

本會公告

交通部98年度新增1梯次「船員岸上晉升訓練及適任性評估（含重行評估）」參訓人員合格名單

本梯次各職等適任性評估（含重行評估）合格人員計劉松鑫等41位，依參訓證編號順序將姓名榜示如后：

一、一等船長:2名

A船97008-2劉松鑫
A船97009-1黃昭玲

二、一等大副:8名

A大95028-3楊文圳
A大96001-6朱震東
A大96017-4金仁遠
A大96021-3熊承鵬
A大96026-1蔡宗翰
A大97044-2王靖汶
A大98008-1楊朝富
A大98013-1王孝詠

三、二等船長:0名

四、二等大副:0名

五、三等船長:7名

C船97011-3吳國祥
C船97015-3洪清泰
C船97016-3林文傑
C船97026-1賴和年
C船98002-1李聖斌
C船98003-1郭春成
C船98005-1鄭世澤

六、三等船副:8名

C副93170-1王炳鉅
C副97058-2胡家源
C副97081-1田義男
C副97083-1黃繼正
C副97084-1楊孝凱
C副97096-1劉青政
C副98005-1莊惠如
C副98021-1紀華松

七、一等輪機長:6名

a輪93028-14劉健志
a輪94037-3郭士誠
a輪95013-3連林茂
a輪96011-4耿聰圻
a輪97013-1任裕民
a輪97019-2王金中

八、一等大管輪:6名

a大93057-12何飛龍
a大94048-10李鍵智
a大95015-4陳智揚
a大97008-1黃國豪
a大97020-2王志豪
a大98008-1洪明燈

九、二等輪機長:1名

b輪95003-2許翔勝

十、二等大管輪:0名

十一、三等輪機長:1名

C輪96005-2李財龍

十二、三等管輪:2名

C管97027-1陳漢松
C管98001-1蘇暉壬





航運要聞

◎◎◎◎◎
台灣新生報

中國爭取船隊入籍再釋利多

【記者黃雅羚／台北報導】中國為爭取航商將船隊入籍註冊再釋利多，中資方便旗船（我稱權宜船）特案免稅登記政策確定將延期兩年。

中國交通運輸部發布公告，中資方便旗船特案免稅登記政策執行截止日期，經國務院批准自2009年6月30日延長至2011年6月30日。

根據公告，特案免稅登記政策的船舶的申請條件、程式及相關材料按照原公告的相關規定辦理。此前已經批准的特案免稅船舶，但尚未辦理報關進口的，可持原批准檔在該政策延長期內繼續辦理進口及船舶登記手續。據了解，經中國國務院批准的特案免稅登記政策自2007年7月1日實施以來，已有四批50艘、將近二〇〇萬載重噸船舶獲准免徵關稅和進口增值稅，登記入籍為中國船隊後從事國際航線運輸，已獲得航商支持。

而我為增加國輪船隊數量，政府近期也積極作改革，交通部擬組成

海運噸位稅制專案小組，加速專案推動。財政部研擬於月底前，將海運噸位稅與所得稅法修法草案一併送交行政院。

海運業者對改課徵噸位稅冀望極深，由於噸位稅並不是按照海運業者的航運業務獲利多寡課稅，而是直接以海運業者擁有的船舶噸位數高低課徵，歐洲國家已相繼採取此稅制，臨近台灣的日本已跟進實施，吸引航商前往註冊，我未採行此制，也因此不少航商寧捨近求遠，遠赴海外註冊，享受較低的稅負。

航商對於實施噸位稅多表態支持，日前陽明海運已經申請八艘貨櫃船回籍註冊以響應，預估其他航商評估回籍掛國輪可能性也將增加。

六航商營運佳 獲推薦績優獎

【記者黃雅羚／台北報導】全國船聯會審查通過推薦陽明海運、長榮海運、萬海航運、光明海運、台灣航業、裕民航運等六家公司為97年度績優船舶運送業，及海運有功人員暨模範航港從業人員候選人，將陳報交

