

航海節 特別報導



◀圖一



◀圖三

全國航運界歡慶第五十四屆航海節

(資料來源：台灣新生報)

慶祝第54屆航海節，全國船聯會7月11日下午假台北市國賓飯店舉行慶祝大會，由台北市輪船公會理事長黃望修(圖一)主持，交通部次長游芳來(圖二)、海基會董事長江丙坤(圖三)蒞會致詞。會中並安排績優船舶運送業、模範航港從業人員、模範海員(圖四)及網球、游泳、攝影比賽優勝頒獎儀式等。會中另穿插航運合唱團(圖五)演唱，氣氛熱烈。

「航海節」之慶祝，係為紀念公元1405年「鄭和」以簡單的航具南下西洋，開拓海疆，不但促進了東西文化的交流，同時也開創了國際貿易的新里程。

▼圖二



◀圖四



◀圖五

基隆區慶祝航海節

今年基隆地區航海節由基隆港務局接辦

(資料來源：中華日報)

今年基隆地區第54屆航海節由基隆港務局接辦。

基港局表示，「基隆區第54屆航海節慶祝大會」訂於7月11日上午10時10分，假長榮桂冠酒店「桂冠廳」二樓舉行，並經由協商改由基隆港務局主辦，「基隆市國際輪船商業同業公會」及「基隆市船務代理商業同業公會」兩公會協辦。

本屆航海節經籌備會議決議，將於7月11日航海節當天推出以下系列活動：

- 一、航海史詩的饗宴：放映「鄭和下西洋」影片。
- 二、慶祝大會表揚資深優良航商、模範航港從業人員及模範海員。
- 三、慰勞海關北部燈塔駐守人員與基隆港局塔台人員。
- 四、基隆港區船舶懸旗誌慶。

據悉，基隆區航海節囿於經費緣故，曾有停辦之議，惟該局基於傳承精神接辦，冀望透過彼此情誼聯繫，共創航港繁榮發展。

基隆區第54屆航海節慶祝大會

(資料來源：台灣新生報)

「基隆區第54屆航海節慶祝大會」7月11日假長榮桂冠酒店「桂冠廳」二樓舉行，由籌備會主任委員基隆港務局局長蕭丁訓主持。祝賀重要貴賓有基隆市議會議長張芳麗、基隆市議會副議長曾水源、基隆市政府秘書長許清坤、基隆關稅局局長丘欣、海員調查處處長陳長武、基隆國際輪船公會理事長陳清順、基隆船務代理公會理事長楊吉利及相關公(工)會理事長、港航業者等多人參加。

本屆籌備會主任委員基隆港務局局長蕭丁訓致詞時強調：雖然今年因

受高油價及美國次級房貸之影響，海運界的業績略為受挫，如果以赤壁之戰來比喻，諸葛亮並非有奇門異術，也不是會呼風喚雨，但憑其熟知天文地理，知道什麼時候赤壁會有東南風而去發動火攻，贏得勝利，相信基隆的航運各界都有很好的knowhow，憑著各位之經驗及智慧，個個都是諸葛亮，必能利用兩岸直航的機會把握貨運及貨運的發展契機，適當整合兩岸市場，相信往後照樣仍可大船入港，班班滿載。

會中除播放「鄭和下西洋」影片，並安排表揚資深航商四家：「吉洋船務代理有限公司」、「台灣快桅股份有限公司」、「新海股份有限公司」、「寶威國際通運股份有限公司」。模範航港從業人員13名：「基隆港務局」楊雯婷、李海青；「基隆港引水人辦事處」施光華；「基隆關稅局」楊慶元、高德中；「基隆市報關公會」陳寶鳳、張文正；「基隆市國際輪船公會」鍾志芳、「基隆市船務代理公會」陳文貴；「基隆市船務職業工會」嚴志雄；「基隆市輪船理貨公會」謝玉珠、謝宏隆。模範海員7名：「基隆港務局」鄧俊奎；「基隆海員工會」朱琴福、姜寶明(詳見封底照片)；「海巡署」王漢章、高焰煌；「台灣國際造船公司」應志芳；「基隆關稅局」簡元盛。

臺中港區航海節慶祝大會

(資料來源：中華日報)

臺中港區各界慶祝第54屆航海節大會7月10日上午10時，於臺中港務局六樓禮堂盛大舉行，會中除由大會表揚模範航港從業人員54人及業績優良之航商5家、廠商6家外，並由船務公會慰問終年辛勞之信號台、燈塔工作人員，同時安排雞尾酒會，現場氣氛熱絡。

今年臺中港區航海節慶祝活動，港區內全體航商暨各投資廠商代表，一致推請臺中港務局局長李龍文擔任籌備會主任委員及各航商、廠商代表擔任委員，共同籌劃這次航海節慶祝活動。

這次慶祝大會表揚的模範航港從業人員，均係經過參與單位內部嚴格甄選出來的一時之選，獲表揚名單如下：

船務公會：范立瑞 林忠億 蔡為能 王永明 莊福川 蔡政忠，報關公會：許榮達 黃進春，中國貨櫃：裘中衡 劉國豐，東森國際：傅以華 劉正偉，萬海航運：郭金龍 江慶新，理貨公會：林世雄 吳師賢，建新國際：蘇寶蓮 林姿伶 林晨義 余勝華，長榮國際：蔡世輝 史國太，中龍鋼鐵：張妙旬 許雅萍，台電台中發電廠：張錦德 莊錦煌 許國良，引水人辦事處：傅懷瀛，幸福水泥：白國尉，亞泥：陳嘉成，嘉新：林欣宜，台泥：林文義，台宇：蔡淑杏，環中國際：鄭盛錄，億昇倉儲：莊秀順，中港倉儲：何金萬王進慶 李炳

模，德隆倉儲：蔡火獅 陳業傑 王鎮杉，婦女會：范文惠，中港局：周莉薇 陳進旺 張智美 林佑任 陳永義 王仁澤，魏鳴賢 郭西文 李文彬 辜伯都 胡淨濃 賴文義

優良航商獲表揚名單如下：1.大中船務，2.忠興船務，3.建中船務，4.永聖船務，5.長榮國際。

優良廠商獲表揚名單如下：1.德隆倉儲裝卸公司，2.中國貨櫃運輸公司，3.中聯油脂公司，4.味丹企業，5.匯僑公司，6.台宇實業。

高雄區航海節慶祝大會

(資料來源：中華日報)

第54屆航海節高雄區慶祝大會訂於7月10日下午4時於高雄市漢來飯店9樓金龍廳舉行，航海節高雄區籌備委員會主任委員高雄港務局局長謝明輝主持，大會中包括行政院南部聯合服務中心執行長羅世雄、財政部高雄關稅局局長呂財益、高雄港務警察局長陳嘉昌、高雄國際輪船公會代理理事長鄭德松、高雄船務代理公會理事長顏銘傳等航港業界嘉賓共同參與，一同歡慶航海節。

會中表揚模範航港從業人員並致贈信號台、燈塔服務人員紀念品以資鼓勵，頒發第54屆航海節球類聯誼賽優勝隊伍獎盃及第7屆高雄港風貌攝影比賽得獎人員暨頒發97年勞工安全衛生攝影比賽優勝作品得獎人員，現場並邀請高雄港合唱團演唱及由該局員工自組的高雄港樂團表演節目。



● ● ● ●
中華日報

陽明散裝船隊命名行銷台灣美景

陽明海運發展散裝船隊準備好了沒？事實上，陽明所將發展的散裝船隊連船名都取好了！

據悉，陽明日前為其卅四艘各型新造船舉辦命名活動，其中散裝船隊原則採用以台灣百嶽、國家公園及著名景點命名，讓台灣美景隨陽明船隊航遍世界，其中包括了：玉山、雪山、關山、向陽山、大劍山與品田山等六艘，以及備用的鷹山、合歡山、桃山、佳陽山四艘船名，另在租入新船命名分別是：墾丁、陽明山、太魯閣、雪霸、金門與阿里山等六艘，及備用的日月潭、愛河、西嶼、淡水、鵝鑾鼻、澎湖、鹿耳門、赤崁等八艘船名，總計新造與租用取了廿四艘各型散裝船名。

該公司表示，陽明海運目前營運散裝船隊共計十艘，自有的散裝船有六艘，另外租入兩艘、代營台電運煤船兩艘，全數為巴拿馬型船舶。陽明已向造船廠租購14艘新船舶，其中海岬型兩艘、超巴拿馬極限型兩艘、巴拿馬型十艘，今年八月即有第一艘

船舶下水，自2010年到2013年間期，每年會有二至三艘船舶交船。易言之，截至2013年止，散裝船隊規模將倍增為廿四艘以上，成為國內最大的Panamax型散裝船隊。

陽明董事長黃望修說，今年散裝船運市場是個頂峰，明（2009）年將會回檔，預期2010年船噸雖更多，運價會往下走，但也不會相差太多，他對未來散裝船運市場表達樂觀，長期走勢平穩。

根據Clarkson研究機構預測，預期2008年全球散裝船噸供給將約增加9%，而散裝運輸需求約增加4%，供需成長差距5%，高於2006年的2%，使得2008下半年運價可能還需進一步觀察。但在中國、印度等新興市場對鐵礦砂需求持續成長，以及四川512強震的災後重建的需求增長影響下，短中期市場仍將持續高檔整理走勢；長期而言，雖然全球經濟預期走緩及未來新交付船噸大幅增加，然在新興市場龐大基礎建設需求下，散裝市場長期走勢仍是審慎樂觀。

取消兩岸三地航線靠第三地須兩岸協商

7月11日將隨團赴大陸參加海

基、海協兩會會談的交通部航政司長林志明昨日在臨行前表示，本次會談單純是陸客來台及空運包機兩項議題，海運直航並沒有在這次議題中，不過未來海運通航可望透過此一平台，包括兩岸三地航線彎靠石垣島第三地的規定，未來是否可能先行取消，林志明認為，這一部份也必須兩岸協商。

