專刊暨經驗交流

回憶海上實習生活點點滴滴

◎ 洪 銘 聰

前　言

去年整理家裡的時候，看見了以前第一次到海上實習的相片，讓我回想起學生時代實習的點點滴滴，當時是在貨櫃船上實習，航線爲地中海線，學校規定畢業必須要有六十天的海上實習資歷，於是在五年級的時候，利用最後一年的寒假，提前將最後一學期的課程結束，畢業前分配到各家航運公司實習，回顧過往已經過了十二個年頭，不禁感嘆時光匆匆，當初僅留下照片資料，在此也將當年的實習過程利用文字寫下來，一方面提供給莘莘學子做個參考，一方面也對自己的人生回顧做個紀錄。

海事大專院校（國立台灣海洋大學、高雄海洋科技大學、台北海洋技術學院）航海科、輪機工程科畢業前都必須要完成海上實習，從最早期的一年縮短到半年，後來再減爲三個月，到我學校畢業的時候僅剩下兩個月，目前學校已經出現不需要海上實習，也能取得畢業證書，這個過程不管是因爲學生畢業上船意願不高，或是社會價值改變，還是爲了教育資源的合理分配，我認爲即便畢業後不願上船服務，實習過程是人生當中難得的經驗，不僅能驗證自己在學校的所學，也能藉此機會認識這個職場生態，亦能藉此機會認識自己爲來是否有意願或能力從事這個行業。

實習報到

當年的手機不像現在那麼盛行，通訊還是利用傳統的室內電話聯繫，學校分配好了航運公司後，就在家裡等消息通知上船，那時我們分配到同一艘船上除了有三位同班的同學外，另有隔壁班的同學一共六位，等通知前還必須要辦理臨時船員證書、護照、戶籍謄本，船公司還要做岸上安全調查，另外安全疫苗的黃皮書還必須要施打，先前的準備工作才算完成，還沒有收到電話通知前，都不敢到處亂跑，乖乖待在家裡等電話，以現在的眼光來看，人手一機要在家裡等室內電話通知實在是很不可思議。

終於等到了電話通知，要到基隆碼頭上船，一個航次出去後回到台灣的時間大約就是兩個月，到了船上除了我們這些新同學報到之外，船員的部分也有異動，安頓好了行李，等開航日一到，船緩緩離開了基隆便開始

了我人生的一趟海上旅程。

我所實習的船並不是無人當值，輪機分別由大管、二管及三管進行輪機當值，我們被分配到不同的管輪班學習，航行的當值與路上工作可不一樣，二十四小時不間斷的當值，沒有國定假日及週休二日，到各國碼頭還有分配工作，並不是外人所想像的可以到各國去旅行，而是滿表面的接觸，當時輪機長是學校第一屆的學長，還特別交代大管，有這個機會搭船出國看看，在香港、新加坡這些華人社會國家，不要分派我們工作，讓我們有時間可以出去看看，同樣由華人所組成的社會有什麼進步的地方是可以學習的？有哪些缺點是可以改進的？另外還放我們實習生一個小假，當值只要到星期六中午，星期六下午與星期天就可以休息了喔！

華人社會

第一次踏上香港的土地，就是這趟航程，時間恰好在97年回歸前，香港由英國移民統治了一百年，所有的硬體建設相當成熟，再加上兩岸三通都必須經過香港或是澳門，也造就了繁榮的經濟活動，光是捷運發展，就比台北捷運早了不知多少年。從碼頭出關由代理行開著小巴士帶我們出去，船員（含實習生）出關前，除了攜帶護照、船員手冊或臨時簽證（SHORE PASS）外，還必須要先瞭解自己船舶的所在位置，在市區位置大家約好了集合時間都必須要出現，如果另有活動就必須要自行回到船上，漏船不僅對實習生來講是很嚴重的事情，船員也亦同，是吃這一行飯的禁忌。