通部核定後，得獎航商與從業人員將於7月10日在台北國賓飯店舉行的航海節慶祝大會上接受交通部長頒獎表揚。

船聯會審查通過之97年度績優船舶運送業名單及獲獎項目如下：陽明海運獲獎項目為：年度營運總收入第一名。

◎長榮海運獲獎項目為：營運總收入第二名；擴建船隊績優；接受國內海事院校學生上船實習人數第三名。

◎萬海航運獲獎項目為：營運總收入第三名。

◎光明海運獲獎項目為：營運成長績優。

◎台灣航業獲獎項目為：營運成長績優；擴建船隊績優；接受國內海事院校學生上船實習人數第一名。

◎裕民航運獲獎項目為：營運成長績優；接受國內海事院校學生上船實習人數第二名。

97年海運有功人員暨模範航港從業人員候選人名單：

◎船舶運送業：葉陳輝、楊友、陳志凡、王少梅、簡鴻釧、謝惠全、陳友駿。

◎航政機關及港務局：楊雲森、陳韻

笙、林肇崇、王秋發、戴皇群、鄭國標、方立民。

◎海運承攬運送業：陳逸麟、黃石、伍婉華。

◎船務代理業：王火、林振中、劉清一。

◎其他團體：鄭坤榮、簡榮芳、張簡德榮、林彬、張石煜、李柏峰、榮大飛、汪秋月、李志謙、方信雄。

兩岸進出貨資訊 基港建置完成

【記者黃雅鈴／台北報導】為提升更優質、更多元化的決策品質，基隆港務局於本月完成海峽兩岸港口進出港貨物統計資訊系統的建置，並開始提供局內相關單位使用。

基隆港務局表示，基於海峽兩岸港口進出港貨物往來日益頻繁，自今年四月開始進行本資訊系統之開發，該系統並與港棧作業資訊系統整合，使用者由基隆港務局港棧資訊系統登入，即可查詢出入該港之海峽兩岸船舶及貨物統計及分析資料。

該系統係透過瀏覽器操作，提供出入基隆港之海峽兩岸航線船舶按船舶種類、噸位及目的港區分的統計結果。在兩岸貨物運量部分，則提供不同目的港的統計量。不僅節省時間，

更可快速提供兩岸來往船舶及載貨噸量統計，可作為未來決策之參考。

登郵輪辦論壇 基隆航向新藍海

【記者黃雅鈴／台北報導】為慶賀四艘客輪同時在港，基隆港務局於6月17日下午在義大利郵輪「極緻輪」船上舉辦郵輪論壇，廣邀產官學界參與，吸引各界關注國際郵輪議題，並探討台灣在亞洲郵輪市場的優勢與機會。

郵輪論壇的主題是「前進基隆—郵輪航向新藍海」，參與單位包括行政院、交通部、觀光局、基隆市政府等相關業者高階主管及各有關工（公）會，行政院院長劉兆玄、交通部部長毛治國蒞臨，探討基隆港在台灣未來發展郵輪產業扮演的角色，及政府與企業如何因應，為台灣經濟創造更大商機。

為因應國際郵輪及兩岸直航客運業務發展趨勢，基隆港對未來客運發展提出願景，西岸為兩岸渡輪客運專區，朝「交通轉運暨港埠商旅專區」發展，東岸則為國際郵輪基地，朝「港埠商業區」發展。

也就是說西岸配合基隆市都市更新計畫新建旅客中心，基隆局並將自

行興建合署辦公暨地標大樓，作為現代港都入口意象。東岸將辦理轉型開發，東一至四號碼頭除供國際郵輪靠泊使用外，後線並以BOT方式興建現代化國際級旅客大樓、通關大廳及商業城，經營客運、商業、購物及休閒商旅，旅客中心將由服務旅客上下的功能轉型為兼具商業多元化的功能，提升港口附加價值，帶動地方繁榮。日後民眾想看郵輪就要到基隆，郵輪將成為基隆市新的觀光景點。

基隆港是國際郵輪觀光客入台的必經之鑰，面對大三通時代的來臨，亞洲旅遊風潮興起，基隆港國際不定期郵輪抵港航次逐年增加，從95年12航次倍增到97年24航次，98年更達43航次，不定期郵輪進出港旅客預估達八萬人次，預期將創歷史新高。顯示基隆港已吸引全球知名郵輪目光，列為亞洲灣靠港口之一。

昨日靠泊基隆港的四艘客輪分別是早上7時抵港的日本籍「富士丸」，總噸位二萬三二三五噸，吃水6.6米，長167米，載來六百名日本青年旅客，緊接著是13時到港的義大利籍「極緻」輪，總噸位五萬二九二六噸，吃水7.5米，長221米，載來約1250人歐美旅客；定期郵輪麗星郵輪「天秤星」號則在下午4時來報

到，總噸位四萬二二八五噸，吃水8米，長216米，載客1500人；國內離島航線「台馬」輪，總噸位五〇三九噸，吃水4.5米，長102.7米，載客約250人。下午4時以後看到船型大小不一的四艘客輪，同時靠泊在東二至東四、西二至西三號碼頭，壯麗的景緻誠屬難得一見，也象徵基隆港的客運蓬勃發展。

日通過應對海盜法

【記者黃雅羚／台北報導】日本眾議院日前經過二次表決通過《應對海盜法》，為日本海外實施打擊海盜提供法律支援，日本今後可以隨時向海外派遣自衛隊負責保護商船，且不論船旗國。

