

本會公告



第55屆航海節模範海員當選人

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
1	廖 維 山 	船 長	東森國際(股)有限公司	廖員於民國58年7月畢業於台灣省立海洋學院,民國92年5月30日起至今已連續服務本公司4年多(目前仍在船上服務)。管理盡忠職守、為人正直,從未延誤船期及裝卸貨時間,也藉此促進海運流通性的蓬勃發展。因此,本公司長官及部署一致推薦廖船長為代表本公司參加此項選拔會的最佳人選。
2	陳 出 新 	輪 機 長	長榮海運(股)公司	1.陳出新會員自民國57.5.6年加入本會至今將屆41年,各職級海勤資歷完整,現今輪機長本職資歷亦已達11年。 2.多年來所屬船公司派往於各型遠洋全貨櫃船服務,工作認真深獲長官賞識。目下擔任工務部負責船舶維修及工務管理,表現優良績效卓著。 3.民國94年於工務服務時,屬輪在印尼港口發生大艙著火事件,陳會員奉派至當地協助處理後續。由於當地CO₂工廠充填技術不足及相關設備也相對落後以致無法符合驗船師要求,陳會員發揮專業長才,三天兩夜不眠不休終把問題排除,船舶順利開航將公司損失降至最低。 4.陳會員現負責所屬船公司新造船S TYPE管理工作,舉凡新船共同機件問題都能探究其故障原因,難得的是過後親自製作檔案並廣發至同型船舶以避免相同事件再次發生。陳會員堅守本業崗位,足為海員之楷模與表率。

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
3	尹 德 埕 	輪 機 長	新興航運(股)公司	1. 尹員於62年進入公司擔任加油之工作，該員潔身自愛、謙虛誠懇，工作自動自發，且具上進心，技能又優良，任勞任怨，配合公司之調派，合作良好。該員於87年晉升輪機長迄今仍隨船服務中。 2. 尹輪機長多次派往公司之美和輪服務，該輪極為老舊，於94年時，舵機故障，連夜趕修加班，使船舶短時間內續航，功不可殳，主機亦多次故障，靠船力本身排除，且教導後進不遺餘力，堪為表率。 3. 為航業界厚值接班人，貢獻良多，體力佳，人緣好，目前為公司在大陸擔任監造新船之工作，即隨船服務。
4	駱 振 五 	銅 匠	東森國際(股)有限公司	駱員海事專科學校畢業，於71年起投入航運業27年，期間工作努力不懈、為人厚實，機艙大小小難題都難不倒他。並重視機械保養，對機艙各項維修工作均身體力行，使機具保持堪用狀態並深受同仁一致好評。還曾因船舶老舊而導致身體常受大小傷，下船休養前還不忘負傷上陣，將機具修好後完成交接，才肯下船。如此為公司利益著想的好船員，應予以表揚。
5	夏 明 利 	水 手 長	萬海航運(股)公司	1. 夏水手長於我司服務22年（其中水手長資歷將近14年），工作勤奮努力，確實完成交待事項，負責盡職，精明熟練，堪稱為優質之資深水手長。 2. 多在船齡較高需進行高度保養及維修之屬輪服務，凡事身先士卒，並積極帶領同仁克服各種甲板保養及修護上之困難，對增進船舶航行安全及降低船舶維護成本，績效卓著，足堪表率。

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
6	蔡 春 德 	水手長	達和航運(股)公司	1.該員自62年起服務海上32年，74年起擔任達和航運祥和輪（木頭船）水手長，工作期間任勞任怨，服從長官，寬待部屬，屢屢克服困難，完成艱難之海上任務。 2.本輪（建和輪）自98年4月8日起停泊高雄碼頭，進行船齡20年之水艙特檢及相關修理工程。該員以60歲之高齡，全程監督水艙之鐵板及管路之汰換工程，倍極辛勞，而毫無怨言，其品德、能力、工作態度足為船員之楷模。
7	任 國 輝 	輪機長	台灣航運(股)公司	1.輪機長任國輝秉性忠純，待懇、盡忠職守、從無怨言，服務台航公司30年除負責機艙主、輔機運轉之外，舉凡燃油系統、電路系統、冷卻水系統等設備保養維護均能勤奮不懈，對維持船機正常運作及航行安全有極大貢獻。 2.任員因其經驗豐富，技術一流、認真主動負責，與其共事之同仁無不讚譽有加，公司評列績效甲等，表現特優，特予嘉獎鼓勵，足堪表率。 3.任員在船擔任輪機長職務，經歷散裝船、貨櫃船及客輪等各型船機設備，在船服務期間，數次發現主機運轉異常，經緊急處理得宜，免至缸套毀損，防止重大損害發生。
8	陳 其 送 	加油長	萬海航運(股)公司	1.陳加油長為萬海資深加油長，在萬海服務21年(其中加油長年資16.6年)，工作認真，帶領同仁工作能身先士卒，並配合主管之要求準確完成各項工作目標。 2.技術精湛，反應靈敏，熟稔各項工作。對船上各項機具之清潔及保養等工作認真盡職，於船上發生突發狀況時亦能主動協助及幫忙。績效卓著，屢獲船上各級主管嘉許。

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
9	詹 前 湧 	大 副	台灣航業(股)公司	1.詹前湧船長自學校畢業後就進入台航公司實習，並一路從三副、二副、大副到船長，迄今已有31年。期間努力不懈加強本職學能、增加航海管理知識。 2.詹員任職期間，經歷豐富，歷任本公司散裝船、油輪、貨櫃船、拖船及台華輪客輪船長。任職台華輪客船期間，除每日不辭辛勞航行於高雄—馬公之間，讓旅客得以平安到達目的地，且力行公司ISM政策，帶領屬下落實船上保養及清潔工作，讓旅客於搭乘台華客輪時，感到最大的滿意。 3.現本公司致力於台華輪航行小三通（高雄—澎湖—廈門），詹船長更是努力不懈，為求完美，帶領同仁努力工作，改善船上缺失，以達到小三通航行之安全與舒適。
10	林 文 泰 	大 副	嘉新航運(股)公司	1.民國93年9月康運輪新加坡St. Marine船廠順利完成塢修工程。 2.94年9月行運輪新加坡Jorong船廠、民國95年2月力運輪及民國95年8月勤運輪於泰國Unit hai船廠，連續三船順利完成塢修工程。 3.96年3月嘉新一號輪菲律賓Batangas船廠完成塢修工程。 4.98年3月嘉新一號輪舟山南洋船廠完成塢修工程。 5.98年4月3日嘉新一號輪完成國輪首航張家港裝載之任務。 6.達成公司各項設定目標，並不遺餘力地保障船東權益。 7.推行船上各項人性化管理，維護船員福利。 8.個性積極進取，獲致公司管理階層一致好評與晉升推薦。 9.提攜後進、經驗傳承並投稿於中華海員月刊。