林志明表示，涉及兩岸可務需協商達成共識後實施，對海運通航交通部是站在技術規劃立場，當然也會提出規劃版本，不過還是要待陸委會政策面的決定。

基港局通過資通安全管理系統驗證

基隆港務局通過ISO 27001：2005資通安全管理系統(ISMS)國際驗證。

基隆港務局為落實行政院「政府機關(構)資訊安全責任等級分級作業施行計畫」，確保資訊業務作業安全，業於5月30日通過ISO 27001：2005資訊安全管理系統(ISMS)國際驗證。

該局表示，基港局藉由ISO27001資訊安全管理系統的導入，以標準的作業程序，加強同仁的資安意識、提升基港局的資安防護，以確保資料的機密性、完整性及安全性，建立一個優質的資通環境，提供全體同仁、航

商、貨主與一般民眾最安全的資訊服務。

防止水域污染港局呼籲商民注意以免遭罰鉅款

為防止水域污染，基隆港與台中港務局分別提出呼籲，提醒商民注意以免遭罰鉅款，基隆港務局指出，行政院環境保護署與中央大學衛星遙測中心合作，利用衛星遙測本島及周邊海域若發現海面有船舶排放污油水，遙測中心會在接收衛星拍攝影像後傳送至環保署，環保署將影像即時傳送各港務局查証是否有嫌疑船舶通過該污染海域。

經港務局查証若有嫌疑船舶，再請地方環保局、海巡署、港務局進行聯合稽查，發現違規排放污油水可依海污法處30-150萬元罰元。請各船務代理及輪船業者注意，勿任意在外海（公海）排放污油水，以免受罰，若有需收受污油水可電洽本局環保組收受電話（02）24206358。

臺中港務局為維護臺中港的水體水質，防範污染，每日上、下午派員巡查排入港區之大、中排，一發現水質異常變色或漂浮油污時，立即聯繫通報台中縣環保局會同取締；近日港區梧棲大排、安良港大排發生幾次油污、廢水污染案件，在港務局與環保局合力下，於最短時間內要求業者清理改善，減輕油污、廢水排入臺中港

池的負面影響。

臺中港務局表示，每年監測港區大、中排排入港池的水質狀況，監測結果顯示，台中港港池大部份污染物係承受自港區外之大、中排廢水，尤以安良港大排、仁民中排及梧棲大排影響最大。

臺中港務局強調，「環保無假期」，為維護港池清淨之決心，該局將繼續加強巡查，遏止大排廢水污染臺中港。港務局也呼籲民眾如發現港區大、中排污染問題，請勇於檢舉，可向該局提供線索，利用污染防治專線：04-26642308通報；或利用0800-066666環保報案專線向環保機關檢舉。

兩岸海運直航協商經營權是關鍵

未來兩岸海運直航協商，如何確保我方船公司兩岸航線經營權將是關鍵。

海基會與海協會日前簽署「海峽兩岸包機會談紀要」，本次兩岸兩會協商並未觸及海運直航議題，但因兩岸關係改善，使具有我方「白手套」功能的航運團體「台航會」靜極思動，並在昨7月17日召開閉門會議，研討未來將進行的兩岸海運直航談判有關議題，台航會董事長王龍雄亦不諱言直航是終極目標。

台航會有關人員指出，依據兩岸

關係條例，開放海運直航只要在政府許可下根本不是問題，問題是兩岸航線的定位及由誰經營才是關鍵，諸如兩岸航商所屬權宜籍船是否可經營該航線需經雙方協商談判。

據悉，有國籍航商提出質疑，權宜籍船雖屬台灣自家船公司經營，但及兩岸航線，平常繳稅是繳給外國政府，如開放介入這條高度政治敏感性的航線，對本國人似有不公，同樣的，對岸的大陸船公司也有相同問題。

交通部航政司官員昨日應邀出席台北市輪船公司理監事會也表明，該部航政司長林志明參與了上次的兩岸兩會協商，他指示下一階段將進行海運方面的規劃，因此希望業者在這方面提出需求俾供參考。

船聯會：兩岸船員培訓制度漸趨一致

據全國船聯會所作研究顯示，兩岸船員培訓制度逐漸趨於一致。

船聯會報告指出，中國大陸為加快船員隊伍發展之十大措施已於今年4月頒布施行，其重點如下：

- 一、取消航海院校在校學生先實操評估，後理論考試的限制。(註：大陸海事局取消學生需畢業後才能參加理論會考的制度，在1,2,3,4年級時，隨時可考教過的學程)
- 二、建立船長、航運公司參與的船員

通任綜合考評機制。

三、加強船員過任能力評估。

四、建立海事管理人員、航運公司專家和航海院校老師三結合的評估考官隊伍,將船員工作需要充分體現在評估要求中。

該會表示,我國教育部和交通部及各海事大學也正在推動,經交通部STCW評鑑通過的海事大學所提供的STCW能力學分證明,等同考試院考選部的考試及格證書的雙軌制度,凡取得STCW能力學分證明者亦可向交通部申請核發船員適任證書。

該案是在前交通部長蔡堆和教育部分呂政務次長木琳的同意下,由教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組吳召集人榮貴召集會議決議請 DNV總經理吳巨聖在高海大召集會議請各海事大學將各校統一的STCW能力學分對照表送交教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組,俾憑完成交通部辦理船員適任證書檢核發證辦法的修正程序中。

中油跨入LNG船運業務自卡達進口天然氣

中油自卡達Ras GasII進口液化天然氣首船裝貨典禮在卡達Ras Laffan港完成裝船,並由中油董事長潘文炎率員出席首船裝貨典禮,不但強化我國能源供應的穩定性,更正式開啓我國天然氣多源化的新契機,且對中油跨入

LNG船運業務具有重大意義。

中油與卡達Ras Gas II所簽訂每年300萬噸之25年長期液化天然氣(LNG)買賣契約第一船貨氣完成裝船,該買賣契約係中油首度自行負責LNG船運業務,中油已於95年7月以公開招標方式完成執行該契約所需4艘LNG船之長期租用採購案,由日本郵船株式會社(NYK, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)、日本三井物產株式會社(Mitsui & Co.Ltd.)共同得標,並與中油共同合資成立船東公司及船舶管理公司。

在新建LNG船於2009年完工交船前,船東公司須提供替代船運載合約量,於卡達港裝載貨氣之首船為替代船Ejnan(伊吉南),該船貨氣預定97年7月上旬運抵台灣。

大陸港口北京奧運期間實施危險貨物進出管制

中國大陸港口在北京奧運期間實施危險貨物進出管制。

據經營大陸航線航運公司訊息,奧運期間危險貨物進出口處理有關規定,相關大陸港口規定如下:

上海港-為保證奧運期間港口危險貨物處理的安全,一些危險貨物的處理受到一定限制。從下7月18日至8月25日,港務局將會停止接受某些危險貨物申請,如易爆品(包括煙花炮竹),有機過氧化物,有毒物品,放

射性物品和過氧化氫，丙酮，硫酸，硝酸，鹽酸，硝酸銨（包括化肥）等。從7月20日到8月31日，各個危險貨物處理單位必須停止上述危險貨物的操作。

廣西省運輸局所屬防城（CNFHS），貴港（CNGUG），柳州（CNLZU），南寧（CNNNG）& 北海（CNBHI）等港口-2008年7月1日至12月30日期間，危險貨物將在廣西省受到限制，除非得到特殊許可。

今年航商下單訂造新船量減緩

貨櫃船公司引進大型貨櫃船使歐美兩大航線面臨船噸壓力，據一項造船市場統計顯示，今年航商下單訂造新船量有減緩趨勢。

據國際航運克拉克森公司（Clarkson）所作統計，今年前5個月全球貨櫃船新造船合約價值累計達92億美元，該公司預估，今年全年度用於新造貨櫃船的投資僅能達到去（2007）年全年549億美元的四成。

分析指出，貨櫃船多達六成的跌幅將超出油輪與散裝船，今年1至5月新造油輪訂單價值已達143億美元，預計今年的投資總額將比去年下跌兩成，同時期新造散裝船訂單價值則達201億美元，估計全年的下跌幅度亦將達47%。

以貨櫃船訂單結構比較，5月份計有四艘巴拿馬型、六艘超巴拿馬型

貨櫃船，今年前5個月的新增訂單運能達到48萬6千TEU，其中屬超大型貨櫃船運能佔33萬TEU。

台灣新生報

油價飆漲阻全球化運輸

加拿大帝國商業銀行（CIBC）旗下金融研究所世界市場（CIBCWorldMarkets）發布的研究報告中指出，創紀錄的高油價將影響全球貿易型態，阻礙全球化進程。

報告提及由於貨櫃船相對速度較快，並且除了進港裝卸貨物，其餘時間都在運轉，因此對燃油價格變動更加敏感。能源價格上漲正在以前所未有的速度衝擊著運輸成本，因此目前全球貿易面對的最大阻力來自運輸成本飆漲，而非關稅問題。報告稱，航運費用突然之間提高了貨物的成本，並反應在銷售價格上。

高昂的運輸成本將對全球化造成威脅，尤其是一些資本密集型製造業，貨物運輸成本對最終銷售價格有較大影響。進口商傾向於找到合理運輸距離內的商品。另，經由航運繞過半個地球運輸貨物的費用迅速攀升，導致美國將一些進口貿易轉向鄰近國家。墨西哥對美國的出口中，運費比較高的鐵、鋼、煤、紙、橡膠、家具等貨物都有明顯增長。

業界籲加快腳步推行噸位稅

為提昇台灣商船的競爭力，推行噸位稅制為國輪公司三大訴求之一，再搭配兩岸直航與培養更多優質海員，對吸引國輪航商所屬權宜籍船回流將具相當誘因，同時也具有增加我國船員就業機會，以及船隊相關管理市場發展等附加價值，海運界呼籲政府加快腳步，早日付諸實施。

新政府上任後，針對稅制改革成立賦稅改革委員會，將由產官學與民意代表的共同溝通平台整合具高度共識的稅改建言，交由新政府執行；財政部已擬妥將要提交賦改會研商之改革議題，其中包括海運界課徵噸位稅之可行性。

噸位稅是按照航運公司所擁有的船舶噸位數，依等級不同，由船藉國對該航運公司直接課征少額稅金，台灣目前採用營利事業所得稅制，由於稅額較重，台灣商船失去競爭力，只好向其他有採用噸位稅制的國家註冊登記改掛它們的旗子。以致國家失去船隊，也收不到稅賦。交通部根據海運界建言，曾於95年間委託運研所就實施噸位稅之可行性進行專案研究，並送交財政部參考採行，但因財政部以此案有違賦稅公平，並要求交通部研提替代財源，最後不了了之。