日本政府計畫在7月起將派遣艦隊的依據由目前的《自衛隊法》「海上警備行動」轉換為《應對海盜法》。據了解，「海上警備行動」原定範圍為日本領海及其周邊海域，據此派遣自衛隊赴索馬里海域屬於異常情況，法律依據轉換後這一問題可以得到解決。

日本軍艦參加國際反海盜努力關閉索馬里，該國的議會日前完成投票推翻和平主義者施加限制通過法案，在有法源依據強力後盾下，將自下月

起允許使用武力負責保護商船，且不論船旗國。

船東封存船舶 亞洲場所夯

【記者黃雅羚／台北報導】亞洲已成為船東選擇閒置船舶熱門場所之一，全球將近1400艘「非活躍」狀態船中目前有超過750艘船正在亞洲。

根據Lloyd'sMIU統計，目前在全球將近1400艘「非活躍」狀態船中有超過750艘船正在亞洲，這些船包括貨櫃船、散貨船、油輪、冷藏船與汽車運輸船。在歐洲，則有約280艘船。「非活躍」貨櫃船數量為564艘，其中321艘停泊於亞洲，包括27艘為5000TEU以上大船。

以數量而論，目前全球有9%船舶處於封存，其中LNG船與汽車運輸船遭受海運業低迷影響最大。以載重噸而論，小車＋卡車專用運輸船中有將近12%運力處於某種形式封存。LNG船封存比例大約為11%左右。

貨櫃船方面，以數量而論，封存比例為11.4%。以載重噸而論，封存比例稍低，為8%。馬跡山、香港、新加坡為比較熱門封存地點。

相較之下，LNG船船東則較喜歡選擇在中東地區停泊，因為比較靠近

裝港。在封存LNG船中，大部分船齡在五年以下。這點與其他船型頗為不同，其他船型裡，最先被撤出航線一般多為老舊船。以汽車運輸船為例，封存船隊中有70%以上船齡至少為20年，封存閒置船中則有85%船齡在二十年或超過二十年以上。

根據Lloyd'sMIU統計中，不包含雜貨船、成品油輪、化學品船與一些噸位很小的船。據Lloyd'sMIU定義，船舶處於非活躍狀態是指過去35天船舶沒有移動過位置，貨櫃船則為19天。此外，Alphaliner的統計顯示，最近幾周，封存貨櫃船數量略微下降。這主要因素為夏季貨運高峰即將到來而船公司擬為增闢航線作準備。目前，處於非活躍狀態的貨櫃船運力為120萬TEU，而兩周前為130萬TEU。

港埠、航空站開放陸資 門檻高

【記者陳維強／台北報導】經濟部投審會7月2日表示，大陸地區人民來台投資（非承攬）公共建設項目，僅開放以民間參與公共建設的方式進行投資，但對於公共工程，其承攬部分暫不開放，其中「港埠與其設施」與「航空站及其設施」都採同樣嚴謹

的資格條件限制。

投審會針對外界對於開放陸資投資項目包括機場、港口等交通基礎建設，會讓國家安全大門洞開等質疑提出說明。投審會表示，「航空站及其設施」，並未開放「供航空器載卸客貨之設施及裝備」（機場）、「航空器起降活動區域內之設施」（航道）、「維修棚廠」等屬空側及管制區，而僅開放位於航空站陸側且非涉及管制區，包括「倉儲」、「過境旅館」、「國際會議中心」、「停車場」等，並訂有嚴謹的資格條件與持股限制，其中外資（含陸資）持股比率須低於50%，且不得超過台灣地區最大股東之持股比率限制。至於「港埠與其設施」，也有同樣嚴謹的資格條件限制。開放範圍限縮並有嚴謹的資格條件與持股限制，不致影響國家安全。

投審會強調，經濟部依據「台灣地區與大陸地區人民關係條例」第七十三條及第四十條之一之授權訂定「大陸地區人民來台投資許可辦法」、「大陸地區營利事業在台設立分公司或辦事處許可辦法」，依法行政，並未迴避國會監督。由於陸資來台投資涉及層面較為複雜，因此政府針對陸資來台投資方式、投資項目及

相關規範，是秉持「以台灣為主、對人民有利」原則，考量對國內產業發展、總體經濟、社會影響及國家安全等因素進行評估規劃。陸資開放已有完善管理機制與配套措施，並採循序漸進方式推動，未來並將評估陸資來台投資後對台灣整體經濟、產業以及社會影響，針對相關規範進行必要調整。

投審會指出，開放陸資來台投資業別項目，係依據「先緊後寬」、「循序漸進」、「有成果再擴大」的原則進行檢討，並採「正面表列」方式分階段開放。第一階段的開放項目中，服務業部分開放25項，占我國加入WTO服務業承諾表承諾開放之次行業113項之22%，主要係考量的原則包括配合兩岸已簽署之協議，開放大陸籍業者來台設立船舶運送業、民用航空運輸業之分公司或辦事處。