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
11	許 石 由 	水手長	達和航運(股)公司	1.許石由先生於民國81年進入公司所屬水泥船隊服務迄今，專業能力及年資優異，雖然僅以國小學歷，仍能對船上物料控管得宜，許君尤其注意船舶衛生管理，有幸與其共事，大家都能擁有優良的生活環境。 2.如今雖其年事漸高，但體格仍比一般年青人健朗，令公子也加入公司所屬船隊服務，可謂兩代人都為公司付出，堪為所有海員楷模。
12	劉 國 強 	輪機長	信友實業(股)公司	1.劉輪機長自進入信友公司服務由輪習生至輪機長經歷近30年，輪機長資歷達十餘年期間敬業樂群克盡職責，維護船舶安全與維持營運功能，並能嚴加督導培訓基層，善於利用自力修復能力及身先士卒參與工程與勘驗庫料等等方式以節省配件消耗創造利潤，歷年來此舉不遺餘力，深獲公司好評與嘉勉足為楷模。 2.任職信宏輪2006~2007年期間處理該輪發電機滑油遭受污染問題，於冬季北太平洋惡劣海況下尚能日夜精研努力不懈，找出滲漏問題及改良系統淨油循環方式，並建言提供為船隊技術分享與研討改進，得到公司肯定與嘉獎。 3.任職信隆輪2007~2008年期間認真負責完成該輪特檢塢修項目自檢彙整，所整理之項目清晰分明詳實記載鉅細靡遺，且充分發揮海員克難精神率領同仁自修自理部份項目，其完美處理獲得驗船師贊賞及節省公司經費。 4.任職信航輪2008~2009年首任接船輪機長，規劃接船細項及帶領同仁完成海上公試與缺失檢驗等重大工作。對於裝備之測試使用及證書完整及至備件、庫存等等皆能順利完成，於短暫時間內完成船舶適航營運，深得公司託付與做為表率。

	姓 名	職務	推薦單位	具體優良事蹟簡略
13	張 明 東 	大 副	陽明海運(股)公司	對本公司 2007~2008 年在 中船 新建造船船舶，衛星通訊系統不斷發生之故障與所浪費之檢修成本，以實事求是態度改善創新，發揮所長，改變駕駛台通訊設備安裝方式及原始位置設計，澈底解決問題，專業技術獲中船工程師及廠商之肯定，成效斐然。對所屬船隊通訊安全有卓越貢獻外，並間接提昇我國造船在通訊技術方面之核心競爭力。
14	林 天 錫 	銅 匠	長榮海運(股)公司	1.林天錫君 自民國75年中進入長榮海運股份有限公司任職服務至今海上資歷屆滿14年之久；期間又多次海陸勤輪調歷任高雄貨櫃場-保養課 / 保船組 技術員等職。 2.多年來奉派於各型遠洋全貨櫃船服務，表現優良績效卓著並深獲主管賞識。 3.民國92年至95年奉派至高雄貨櫃場-保養課及保船組任技術員職，多次隨同緊急出國，遠赴東南亞各地港口，協助公司屬輪搶修主機正、倒車轉換機構、凸輪、艙推進器...等。 4.民國97年於高雄貨櫃場-保船組任技術員職，再次隨同緊急出國，遠赴上海港口，協助公司屬輪搶修艙推進器，於12小時內完成；使得進、出港程序可以安全地維繫，完工當日隨即飛返工作崗位，並協助工程師將故障原由及修復心得詳盡回報公司作為同型船檢修及緊急回應依據。勞苦功高，無怨無悔，足為海員之楷模。 5.民國98年3月自保船組-技術員職轉海勤候派；並於3月31日奉派至長星輪任職銅匠，離台後於外國港口發生鍋爐爐管滲漏狀況，該員發揮精湛之電焊技藝迅速將問題解決而未延誤船期，其表現深獲輪機長肯定及讚揚。



當選98年度全總模範勞工之本會會員

賀本會會員莊金水當選全國總工會模範勞工，其優良具體事蹟摘錄如下：

姓 名	服務單位	職稱	優良具體事蹟
莊 金 水	長榮海運(股)公司	技術員	一、自民國62年起投身海運，連續服務基層達36年。 二、在職期間，不論被公司派赴上船或者調岸工作，俱皆任勞任怨。默默奉獻，使得各歷任長官莫不放心將任務交付。 三、莊會員秉持技術本位、善盡職責，三十餘年以來，所經手之船身修護與保養，未曾聽聞有處置不當、船公司攻遭損失等事發生。 四、值得一提的是：在本業之外，莊會員亦是十分照應同僚。如有些船員有慢性疾病用藥，每每需拜託船駛攜至外國當地代理行；再由代理行轉交；此種他人認無關己不屑做之小事，莊會員亦不假他手親力而為。 五、民國81年以迄由公司支持參選擔任本會選任幹部，待人和氣、熱心公益，已獲大家肯定，實為不可多得好幹部。