新加坡到底是進步還是落後，有著想當大的爭議，以面積來看不過台北大小，各國種族人口混居，天然資源不豐富，以觀光爲主要產業，眼前看見的美麗市容後面，是以執行嚴厲的法律而來，新加坡的聖陶沙親子主題樂園是吸引各國前來度假的盛地，當我們抵達新加坡時，本來希望船上能有人能帶我們一同出去走走，卻發現沒有半個人願意，只有我們幾個實習生興致盎然，聽了船員告知附近有哪些地方可以去，怎麼搭車後，我們就一溜煙的跑不見了，像是聖陶沙、牛車水、烏節路、珍禽鳥類公園都跑遍了。

聖陶沙裡還有導遊在做介紹，不過都是用英文，只要幾句話聽不懂，一下子竟整個腦袋放空，等旁邊的人大笑自己還跟著笑，頓時讓我發覺自己的英文實在是太爛了。雖然新加坡是華人社會爲主，現在很多的年輕華人都放棄學習華語，以英文作爲第一語言，但語言的優勢就在能各以不同

語言作溝通，當你放棄了母語，連自己失去什麼都不會知道！另就其語言的國際化程度而言，是相當的成功，我們仍需要努力向前。

斯里蘭卡首都可倫坡

斯里蘭卡同樣是日不落國「英國」的殖民地，卻沒有大規模的發展建設，就連旅遊網站都沒有在介紹，交通工具是利用很古老的三輪車，路邊還有警察、軍人荷槍實彈戒護，船員們紛紛告誡，如果聽到碰的聲音，不管三七二十一，馬上趴下來不要以爲是在放鞭炮，真的會開槍的！台灣人的憂患意識與很多國家不同，常常是認爲倒楣的事情不會發生在自己身上，等發生的時候才呼天搶地的怨恨，怎麼會是我？

對於喜歡吃龍蝦的人來說，斯里蘭卡是天堂，因爲只要在碼頭市集邊就可以買到，而且還非常的便宜，有的船員爲了打牙祭，還自己帶著網子去裝，不僅買的多回去之後還可以大快朵頤一番。在這裡船上的水手帶我們搭著三輪車逛整個市區，還帶我們去賭場玩，我自己知道十賭九輸，而且橫財運不佳，所以只有看別人玩，裡面沒有幾個人，只看見一個東方面孔的女孩子在玩21點，水手還一同加入，看我同學直在那猜測這女孩子是哪裡人，菲律賓、印度、泰國...。我還制止他不要亂猜，搞不好是台灣來的喔！後來進來一個男生，用流利的台語跟她說話，發現真的是台灣來的，恨不得挖個洞鑽進去！

斯里蘭卡還有名產紅茶，我在這裡還買了幾瓶，每瓶十元美金，外型都還是大象的造型，感覺斯里蘭卡跟印度很像，大象與民眾有不可分的情感。

蘇伊式運河與無緣的埃及神廟

埃及的古老神廟可是不少旅行者的最愛，我們所停靠的碼頭是達米雅達，報務主任還告訴我們記成「乾麵阿乾（台語）」，碼頭的四周看過去都是沙漠，船長還請代理行安排船員跟我們到神殿一遊，還拿出雜誌裡面的介紹，說這幾個地方是要去的點，費用每人四十元美金，包含來回車程、門票與一個便當，於回程的時候出發，不料後來的船期延遲，爲了趕船期，無緣的埃及的神廟，就只能在照片裡面觀賞。

船員跟我們說，其實錢沒什麼好用的，打打電話就沒有了，因爲出國在外都必須要使用國際電話，當時電訊服務並沒有像現在那麼發達，由於四周沒什麼地方可以去，就只有在海員俱樂部(SEAMAN CLUB)逛逛，買了電話卡打電話回家報平安，講沒幾句話，一張卡就打光了。

要從亞洲通過歐洲早期必須繞整個非洲一圈，自從蘇伊式運河通開通後，截彎取直方便許多，大大節省了往返所需的時間，通過運河還需要排隊，領港會上船協助通過運河後再離去，運河也有不少舢舨會到船上來擺攤，深受實習生喜愛的就是樹皮畫作與信封，而且價錢從一開始的喊價到最後成交後有很大的落差，殺價的功力就端看個人的能耐，船上恰好有一條要報廢的纜繩，不知爲什麼舢舨還很喜歡，不知道是這纜繩太值錢，還是物資相當的低廉，我們居然利用纜繩交換一整艘舢舨上面的水果及食物。