油價攀升貨輪重航亞丁灣線

【記者黃雅羚／台北報導】亞丁灣由於海域海盜猖獗曾迫使一些遠洋航線貨輪繞道非洲最南端好望角，但目前隨著國際油價攀升，過高的燃料成本促使不少貨輪重新恢復行駛亞丁灣航線。

貨輪使用燃油價格近期已成長至

大約400美元，隨著人們對全球經濟復甦預期加強，油價甚至還有可能進一步上漲，對於船公司來講繞道好望角便不再經濟。其實，重拾亞丁灣航線也是遠洋貨輪不得已選擇，除了要面對海盜威脅外，這條航線成本相較以前已明顯增加。

即使重回亞丁灣航線，由於存在海盜威脅，貨輪需要繞行距海岸更遠路線。之前，從蘇伊士運河到蒙巴薩港只需四至五日，而目前大多耗時十日，且又增加額外燃油費以及船員工資支出成本。

據了解，由於亞丁灣常有海盜出沒，行經該地船舶保險費節節攀升，動輒數十萬美元。自今年二月起，不少貨輪選擇繞道好望角，雖然航程較長，但由於省去高額保險費和蘇伊士運河通行費，估算整體成本仍然是有下降。

由於索馬利亞多年來持續戰亂，大批海盜猖獗，嚴重威脅行經亞丁灣海域商船航行安全。據統計，2008年索馬利亞沿海發生上百起海盜襲擊事件，被劫外國船隻超過40艘，被劫船員人數超過600人。目前，多國海軍艦隊已部署在亞丁灣打擊海盜，使該海域的安全局勢略為改觀。

● ● ● ● 中華日報

金門小三通行李直掛限重20公斤6/15試辦三月

【記者陳瓊如／台北報導】為服務金門小三通已訂位套票旅客，免除一路上提領行李之不便，民航局配合交通部規劃，協調航空公司提供小三通旅客行李直掛服務。相關措施已於98年5月底規劃完成，為確保服務品質，98年6月1日至6月14日止，相關單位將作最後流程及裝備測試，預定98年6月15日起試辦三個月，如試辦順利，將由交通部核定正式實施日期。

自98年6月15日起購買金門小三通套票且均訂妥飛機及船位之出境旅客，於國內機場報到時，告知航空公司櫃檯人員已訂妥之船班，可享受行李直掛服務，旅客到達廈門或泉州地區碼頭後，再憑行李票領回行李即可，中途不必自己提領行李。至於金門小三通入境行李直掛服務，需俟水頭碼頭擴建改善工程完成後才可配合實施。

若外籍或大陸籍旅客有退稅需求者，請於國內機場報到時，告知航空公司櫃檯服務人員，服務人員將有退稅物品行李貼上海關退稅標籤貼紙，旅客可於金門水頭碼頭海關櫃

檯辦理退稅，因海關退稅作業須花費一些時間，若有退稅需求旅客於訂位時，需特別注意斟酌班機及船班時間，以免延誤搭船時間。

另高雄港務局基於航安考量，依據「客船管理規則」第139條，實施旅客託運行李限重20公斤政策，並於水頭碼頭實施行李過磅，為配合前述政策，若小三通旅客託運行李超過20公斤，航空公司將無法提供旅客行李直掛服務，請小三通旅客特別注意。

交部發佈修正小船管理規則

【記者陳瓊如／台北報導】交通部發佈修正「小船管理規則」，本次修正重點是為維護安全，載客小船救生衣之配備，除按核定安全船人數每人一件外，增訂應至少增備數量為船上乘客定額人數百分之十適於兒童使用之救生衣，以具體保障搭乘兒童之安全。

另外也考量動力小船駕駛人與助手之資格暨配置等相關規定，已於小船船員管理規則予以規範，刪除有關動力小船駕駛與助手等之相關規定。

基於航行安全及保障人命財產之考量，刪除小船應臨時或季節上之需，搭載乘客超過核定乘客定額時，有關核發臨時許可之規定。

今年全球散裝船噸供給預估 增加百分之十

【記者李錫銘／台北報導】

依據國際航運研究機構克拉克松（Clarkson）所作預測，散裝市場需求主要決定於中國大陸，由於預期大陸會領先全球復甦，將有利於散裝市場的後市發展。

分析指出，預期今年全球散裝船噸供給將約增加百分之十，而散裝運輸需求隨世界經濟景氣的反轉相較去年將約減少百分之四左右，供需成長差距百分之十四，遠高於去年（2008）年年的百分之三，使得今年下半年運價仍存在相當大的壓力，需進一步觀察。就短中期而言，全球經濟仍壟罩在需求減緩的烏雲下，隨著新交付船噸增加，散裝市場難以再現前幾年的大榮景，但散裝市場需求主要決定於中國，由於預期中國會領先全球復甦，將有利於散裝市場的後市發展。然而長期而言，隨著老舊船身自拆解退出市場及全球經濟自谷底復甦之情況下，市場未來走勢終將回歸其景氣循環。