中華海員總工會基隆分會98年度會員與眷屬自強活動

- | | |
|---|---|
| 一、時 間：98年9月20、21日
(星期日、一) | 1.本會會員免費，但須先繳保證金1,000元，屆時無法參加保證金沒收。 |
| 二、旅遊地點：七股竹筏生態~烏樹林(小火車)二日遊 | 2.本會會員眷屬第一人半價1,900元、第二人全額3,815元。 |
| 三、參加人數：80人 | |
| 四、包租車輛：二台遊覽車 | |
| 五、承辦人：基隆分會一業務組
王瑞珍小姐(連絡電話：02-24241192) | ※名額有限，意者請於8月10日起攜帶參加者身分證、總台字會員證書及旅遊費用前來基隆分會報名，額滿為止。 |
| 六、旅遊費用： | |



航運要聞

● ● ● ●
中華日報

美對船員身份要求新規5/28生效

【記者陳瓊如／台北報導】美國海岸警衛隊公佈了對可接受的船員身份表格的要求，此項要求將自今2009年5月28日起生效，UK P&I CLUB建議業界應確保船員在上船前都持有符合規定要求的文件。

該新規定適用於進入美國水域或停靠在美國港口的外國商船上的船員以及從外國港口返回的美國商船的船員，該規定要求船員持有以下任何一種經認可的證件：護照，美國永久居留卡（綠卡），美國商船船員證明書，美國商船水手文件，運輸工人身份證明書（TWIC），由簽署了國際勞工組織公約185的國家簽發的海員身份文件。

必須在船舶經許可進入美國沿岸水域前滿足這些要求，如果未能滿足該規定中的要求，將會對船員個人和船舶營運人處以罰金，根據民法，該罰金最高可達25,000美元，協會提醒會員注意，如果未能符合要求，船舶有可能會被拒絕進入美國，因此而產生的退還貨物或重新指示掛靠港口的費用可能會比原始罰金高得多。

協會建議業者應確保船員在上船前都持有符合要求的文件，那些目前在船上但沒有持有這些文件的船員無法在該規定生效前滿足規定的要求，如果船舶一定要在美國水域內進出（如遣返、更換船員等），就要另行安排，該規定歸《海運安全法》的範疇，目的在於使美國海岸警衛隊能識別在美國水域中的船員身份

交部核發四港局港口設施符合聲明書

【記者陳瓊如／台北報導】我國四國際商港港務局所轄港口設施經全面檢討及改善，已符合「國際船舶與港口設施保全章程（ISPS Code）」之規定，交通部昨（十二）日核發「港口設施符合聲明書」（SoCPF），基隆港務局計21份、臺中港務局計29份、高雄港務局計33份及花蓮港務局計2份，後續將由各港務局持續督導所轄單位及業者確實執行港口設施保全計畫。

據了解，為因應國際海事反恐情勢及國際海事組織通過採納「國際船舶與港口設施保全章程（ISPS Code）」，並要求所屬會員國強制實施，交通部比照該組織之會員國於我國國際商港內施行該章程，要求各

港務局陸續完成港口設施劃設、保全員指定與培訓、保全委員會成立、保全設施及設備建置外，尚要求各港務局研擬保全評估報告（PFSA）及保全計畫（PFSP），各港並自93.7.1起與國際同步實施新的海事保全體制；實施該制度至今，運作順利並頗受國際肯定。

上述「港口設施符合聲明書」是證明各港口設施符合該章程規定，鑑於該聲明書即將屆期，並考量各港港口保全設施隨著營運發展已有些許變動且陸續有新的業者進駐，雖每年均執行強制性查驗並作即時調整與改善，但仍有必要在聲明書更新前，全面檢討既有保全體制，交部於去年函請各港務局啟動以下港口設施保全檢討作業，並據以重新核發「港口設施符合聲明書」，完成現況檢討報告報交通部備查，修訂保全評估報告、保全計畫報部核定，作為後續執行依據，由各港務局協調整合港警局、海關及港務消防隊等港區保全單位後完成總檢討報告，經交部審查總檢討報告符合ISPS Code規定後，重新核發「港口設施符合聲明書」。

入籍新加坡船噸突破四千五百萬總噸

【記者李錫銘／台北報導】加入新加坡船籍優惠多多，截至上（四）月底，註冊星國船籍噸位已突破了四

千五百萬噸創新高。

新加坡港航局（MPA）統計，上月底止，入籍星國船舶計達3938艘、4538.3萬總噸，係由今年一月首破四千四百萬總噸再上一個台階，即在四個月內增加了138.3萬總噸，相較於去（2008）年同月的3632艘、4102萬總噸，一年內船舶艘數增加了三百零六艘，噸位則增加了436.3萬總噸。

教育部召開海洋實習船專案簡報會議

【記者陳瓊如／台北報導】教育部邀集相關單位召開研商海洋實習船專案簡報會議，會中船訓中心主任林彬針對建置我國海事教育航海及輪機學生專用訓練船進行簡報指出，海事學校學生之實習艙位嚴重不足，而以日本、中國大陸及韓國均有海事教育專屬的訓練船，因此建議我國應建置航海、輪機專屬訓練船，並由教育部分年編列預算建造。

林彬也談到，學生訓練船之實習應為學校教育之延伸，以彌補學校設備之不足，在專屬的船上實習，學校派遣教師隨船教學，依照課程進度規劃教學內容，訓練船也能提供學生實際動手操作的環境，提高學習興趣與上船意願。

他也強調，建造提供全國各級海事院校從事海上實習課程的訓練船，

為全國各界的殷切期許，藉由訓練船所提供的海上實習機會，可促使海勤人才培育正常化，並提升素質。

航政局設立可望敗部復活

【記者陳瓊如／台北報導】航政局成立有望?!在交通部長毛治國的指示下，遭擱置多年的航政局設立問題，可望敗部復活重新端上檯面。

繼機場公司化後，交通部正研擬進行航港體制改革，航政司目前就正積極準備航政局組織條例及航政局組織編制的內部作業，包括隸屬於港務局的航政監理併入航政局、港務局業務公司化、及有關航政局人力、資源、設備，及委託海關代管的航路標幟是否收歸航政局管理等相關問題進行研究，以提出航政局設立的方案。