台灣是以海洋立國，卅多年前還有造船低利貸款及免稅的獎勵措施，

到現在什麼都沒有。台灣商船只好自求多福，外流到其他條件較好的國家掛旗，以求生存。根據統計，80年代掛本國旗的台灣商船還有一千二百萬載重噸，現在只剩五百萬載重噸不到。噸位稅之推行，能否吸引權宜籍船舶回流，無法預言，但至少可讓目前的國輪不再外流。

對於行政部門擔心，開徵噸位稅將使稅收減少，海運界認為，國輪回流將增加我船員的就業機會，連同船隊相關管理市場，附加價值太多了，最重要的是，能早日達成建立龐大國輪船隊的目標。

交部：港區防波堤安全考量不宜開放釣魚

交通部6月30日指出，商港法授權商港管理機關在安全無虞之原則下，檢討商港區域內可供開放民眾垂釣之適當地點，防波堤興建目的為促進港區水域之靜穩度，以利船舶進出靠泊作業，基於人命安全考量及ISPS之規範，實不宜開放釣魚。

交通部係就立委丁守中針對「商港法」第十八條規定，商港管理機關於不妨害港區作業、安全及不造成污染之區域，得與登記有案之相關社團協商相關措施，公告開放民眾垂釣。該法自94年2月修訂迄今，已屆三年多，卻未見相關單位積極規劃，造成百萬釣客無處可去，建議研訂相關措

施，公告開放民眾垂釣區域。

交通部表示，自美國發生911恐怖攻擊事件後，國際海事組織（IMO）已要求國際港埠自2004年7月1日起實施「國際船舶與港口設施保全章程（ISPS）」規定之保全措施，防波堤因直接影響港口航道安全，世界各國國際商港對防波堤均列為重要防護設施，並納入保全範圍。

該部並表示，防波堤興建目的在於促進港區水域之靜穩度，以利船舶進出港區靠泊作業，其工程設計允許越浪，基於人命安全考量及國際海事組織所訂「國際船舶與港口設施保全章程（ISPS）」之規範，實不宜開放釣魚，至其餘地點部分，交通部已請各港務局在不妨害港區作業、安全及不造成污染之前提下，先尋求專家學者及有關單位協助，共同研商可行方案並妥適規劃合宜地點，本於權責與登記有案之相關社團協商相關措施後，再公告開放民眾垂釣在案。

三大船型2010年續帶領散貨輪成長

全球海運界三大主要散雜貨輪船型2010年仍將持續帶領散貨輪市場成長。

據倫敦船舶經紀克拉克森的研究報告（WorldShipyardMonitor）中三大主要散雜貨船型營運噸位數量統計出爐，預估2010年總合將達446.4百萬載

重噸，年度成長16.2%。其中最具備競爭力者為海岬型散雜貨輪船預估漲幅將達24.2%。

市場上三大散雜貨輪船型為海岬型、巴拿馬型及大靈便型，據統計，2010年的營運噸位數量統計為：海岬型船最具有上漲的潛力將獨領風騷居第一位，達198.9百萬載重噸，成長24.2%；巴拿馬型船為139.25百萬載重噸，成長10.3%；大靈便型船為108.3百萬載重噸，成長10.7%；總合為446.4百萬載重噸，成長16.2%。

三主要散貨船型營運噸位預測統計			
主要船型	2008	2009	2010
海岬型 (百萬載重噸)	140.8	160.1	198.9
年度成長(%)	7.6%	13.7%	24.2%
巴拿馬型 (百萬載重噸)	117.65	126.25	139.25
年度成長(%)	7.1%	7.3%	10.3%
大靈便型 (百萬載重噸)	85.8	97.8	108.3
年度成長(%)	10.0%	14.4%	10.7%
總 合 (百萬載重噸)	343.9	384.1	446.4
年度成長(%)	8.0%	11.7%	16.2%

資料來源：World Shipyard Monitor、Clarkson

業界促基港東碼頭以營運船業務列優先

基隆市船務代理公會暨基隆市國際輪船商業公會昨日函請行政院、立法院、交通部及基隆市政府等指出，基隆港東三、四號碼頭，應落實以營

運船靠泊裝卸作業優先為原則，勿再開放為行人散步休憩使用，俾為基港創造更多的商機。

據指出，基隆港東三、四號碼頭自92年起考量居民生活環境，公會要求會員配合禁靠高污染船舶裝卸作業，將船舶讓給無污染及汽車船靠泊。基港局受囿於地方人物之訴求，與兩公會協商取得共識，同意配合試辦三個月每逢雙週休星期六、日兩天，遇基隆港東三、四號碼頭無船靠泊裝卸，開放碼頭空地供市民散步，但保證仍以營運船靠泊裝卸作業為優先。

自今年4月12日起開放試辦期間，基港局每逢開放日前即不准安排船舶靠泊基隆港東三、四號碼頭裝卸作業，原預定靠泊船舶只能改靠不適合裝卸作業之碼頭，延宕裝卸作業時間以倍計，航商為裝卸作業所不得不靠泊時，則需保證開放前一天空地須騰空，又開放時港池也不能停靠船舶，以免擋位海景影響散步者之視線，開放日應碼頭不准船舶靠泊產生船席排擠效應，影響他類種船舶靠泊，也有違基港局當初與該會之協商，以營運船舶為優先考繫泊之承諾。

兩公會強調：基港港窄碼頭少，而基港港航各業者祈求興建深水碼頭尚不可得時，有限之資源，更不應挪

作它用，更何況在開放期間，大部份時間鮮有行人進入，兩岸海運直航開放在即，在政府未有新建碼頭提供交換使用前，碼頭應以營運船靠泊裝卸作業優先為原則，使基隆港更具競爭力，以創造更多的商機。

船舶設備規則交部擬修正

為與國際規範接軌，提昇船舶航行安全及保障海上人命安全與實務管理需要，交通部擬修正「船舶設備規則」部分條文，就有關救生、航儀及起居艙空間等規定作進一步調整。

修正草案總說明中指出，「船舶設備規則」自民國66年2月10日發布施行，期間歷經14次修正，鑑於國際海事組織逾三十年間，不斷締訂新公約與修正案，將參酌1974年海上人命安全國際公約之1981年議定書、1996年修正案、2002年修正案等及2006年海事勞工公約，就該規則有關救生、航儀及起居艙空間等予以研修，本次修正重點包括：

- 一、為確保船員及乘客安全，救生設備之範圍增列救難艇、浸水衣、保溫衣袋及下水登乘設備等項目（修正條文第二十九條之一）。
- 二、參據1974年海上人命安全國際公約及其修正案，增訂救生設備應符合之一般規定（修正條文第卅條）。
- 三、增訂救生艇、救難艇、救生筏

（充氣式救生筏及硬式救生筏）之構造及裝置與屬具之規範，供業者依循及業務管理需要，將修正條文第三十二條、第三十二條之一、第三十七條、第三十九條之四、第三十九條之五、第四十六條、第四十六條之一、第四十七條、第四十八條、第五十一條。

四、增訂救生圈、救生衣、浸水衣及保溫衣袋之規範，修正條文第五十六條、第五十七條、五十九條、第六十條之二。

五、增訂救生艇筏及救難艇之置放及下水與回收裝置等規範，確保救生設備之安全及業者之依循與業務管理需要，修正條文第七十五條、第七十六條、第七十七條之一。

六、為強化乘客安全，增訂航行國際航線及短程國際航線之客船應備有數量至少為船上乘客總人數百分之十適於兒童使用之救生衣，以及航行外海航線之客船應增備核定全船人數百分之五之救生衣置放於甲板上明顯之處所（修正條文第七十九條至第八十一條）。

七、因應2006年海事勞工公約之修正，增訂有關船員起居室艙間之淨高不得低於二百零三公分，以

提昇船員之生活環境（修正條文第一百五十一條、第一百五十三條）。

八、為提高航行之安全與效率，參據1974年海上人命安全國際公約及其修正案之規定，增訂船舶應裝設船舶自動識別系統船載台之範圍及規格與裝設時機，並增訂其相關規範（第二百四十二條之一至第二百四十二條之三）。

九、增訂起居艙室之最低允許高處及非航行國際航線總噸位五百以上之貨船應裝設船舶自動識別系統之生效日期（修正條文第三百二十之一）。

臺中港營運碼頭達49座

臺中港營運碼頭由原有46座增至49座，對提升該港港埠運量，及拓展服務效能助益良多。

台中港去年原有四十六座營運碼頭，一年來又陸續完成西六號、西十三號及四十三號等三座碼頭，其中西六號為化學品碼頭，碼頭長度二百五十公尺，設計水深十四公尺，於96年8月完成；西十三號為LNG碼頭，碼頭長度四百十二公尺，設計水深十三公尺，於去年12月完成；四十三號為散雜貨兼重件碼頭，碼頭長度二百五十公尺，設計水深十四公尺，於今年2月完成。

由於上述三座碼頭順利興建完

成，對提升臺中港港埠運量，及拓展服務效能助益良多。

我港口全換LED綠光燈器符國際規定

關稅總局已將全國各國際通商口岸十八座燈杆更換為LED綠光燈器，符合國際燈塔協會（IALA）規定。關稅總局表示，6月底，海關已依序完成基隆、蘇澳、花蓮、高雄、台南安平、麥寮、台中及台北等各港口十八座燈杆安裝更換新燈器，將有助於航行安全，多家船公司並表示肯定及感謝之意。關稅總局表示，十八座燈杆換裝完成後，我國航路標識已符合國際燈塔協會（IALA）規定並與國際接軌，確保海上船舶航行安全，進一步提升我國國際形象。

依據行政院函核定我國航路標識依國際燈塔協會（IALA）採行「B」地區制之規定，依「B」制規定，我國各港口進港左側燈杆之燈器應更換為綠光燈器。該案由關稅總局辦理導航標識LED燈器採購、規劃設計製作不銹鋼燈座及更新配電線路等，已於六月底依序完成。

