幣3萬元整，並令業者限期回收改善。

輔酵素Q10(Coenzyme Q10)原為心臟病輔助用藥，過去為醫師處方用藥，作為心衰竭輔助療法。目前行政院衛生署已開放輔酵素Q10作為食品原料及產品，在食品市場，輔酵

素Q10已經被大量的製成飲品、口含錠、膠囊等，標榜「養顏美容、青春永駐、促進新陳代謝。減少疲勞感」等詞句，搶攻美容、保健食品商機。但目前尚未有輔酵素Q10可以改善皮膚或生理功能的相關研究報告，而且食品依規定不能宣稱療效。其實Q10可從食物中獲得，以大豆油、菜子油、沙丁魚等含量較高，而牛肉、黃豆粉、花生、豬肉、烏賊、雞蛋也都含有天然的Q10，民眾可依身體狀況及需要適量攝食這些含有天然Q10成份的食物。

臺北縣政府衛生局特別呼籲消費者，千萬不要為了追求美麗等效果，每日食用輔酵素Q10超過衛生署評估建議用量30mg，雖然輔酵素Q10開放作為食品原料及產品，但因其具有抑制抗凝血劑的作用，民眾食用前應先審視其標示，依照食品之標示用法，不宜過量。尤其服用抗凝血藥品(warfarin、如：血液系統用藥、抗凝血劑、血栓溶解劑)之病患不宜食用。服藥期間的人，最好能先詢問您的家庭醫師、藥師的意見再考量是否食用這類產品。同時勿購買標示不清、宣稱療效之食品，以維護自身健康、保障自己的權益。

勞保資訊

二度就業，新雇主仍應提繳勞退新制退休金

資料來源：勞保局

- 一、只要是適用勞動基準法的本國籍勞工，就是勞退新制的強制提繳對象，勞工雖然已經領過勞保老年給付，再二度就業到適用勞動基準法事業單位受僱工作，雇主（事業單位）仍然須依規定按月為其提繳勞退新制退休金。
- 二、勞退新制施行後，新進職場或離職再受僱的勞工適用勞動基準法，一律適用勞退新制，勞工無論是否領過勞保老年給付，只要再受僱適用勞動基準法的公司，都適用勞退新制，所以雇主（事業單位）應於新進同仁到職之日起7日內申報提繳勞退新制退休金，雇主如果沒有依規定辦理申報提繳勞工退休金手續，經限期改善，屆期未改善，除處以罰鍰外，勞工因此受到損害，雇主負有損害賠償責任。
- 三、勞保局特別籲請雇主注意，領過勞保老年給付的勞工再受僱從事工作且適用勞動基準法者，雖然可以自願選擇參加勞保職業災害保險，但勞退新制退休金是強制應提繳的對象，雇主應為其提繳並負擔勞工退休金提繳費。
- 四、勞工朋友為瞭解雇主是否有按月為其提繳勞退新制退休金，可利用勞保局所提供的勞工退休金個人專戶查詢管道，包括（一）本人親持身分證件至勞保局各地辦事處臨櫃查詢（二）使用自然人憑證上勞保局網站查詢（三）申辦勞動保障卡持卡至發卡銀行自動櫃員機查詢，以維護個人之退休金權益。