據了解，以往政府雖一直標榜海洋立國，但是多年來一直缺少一個統籌全國航政及海事管理的航政局，令外界感覺政府並不太注重我國航運發展，為提升航政績效，航運界長期以來高度期盼政府能設立航政局，重視及制定我國明確航運發展政策，及對航業有效率的管理，這次交通部進行航港體制改革，希儘快推動航政局設立，促進我航運業務永續蓬勃發展，不要再讓業界的期盼又落空了。

自由貿易港區僱用本國勞工人數不得低於六成

【記者陳瓊如／台北報導】日前

交通委員會第19次全體委員會議審查「自由貿易港區設置管理條例」時保留協商條文，已在6月5日經立法院朝野協商初步通過，包括第十條條文自由港區事業僱用本國勞工人數，不得低於僱用員工總人數百分之六十。

交通部說明，政府推動「自由貿易港區」，係源自「經濟特區」之概念，期透過實施因地制宜之管理體制（例如：法規鬆綁、外勞引進、關稅及其他租稅優惠減免等），以提供企業成本較低之投資環境，吸引外資投入，促進國家經濟發展，爰本條文有關本外勞聘僱比例之立法原意，係為提供企業良好營運環境，期以較國內更為寬鬆之勞動僱用比例規範，在促使業者進駐自由港區營運的同時，亦可增加本國勞工就業機會之政策雙贏。

其他修正重點包括，對本條例第三條第二款之原制定立法目的，係參照「加工出口區設置管理條例」第三條規定及自由港區特性，界定自由港區事業之營運範圍，並將各種可能於自由貿易港區經營之業務型態納入，亦即係以「業務別」認定該事業得否申請為自由港區事業，而非以「行業別」進行管制。

船員岸上晉升交通部核備後據以發證

【記者陳瓊如／台北報導】為

簡政便民，提升行政作業效率，交通部發佈修正「交通部委託國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定」第十一點規定，對於評估機構完成當梯次參訓人員之適任性評估作業，應寄發參訓人員成績單，並彙整當梯次評估成績表，及參訓人員實作與筆試之測驗紀錄，陳報交部核備後，由評估機構據以發給岸上晉升訓練合格證明文件。並自即日起生效。

交通部委託國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定第十一點修正規定如下：十一、評估機構完成當梯次參訓人員之適任性評估作業，應寄發參訓人員成績單，並彙整當梯次評估成績表，及參訓人員實作與筆試之測驗紀錄，陳報本部核備後，由評估機構據以發給岸上晉升訓練合格證明文件。

中共交部支持兩岸驗船機構互設辦事處

【記者李錫銘／台北報導】中共「交通運輸部」支持兩岸驗船機構互設辦事處。

依據中共交部水運局局長宋德星日前在廈門舉行的「海峽論壇-兩岸海上直航圓桌會議」的說明，大陸方面推出進一步促進海峽兩岸海上直航的九項政策措施，其中包括兩岸驗船

機構開展合作交流，促成互在對方設立辦事處。

據表示，關於互設機構方面，大陸已就落實「海峽兩岸海運協議」確定的互設機構做好了安排，歡迎臺灣航運公司在大陸投資設立經營性機構，大陸相關部門將積極提供協助和便利。同時，大陸方面支援兩岸驗船機構開展合作交流，積極促成互在對方設立辦事處，在設立辦事處前，為驗船人員來往兩岸開展業務提供便利，及時執行核對總和處理緊急事務。

前述九項政策措施具體分別涉及直航港口、運力調控、砂石運輸、互免稅收、互設機構、兩岸船舶登記、非商業運輸船舶、「海峽兩岸海運協議」聯繫實施機制，以及海上安全九個方面。

另對兩岸資本的非商業運輸船舶（如：航海教學實習船、海洋科學考察船、工程船、救助打撈船等）進入對方港口，按照「海峽兩岸海運協議」確定的精神，予以支援，按個案方式予以審批。關於海上安全方面，大陸方面繼續推動兩岸海上安全等方面的交流和合作，加強對口磋商，共同保障海上人命、環境和航行安全，並儘快協商編制兩岸直航船舶共同技術標準。

◎◎◎◎◎ 台灣新生報

IMO通過國際拆船公約

【記者黃雅羚／台北報導】國際海事組織（IMO）正式通過《二〇〇九年香港國際安全與無害環境拆船公約》。新公約將加強管理全球船舶建造和拆解廢鋼船，新舊船舶務必準備有害物質清單。

成員國中有五十九個簽約，IMO也期望公約能在三年內正式全球生效。

根據《二〇〇九年香港國際安全與無害環境拆船公約》，提高船舶設計、建造、營運，以至將廢鋼船送往拆船廠前準備工作的標準，同時加強管理岸上拆船設施營運。另外，公約亦建立拆船業調查和發證、檢驗和報告制度，加強控管。

新公約增加要求，規定船舶必備建造時使用有害材料所有清單，並採取必要措施保障工人和保護拆船廠環境。未來無論是舊船，還是在建造中新船，都必須受新公約制約。

以往新公約需歷經五年才能在全球生效，不過IMO期望，在各方推動下，新公約能在三年內正式生效。根據第十七章規定，公約在達到以下三個先決條件情況下，得在兩年內全球生效：第一，十五個簽約國在本國批准公約。

第二，批准公約國家船舶總噸位

超過全球總數四成。

第三，批准公約國家船舶拆解量超過全球總數三%。

國際海事組織（IMO）日前在香港舉辦為期五日「安全與無害環境拆船國際大會」，IMO成員國中有六十三個參與，並為草擬該拆船公約文本提供意見討論，正式通過《二〇〇九年香港國際安全與無害環境拆船公約》，並有五十九個成員國完成簽約，等於宣告大會圓滿成功。

IMO最終成功通過此項別具意義公約，顯示其成員國正加強海運整體發展規範和系統化，反映安全、環保和職業健康的重要性。

海洋拉拉號 台中港成功直航大陸

【記者黃雅羚／台北報導】開放兩岸直航以來，首團由台中港直航大陸也是國內第一艘直航的客船成功直航湄洲。台中港務局表示，大甲鎮鎮瀾宮媽祖進香團日前以包船方式包租「海洋拉拉號」前往大陸湄洲謁祖進香，各相關單位均非常重視，由於移民署、關稅局、海巡署及港警局全力支持與配合，因此整個進香團三三五名旅客通關作業相當順利且快速，深獲旅客好評，亦獲地方民意代表及航商業者讚許。