關稅總局表示，進出港口燈杆燈光更迭後，為維持原有之光力（燭光）及公稱光程（浬），依實務經驗若僅採購光罩來更迭燈光，將使燈杆之公稱光程減弱為原有白光的24%光力，為航行安全考量，按各燈杆原來

白光發光的公稱光程採購LED綠光燈器。

由於新科技產品LED燈器較為省電，且不須透過色鏡直接發光，配合太陽能供電系統，可明顯改善發光強度，在遠處的船隻可更清晰看見閃爍綠色燈光；同時更換LED綠光燈器穩定度高，使用壽命較鎢絲燈球長五十倍，燈器水密性佳，故障率少，維護費用及電費均降低，可大幅節省公帑。

高雄港推碼頭整併方案 訂8月底完成

為降低航商營運成本，高雄港務局現正積極推動碼頭整併方案，希望促成台灣快桅公司(118/119號碼頭)與現代商船公司(75號碼頭)互換整併，以解決同一航商分散不同貨櫃中心所衍生之相關問題，進而提昇高雄港之營運競爭力，此案可望於今年八月底辦理完成。

高雄港目前有五個貨櫃中心，均採專用租賃方式由航商自行營運，行之數年雖具成效，然亦形成同一航商分租不同貨櫃中心碼頭之特有現象，其中台灣快桅公司（Maersk Line）即承租高雄港第四貨櫃中心之一一八及一一九號碼頭及第五貨櫃中心之七十六與七十七號碼頭，由於碼頭分散，造成該公司人力與設備重覆投資浪

費、碼頭長度及後線場地容量無法達成規模經濟之效益，增加航商營運成本甚鉅。

而現代商船公司目前承租之高雄港七十五號碼頭，亦受限於該碼頭所處位置，其碼頭長度無法因應八千TEU以上貨櫃船到港靠泊，勢必影響該公司未來營運，曾多次向高雄港務局表達擴增營運基地及調整貨櫃碼頭位置之需求。因此，為降低航商營運成本，提昇高雄港營運效率，高雄港務局積極推動促成台灣快桅公司與現代商船公司互換整併，將可有效解決同一航商分散不同貨櫃中心所衍生之相關問題，更可藉此提昇高雄港之營運競爭力，實屬三贏之經營策略。

對於日前部分媒體報導台灣快桅公司將退租高雄港貨櫃碼頭情事，高雄港務局特別澄清非屬事實，該局將全力達成與相關航商續訂貨櫃碼頭長期租約。

近年來，大陸沿海港口快速崛起，並積極招商營運，交通部與高雄港務局為因應日益嚴峻之港埠競爭環境，仍將持續提供「低成本、高效率、超優質」之服務，並採取競爭性費率、創造港埠民間投資商機、鬆綁法令限制及簡化行政程序等營運競爭策略，同時積極推動高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫，以確保洲際主要航線靠泊高雄港，降低產業經營成

本，促進國家整體經濟發展。

據了解，麥司克輪船公司在廈門港投資興建三座貨櫃碼頭，已於去年完工啓用，而該公司在高雄港租用的四座貨櫃碼頭包括：七十六與七十七號碼頭，租期二零零四至二零零九年，一一八至一一九號碼頭，租期二零零三至二零零八年，每年在高雄港中轉櫃量逾百萬箱，為高雄港的重要客戶之一。

李龍文：臺中港積極準備海運直航

臺中港務局局長李龍文指出，兩岸直航後，臺中港與福州、廈門距離最近，必可帶動兩岸觀光旅遊及地方經濟之繁榮，該局現正積極準備兩岸海運直航工作，同時也將研議優惠費率，減輕業者負擔，促使臺中港早日邁向全方位、多功能的國際大港。

臺中港區各界慶祝第54屆航海節大會，7月10日上午假臺中港務局6樓禮堂盛大舉行，中港局長李龍文致詞時作上述表示。會中除表揚模範航港從業人員54人及業績優良之航商5家、廠商共6家外，並由船務公會慰問終年辛勞之信號台、燈塔工作人員，同時安排雞尾酒會，現場氣氛熱絡。

李局長表示，今年上半年臺中港的貨物裝卸量達4526萬餘噸，較

去年同期成長3.46%，貨櫃裝卸量上半年為64萬餘TEU，較去年同期成長6.99%，成長幅度為近年來最高。

在民間投資方面，去年度依促參法辦理「臺中港物流專業區（Ⅱ）1.5公頃土地投資案」及「臺中港石化工業專業區14公頃土地投資設廠案」等二件港區投資案，民間投資金額約25.63億元，除提供100個就業機會外，各投資案完成建廠，開始營運後，每年可增加租金收入約1646萬元，並可增加貨物裝卸量達43.84萬噸。97年辦理餘慶堂興業公司投資「臺中港工業專業區（Ⅳ）4.5公頃土地投資案」，目前已與該公司完成簽約。上述這些投資相信對臺灣整體經濟發展必有極大的貢獻，他並特別向港區的投資業者，以及所有一起打拼的伙伴，表達崇高的敬意與謝意，希望大家繼續努力，共同創造臺中港更好的營運績效。

臺中港務局今後努力的工作重點如下：

- 一、推動臺中亞太海空運籌中心：建設臺中港與臺中機場、中科及彰濱間運輸網路並發展臺中港倉儲物流及加工增值專區。
- 二、積極準備兩岸海運直航工作：臺中港旅客服務中心軟、硬體設施齊全，曾有多次服務國際郵輪靠泊之實務經驗，目前一天可辦理

通關旅客人次約5,000名，可滿足兩岸客運直航之需求。兩岸直航後，臺中港與福州、廈門距離最近，必可帶動旅遊業者從事兩岸觀光旅遊活動，同時帶動地方經濟之繁榮。

- 三、積極拓展業務：研議優惠費率，提供航商、港區承租廠商合理經營成本，以減輕業者負擔，並利用彈性費率激勵航商灣靠，增加臺中港營運量。
- 四、持續辦理「物流專業區（Ⅰ）公共設施新建工程」及新辦「中泊渠底端護岸工程」等重大工程計畫。




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

招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,具三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	資 格
船 長	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
大 副	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
船 副	持有國籍一等執業證書
輪 機 長	持有國籍一等執業證書
大 管 輪	
管 輪	

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

一、建議修訂船員法增列外僱相關條文以保障外僱會員社福：

本會一直以來致力於保障會員並為會員謀求更好的福祉。有鑑於我國籍船員服務國輪與非國輪所享受之社會福利大不相同，本會已向交通部建議儘速修正船員法將外僱船員之社福項目列入，俾使勞工主管機關配合實施，以解決國內各公司對其所屬外籍子公司僱用國籍船員之社福問題。

依據現行船員法規定，國輪之國籍船員完全享有和岸上勞工相同之社福權益，有大部分雇用人比照其國輪給予其外僱船員補貼保費差額及勞退給付，不過雖有相關法依據但仍有甚多雇用人認為與其無涉。

中國驗船中心在甫完成之「推動我國符合二零零六年海事勞工公約計劃」指出，該公約明文規定成員國應確保受到其社會保障法律管轄之船員，以及在其國家法律規定的範圍內，有權享受不低於岸上工人所享受的社會保障的保護。

故本會建議主管機關在外國雇用人僱用我國船員涉及全民健康保險法，勞工保險條例，勞工退休金條例及所得稅法之相關規定時，做通盤考慮一併檢討。

將來勞工退休生活保障依賴勞保年金及勞退年金兩大支柱，我船東擁有之船舶大都為外籍，若無法享受同等社福待遇，勢必影響我海事院校航輪科系畢業生之上船意願。

何況現在更有國際海事勞工法源之依據，盼主管機關儘速修正船員法將外僱船員之社福項目列入，俾使勞工主管機關配合實施，以解決國內各公司對其所屬外籍子公司僱用國籍船員之社福問題。

二、97年度會員紀念品(八合一工具組)已完成交貨陸續送達各地，請會員自行向船公司索取或至海員工會領取。

三、『97年總會暨基隆分會會員及眷屬自強活動』訂於97年9月21-22日(星期日、一)兩日舉辦，97年8月1日起開始報名，報名地點①總會業務處(電話(02)2515-0307，傳真(02)2507-8211；承辦人：謝珍鳳)②基隆分會(電話(02)2424-1191，傳真(02)2425-2893；承辦人：王瑞珍)，詳細公告刊登於657期月刊及工會網站(<http://www.ncsu.org.tw/>)，歡迎查詢參考。

四、『97年高雄分會會員及眷屬自強活動』訂於97年9月21-22日(星期日、一)兩日舉辦，即日起開始報名，報名請洽業務組譚小姐(電話(07)531-1124~6)，詳細公告刊登於本期月刊及工會網站(<http://www.ncsu.org.tw/>)，歡迎查詢參考。

※ 請會員珍惜自身權益，就近擇一報名辦理。

中華海員總工會高雄分會會員及眷屬 『大板根森林遊樂區+鶯歌老街休閒』秋季之旅

自強活動行程公告

一、依據：「中華海員總工會暨基隆/高雄分會會員及眷屬自強活動實施辦法」及高雄分會第23屆第4次理事會議暨第10次常務理事會議決議通過辦理。

二、活動地點：『大板根森林遊樂區+鶯歌老街休閒二日遊』

三、實施日期：97年9月21、22日（星期日、一），計兩天一夜。

四、活動對象：本會返航休假會員及其眷屬；另因經費有限，每名會員限攜眷乙名若自行攜帶第二名眷屬，含未成年孩童，本會除收該名眷屬全額費用，並以不佔位、不佔床為原則，以茲公平），另為求公平起見，每名會員每年以參加一次為原則，不便之處，敬祈見諒。

五、活動名額：兩輛車（80人次）；若截至報名期限，報名人數未達兩車人次，則以報名先後順序先行辦理乙台車（每車40人次，唯報名人數未達30人次，將取消本次活動）；另報名而未排入本梯次者，將視其意願優先安排下次活動。