地中海

在此之前我對於出國旅行的念頭不太高，自從到過地中海之後就從此改觀，因爲風景有多少美麗，自己的見識實在是太短淺，歐洲就讓人有這種感覺，即便是船上的工作結束後，有稍稍的時間可以出來活動活動都不放過，在義大利船員安排了龐貝古城之旅，有人聽到要去龐貝還要跟，我這井底之蛙居然連聽都沒聽過，看來地理課還需要好好加強才是。

我們包來一台車，時間一到便直往龐貝古城而去，才知這成名堂可不小，十足讓我開了眼界。義大利的火山活動很頻繁，當時的火山維蘇威火山在距今約一千九百年前爆發，將古城內的二萬居民全部淹沒，龐貝城就此消失，死亡人輸估計超過2000人。16世紀末，農民在古址上發現了古錢幣，漸漸的才將這古城的原貌挖掘出來，龐貝城的挖掘工作至今已經持續了二百年，裡面來陳列著當時被淹沒的人形，連要逃都來不及逃。但因火山噴發的時間瞬時將龐貝淹沒，因此保留的狀況相當的完整，目前估計已經有五分之四重見天日，相信現在過去旅遊參訪，又跟當時的景象有所不同。

歐洲的街道本身就像是個藝術品，整齊畫一不說，而且沒有任何的違章建築，台灣這一點倒是需要多學習，房子到處蓋，缺乏整體的規劃，房子屋頂多是違章鐵皮，缺乏美感。歐洲吃的文化與台灣也不同，當時我們在拿坡里點了PIZZA，每個人含一杯飲料十元美金，價錢內用與外帶也都不同，外帶的價錢比較便宜，內用還多收一筆TABLE CHARGE，連用桌子也要付費，使用者付費的觀念在這裡落實的很徹底，想便宜就帶回家吧！

歐洲人很注重休閒生活，不像台灣工作時數全球第一，當船抵達西班牙亞特蘭大時，正巧遇上了週末假日，很多船員連出去走走都不要，因爲大家都在休假，路上的商店都不

開，亞特蘭大曾舉辦過奧運會，當時還去選手村逛逛，離碼頭不遠的地方有個哥倫布廣場，我們一到便拿起相機拍照，附近還有街頭藝人表演，如果你喜歡他們的表演，就可以各自以自己的心意給些費用，以資助他們的活動演出，完全不強迫。

在這裡還遇到一個婦人，直伸手跟我說：「MONEY! MONEY! GIVE ME MONEY!」我還一時搞不清楚狀況，反問她：「WHAT'S MONEY!」後來才驚覺原來是乞丐在要錢，於是我一溜煙的跑掉。歐洲大多是福利國家，平常工作大多數都拿去繳稅，因此晚年就由國家照顧，不太有儲蓄的習慣，與台灣文化差異極大，具傳歐洲的乞丐比起一些工作人士的薪水還要高，於是有人有索性就不工作當起了乞丐，但在這裡只要給一個，其他人都會紛紛跑過去跟你要錢，到時候就無法脫身了。

歐洲的商人不以營利爲第一要務，商店大多中午十二點就將鐵門拉下來休息，對台灣而言怎麼可能，中午十二點才正要開始工作而已，而且辛勞的台灣勞工朋友們常常一天工作超過十二小時，電子業更是常常高達十六小時，生活中除了工作還是工作，或許在工作之餘，多培養自己的休閒興趣也是我們需要多學習的。

實習的感觸

話說回海上的實習工作本身，許多的實習生一上船根本不知道自己要做什麼？我當年也是如此，甚至連值四歇八的生活都不太能適應，實習生剛到船上船員都會先問你未來有沒有想要跑船？學校裡面的學習只是鳳毛麟角，到了船上才是真正的應用，一開始就跟著管輪當值，等有警報需要處理時再一起跟著去看，機器設備維修時在一旁遞工具，常常有所攜帶的工具不夠時，再跑到工具間拿，等船準備返航時，大部分的工作都是清潔工作。