港務局同時指出，本次大甲鎮鎮瀾宮媽祖進香團前往湄洲謁祖進香

活動是開放兩岸直航以來，第一團由台中港直航大陸的團體也是國內第一艘直航的客船，未來仍將持續爭取兩岸宗教交流及定期客運航線等相關業務，期望能給民眾多一種便利的交通選擇，亦希望能帶動中部地區觀光人潮並創造更多商機。

閩、台海上客運 年內鳴笛

【中央社台北十九日電】據香港「文匯報」報導，福建和台灣海上客運直航有望在今年內開通多條固定航班。

報導說，中歐聯合投資有限公司5月18日與福州市簽約，準備投資人民幣十億元在福州市福清興建對台客運直航碼頭，並爭取年內投入一艘從澳洲購置的新型高速水翼船試航福州至基隆。

另外，中遠集團運輸部經理袁小宇日前在廈門出席「海峽論壇」時透露，中遠已準備以兩岸客運固定班輪形式向中國交通運輸部門遞交申請，計劃今年第三季開通閩台客貨滾裝航線。

中遠擬投入的第一艘滾裝船總噸位約二萬六千噸，擁有680個床位、270個貨櫃位以及150個汽車位，航班安排為夕發朝至，二天往返海峽一趟。

此外，中海、中外運、福建交通運輸集團以及山東煙台渤海輪渡公司

等企業都在籌備中，預計今年內福州港、廈門港將和基隆、高雄以及台中港間至少開通二條客運滾裝船班。

中國交通運輸部水運局局長宋德星日前表示，大陸方面對開通兩岸海上客運直航航線十分重視，也與台灣方面進行了溝通，將本著安全、便利、舒適的原則，努力推動客運直航航線的盡快開通。

他說，兩岸海上客運航線的開通應遵循市場原則，循序漸進，合理安排運力，初始階段以不定期包船為主，視港口碼頭客運設施、營運船舶、客源等情況，積極考慮開通定期客運班輪航線。

全球造船業 兩極化

【記者黃雅羚／台北報導】全球造船業逐漸形成兩極化趨勢！根據克拉克松最新統計數據顯示，全球三大造船國－韓國、中國、日本以外其他國家手持訂單量加總不及居第三位日本。

據克拉克松最新資料顯示，除了韓、中、日三大造船國，其他十五個主要國家可分為：以歐洲為代表的建造高附加值船舶的國家和其他以建造低價一般商船（中小型散貨船、油輪、貨櫃船）的國家。建造高附加值船舶的主要國家有德國、挪威、西班牙、芬蘭和克羅地亞等，這些國家的手持訂單量中超過五〇％為高附加值

船舶，特別是義大利建造量中全部都是高附加值船舶。

義大利是以建造遊輪為主的國家，此外還建造高價遊客車輛渡船、AHTS、RO-RO船等。建造這些船舶需要較高的技術和有經驗且熟練高級技術人員，可以經由建造這些船舶獲得高利潤。

歐洲國家中只有羅馬尼亞九十四%船舶為低價一般商船，其中大部分為大宇MANGALIA造船廠的訂單量，主要建造散貨船和貨櫃船。

除歐洲國家，其他造船國手持訂單以低價船為主，主要有菲律賓、越南、巴西等，這些國家多為技術水準較低和設備有限。由於金融危機全球陷入經濟蕭條，大部分船東下訂單都趨向能夠建造安全堅固船舶的造船先進國，這些國家正面臨缺乏訂單困境。

毛治國：亞洲船東影響全球市場

【記者黃雅鈴／台北報導】

交通部部長毛治國在台南舉辦第十八屆亞洲船東年會致詞表示，依據二〇〇八年聯合國海運報告（Review of Maritime Transport, 2008）統計資料顯示，全球前二十大海運公司中，亞洲地區即佔有十四家，亞洲船東營運船舶數更佔全球的三十六%以上，相關數據都可顯

示亞洲船東影響全球海運市場的重要性。

毛部長指出，去年12月15日起兩岸開始進行海運直航，藉由這個契機，我國積極以擴大公共建設等措施，維持國內經濟動能。目前交通部正加速辦理高雄港洲際貨櫃中心計畫，全案預算高達二四一億元並引進民間投資一〇二億元，預計完工後擁有四座深達十六公尺的深水碼頭，將可擴充現有能量以確保海運樞紐港地位。

鑑於國際反恐議題成為國際焦點，在國際海運保安方面，毛部長表示，交通部已依「全球貿易安全與便捷標準架構」（SAFE Framework）標準，於各港落實國際船舶與港口設施保全章程（ISPS Code），並配合貨櫃安全倡議（Container Security Initiative, CSI）與大港倡議（Megaports Initiative）等計畫，在各國際商港建置自動化系統，確保整體資訊系統安全並提供便捷服務。

毛部長進一步提到，臺灣地區位居東南亞及東北亞航線的關鍵位置，可提供各國航商作為航線配置及營運佈局重要港口，亦可藉由境外航運中心營運之模式，將大陸生產之原物料經由臺灣地區境外航運中心或自由貿易港區加工、重整後，以海運方式轉運至第三地，建議各亞洲地區船東考量將我國主要港口作為營運航線據點

之一，將可大幅縮短海運運輸時間及距離。

王龍雄：全球景氣止跌 遠離經濟風暴

【記者黃雅羚／台北報導】中華民國輪船商業同業公會全國聯合會理事長王龍雄5月26日主持第十八屆亞洲船東年會，並在致詞時表示，目前全球景氣的蕭條影響到整個航運業的發展，貨櫃航運所受到的衝擊尤其嚴重，但全球的景氣已經出現止跌的訊號，可以確定的是，我們已經一步一步地遠離這次的經濟風暴。