六、活動費用：會員之費用（會費需繳清）由本會全額補助，會員眷屬需繳交行程部份費用即新台幣貳仟伍佰元整（工會補助部份）。

七、報名日期：自即日起至本（97）年9月8日止（唯額滿不再受理）。

八、報名方式：請親自至高雄分會報名，每名參加者需先繳交保證金新台幣壹仟元，俟出發上車後再行退還，若因個人因素而無法前往，需於出發前3日告知承辦單位，若未告知則其所繳納之保證金將挪為此活動之用，不予退還，唯眷屬自

付費用予以退還；會員攜眷者，請於報名時攜帶眷屬身份證明文件並一同繳交會員眷屬費用。

九、活動行程：

第一天：97年9月21日（星期日）

07:00~07:30工會門口準時集合出發→南二高→東山休息→泰安休息→11:40~12:30竹東（午餐）→15:00大板根森林遊樂區【園內最值得一遊的是原始板根區，仍維持天然的樹木、突起的板根及攀附著生的植物等】+大板根溫泉渡假村（膳宿）【晚餐後可歡唱卡拉OK或享受戶外泡湯之樂】。

第二天：97年9月22日（星期一）

07:30~09:30飯店自助式早餐→10:10~11:30鶯歌老街巡禮【鶯歌陶瓷老街為鶯歌陶業最早聚集地，工藝到目前已有200年歷史，鶯歌因此冠上「台灣景德鎮」之美稱。】→大溪（午餐）→泰安休息→15:30田尾公路花園【有台灣花之都盛名是全國最大型的大花園，沿路園區內有盆花、盆景、綠化苗木（庭園造景）等】→18:00嘉義（休息+晚餐）→20:00返程回到溫暖可愛的家（高雄）。

【注意事項】：

- *因本次活動之對象限為本會返航休假會員及其眷屬，恕不接受眷屬單獨報名參加，不便之處，敬祈見諒。
- *本次活動恕不提供素食（素食者，則需於報名時自行繳交素食餐費）特此聲明。
- *若參加者對本次活動內容有任何不解或疑惑之處，歡迎電詢本會業務組：☎（07）531-1124~6譚小姐

中華海員總工會會員退休(註銷會籍)補助金一覽表

製表日期：2008/7/22

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
028798	王陶吉	2008/6/20	退休補助金	16200
072691	王曉萍	2008/6/20	退休補助金	45000
056099	邱德平	2008/6/25	退休補助金	20250
018986	黃文清	2008/6/27	退休補助金	60750
027118	徐立宙	2008/6/30	註銷補助金	50800
051925	林又新	2008/7/1	退休補助金	43200
030842	李慶隆	2008/7/2	退休補助金	48150
018549	呂有奕	2008/7/7	退休補助金	51900
029173	許邦雄	2008/7/7	退休補助金	50400
026410	朱琴華	2008/7/9	退休補助金	62100
050328	李春生	2008/7/18	註銷補助金	47100
038412	孫明還	2008/7/18	註銷補助禁	55900
	人數	12	總金額	551750

* 申請退休(註銷會籍)補助之註銷會籍會員，得於註銷會籍之日起2年內提出補助之申請，符合規定之申請註銷會籍會員，應於申請註銷會籍之同時提出補助之申請，逾時申請者，均不予受理。

* 民國77年7月1日前入會會員若在岸會費未繳超過2年，爾後在核算其申請之會員退休（註銷會籍）補助時，則以民國77年7月1日為起算日期。

* 補助金額 = (在船年資 × 1800元/年 + 在岸年資 × 300元/年)

* 敬請各位會員珍惜權利，按時至工會辦理。

中華海員總工會急難救助一覽表

製表日期：2008/7/22

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
084303	王彥雄	2008/6/18	母喪濟助	1000
076433	黃添進	2008/6/18	母喪濟助	1000
074992	梁廣昌	2008/6/24	在岸住院	2000
084436	舒運全	2008/6/27	父喪濟助	1000
056540	劉增端	2008/6/27	在岸住院	2000
084624	范文慶	2008/7/1	父喪濟助	1000
078304	高昇榮	2008/7/1	母喪濟助	1000
065250	周政偉	2008/7/8	在岸住院	2000
057358	張世欽	2008/7/11	在岸住院	2000
077379	唐修成	2008/7/11	在岸住院	2000
073295	陳 清	2008/7/11	父喪濟助	1000
058294	徐金寶	2008/7/15	父喪濟助	1000
076236	馬台綠	2008/7/15	母喪濟助	1000
084624	范文慶	2008/7/18	在岸住院	2000
073161	陳登勤	2008/7/18	父喪濟助	1000
	人數	15	總金額	21000

以上救助項目，除在船服務期間死亡者外，須入會滿 1 年並於案發後 3 個月內提出申請，申請時須繳清會費。敬請各位會員珍惜權利，按時至工會辦理。



會員證遺失名單

周 富 榮 041746
 駱 振 五 037181
 陳 建 志 B06228
 吳 秀 文 044662

海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導



馬爾他籍(MALTA)輕便型(HANDY SIZE BULK CARRIER)，散裝貨輪，波蘭籍船長CAPT. DAMIECKI ANDRZET表示，“借助於來自ITF（國際運輸工人聯盟）的海員福利基金(SEAFARERS' WELFARE FUND)的捐款支持，全球各主要港口海員中心，提供短期停留的海員一係列服務，包括使用INTERNET EXPLORER，酒吧和餐廳，以及遊戲與娛樂措施。配備有各類相關設施的海員中心為外籍海員提供熱情洋溢的接待服務。”

馬爾他籍DWT 22,130噸，有吊桿輕便型散裝貨輪，此航次由德國漢堡港裝台電風力發電(WINDFAN)機械設備至臺中港卸。全船包括船長一共21位波蘭籍船員及2位中國籍實習生。船東為馬爾他WIENIA WSKI MARITIME CO., LTD., VALLETTA, MALTAM。OPERATION為波蘭CHINESE-POUSH JOINT STOCK SHIPPING COMPANY, GDYNIA, POLAND。



健保 / 勞保資訊

健 保

因應卡玫基颱風大雨成災 民眾就醫權益保障措施

(發布日期：97.07.18)

因卡玫基颱風造成大雨成災，許多民眾因為水災遭致財物損失，行政院衛生署中央健康保險局深表關切，考量此期間可能有民眾需要就醫，但是因為交通不便或家中淹水，而無法取得健保IC卡或IC卡遭毀損，健保局特別呼籲各特約醫療院所對於上述原因而無法持健保IC卡就醫者，請仍依據健保IC卡例外就醫程序予以受理就醫。

民眾如確定因水災健保IC卡毀損致不堪使用，健保局將免費換發一張

新卡。申請換發新卡，僅需填妥「請領健保IC卡申請表」，連同村里長核發之受災證明文件或請村里長於申請表上加註證明受災事實後，用掛號郵寄或親自到健保局各分局、聯絡辦公室申請。但必須提醒民眾的是，新卡一旦發出，舊卡即被註銷，所以，健保IC卡如果未毀損，請民眾千萬不要申請換發新卡，因為新舊兩卡，不能同時使用。如有任何疑問，洽詢專線0800-030598。

勞保

勞保年金法案業於97年7月17日經立法院三讀通過並將自98年1月1日起施行

勞保年金法案業於97年7月17日經立法院三讀通過並將自98年1月1日起施行，勞工保險局已

將相關資訊建置於「勞保年金專區」，並依最新修法後內容即時更新，歡迎查詢參考。

國民年金法部分條文修正案 於97年7月18日經立法院三讀通過

為順利銜接國民年金與勞保年金制度，並確保已參加農保之農民權益，行政院會於97年6月通過國民年金法部分條文修正草案，並送立法院審議，已於97年7月18日經立法院三讀通過，修正重點如下：

1. 農保與國民年金脫勾，不納入國民年金，農民仍繼續參加農保，如符合老農津貼請領資格，仍可繼續申

領老農津貼。

2. 放寬勞保年金制度98年1月1日實施前領取勞保老年給付者，如滿65歲，亦可參加國民年金，不受勞保年資之限制。

勞工保險局已將相關資訊建置於「國民年金專區」，並依最新修法後內容即時更新，歡迎查詢參考。

颱風來襲勞工之出勤管理及工資給付原則

業務單位：勞動條件處

發佈日期：2008-07-29

勞委會表示，颱風來襲時各直轄市或縣（市）宣佈是否停止辦公及上課之訊息，僅適用於機關及學校。事業單位之勞工在何種狀況下得停止工作，宜由勞雇雙方事先訂於勞動契約、團體協約或工作規則之中，以求明確；明訂時亦可參照行政院頒「天然災害停止辦公及上課作業辦法」之規定。如事前並無約定，可參照前開辦法及企業慣例，由勞雇雙方協商辦

理。

勞委會進一步表示，因颱風來襲而停止上班之日，並非勞動基準法所定之「休假日」。但勞工如確因災害而未出勤，雇主不得視為曠工，或強迫以事假處理，惟亦可不發工資；至於勞工如到工時，是否加給工資，由勞雇雙方協商議定之。



食品網路謠言查證

香蕉的學問

原文摘錄：

香蕉可以幫我們克服或治療好多病症和身體狀況，使我們必需把香蕉加進每天的餐單。

抑鬱症：最近一項調查發現，患抑鬱症的人，在吃過香蕉後，感覺好好多。

貧血：香蕉鐵質含量高，能刺激血液內的血色素（避免貧血）。

血壓高：香蕉含極高量的鉀，但鹽份低，最理想是降血壓。美國食品及藥物管理局宣佈，允許宣傳香蕉能降低血壓高和中風機會。

腦力：含豐富鉀質的香蕉，能提高學生的專注力，對他們讀書有所幫助。

便秘：香蕉的纖維質很高，可幫助回覆腸胃正常活動，消除便秘。

宿醉：香蕉奶色加蜜糖可以即時解酒。

心絞痛：香蕉對身體有一種天然的制酸性，有鎮痛作用。

.....（因內容篇幅過長，僅節錄至此，其他尚有消除緊張、戒煙、降低中風機會、緩解眼睛乾澀等功能）

說明：

一、根據營養學專家的建議，均衡攝取六大類食物的營養，才是維持健康的方法，水果類通常可以提供較多的維生素、礦物質及纖維素，但並沒有一種食物含有人體需要的所有營養素，所以均衡攝取不偏食，才是最正確的健康飲食觀念。