二個月的時間說長並不長，說短也不短，但如何能夠有效的利用些時間，讓自己有所收穫，再加上每一條船上的機器設備都不一樣，學了這一條船到下一條船去又重新來一遍，因此該有的實習內容就必須能帶的走。

由於實習時間越來越短，甚至現在連實習都不必，因此在船上很多人都把實習生當成客人，或是當成聊天的對象，雖說認識新朋友可以擴展自己的生活圈是正確的，但基本的能力或技能也能趁此機會培養起來，才能達成有效的實習。我自己個人的想法是這樣，把自己當成日後要來正式服務的三管輪，學習他的工作內容，雖說工作內容千頭萬緒，一時抓

不著重點也沒關係，多開金口多問，相信都會得到很好的結果，千萬不要覺得自己不會就不好意思，如果什麼都不會才會對自己不好意思，如果真要上船三管第一步就是查管路，即便不能全部至少也要將燃油、滑油管路查出來，因爲三管的工作就是負責油品管理及淨油機，等到有實際維修與操作的機會時，把握機會讓船上的人在旁指導自己操作一遍，在實做當中才能發覺出問題，我們常常看人操作很容易，但要是自己來的時候卻不是這樣，因爲工作上或多或少都有其技巧，實習跟前輩請教都會很樂意指導。

結　論

還記得在學校的時候，老師常常提到生涯規劃，學校畢業二十歲，當完兵二十二歲，跑個八年船三十歲，再去二技進修完後轉陸地上的工作，以驗船師或是駐埠輪機長爲目標，那時還很年輕房子的錢就賺起來了。

一晃眼我已經到了老師說的唸完二技的年紀，走的路跟與老師說的完全不一樣，人需要生涯規劃，設定個目標前此前進是好事，但計畫趕不上變化，變化趕不上長官的一句話，自己的人生是需要自己負責，當初學校同學有人說要去跑船，連船牌都考不上，當初說打死不上船的，爲了生活還是乖乖上船賺錢去，我認爲跑船這一條路是海事學生職場求職的眾多條路中的一條，面對職場生涯是個選擇題，是自己選不選擇走這一條路，對海事學校的學生而言，這條路是特別的，因爲他行要跨足進來相當不容易，我們是得天獨厚。

因此我的建議是畢業後將船牌考取，當作是自己取得海上工作的入場卷，以去年美國次級房帶所引發的全球金融海嘯來看，不少人又紛紛回到了海上服務，讓自己多個選擇的機會，也會讓自己爲來的路走的更寬廣，海大助理教授田文國：「把票考上，以後最差狀況就是在船上當個三管輪，月入十萬元，不會比這更慘了！」期望大家都能在人生的道路上，都能以積極的態度與行爲，讓自己抵達自己所選擇的彼岸。

〈作者現任職於海巡署〉

「船員的保險小常識－船東責任保險下船員的理賠問題」

邱重盛(Johnson Chiu)

一、前 言

人吃五穀雜糧難免會生病，船員(Seafarer)[1]亦是如此；任何工作場所難免有危險存在，船上亦是如此。若非實際於船上工作過，一般人絕對是無法感同身受船上生活之不便與危險，學者戲說漁船船員的生活有辛苦困難(Difficulty)、距離遠(Distance)、危險(Danger)及環境髒亂(Dirty)等四Ｄ特性，而在某些時候，商船船員的狀況其實也相去不遠。

又近日來正夯的索馬利亞海盜攻擊事件，使得行經該區域船舶的船員身命受到更大的威脅，若不幸於海盜攻擊中受傷，甚至遭到挾持而有身命危險，亦或是被綁架要求高額贖金，船員的保障足夠嗎？