王理事長以貨櫃航運為例，簡述航運業目前所面臨的挑戰。他指出，目前全球景氣的蕭條影響到整個航運業的發展。貨櫃航運所受到的衝擊尤其嚴重，而且短期之間還看不到立即好轉的跡象。貨櫃航商已經深切體認到，以低價迫使同業退出市場的作法並非可行的競爭手段。因此，市場運價已經從四月份開始逐步回穩。

王理事長提到，從去（2008）年的營運結果，可以很清楚地看出市場惡化的程度。多數航商的獲利都呈現大幅衰退，還有部分的船公司甚至已經出現虧損的情形。因應營運環境的惡化，許多航商相繼裁減航線，並透過聯營或艙位互換的方式來維持原有的航運服務。這樣的作法造成大量

的船舶被閒置，而且數量可能持續增加。

對於市場需求面，王理事長表示，「全球的景氣已經出現止跌的訊號！有人更樂觀地認為我們已經逐漸邁入經濟復甦的初期階段。但無論如何，可以確定的是，我們已經一步一步地遠離這次的經濟風暴。」

他特地提出二個論點來支持上述看法：

1. 可以從美國就業市場回暖、消費支出開始成長、經濟振興方案等三方面，可以看到經濟數據已顯示復甦的跡象。
2. 自由貿易奠定復甦的基礎：基於消費者福祉的考量，自由貿易與全球化的趨勢不能走回頭路。所以相信各國政府將會摒棄保護主義，並持續推動自由貿易的發展。因為自由貿易是經濟復甦的基礎，也是正確的政策方向。

至於市場供給面方面，王理事長進一步指出，貨櫃航運市場面臨著運能過剩的壓力。根據航運研究機構Alphaliner的統計，未來三年全球貨櫃船隊總運能的平均成長幅度高達十三%。再加上經濟景氣蕭條，市場的供需缺口似乎有持續擴大的疑慮。然而，可以從閒置船噸居高不下、新船訂單延遲交船、舊船拆解數量增加這

三方面的觀察重點顯示這個情形已經逐漸好轉。

驗船中心檢驗國際線客船

【記者陳維強／台北報導】交通部委託財團法人中國驗船中心辦理國際航線之客船檢驗及核發「中華民國國際航線客船安全證書」等相關事宜，並自即日起實施。

依據海上安全人命國際公約第一章規則第七條及第十二條等規定，國際航線客船應施行檢驗及核發客船安全證書，因此依船舶法等規定委託中國驗船中心辦理國際航線之客船檢驗及核發「中華民國國際航線客船安全證書」等相關事宜，該項證書並經該部修正發布施行。

台中港裝卸 全面民營化

【記者黃雅羚／台北報導】台中港裝卸業務為維持最佳品質，服務航商貨主，該作業已全面民營化，由港區公民營裝卸倉儲業者以自主管理方式進行碼頭棧埠作業。

為因應日益競爭之港埠作業環境，維持港區內最佳之品質，台中港務局將持續執行各項措施如次：

(一)請裝卸業者根據作業需求，添購新式機具，對工作效率不彰、難以維修之機具（抓斗、堆高機及超齡機具），適度汰舊換新。

(二)台中港務局負責保養或監督保養之裝卸機具，將加強檢查，以維持設備良好可用狀態。

(三)進港船隻，作業量繁忙之尖峰時段或需特殊機具者，請作業單位應尋求機具設備協助廠商，即時調派補足機具之不足。

(四)請裝卸業者採購新型高效率之機具，並研議改善裝卸操作技術，以提昇作業績效及安全。

(五)請裝卸作業單位落實緊急應變通報系統，確實掌握現場作業情況，隨時協助船、貨方處理突發事件。

台中港推動自貿港區 具成效

【記者黃雅羚／台北報導】台中港推動自由貿易港區已具成效，第26家業者完成申請獲准進駐。從事汽、機車、腳踏車零組件業者加拿大商巴克斯公司台灣分公司日前完成申請加入台中港自由貿易港區營運，台中港務局已核發營運許可證，成為台中港自由貿易港區第26家進駐業者，26家業者總投資金額為103.77億元。

台中港自由貿易港區表示，該港去（97）年進出口貨物量達118.19萬噸，佔全國四海港一空86%；進出口貿易值更達372.28億元，佔全國33%。近來雖逢金融海嘯，該港前四月進出口貨物量已達34.1萬噸，進出

口貿易值**78.3**億元，營運績效仍為四個海港第一，表現亮麗。

另為推廣自由港區業務，協助業者對自由港區通關等事宜深入了解並取得專責人員證書，台中港務局於上月辦理九十八年度「自由貿易港區事業專責人員訓練」，除港區既有業者、報關、船務等業者參加外，更有高雄及桃園地區等業者報名參訓，共計有六十五人完成訓練，通過考試，取得專責人員證書。

交通部台中港務局與財政部台中關稅局共同組成之專案工作小組將繼續積極招商，期能吸引更多業者進駐，擴大自由貿易港區營運績效，促進經濟蓬勃發展。



海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導

希臘籍M/V “MARIETTA”希臘籍船長CAPT. VALLIANATOS DIMITRIOS 表示“ITF海員基金是ITF的慈善機構，用於資助世界各港口改善船員工作生活條件的福利項目。正在進行的項目包括設立或改善海員中心以及協助船員與其船員家屬保持聯繫的項目”。

希臘籍M/V “MARIETTA”此航次由美西西雅圖裝載黃豆至臺中港及高雄港卸。全船一共**21**位船員包括船長及菲律賓籍船員及希臘籍船員。船東為馬紹爾群島籍(ADONIA SHIPPING INC., MA) URO, MARSHAL ISLANDS. OPERATION為希臘CHANDRIS GROUP. PIRAEUS, GREECE.