交部：港務局宜朝公司化改制 新加坡經驗可借鏡

【記者陳瓊如／台北報導】為提

升我港口競爭力，交通部正推動航港體制改革，目前以世界各大國際商港為提升港埠經營效率及競爭力多朝政企分離改制，以新加坡為例，新加坡為因應來自馬來西亞、印尼等鄰近國家不斷的進行深水港埠開發所帶來的競爭，推動「政商分離」的航港經營管理體制改革，以公司化的港務組織強化港埠營運活力及效率。

據了解，新加坡是早在1995年底，將原屬新加坡港務局之行政公權力部門抽離出與負責航政業務之「國家海事委員會」及交通部港灣部正式合併成立「新加坡海事港務局」（MPA），讓全國航港公權力事權歸屬單一機構管理，另在1997年將原港務局所屬的事業部門改制為股份制的「新加坡港務有限公司」，不再行使港埠公權力事權，並以經營世界級的港口、發展網絡遍及全世界的港口及發展物流及相關業務企業為願景，充分顯示「港務公司」之「國際化、商業化」之特質。

反觀我國港務局為一國營事業體，依現行各港務局組織條例所列之職掌，其除辦理港政業務外，還辦理港埠經營業務，又因交通部未設立航政局及分局，依委任程序港務局還辦理航政業務。

以現行港務局之組織體制辦理港埠經營業務，多受行政及法規之束縛，未能發揮經營管理彈性，缺乏市場即時應變能力，又需辦理港政業務，具球員兼裁判現象，為人垢病，另再兼辦交通部委任之航政業務，使港務局形成業務三機一體之現象。

交通部刻正參考世界主要貨櫃港組織改制模式推動航港體制改革，規劃將港政及航政業務自港務局抽離出來，並成立航政局及航政分局負責執行，港務局之事業部門朝公司化改制，專注港埠經營業務，以提升港埠競爭力。

船舶小修前應檢附承修證明文件

【記者陳瓊如／台北報導】交通部發佈修正「商港港務管理規則」第五十條條文，條文修正如下：第 50 條船舶所有人或其代理人應於船舶小修前詳實填具船舶在港小修申請單，檢附承修廠商之公司或商業登記證明文件影本向商港管理機關申請核准後，承修廠商依商港管理機關核准之文件，向港務警察機關辦理登船手續

交部核定基港轉口轉運貨櫃費率優惠

【記者陳瓊如／台北報導】交通

部已核定基隆港務局為因應兩岸直航後，提升該港的競爭力，及吸引轉口貨櫃，所提的擴大轉口、轉運貨櫃棧埠彈性費率適用範圍，將予港務局有彈性費率的優惠空間。

交通部是核定基港局所研議擴大轉口、轉運貨櫃棧埠彈性費率適用範圍，此案原則同意試辦一年，並將於屆期前檢討成效後再行評估是否續辦，交部希在開闢新航線時應知會其他港務局，並協請相關航商以同時彎靠台灣多港方式開闢，以發揮對內分工協調，對外統合競爭之綜效。

據了解，基隆港務局看好兩岸三通後發展，認為可以吸引一些轉口轉運貨櫃到該港轉運，至於是為了吸引哪些區域貨源，該局也不設限，相信只要創造出有利及競爭力的條件，轉運商機還是大有可為。

臺中港北防波堤開放民眾垂釣

【記者陳瓊如／台北報導】臺中港務局為因應民眾釣魚需求，在不影響港口安全、北防波堤功能及船舶進出港作業等之前提下，臺中港北防波堤(不含燈塔)自明(1)日8時起委由臺中縣中港釣魚協會負責管理全天候開放民眾垂釣。

臺中港務局表示，臺中港北防波

堤目前係於每年4至9月受理釣魚社團個案申請辦理釣魚活動，為因應民眾釣魚需求，該局依據「商港法」第18條第2項規定：「前項第二款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。」暨「商港港務管理規則」第29條之1規定：「商港區域內經公告開放垂釣之區域，商港管理機關得將安全維護、人車秩序管理等事項委託登記有案之相關社團辦理」，經與台中地區登記有案之釣魚社團歷經多次開會協商，由臺中港務局於北防波堤前段設置安全護欄，活動式車檔、救生圈、告示牌等安全防護設施後，與臺中縣中港釣魚協會簽訂「臺中港北防波堤開放垂釣委託釣魚社團管理行政契約」及「交通部臺中港務局北防波堤開放垂釣管理守約」。由中港釣魚協會負責管理及維護，先行試辦1年，並於試辦半年後檢討。