二、船東責任保險與船員理賠問題

目前大家所熟知與船員有關的保險有全民健康保險[2]、勞工保險[3]、一般商業保險(個人平安保險或公司團體保險)及船東責任保險(Protection and Indemnity - P & I)。除了法律強制規定外，[4]保險其實是一種選擇性的商業行為，簡單的說，就是依個人之意願及對危險的認知自行購買的一種保障。船員於船上受傷生病，依據僱傭契約及船員法的規定，他(她)的雇主就必須負擔起協助就醫[5]、安排遣返[6]、薪津支付[7]及相關賠償[8]之責任。也因為如此，船東必須購買適當的保

1 船員法第2條規定，船員:指船長及海員。船長:指受雇用人僱用，主管船舶一切事務之人員。海員:指受雇用人僱用，由船長指揮服務於船舶上之人員。

2 全民健康保險法第8條規定，被保險人共分為6類，其中船員被歸類為第1類中的「公、民營事業、機構之受雇者」，與第2類中的「無一定雇主或自營作業而參加職業工會者及參加海員總工會或船長公會為會員之外僱船員」

3 勞工保險條例第8條規定，左列人員得準用本條例之規定，參加勞工保險：
一、受僱於第六條第一項各款規定各業以外之員工。二、受僱於僱用未滿五人之第六條第一項第一款至第三款規定各業之員工。三、實際從事勞動之雇主。四、參加海員總工會或船長公會為會員之外僱船員。前項人員參加保險後，非依本條例規定，不得中途退保。第一項第三款規定之雇主，應與其受僱員工，以同一投保單位參加勞工保險。

4 船員法第52條規定，為保障船員生活之安定與安全，僱用人應為所僱用之船員及儲備船員投保勞工保險及全民健康保險。
大陸船員條例第25條規定，船員用人單位和船員應當按照國家有關規定參加工傷保險、醫療保險、養老保險 、失業保險以及其他社會保險，並依法按時足額繳納各項保險費用。

5 船員法第41及42條。

6 船員法第40條。

7 船員法第43條。

8 船員法第44、45及46條。

險來轉稼這類風險，[9]而船東責任保險也就是船東經營船舶的護身符，用來承擔其眾多營運風險之法寶。

1. **一般P & I 保險內容**

在船東責任保險之下，[10]保險人(P & I Club)承保船東對於船員依據僱傭契約所須負擔之責任。其對船員之法律責任是以僱傭契約爲限，若僱傭契約不詳者則以管轄法律之規定。通常保險人會預先審視僱傭契約，以避免僱傭契約責任與管轄法律間有過大的分歧。船員在服務期間生病、受傷甚至死亡，其相關醫療費用、薪津支付及相關賠償等得依承保條件向P & I Club求償。不論是遭遇不良天候或是抵禦海盜受到傷亡都應該視爲執行職務所致，而理所當然落於P & I Club所承保之範圍。[11]其承保的相關支出費用包括:

1.醫療(藥)費用。
2.住院、膳食費用。
3.喪葬費用。
4.遣送船員之機票、返程期間食宿費用。
5.寄送船員私人物品回國之費用。
6.遞補船員之機票、去程期間食宿費用。
7.船員家屬省親旅費。
8.船員家屬省親期間食宿費用。
9.公司人員陪同家屬之費用。
10.船員薪資。
11.其他依僱傭契約(船員法)必須負擔之費用。

2.**特殊贖金問題**[12]

依現行船員僱傭契約，因海盜攻擊所致船員受傷或死亡者，毫無疑問，船東須承擔相關醫療或補償費用，具此，P & I也會承保。然而針對贖金部分，僱傭契約(船員法)則未提及。P & I 保險承保與否取決於該費用是否爲在契約/相關法令下，船東依法須負責的費用，如果是，P & I就會承保。

若該綁架行爲只有船員涉入(排除任何財產分攤爭議)，贖金支付到底是船東的法律責任還是道義責任 ？依台灣民法第483-1條規定:「受僱人服勞務，其生命、身體、健康有受危害之虞者，僱傭人應按其情形爲必要之預防。」舉輕以明重，受僱人服勞務，其生命有受危害之虞時，僱傭人應爲必要之預防，更惶論受僱人服

[9] 船員法第55條規定，僱用人依本法應支付之醫療費用、殘廢補償、死亡補償及喪葬費，應投保責任保險。

[10] 其承保內容大別可分為對人員之賠償責任與費用、對財物毀損、滅失之賠償責任與費用及其他賠償責任與費用3類。

[11] Gard P & I Club, Rule 27 – Liability in respect of Crew.