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

~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—線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw

☑應徵陸勤人員：

請至本公司網站—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



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



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



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

法 規 修 訂

「專門職業及技術人員特種考試航海人員考試規則」第13條修正

「專門職業及技術人員特種考試航海人員考試規則」第13條，經考選部於98年5月15日以考台組壹一字第09800039531號令修正發布。

修正後條文	
第十三條	本考試及格方式，採科別及格制。 前項科別及格制，指各應試科目之成績，以各滿六十分為及格，部分科目及格者准予保留三年；其未及格之科目，得於連續三年內繼續補考之，期限屆滿尚有部分科目未及格者，全部科目應重新應試。前項保留期間之計算，以應考人第一次報名考試，並有部分科目及格經審定之日起算滿三年。 部分科目及格者，參加補考期間，除報名重新參加考試外，其已及格科目不得再行應試。

會員服務

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：2009/06/08

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
020578	黃星傑	2009/5/11	退休補助金	68250
067243	許進富	2009/5/14	註銷補助金	45900
081798	陳啓賢	2009/5/14	註銷補助金	38400
046107	江泰男	2009/5/25	退休補助金	6300
033859	許昭男	2009/5/26	退休補助金	52050
051202	陳進傳	2009/6/2	退休補助金	32400
035853	蘇英傑	2009/6/2	註銷補助金	51900
020693	徐昌鴻	2009/6/3	註銷補助金	30450
人 數		8	總金額	325650

* 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，在岸會費若超過2年未繳，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：2009/06/08

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日期	摘要	金額
083012	顏文正	2009/5/11	父喪濟助	1000
083912	王凱平	2009/5/11	父喪濟助	1000
070820	郝建國	2009/5/12	在岸住院	2000
067541	楊曉雲	2009/5/13	父喪濟助	1000
036400	薛明士	2009/5/21	在岸住院	2000
029834	魏智科	2009/5/25	在岸住院	2000
070998	賀照基	2009/5/26	在岸住院	2000
035099	許剛朗	2009/6/1	在岸住院	2000
082215	鄧增壽	2009/6/1	在岸住院	2000
053920	吉慶生	2009/6/2	母喪濟助	1000
083978	許先助	2009/6/3	父喪濟助	1000
055954	劉圻坤	2009/6/5	母喪濟助	1000
人數		12	總金額	18000

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。

會證遺失名單

行政處

會證號碼	會員姓名	會證號碼	會員姓名
總台字086715	夏財信	總台字038287	李天喜
總台字071564	徐宏彬	總臨訓字A06159	徐聰賢
總台字042669	劉木雄	總台字072122	劉力仁
總臨學字B06221	黃思穎		

善用健保局網站，就醫養病更安心！

身體覺得不舒服，該掛哪一科？我的症狀是什麼病？看病前或就醫後我可以做什麼，讓身體更快康復？您需要的就醫、照護資訊，健保局網站「民眾健康照護指南」幫您一網打盡。

文／丁彥伶

每個人生病的時候都會覺得無助，因此到處詢問，希望找到好醫師，但是因為對疾病和醫院體系的不瞭解，很多人不知該問誰，還好現在網路發達，可透過網路獲得資訊很方便。

為了讓民眾能輕鬆獲得正確的醫療資訊，健保局網站建置了「**民眾健康照護指南**」（</information/MedicalService/service.asp>），針對各種就醫與疾病的問題加以介紹及說明，民眾還可透過該網，向專業醫師請教醫療問題，網站共分「如何選擇正確的科別就醫系列」、「上呼吸道感染自我照護手冊」等項目，讓需要看病的人能找對科，不需看醫生的小病則能學到正確的自我照護方法。

參考網站資訊 就醫更安心

不知道生病該看哪一科？如何挑選好醫生、好醫院？怎麼看病最有效率？關於就醫部分，網站上有以下項目可供參考：

1. 如何選擇正確的科別就醫系列：介紹民眾在就醫前應做的準備工作，並提醒看病時容易被忽略的小細節，這些動作看似簡單，卻有助於醫師診斷病情，也能獲得最適切的診療，為自己的健康提供多一層的保障。
2. 就醫品質安心手冊：此網頁內容除了包含感冒、肚子痛等各種常見症狀與疾病的介紹，更重要的是說明如何運用健保局「健保醫療品質資訊公開查詢」系統，查詢各醫療院所的醫療品質，提供就醫前的參考。
3. 民眾就醫指引手冊：教導民眾如何才能安心就醫，並細分從頭到腳各種症狀應該要看的科別介紹，提醒民眾健保提供的各項服務，及如何防癌等各種民眾最想知道的健康訊息，仔細看看，一定會找到您想瞭解的問題。
4. 病人安全：告訴您安全看病5撇步，包含醫師問診時常問的問題等；還有教 您如何尋找好醫師、判斷好醫療院所等就醫3錦囊，讓就醫過程更安全、更順利。
5. 常見醫療院所要求民眾自費之醫療項目：說明常見的醫療服務中，哪些屬於自費的，哪些有健保給付，讓民眾在就醫時不會發生誤會，也

能爭取自己應有的權益。

6. 民眾就醫，在地服務：介紹各地健保局分局服務地點，您想要了解的健保問題，都可到各所在地分局進行諮詢。
7. 一本萬利・健康存摺--聰明省錢・留住健康：教您在不景氣的時代，如何提升自己看病時的醫療品質，及健保提供的服務項目等省錢就醫的撇步。

學習自我照護 健康好輕鬆

網站中還提供了「上呼吸道感染自我照護手冊」、「台灣e院」等內容，這部分提供民眾疾病醫療、自我照護及健康保健等資訊：

1. 上呼吸道感染自我照護手冊：上呼吸道感染是門診中最常見的疾病，其實許多感冒患者是無需就醫的，因為面對感冒病毒，醫師也只能處理症狀，因此網頁中介紹了感冒、流感等各種上呼吸道感染的症狀，提供民眾初步判斷是否需要就醫，或居家照護即可，還有詳細的自我照護方法，醫療諮詢省時又安心。
2. 台灣e院：除了針對各診療科別常見的問題與各種疾病症狀做成資料庫外，若在資料庫裡沒有查到您想要的答案，還可以提出疑問，由各專科醫師幫您解答，網頁中還有罕見疾病、藥物、營養及預防保健等諮詢。更特別的是，「台灣e院」