二、目前並未有吃香蕉可以特別治療任何疾病之相關科學文獻或臨床研究報告，案內文章提及「香蕉還可以幫我們克服或治療好多病症和身體狀況」，明顯屬於誇大易生誤解之謠言。根據本署公佈之「台灣地區食品營養成分資料庫」統計，香蕉僅維生素B6及礦物質鉀較一般水果含量高，高血壓飲食因需要增加鉀的攝取量，故可利用香蕉作為鉀攝取來源之一，一般人仍應均衡攝取各種種類之蔬菜水果，才能獲得較完整之營養素。



微波爐別再用 塑膠（容器）

原文摘錄：

約翰霍浦金斯醫院發佈的癌症訊息

- 1.微波爐不得用塑膠容器
- 2.冷凍室內不得放水瓶
- 3.微波爐內不得用塑料包覆膜

不要將你的裝了水的塑膠瓶子以冷凍，因為如此則塑膠會釋出戴奧辛。我們不應該，以塑膠容器裝食物，用微波爐來加熱。脂肪、高熱與塑膠之綜合，會釋出戴奧辛進入食物中，最後則進入人體細胞內。

塑膠膜若包裹食物放入微波爐中烹煮，也是同業的危害。由於食物是裸露的，高熱會讓有毒性的戴奧辛，自塑料包裹膜中溶出，而滴入食物，代用法是用紙巾覆蓋食物。

說明：

一、塑膠之毒性與其單體之種類與溶出量有關，各類塑膠材質之容器若欲盛裝食品，均應符合本署「食用器具、容器、包裝衛生標準」中之「一般規定」及「塑膠類」有關規定（包括材質及各項溶出試驗等）始得供為食品用。一般食品若使用符合衛生標準之塑膠容器盛裝，並遵守正確使用方式設定加熱溫度及時間等，就



不會有有毒物質溶出或甚至釋出戴奧辛等危害之疑慮，故文中「微波爐不得用塑膠容器」應屬誇大之謠言。另外，文中「不要將你的裝了水的塑膠瓶子以冷凍，因為如此則塑膠會釋出戴奧辛」詞句，目前並未有任何科學研究指出冷凍會造成塑膠單體之溶出，故仍屬誇大不實之謠言。

二、根據文獻報導，戴奧辛的確具有很強的毒性，包括損害皮膚、神經系統、肝臟與生殖系統，甚至導致腫瘤等，而其主要的產生原因，則是包括工業製成的副產物、特定工業製程燃燒、焚化爐操作不當以及露天焚燒垃圾、廢電纜及廢五金等，產生之戴奧辛在空氣中可以遠距離飄移，沉降至地面後，再經由食物鏈之轉移，最後才蓄積在生物體中；因戴奧辛為脂溶性，故依據世界衛生組織的建議，避免食用高油脂食物，增加飲食的多樣性，多攝取蔬菜、水果及穀類等，才是有效減少體內戴奧辛蓄積的方法。

騎單車姿勢不良小心下背痛

(資料來源：台灣新生報)

節能減碳風潮中，騎自行車的人數增多。復健科醫師門診發現，騎自行車姿勢不良導致下背痛等病例增多。醫師建議慎選適合個人的自行車及正確騎乘技巧再上路。

行政院衛生署立台中醫院復健科主治醫師蔡明妙昨天表示，雖相對於跑步及大多數球類運動，騎自行車是屬於衝擊性較低的運動，對於心肺功能較差、下肢關節無法過度負重，以及想要藉運動控制體重的人而言，是相當適合的運動。

不過，蔡明妙說，除了馬路上的危險外，騎自行車的運動傷害也相當常見，包括下背痛、肩頸肌肉及上肢關節過度使用的傷害、膝蓋關節傷害、大腿外側的髂脛束磨擦症候群及上肢尺神經壓迫等。

蔡明妙認為，騎自行車要預防傷害，首先應選擇一部適合自己的自行車，這方面可以向專業的腳踏車店請教。另外，也需要有正確的騎乘技巧，包括適度的暖身、拉筋、維持正確的姿勢、選擇合適的配件等。經過充分準備後再上路，才能盡情享受騎自行車的樂趣。



專刊暨經驗交流

海巡巡防艦之簡介



◎ 洪 銘 聰

前言

台北縣籍聯合號海釣船，搭載包括船長在內共16名釣客，於今（97）年6月10日，在釣魚台南方6浬海域，被日本保安廳編號PL123巡防艦刻意撞沈，包括他在內共16名釣客紛紛跳海逃生，隨後被保安廳巡防艦救起。

海巡署北區、中區機動海巡隊隨後也獲報，立即通報在海上巡弋的和星艦、基隆艦與台中艦馳援，2艘巡防艦趕至時，無法駛近「聯」船沈沒海域，被日本保安廳限制在釣魚台外12浬海域，只能夠過外交管道協助，設法接回落海獲救的釣客。

一時之間，釣魚台主權爭議議題又浮上檯面，新聞報導中，將海巡署巡防艦誤報導為軍艦，可見一般民眾對於海巡署的認識有限，就連新聞記者也不了解政府組織架構，雖然在海巡署當中有軍人，但駕駛巡防艦艇上的人員並沒有任何一位軍人，而是以海關、警職及文職海巡人員為主，以下針對海巡署巡防艦做介紹，以期能讓更多人認識海巡巡防艦。

巡防艦沿革

民國89年1月28日，行政院下整

合國防部海岸巡防司令部、內政部水上警察局及關稅總局八艘大型緝私艦，掛牌成立「海岸巡防署」，下設「海洋巡防總局」及「海岸巡防總局」，成員包含軍職人員、警職人員、關務人員及一般文職人員，而原海關緝私艦納編成北、中、南部地區機動海巡隊，後期再成立東部地區機動海巡隊，並將緝私艦正名為巡防艦。

移撥初期八艘巡防艦分別為和星艦（CG101）、偉星艦（CG102）、謀星艦（CG105）、福星艦（CG106）、寶星艦（CG107）、欽星艦（CG108）、德星艦（CG109）及洵星艦（CG110），船名分別以當時關稅總局總局長、副總局長等人名諱命名，而英文編號CG為「COAST GUARD」海岸巡防署之縮寫，艦上人員為海關隨艦移撥。

前內政部警政署保七總隊時期，最大巡防艇排水量為100噸，台北艦（CG116）為此時期參考海軍錦江艦設計籌建之第一艘大型巡防艦，交船時間為民國90年，配置在海洋巡防總局直屬船隊，為第一艘警職艦長之巡防艦。

同年，海關所籌建之四艘巡防艦接續移撥給海洋巡防總局，並持續以地名爲命名方式，分別爲台中艦（CG117）、基隆艦（CG118）、花蓮艦（CG119）及澎湖艦（CG120），海洋巡防總局時期自行籌建大型500噸級巡防艦南投艦（CG122）於94年下水服勤，97年2月，將推進系統由傳統的螺槳式改爲新型噴水式，創下我國大型艦艇造船的首例之金門艦（CG123）及連江艦（CG125）替換老舊艦艇洵星艦及寶星艦，加入海洋巡防任務。

目前海巡署船齡超過二十年者有計有德星艦、欽星艦、謀星艦與福星艦，未來海洋巡防總局規劃籌建一千噸巡護船、二千噸及三千噸巡防艦，並持續汰換老舊艦艇，以增加海洋巡護能量。

人員職稱

一般所熟知之貨櫃船、散裝船、冷凍船、油輪或其它何種形式的商船，人力都分成甲板部與機艙部，各部門又分成甲級船員與乙級船員，所謂的甲級船員有船長、大副、資深船副（二副）、資淺船副（三副）、報務主任、報務員等；輪機部則有輪機長、大管、資深管輪（二管）及資淺管輪（三管）等。GMDSS實施後，報務主任職務虛級化，船公司陸續取消

報務主任的編制，並將其業務分別交由大副、資深船副與資淺船副負責，並輔導報務主任考取航海人員特種考試一等船副證書轉任資淺船副。

乙級船員職稱有水手長、機匠長、副水手長、副機匠長、銅匠、電機師、電匠、舵工、水手、機匠、加油、大廚、服務生等。依照各種船型不同所需人員又有些許不同，以油輪而言則又多出泵匠，近年來船公司爲了節省人力成本，設立了通用水手（GP），此一職位不區分甲板或機艙，可作爲機艙之機匠或甲板舵工或水手。

目前各式船舶當中，以貨櫃船的人力最爲精簡，最低紀錄只有14位船員運作，機艙實施無人當值（MO），船上設備有需要維修時，等靠泊碼頭時公司會另請工作隊到船上負責維修，船上人員只負責單純開船與保養，實施後發現人員體力無法負荷，發生了不少大小海事案件，多爲人員疲勞所導致，爲避免增加船舶潛在的危險性，於是又增添到17人，散裝船及油輪的人數則較多，一般在18至23人之間。

巡防艦上的編制與商船有些微差異，仍沿用海關時期緝私艦上的名稱，職稱分別爲艦長、輪機長、大副、艦艇駕駛員、艦艇機師、報務主任、報務員、辦事員及佐理員，另設有海務技工分成一級技工與二級技

工，無商船之水手長、機匠長、電機師、舵工、水手等職稱。

與商船職稱主要差異，艦艇駕駛員相當於船副，艦艇機師相當於管輪，另輪機部門沒有大管一職，由較資深之艦艇機師負責與商船相對應之工作，另有二分之一艦長得列簡任艦長，卻無簡任輪機長，艦上職務艦長、輪機長、大副及報務主任為主管職。

海岸巡防署成立初期，組織法設定只有8艘巡防艦之編缺，後期又增加5艘巡防艦，因此常有低階高代的情況，此一情況在民國96年底通過海洋巡防總局組織法第十條修正案，在行政院「不增加機關總員額」之組織調整原則下，減列報務主任編制員額一人、報務員編制員額5人、隊員編制員額70人、書記編制員額1人，並增置艦長、大副、輪機長、艦艇駕駛員及艦艇機師等艦上職務編制員額77人，將原本組織法內4至8艘巡防艦修正為13至17艘，以符合實際艦艇運作編制，並將艦上辦事員職稱修正為技術助理員，佐理員修正為技術生。