臺中港北防波堤延伸外海並設有消波間隙，且冬季東北季風強勁，有路面濕滑、浪高越堤之現象，具有潛在危險，北防波堤開放垂釣後，前往垂釣者務必做好個人防範措施負責自身安全，為維護民眾安全，開放區域並禁止非公務、作業車輛進入，當海

上颱風警報發布或其他天候、海氣象條件不佳，具有潛在危險時，中港釣魚協會應即採取暫停開放管制措施禁止民眾釣魚。

臺中港務局業已公告自中華民國98年7月1日至99年6月30日期間，委託臺中縣中港釣魚協會辦理「商港港務管理規則」第29條之1所規定開放北防波堤供民眾垂釣之安全維護、人車秩序管理等事項。

臺中縣中港釣魚協會理事長為蔡清潭，聯絡電話：0911-680016，民眾如有釣魚疑問，請逕行洽詢聯絡。

交通部接棒主政自由貿易港區

【記者陳瓊如／台北報導】交通部於兩岸政策鬆綁之關鍵時刻，將正式接棒主政自由貿易港區，不僅可在兩岸海空運直航的模式下，將整合創新更多的兩岸分工的運籌模式，同時在自由貿易港區原有的基礎上，可全力發揮「航空城政策」，以為台灣海空港之經濟效益再創新的局面，交通部與經建會兩機關在近期內將循相關行政規定，完備相關程序以進行政策之交接。

在面對鄰近中國、韓國、香港等國家地區的競爭壓力，我國自由貿易港區需創造出自我的利基，整體

政策發展空間也需再行擴大，以創造國際貿易發展的新模式，由於立法院會已於今年6月12日三讀通過「自由貿易港區設置管理條例」修正案，在稅賦、關務、原住民僱用等重要議題均有大幅的修正與放寬，讓自由貿易港區事業有更大的自主空間，另為強化自由港區發展，本次修法特別明訂交通部為主管機關，以強化後續的執行。行政院後續將請交通部以海空港的主管機關，統籌政策推動、招商協調及營運管理等業務面向，以創造更為優質的經貿特區。

經發會於91年共識決議籌設「經貿特區」，行政院爰於92年7月完成立法，全力推動自由貿易港區政策。行政院經建會相繼於空、港管制區或毗鄰地區，劃設「境內關外」區域，除簡化貨物、人員進出程序，並免除相關稅費課徵，以新的營運型態創造物流轉運及高附加價值加工製造利基。

政策推動近6年來，「四海一空」自由貿易港區逐一成立。於93及94年間，基隆港、高雄港、台中港、台北港之自由貿易港區分別核定營運。另為協助企業發展空運運籌的經營模式，使我國成為國際供應鏈之重要樞紐，政府亦接受桃園航空貨運

園區之申請，將園區轉型為空港自由貿易港區。該港區自95年元月1日營運以來，已開創多元國際物流空運模式，創造許多的商機。

截至97年度底，自由貿易港區政策已經完成試行階段，為台灣進出口貿易與生產，創造供應鏈型態新的一章。依據統計，四海一空自由貿易港區之總土地面積為1,117公頃，已有95家業者進駐營運年底投資總額達新台幣190億元，創造就業人數約1,401人、進出口貨物量達138萬噸，進出口貿易值為新台幣1,131億元；且在兩岸開放直航後，即使金融海嘯未退的環境中，自由貿易港區今年1至5月的貿易值也已達到444億元，預期後續貿易額將持續成長。



海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導

賴比瑞亞籍M/V “NENA M”
烏克蘭籍船長CAPT. BATEZAT
NADRIY表示 “國際運輸工人聯盟
(ITF)是第一個使用網際網路的勞工
運動組織，今日，網際網路和國際運
輸工人聯盟網站(www.itf.org.uk)是
它許多成功權宜籍船舶運抗爭活動之
重心。ITF新聞，運輸工人聯盟的出
刊物可用在網站上，發佈提供運輸工
人和他們的代表有關最近的全球運輸
訊息。”

賴比瑞亞籍M/V “NENA M”
此航次由美南紐奧爾良 (NEW

ORLEAN)裝載黃豆與玉米至臺中港
及高雄港卸。全船包括船長一共19
位烏克蘭籍船員。船東為賴比瑞亞
AQUARIUS SHIPMANAGEMENT
S.A., MONROVIA, LIBERIA.
OPERATION為希臘FAIRSKY
SHIPPING AND TRADING S. A.,
ATHENS,GREECE.