[12] 邱重盛（2008），「從海盜行為來看海上保險之適用問題」，航貿週刊，20080045期，頁73-79。

勞務時，其生命遭受實害時僱傭人，更有責任爲必要的協助。然而所謂必要之預防/協助，具有強烈的個人主觀意思，船東除了依法向相關權責單位通報外，是否必須負擔贖金支付？亦或是該營救人質的部份應該交由公權力來承擔主導？政府機關的漠不關心及慢半拍的官僚作風，常迫使船東不得不自掏腰包/自力救濟來營救人質。[13]

以站在一個負責任且對海運業有良好示範的角度來看，道德上的義務應凌駕於法律上的義務，準此，船東應該盡一切力量去營救受困船員。而相關費用得否爲保險人所承保自非首要考量。

營救人員的費用(包括贖金費用)在一般P & I條款並無法適用，就其特性應符合損害防阻要件而得以獲得補償。[14]唯P & I保險排除自其他保險補償之限制，[15]且費用額度應以該風險之最大責任爲限，[16]即僱傭契約下船員因公死亡之補償。

三、損失紀錄分析與損害防阻

依據Gard P & I Club的統計資料(1996-2007)，其所屬會員船隊，每年平均有2,100件的船員理賠案件，每年賠償金額高達美金3,150萬元，而平均每件之理賠金額爲美金15,000元(不包括船東自行承擔的自負額金額[17])。

若以船員受傷案件數分析，以菲律賓籍爲最高，其次爲印度籍，第三爲波蘭籍。以生病案件數分析，以挪威籍爲最高，其次爲菲律賓籍，第三爲印度籍。而以死亡案件數分析，以菲律賓籍爲最高，其次爲波蘭籍，第三爲印度籍。

菲律賓籍船員理賠案件(尤其是非因公之既往病症)一直都是各船東頭痛的問題，姑且不論其船員之素質是否有問題，其爲海運界主要船員供應來源的特殊情況，確是個不爭的事實。船員上船前必須通過健康檢查，[18]各家P & I Club爲了解決是項問題，早在10年前即已發展出

---

[13] Lloyds List, Levene steps in as Somalia ransoms soar, http://www.lloydlist.com. Published on 16 October, 2008.
[14] Gard News, Piracy - A major challenge, Issue No. 192, p32.
[15] Gard P & I Club, Rule 71 - Other insurance.
[16] Steven J. Hazelwood, 2000, P & I Clubs Law and Practice, 3rd Edition, LLP, London, p342.
[17] 自負額額度依不同船東現況考量，每一事故從美金數千元至數萬元不等。
[18] Collective Bargaining Agreement (CBA)第4.3條。
台灣船員則規範於船員法第8條及「船員體格檢查健康檢查及其醫療機構之指定辦法」。

一套健康篩檢制度(僱傭前醫療檢查計劃 - Pre-Employment Medical Examination Program – PEME Program)。然而現代文明病叢生(高血壓、心臟病及糖尿病等)，傳統的檢查項目似已無法發揮功用，所謂新一代的健檢計劃(Enhanced PEME)已因應而生，[19]至於成效如何，就靜觀其變吧！

反觀台灣船員雖屬於小眾，但是台灣船公司的實力確不容小看，前20大貨櫃船公司就佔了2家，[20]而台灣船員正是撐起這些台灣船公司的主幹。國內先輩/學者亦不遺餘力地從事相關的調查分析，以期台灣船員在船上工作時，可以更小心謹慎地保護自身的安全。不僅如此，船公司也該好好參考，提供船員更爲安全的工作環境，以避免不必要的理賠問題。[21]

如前所述，現代文明病叢生，高血壓、心臟病及糖尿病等已是現代人之通病，船員務必確實作好自身的健康自主管理，若有病痛切勿因害怕遭公司以健康爲由強制下船而隱瞞不報，及早治療及按時服藥，大部份的人仍然可以勝任原來的工作。