人員所需證書

依據專門職業及技術人員特種考試航海人員考試，一、二等航行員及輪機員，於考選部通過測試取格及格證書後，簽署交通部依據IMO STCW

1995修正案之適任性要求之船上訓練簿後，方可取得適任證書。

一等航行員指在總噸位3,000以上航行於國際航線或總噸位10,000以上航行於國內航線船舶服務者。二等航行員指在總噸位500以上未滿3,000航行於國際航線或總噸位500以上未滿10,000航行於國內航線船舶服務者。船舶在總噸位3,000以上未滿8,000，且航行於東經90度以東，150度以西，南緯10度以北及北緯45度以南近海區域者，得適用二等航行員。

一等輪機員指在主機推進動力3,000瓩以上船舶服務者。二等輪機員指在主機推進動力750瓩以上未滿3,000瓩船舶服務者。船舶主機推進動力在3,000瓩以上未滿6,000瓩，且航行於東經90度以東，150度以西，南緯10度以北及北緯45度以南近海區域者，得適用二等輪機員。

擔任巡防艦幹部職務艦長、輪機長、大副、艦艇駕駛員及艦艇機師者，交通部對於適任證書之等級要求，艦長為二等大副適任證書、輪機長為一等大管輪適任證書、大副及艦艇駕駛員為二等船副適任證書，艦艇機師為一等管輪適任證書。

警察大學水警系及海事職校畢業之學生，可報考二等船副、二等管輪，海事大專院校畢業，可直接報考一等船副、一等管輪，囿於海巡署為公務船舶，海上年資交通部只承認三

巡防艦職稱	修正後職稱	位 階	肩 章	證書要求	備註
簡任艦長	簡任艦長	十職等主管職	三線二	二等大副	
艦長	艦長	九職等主管職	三線一	二等大副	
輪機長	輪機長	九職等主管職	三線一	一等大管輪	
大副	大副	九職等主管職	三線一	二等船副	
報務主任	報務主任	八職等主管職	二線四		
艦艇機師	艦艇機師	八職等	二線四	一等管輪	
艦艇駕駛員	艦艇駕駛員	八職等	二線四	二等船副	
報務員	報務員	七職等	二線三		
辦事員	技術助理員	五職等	二線一		
佐理員	技術生	三職等	一線三		

分之二，所需晉升時間相對增長，若在巡防艦上取得資歷，適任證書上會另註明公務船舶使用。

結論

海洋巡防總局人員晉用，每年除警察大學畢業生外，以海巡特考招募為大宗，從民國九十年首次開辦至今，分別招考三、四等航海組、輪機組人員與五等技術生補充大型艦人力。當中三、四等還需具有航行員或輪機員及格證書，讓所需人員受訓時間縮到最短。

原巡防艦上關務人員已無繼續招考，遇缺則由警、文職具有適任證書之人員晉升，目前警職艦長已陸續出線。

許多人對於巡防艦上是以巡防艇還是商船或亦軍艦模式運作存有疑慮，海巡巡防艦實際運作模式，是以

巡防艦艦長負起一切成敗之責，依據行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例第二條規定，執行項目計有：

- (一)海上交通秩序之管制及維護事項。
- (二)海上船舶碰撞及其他糾紛之蒐證、處理事項。
- (三)海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項。
- (四)海洋災害之救護事項。
- (五)漁業巡護及漁業資源之維護事項。
- (六)海洋環境保護及保育事項。
- (七)其他依法執行事項。

我國海域執法面積，包含東沙群島鄰接區外界線海域達548898平方公里，亨利·梭羅：「與其在船艙風平浪靜地航行，我寧願選擇站在波濤洶湧的甲板上，贏向風雨。」期望在政府的努力與全民支持下，確保台灣海域安全秩序及永續發展的海洋權益。



輪機機件斷裂與檢驗

◎ 馬 豐 源

前 言

所謂斷裂，是物體在機械力、熱、磁、聲響與腐蝕等因素，單獨或複合作用下，其本身連續性遭到破壞，發生局部開裂或分裂為幾部分的現象，前者稱為局斷裂，而後者稱為完全斷裂。任何機械若發生斷裂失效，不僅會造成經濟損失，嚴重時，還會造成重大人身傷亡事故。磨損、腐蝕與斷裂是輪機機件與構件的三種主要損傷失效形式，其中以斷裂的危害性最大。

機件失效的類型

各種船舶機械的零件，於機器的運轉的工作中均承擔著特定的任務，具有完成某項任務的功能。當由於某種原因，使此零件失去應有的功能時，即稱之為失效。依據零件喪失功能的原因，可將失效類型分為三種，分為尺寸失效、表面腐蝕失效與斷裂失效。

零件於長期工作中，由於磨損等原因，使零件幾何尺寸的變化超出允許值，從而使零件失效，如軸頸、齒輪等。尺寸的時間效應，如葉片的高

溫潛變、緊固螺栓的拉長、噴油嘴脹大等也會造成尺寸超限。

零件表面遭受腐蝕、氣蝕、燃氣沖刷、灼熱以及輪齒表面發生點蝕剝落等使零件表面發生腐蝕失效。零件由於受到衝擊、過載、超溫、腐蝕、疲勞、氫脆等原因而發生斷裂。斷裂失效是零件的破壞性失效。

零件斷裂的分類

船舶機械的零件斷裂失效的原因為多樣性，因研究斷裂失效的角度與側重點不同時，其斷裂失效的分類亦有所不同。

一、依零件斷裂時變形量的大小分類

A. 韌性斷裂

韌性斷裂的特性是零件在斷裂前，發生顯著的塑性變形，斷口成暗灰色的纖維狀，不能很好的吻合。零件的韌性斷裂屬於過載斷裂，及零件承受的實際載荷超過危險載面處的容許載荷。

零件韌性斷裂所造成的危險性遠較脆性斷裂要小，因在斷裂前發生顯著的塑性變形，將預先警示與引起注意，或者因變形量超過允許值，而使

零件在斷裂之前，即已失效，即使斷裂也不易產生碎片而造成危害。

B. 脆性斷裂

脆性斷裂是一種突發性的斷裂，零件在斷裂前，基本上不會發生塑性變形，沒有明顯的徵兆，因此，有較大的危害性。

脆性斷裂的特點

1. 脆性斷裂時，零件的宏觀應力一般小於材料的降伏強度，所以，此種斷裂又稱之為低應力脆斷。
2. 厚截面、大的變形速度與低溫，易引起脆性斷裂。
3. 脆性斷口平齊呈顆粒狀，當斷口在強光照射下，轉動時閃閃發亮，斷口兩邊吻合完好，且與正應力成垂直，斷面上成人字型或放射型裂紋。
4. 脆性斷裂的裂源，通常是零件內部存在的裂紋或缺陷。金屬在冶煉、軋製及零件在加工過程中或零件因設計不當，造成局部應力的集中，都可能產生裂紋或缺陷。

脆性斷裂前也可能發生微量塑性變形，一般規定光滑拉伸試樣的斷面，收縮率小於5%時為脆性斷口，此材料稱之為脆性材料；大於5%時，則為韌性材料。材料的韌性與脆性是根據一定條件下的塑性變形量而定的，當條件改變時，材料的韌性與脆性也

會相互轉變。

二、按裂紋擴展的途徑分類

多晶金屬的斷裂，按裂紋擴展的途徑分為穿晶斷裂與沿晶斷裂

A. 穿晶斷裂

裂紋穿過晶粒內部或相的內部，所發生的斷裂稱為穿晶斷裂。穿晶斷裂可以是韌性斷裂，也可以是脆性斷裂。

B. 沿晶斷裂

裂紋沿著晶界或相界擴展，所產生的斷裂稱為沿晶斷裂。當材料晶界存在著脆性相、焊接熱裂紋、潛變裂紋時，一般大都會發生沿晶斷裂。沿晶斷裂多數屬於脆性斷裂。

三、依穿晶斷裂的機理分類

穿晶斷裂按斷裂的機理，可分為解理斷裂與剪切斷裂。

A. 解理斷裂

解理斷裂是金屬在正應力作用下，由於原子間結合鍵破壞而造成沿一定的、嚴格的結晶學平面，解理平面的斷裂。體心立方金屬、密排六方金屬與合金，在低溫衝擊載荷下都能促使解理斷裂的產生。應當注意，不能把解理斷裂視為脆性斷裂。解理斷裂是脆性斷裂的一種機理，屬於脆性斷裂，而脆性斷裂卻不一定是解理斷裂。

B. 剪切斷裂

在切應力作用下，金屬沿滑移面滑移造成的斷裂稱之為剪切斷裂。其可分為兩類，純剪切斷裂與微孔聚積型斷裂。純金屬尤其是單晶體在外力作用下，沿最大剪應力方向的滑移面滑移，最後因滑移面滑動而斷裂稱之為純剪切斷裂，其斷口常呈現鋒利的楔型或刀尖型。微孔聚積型的斷裂是在外力作用下，因強烈滑移、差排堆積，在局部地方，如縮頸處產生許多顯微空洞，或因夾雜物破碎等其他原因造成為小空洞，此類空洞在切應力作用下不斷擴大，聚集連接並同時產生新的空洞，最後導致斷裂。

四、按斷裂原因分裂

按斷裂原因分裂，有助於對各種機理的探討。引起金屬斷裂的原因很多，主要可分為疲勞斷裂、潛變斷裂、氫脆斷裂與應力腐蝕斷裂。

A. 疲勞斷裂

零件在循環載荷或交變應力作用下，所引起的斷裂稱為疲勞斷裂，其為船舶機件斷裂的主要類型之一。

B. 潛變斷裂

金屬在長時間的恆溫恆應力作用下，發生緩慢塑性變型稱之為潛變。當潛變量累積到一定程度而導致的斷另稱為潛變斷裂。潛變斷裂與時間有關的一種延滯性破壞，其為高溫機械發生的主要事故之一。潛變在低溫下

也可以發生，但當溫度高於材料溶點 $0.3T_m$ 時才較顯著。

C. 氫脆斷裂

氫脆斷裂是由於氫擴散到金屬中差排處或生成氫化物，所造成材料脆化斷裂現象。按氫的來源，氫脆可分為內部氫脆與環境氫脆兩類。內部氫脆是材料於冶煉、熱處理、酸洗、電鍍、焊接等過程中吸收過量氫氣而造成；環境氫脆是零件在氫氣氛或其他含氫介質的作用下引起的氫脆。