【張員已調回總會，若有任何需
要服務之處，請直接聯繫總會
業務處 (02)2515-0304或
(02)2515-0307】



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



中鋼運通股份有限公司

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
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。
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

CDF SHIP SUPPLY CO., LTD

中免免稅品供應有限公司



專供船用免稅煙酒，一流團隊，誠摯服務！

The best service team to the best of you!

公司地址：高雄市前鎮區大華一路22號（31號碼頭）

電話：(886)07-8413167、(886)07-8413881

傳真：(886)07-8113243

聯絡人：陳貴博 0986-161-231

E-mail: cdf.tw@msa.hinet.net





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: c11u@ym1.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

法規修訂**「船員法」第51條及第93條修正**

「船員法」第51條及第93條，業 奉總統98年7月8日以華總一義字第09800166541號令修正公布。

修 正 後 條 文	
第五十一條	船員有下列情形之一者，得申請退休： 一、在船服務年資十年以上，年滿五十五歲者。 二、在船服務年資二十年以上者。 船員年滿六十五歲、受監護宣告、輔助宣告或身體殘廢不堪勝任者，應強迫退休。但年滿六十五歲退休船員，領有有效之外國船員執業證書或資格文件，合於船員體格檢查標準，受外國雇用人僱用者，得受僱之。 本法施行前之船員工作年資，其退休金給與標準，依本法施行前之海商法規定計算。
第九十三條	本法自公布日施行。 本法中華民國九十八年六月十二日修正之條文，自九十八年十一月二十三日施行。

會員服務**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043190	夏漢雄	總台字080136	陳炳榮
總台字087561	林克光	總台字083977	趙義智
總台字070888	吳忠興	總台字073619	王毅民
總台字083685	吳忠禮	總台字079287	尤敏智
總台字087299	吳金鏤	總台字075779	吳明原

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：2009/07/21

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
032105	胡志新	2009/6/12	退休補助金	16200
020457	吳亞榕	2009/6/15	退休補助金	57150
074716	陳聖洲	2009/6/17	退休補助金	46800
081473	戴忠明	2009/6/17	註銷補助金	37350
045769	陳克己	2009/6/19	退休補助金	25200
051366	江湘萍	2009/6/23	退休補助金	53250
024032	孫元武	2009/6/24	退休補助金	52200
022247	蘇郎照	2009/6/24	退休補助金	20850
035374	張德宗	2009/6/26	註銷補助金	44400
085175	洪世力	2009/7/2	退休補助金	10050
074712	汪念平	2009/7/2	註銷補助金	47700
085548	許茂盛	2009/7/6	退休補助金	9150
072853	陳守善	2009/7/9	註銷補助金	42450
031590	紀建國	2009/7/15	退休補助金	13200
079179	楊隆和	2009/7/17	註銷補助金	19950
人 數		15	總金額	495900

* 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：2009/07/21

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
058957	陳自偉	2009/6/6	在岸住院	2000
042143	詹富田	2009/6/8	在岸住院	2000
057683	王起平	2009/6/9	母喪濟助	1000
084296	郭進和	2009/6/9	在岸住院	2000
086028	陳福禎	2009/6/15	在岸住院	2000
057289	張峰川	2009/6/17	母喪濟助	1000
040559	張德霖	2009/6/17	在岸住院	2000
035749	黃土值	2009/6/17	配偶死亡	1000
037405	程世奎	2009/6/18	在岸住院	2000
043601	留富光	2009/6/18	母喪濟助	1000
086871	張浩軒	2009/6/19	在岸住院	2000
041397	周慶龍	2009/6/22	在岸住院	2000
059119	王智卿	2009/6/23	在岸住院	2000
048194	倪今鵬	2009/6/24	父喪濟助	1000
083103	葉照卿	2009/6/24	在岸住院	2000
084666	陳冠州	2009/6/25	在岸住院	2000
084508	高興次	2009/6/25	父喪濟助	1000
040360	林達仁	2009/6/26	配偶死亡	1000
034856	陳禮傑	2009/7/1	父喪濟助	1000
084107	吳安德	2009/7/1	母喪濟助	1000
080071	黃永志	2009/7/1	在岸住院	2000
070034	陳金朝	2009/7/2	父喪濟助	1000
084101	黃哲雄	2009/7/3	在岸住院	2000
083493	林文賓	2009/7/3	父喪濟助	1000
085652	洪福賜	2009/7/9	父喪濟助	1000
051630	張順義	2009/7/13	母喪濟助	1000
071774	謝凱雄	2009/7/15	母喪濟助	1000
082842	張志雄	2009/7/16	父喪濟助	1000
026359	賀貴發	2009/7/20	在岸住院	2000
034027	王連生	2009/7/21	母喪濟助	1000
083188	邱坤唐	2009/7/21	在船死亡	48000
人 數		31	總金額	92000