四、保險小叮嚀

船員的權利受到僱傭契約[22]及船員法[23]的保障是無庸置疑地，而船東購買船東責任保險亦是海運的實務，船員受傷生病以現行船東責任保險來看，僅僅是最基本的保障，其用意主要是承擔船東的責任風險。船員的收入通常爲家庭收入的主力，一旦發生意外事故，將使得家庭生計受到嚴重影響。船公司在僱傭契約下所賠付船員的補償，不論是死亡或是傷病補償，均只是法令要求下的最低額度，[24]以筆者之拙見，其額度稍嫌不足，船公司依照法令最低要求而賠償無可

[19] Gard P & I Club 於2008年保險年度將肝、腎功能及腹部超音波等檢查項目納入。

[20] 航貿週刊，「20大船舶公司最新運能排名」，第200901期，頁92。

[21] 1. 許淑惠（民96），船員人身傷亡處理與賠償制度之研究，台灣海洋大學商船研究所碩士論文，基隆。
2. 陸忠良（民96），船員安全工作與傷病問題之調查研究，台灣海洋大學商船研究所碩士論文，基隆。

[22] 船員法第12條規定，雇用人僱用船員，應簽訂書面僱傭契約；在國內應送請主管機關核可，在國外應送請中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或其他外交部授權機構認證或驗證後，受僱船員始得在船上服務。僱傭契約終止時，亦同。前項僱傭契約核可標準及作業辦法，由交通部定之。國內無航政機關或國外無駐外使領館、代表處、辦事處或外交部授權機構之地區，雇用人應於到達船籍港三日內補辦僱傭契約驗證手續。
船員法第13條規定，雇用人僱用船員僱傭契約範本，由交通部定之。

[23] 船員法第1條規定，為保障船員權益，維護船員身心健康，加強船員培訓及調和勞雇關係，促進航業發展，特制定本法；本法未規定者，適用其他法律之規定。
此謂其他法律係指民法、勞動基準法及勞工保險條例等。

[24] 船員法第54條規定，依本法給與之資遣費、加班費、殘廢補償、死亡補償、傷病治療期間支給之薪津、喪葬費低於勞動基準法所定資遣費、延長工作時間之工資、職業災害補償之給付金額時，依勞動基準法所定標準支給。

厚非，除非法令大幅度提高標準，否則也只能維持如此。

在處理船員海事保險理賠案件時，偶會碰到一些理賠爭議問題，較大的爭議問題是因公(因執行職務)與非因公(非因執行職務)補償之認定及船員帶病上船與突發之疾病的關連性，其補償金額差異可達總補償金額一半之多。針對此一職災爭議，有學者建議應從船員法中修正，只要非因酗酒、重大過失或不守紀律所致者，其賠償認定應擴大爲「服務期間」而不限制於「執行職務期間」以保障船員權利。[25]唯此一建議影響層面很大，會牽動產、官、學及工會多方之角力，而法律修正亦耗時費力，短期內恐難達成。

爲了避免爭議及補其不足，其實船員可以考慮自行購買商業保險[26]或是參加船公司的團體保險[27]，當然費用得由海員自行承擔，雖然保費是一筆額外的支出，畢竟多一分保障，也可以讓你無後顧之憂地努力工作。

五、結　語

船員是帶給世界溫飽的職業，國際海事組織(International Maritime Organization)曾這樣的給予船員評價："沒有船員的貢獻，有一半世界在受凍，另一半世界在挨餓。"生命無價，吾人理應好好珍惜，海員工會及各船東仍不厭其煩的叮嚀船員，要注意工作安全以避免受傷；要作好個人自主健康管理，若有病痛要盡快就醫，以免延誤病情。雖然聽起來像是在呼口號，了無新意，不過沒有了健康，一切都是空談了 ！

＜作者現任職於某航運公司海技部＞

[25] 潘畊宇（民93），我國船員法中勞動條件與福利制度之研究，台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，基隆，頁250。