氫導致材料脆性破壞時，材料的延塑性能下降，因此，宏觀斷口比較光滑平整，呈放射狀的稜線或顆粒狀。氫脆斷裂常發生再夾雜物比較嚴重的區域，其特徵是斷口上呈現白點。白點有兩種類型，一為是鋼件中的縱向發裂，其為某些缺陷處氫分子聚集而成的。一旦發現發裂，材料便為難以挽救，但在形成發裂前，採取低溫長時間保溫可以消除發裂。另一種白點為魚眼型，其往往以材料內部的宏觀缺陷，如氣孔、夾渣等為核心，此種白點一般不影響材料強度，只降低其塑性，採取相應措施後可消除。

D. 應力腐蝕斷裂

金屬機件在拉應力與特定的腐蝕環境共同作用下，產生的脆性斷裂稱為應力腐蝕斷裂。

應力腐蝕斷裂的特徵

1. 應力腐蝕斷裂只有在拉應力作用下才會發生，壓應力不會引起應力腐蝕斷裂。一般情況下，應力腐蝕裂紋在拉應力區萌生與擴展。應力腐蝕的拉應力一般小於材料的降伏強度，其可以是工作應力，也可以是殘餘應力。產生應力腐蝕的最小拉應力稱之為臨界應力，拉應力小於臨界應力時將不會出現開裂。
2. 腐蝕環境是特定的，即每種材料只有在某些腐蝕介質產生特效作用的離子與分子，才引起應力腐蝕斷裂，而此種介質對其他材料可能沒有明顯作用，如低碳鋼在硝酸鹽中的硝脆。在通常情況下，金屬材料的腐蝕斷裂是與水溶液相關聯的，除此之外，還有一些液態金屬、溶化的鹽類、氣體、有機或無機液體等環境介質，也都可能產生應力腐蝕斷裂。

環境條件除腐蝕介質外，還應包括環境溫度。在通常情況下，環境溫度升高時，可助長應力腐蝕。環境方式的變更，對應力腐蝕也有影響，如金屬材料處於乾濕交替變化的條件下，比沒有此交替變化條件對開裂更為敏感。

3. 一般認為純金屬不會發生應力腐蝕，但近年來發現純度99.996%的鐵仍然產生晶間型應力腐蝕。因此，合金比純金屬更易產生應力腐蝕，高效能的金屬材料對應力腐蝕更具有敏感性。鋼對應力腐蝕的敏感性，取決於合金的成分與組織結構，相結構與缺陷等。
4. 應力腐蝕是一種局部腐蝕，且腐蝕裂紋常被腐蝕物所覆蓋，因此，較難發現，於事先沒有明顯跡象時，發生突然斷裂，故危害較大。應力腐蝕屬於脆性斷裂，即使具有較高延展性的金屬，其斷裂型態仍

表一 常見金屬的腐蝕介質

金屬材料	腐蝕介質
碳鋼與低合金鋼	NO_3^- 、 OH^- 、 CN^- 、 H_2S 、海水、工業大氣、溶化的Zn、Li
不銹鋼	Cl^- 、 CH^- 、 H_2S 、海水、海洋大氣
鋁基合金	潮濕空氣、海洋與工業大氣、水銀、NaCl
鎳基合金	溶化的氫氧化物、水蒸氣、含微量 O_2 或Pb的高溫水、溶化鉛

屬於脆性斷裂。其斷口平齊，正應力成垂直，沒有明顯塑性變形的徵兆，斷口常呈現顆粒狀，裂紋源區為黑色或灰色，擴展區常有人字型或放射型裂紋。

應力腐蝕斷裂的方式可能是穿晶斷裂或沿晶斷裂，究竟以何種方式擴展，取決於合金成份及腐蝕介質。如於一般情況下，低碳鋼與普通合金鋼為沿晶斷裂、 β 黃銅為穿晶斷裂。

應力腐蝕斷裂是指金屬機件在拉應力與特定的腐蝕環境共同作用下產生的斷裂；腐蝕疲勞斷裂則是屬於交變應力與腐蝕共同作用下產生的斷裂。

零件斷裂分析與檢驗

對斷裂零件的檢驗首重其斷裂失效分析，斷裂失效分析是一門多學科綜合性的分析技術。於進行斷裂失效分析時，經常利用斷口分析技術，再輔以其他檢測分析，如超音波檢測、力學性能試驗、破壞力學分析、模擬試驗等進行斷裂分析。

機件失效分析的方式，首先為外部觀察，其次為實驗檢測，再進行綜合性分析，評判失效原因，提出克服失效的措施，最後，對所提的措施進行考核驗證，驗證是否正確。

一、外部觀察

外部觀察主要觀察下列狀況：

1. 對損壞機件的外觀、斷口形貌，以肉眼或放大鏡進行仔細觀察，測量並紀錄損壞的位置、尺寸的變化情況、斷口宏觀形貌、表面剝落物與腐蝕物，必要時進行照相。
2. 認真查閱運轉相關紀錄，了解機件的工作環境、工作條件及失效過程。
3. 進一步收集有關該零件的設計、材料、加工製造、裝配及使用維修的資料。

二、實驗檢測

1. 檢查受力情況

以實驗應力分析等方法，檢查失效機件的應力分布狀況，檢查損壞處的主應力是否為最大，產生裂紋的平面與最大主應力方向之間的關係如何，用以判斷零件幾何形狀的設計與結構受力分布是否合理。

2. 材質分析檢查

全面的材質分析包括冶金品質、化學成分、力學性能、物理性能與其他特殊性能的分析。依據斷裂失效的初步判斷，進行期中的一項或幾項分析。其中最常用的是化學成分、力學性能及金相組織分析。

檢查化學成分是為查明失效零件所

使用的材料與原設計要求是否相符合，更多的是要進行微觀分析，尤其是對斷裂起始部位，看該處的成分與斷裂原因是否有直接關係。若斷口處有附著物時，應對附著物進行成分分析，如此有助於了解附著物的來源與裂紋的原因與性質。

力學性能分析，依據運行紀錄估算施加於失效零件上的負荷，可以有針對性地進行所需力學性能的檢查。如以硬度值可以初步評估材料的強度。對於大斷面零件，除測量硬度值外，還要在失效部位取樣測定拉伸與衝擊等機械性能，若有必要時，也可做斷裂韌性分析。

金相檢驗於斷裂失效分析占有極其重要的作用，一般都應採用高低倍金相組織檢查。金相檢驗可協助判斷材料金相組織的類型、形狀、大小、數量、分布狀況是否合格及夾雜物、微觀偏析是否符合規定、是否存在脫碳、增碳、晶界腐蝕等現象。於金相檢查時，特別要注意觀察失效側源區域，裂紋周圍組織狀態的變化。

亦可藉由非破壞分析來輔助，如染色試驗、超音波檢測、螢光試驗、磁粉探傷及X光檢測等等。

3. 斷口分析

斷口分析至為重要，因為斷口形貌

正確地記錄斷裂的主要原因、過程與斷裂瞬間的狀況。因此，斷口分析是整個斷裂失效分析的重要組成部分與不可少的步驟。

斷口分析包括宏觀分析與微觀分析，前者以肉眼或放大鏡觀察分析斷口；後者以光學顯微鏡或電子顯微鏡研究斷口。斷口的宏觀分析與微觀分析，兩者為互補，而不能取代。

斷口宏觀分析是斷裂失效分析的基礎，經由斷口宏觀分析，可以獲得下列資訊：

- A. 機件斷裂的裂源位置；
- B. 裂紋的擴展方向；
- C. 斷裂的類型；
- D. 機件所承受的應力類型；
- E. 環境介質對機件斷裂的影響。

斷口微觀分析是在宏觀分析的基礎上，進一步確定斷裂的途徑、斷裂的性質與環境對斷裂的影響；除此之外，還將確定斷裂的原因與斷裂的機制等。但於進行微觀分析時，不能以局部的特徵而輕易地做出結論，因在脆性斷口上，有時亦可能出現局部的韌窩紋路的區域；或者在韌性斷口上，可能出現局部的解理的現象。因此，必須進行多次的全面觀察，並與宏觀斷口形貌結合一起來考慮，才能得到正確的判

斷。

4. 進行破壞力學分析

破壞力學主要是針對金屬材料的研
究、機件的設計及安全壽命的預測
等方面。於機件設計時，不能單純
追求材料強度的指標，必須考慮機
件的應力場強度因子與材料的斷裂
韌性值的大小，才能確定機件安全
使用所能容許的斷裂尺寸或最大應
力。應用破壞力學的概念，可以針
對斷裂失效作定量的分析，與為評
定機件的安全性提供定量分析的判
據等。

5. 分析與測定內應力及其分布

內應力的大小及其分布對於零件使
用壽命有重大的影響，因此，要測
定零件使用前後的內應力大小與變
化。

三、模擬試驗

為驗證斷裂分析結論的正確性，
在可能的情況下，應當進行模擬試
驗，即依據零件的工作條件與狀況進
行模擬，以人為方式促使斷裂失效再
次發生。模擬斷裂結果若與分析的斷
裂性質完全一致或近乎相似時，就可
證明分析的結論是正確的。

結 語

零件的斷裂於船上屢見不鮮，
如柴油機的汽缸蓋、汽缸套與活塞組
件上的裂紋、曲軸的裂紋與斷裂等

等。輪機機件產生裂紋與斷裂，不僅
危及船舶正常的操作與營運，甚至於
可能造成機械重大故障或事故，而導
致人員的傷亡的危險性。因此，對於
機件的破壞或斷裂的形式，應予以特
別重視。

無論是疲勞裂紋的形成或疲勞
裂紋的擴展，均因為某局部區域內
的損傷不斷累積，最終導致破壞的過
程。判斷機件的斷裂現象，雖可以依
據經驗來做判斷，但更應要有學理的
根據，有時也應做相關實驗來協助分
析，才不至於造成誤判，而影響到後
續類似的斷裂現象的重複出現，造成
船舶營運成本的增加。