網還有e（醫）學院的課程哦！民眾不必考醫學院，也能接受醫學教育，透過語音進行肝臟疾病、糖尿病，女性常見腫瘤、眼科疾病等各科教學，讓民眾對醫學有更深入的瞭解。

3. 健康達人125：各種想問醫師卻不敢問的問題，都能在這裡得到答案。本網 由數百位醫師共同製作，教民眾成為健康達人，瞭解各種疫苗接種、健康篩檢與週期性健康檢查等保健資訊，面對槍傷、咬傷、觸電等緊急狀況也可以安然處理，還有從頭到腳的各種保健問題，甚至是難以啓齒的「性」問題，和您不敢讓西醫知道的草藥等輔助醫療問題，都提供了最正確資訊。
4. 長期使用呼吸器病人手冊：使用呼吸器是解決病人呼吸困難、呼吸微弱、沒有呼吸或氧氣不足等問題，這個項目可提供家有長期使用呼吸器患者的家屬照護應注意的事項，和可得到的協助。

此外，網站中也包含了健康九九衛生教育網的「成功老化—銀髮族保健手冊」，介紹成功的老化、常見慢性病的自我管理內容，及「生病，也能開懷」繪本、「癌友關懷教育中心」、「癌症照護」等各種癌症相關資訊與諮詢關懷內容，只要善用該網站，自己也可以成為健康的守護神。

保健知識

【資料來源：台灣新生報】

術前禁食 防吸入性肺炎

行政院衛生署新竹醫院李聰世醫師表示，有過手術麻醉經驗的民眾，多數都知道「術前禁食」的規定，而且通常醫護人員會要求從手術前一天的半夜12點到當天手術之前，病患不能進食任何東西，連水也不能喝。但在臨床上，手術前仍然常發現有患者吃早餐或吃檳榔的情形。

李聰世醫師表示，事實上，手術麻醉之前如此嚴格要求禁食是有原因的。術前禁食最大的目的，是爲了避免病患在麻醉時將胃裡食物嗆入肺部，造成吸入性肺炎。人在清醒時，任何異物跑進氣管都會引起保護性的生理反射（咳嗽），以將異物排出氣管外，然而當麻醉科醫師在手術前給予病患麻醉藥物，病患逐漸失去意識後，這樣的保護性反射就會消失，若此時胃部因爲有食物鼓脹、大量胃酸分泌，就有機會溢出而造成吸入性肺炎。吸入性肺炎可是需要長時間治療且有一定比例的死亡率呢！因此，接受麻醉時，一個「空的胃」是必要的。

但是有些患者會有疑問？倘若接受的是半身麻醉（人是清醒的），是否也需要術前禁食呢？李聰世醫師表示，半身麻醉當然也需要術前禁食，因手術當中隨時會有變化，部分病患可能因爲半身麻醉效果不佳，手術過

程生命徵象不穩定等特殊因素，需要改上全身麻醉，此時若空腹時間不足，仍舊有吸入性肺炎的風險。

究竟空腹時間需要多久才足夠呢？李聰世醫師表示，一般來說，成人持續禁食8小時以上爲基本原則，若術前僅飲用清澈液體（如開水、運動飲料、不含渣果汁），因爲胃排空時間較快，則只需禁食2小時；嬰幼兒若是餵食母乳，需要禁食4小時，若是餵食配方奶則需禁食6小時。儘管禁食時間足夠，但有些特殊情形如腸阻塞、孕婦、嚴重腹水或是長期腹壓增加的病患，仍然有較高機會造成吸入性肺炎。

李聰世醫師指出，雖然手術前要禁食，患有高血壓、心血管疾病、甲狀腺疾病...等而有長期服藥控制的患者，術前仍建議以少量開水吞用藥物，能使術中情況更穩定；但糖尿病患者於禁食期間切記不要服用糖尿病藥物或施打胰島素，以免造成低血糖的併發症。

若患者因病情需要接受緊急手術搶救生命，就不堅持一定要禁食到足夠時間，當然此時胃部可能還有食物尚未消化排空，風險相對也會提高。術前禁食是病患手術麻醉前很重要的功課，唯有確實執行才能提高手術的安全性。

【資料來源：台灣新生報】

老舊牙刷 萬菌叢生

牙刷業者說，每年銷售量高峰是在學期初，許多人一根牙刷用大半年，「開花」還捨不得丟，昨天有調查顯示，使用三周後的牙刷有多達近百萬細菌，醫師認為牙刷最好每三個月換新。

家庭牙醫學會暨口腔病理學會醫師邱國洲做了實驗，拿舊牙刷乾刷牙齒再泡水，兩天後就培養出上百萬的細菌叢。

業者委託台灣檢驗科技（SGS）檢驗數據顯示，牙刷中存在有73萬個細菌叢，生菌數超過抹布水的九倍之多，在潮濕的浴室中，使用三周的牙刷更可能孳生出最高可達百萬的細菌數。

這些菌包括葡萄球菌、鏈球菌、念珠菌等，究竟從何而來？邱國洲說，主要存在於口腔中，少數自然存在於環境中，原本和人體相安無事，但病菌從口腔傷口、牙齦流血處入侵人體，即可能引起心內膜炎、敗血症。

邱國洲說，曾有糖尿病人在牙科診所洗牙後，發生菌血症，輾轉到三軍總醫院就醫，使用強效抗生素仍回天乏術，感染原因應該不是牙科器械污染，而是病人本身免疫力差，對一般人洗牙後會發生的輕微菌血症，病人無力招架，又可能使用陳年牙刷，結果病從口入。

他說，一般人刷牙三個月以內要更換牙刷，而且牙刷、牙間刷、刮舌板最好保持乾燥，開花時就要換新；糖尿病、洗腎病患等免疫力較差的人，建議更要三餐飯後洗牙，每三個月洗牙，確保口腔衛生。

業者要國人自我檢視五大牙刷使用壞習慣，包括：刷頭朝杯底擺放以致刷毛潮濕無法乾燥、放置牙刷的環境溫暖潮濕、未定期更換牙刷、牙刷集中放置而使刷面互相接觸傳遞細菌、與他人共用牙刷或漱口杯等，希望民眾注意口腔衛生，先從注意牙刷衛生開始。