[26] 船員因工作環境特殊，依其危險性其保費會比一般陸上工作者高出許多，甚至有些保險公司會拒絕承保。

[27] 長榮海運公司與富邦保險公司合作的團體保險就是一個費用相當合理的團體保險。

建立正確的理財觀與投資自己

◎ 黃 逸 强

揮別了海上生活，才發覺陸地上的競爭是很激烈的，建議大家如果沒有準備好，千萬不要衝動輕易轉行，在海上辛苦一年，勝過岸上打拼三年。

跑船很辛苦，做眷屬的更辛苦，常常會問：「你還要跑多久？」答案永遠是「等」，等房貸繳清了，等孩子長大了，等錢存夠了，等等等.....。台語有句俗話「人二腳、錢四腳」，意思是靠薪水永遠追不到錢。或許有些人會想，那去投資好了，但是投資有風險，尤其是金融風暴後，大家都嚇到了，現在銀行利率一直降，錢放銀行不甘心，投資又不放心，台幣一直貶，真不知該如何是好。

其實財務規劃包含二個部份，投資和理財，投資是要賺錢，理財則是管理錢。船員的收入比一般岸上的薪水族要高，算是很會賺錢了，不需要再去亂投資，冒太大的風險。所以只要把錢管理好，設一個財務目標，訂一個時間表，安心的工作，真正會幫你賺錢的，不是金融工具，也不是投資報酬率，而是時間。

管理錢就是資金的分配，有目標的賺錢，有計劃的存錢，有效率的花錢，第一要做到的是訂目標。譬如說三年後要結婚，或五年後要買房子，或十年後要退休，就是知道自己還要再打拼幾年，有了目標就確定了方向，如果五年後要存到300萬買房子，每個月就要存下5萬元，收入減儲蓄，剩下的才能拿去花用。

以前錯誤的觀念是收入減支出再儲蓄，結果是根本沒有錢可以存，所以王永慶說你賺的一塊錢不是你的，存下來的一塊錢才是你的。有計劃的理財可以讓你辛苦一陣子、享福一輩子，人生才有希望。

很多人投資都迷失在買股票、

買基金，其實理財的第一課，就是投資自己，擁有一份持續的收入是非常重要的，有工作就有收入，有儲蓄才能談到理財。投資自己就是幫自己加薪，專業上的訓練是最基本的，證照愈多代表競爭力愈強，並不是應付檢查用的，而是對自己能力的肯定。

現在失業率持續攀升，加上外勞入侵，能有一份工作要珍惜，不要羨慕別家薪水高，老是想跳槽，現在所擁有的才是最重要的。把時間投入在自己的工作上，比花時間投資獲利更豐碩，人力的報酬會比你想像的更高，做的愈久年資愈多、職位愈高、收入也愈多。

在海上的時間很多，除了值班以外，時間都是自己的，要培養第二專長，因應未來職場的變化，下船休假期間也可以參加一些課程或講座，最快速的成功法是向成功者學習，不管是否要一輩子跑船，都不能和社會脫節。

21世紀財富的決戰在學習力，金融風暴後讓財富重分配，大家都回到原點重新開始，機會永遠都有，重點是你準備好了沒有。是否有正確的理財觀，將決定你的一生，理財是謀求生活的保障，不會讓你致富。

如果問跑船的目的是什麼，大家都會回答「賺錢呀！」那賺錢的目的又是什麼？是花錢還是存錢？大多數人會回答「存錢」，那存錢的目的又是什麼呢？如果不知道目的就好像船出了港，不知道要開往那裡一樣。

存錢是爲了理財，理財就是讓錢爲你工作，讓錢幫你賺錢。人生最困難的就是累積「第一桶金」也就是一百萬，通常第一個一百萬都不是投資賺來的，而是省下來的。

＜作者簡介：自民國66年退伍後，從康運公司跑油輪，開始了海員生涯，其間下船、上船，經歷了國際海運的冷凍船，益壽的散裝雜貨船，到協榮的木材船，最後是立榮的貨櫃船，於83年揮別了海上生活，86年投入證券業，現爲雅虎網站理財專欄作家。＞