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。



有過敏史或老弱病患，使用副作用較少的顯影劑，其實不用自費！

做電腦斷層檢查、心血管疾病檢查等，都要用到的顯影劑，常聽到醫生說：「非離子性顯影劑副作用較少，但要自費1500元」。但是，健保真的都沒有給付嗎？

非離子性顯影劑相較於離子顯影劑，噁心、嘔吐、皮膚起疹等副作用少了三到五倍，施打時也比較不痛。不過，醫院常常以「健保沒有給付」為由，要求病家要自費或補差額。其實，只要符合下列情況的患者，就可享有免費的健保給付使用，醫院不得藉故拒絕：

(1) 心肺血管疾病(心臟病、高血壓、動脈硬化、肺氣腫)。

- (2) 肝硬化，肝功能不良者。
- (3) 腎臟功能不好，尿毒症。
- (4) 氣喘。
- (5) 糖尿病超過五年。
- (6) 多發性骨髓瘤。
- (7) 有過敏病史者。
- (8) 年齡大於72歲及小於3歲。
- (9) 病危患者。

【醫改會的叮嚀】

- 1.若您是符合上述情況的患者，使用健保給付的非離子性顯影劑是您的權利，可以主動向醫師要求。
- 2.若在符合情況下，醫師或醫院仍要求您自費或簽自費同意書，事後您仍可檢附收據向健保局申訴，並辦理退費。

【資料來源：財團法人台灣醫療改革基金會】

簽了自費同意書，才發現健保有給付，怎麼辦？

健保局雖要求醫院在提供千元以上健保不給付項目、牙周手術的自費項目或如人工水晶體的差額負擔時，應先徵得民眾同意，並簽署同意書。但部分醫院連健保有給付的項目，也要求自費並簽署同意書。導致民眾後來發現其實健保有給付，也會擔心當

時簽了同意書，無法申訴或退費。

根據衛生署的解釋，只要符合健保給付資格，即使簽了的自費同意書中有「由同意人負擔並不再向健保局提出申訴」、「放棄先訴抗辯權，絕無異言」等字眼，民眾仍有權力要求核退費用。

【醫改會的叮嚀】

- 1.當醫院建議您自費時，記得詢問清楚自費原因、有沒有其他選擇、自費和健保給付的差別等問題。
- 2.自費後應記得索取收據明細，並要求保留1份自費同意書，以利事後查證。

- 3.有健保給付疑義時，可向健保各分局醫管組查證。如發現醫院要求病人自付健保有給付項目的費用時，可撥健保申訴專線：0800-030598檢舉，並要求退費。

暑期工讀，勞動條件有保障！

資料來源：勞委會勞動條件處

學校暑假已至，許多學生紛紛投入打工行列，勞委會特別提醒事業單位應注意並遵守勞基法相關規定，以確保工讀生之工作安全與勞動權益。工讀生進入適用勞基法之公民營事業單位打工，其各項勞動條件，如工資、工作時間、休息、休假、請假及職業災害補償等，應依勞基法規定辦理。勞委會特別提醒適用勞基法之事業單位及工讀生，工資雖由雙方自由議定，但不得低於基本工資〈目前為每月17,280元、每小時95元〉；每日正常工作時間不得超過8小時，每二週工作總時數不得超過84小時；延長工作時間〈加班〉一個月不得超過46小時，連同正常工作時間每日不得超過12小時；延長工時工資〈加班費〉部分，延長工時在2小時以內者，雇主應照平日每小

時工資額加給1/3以上，超過2小時部分，應照平日每小時工資額加給2/3以上；每7日中至少應有1日之休息作為例假；工讀生如有請假之必要，可依「勞工請假規則」辦理；工讀生如不幸遭遇職業災害，雇主應依規定予以補償。勞委會呼籲事業單位及暑期工讀生應注意工讀安全，不要因為工讀只是短暫性工作而忽略了遵守勞基法相關規定。如欲了解工讀生權益，可上勞委會網站「工讀生權益」專區查詢，或就近向各縣〈市〉政府勞工或社會處〈局〉尋求協助，亦可電話撥打勞委會免付費服務專線〈0800-085151〉查詢，以確保工讀生之勞動權益。





急救 醫院明年分三級

【記者陳元春／台北報導】

過去邱小妹的人球事件，震驚社會。為了避免再次發生這類憾事，衛生署擬把全台計兩百家醫院分「重度」、「中度」及「一般」三級，且規範列為重度級醫院不得再把緊急傷病轉出，下半年將找來專家學者辦理醫院能力分級評定，預計明年元旦起上路。

衛生署醫事處處長石崇良7月16日指出，以心肌梗塞病人為例，需在九十分鐘內做心導管，若病患出現阻塞性中風，則需在黃金三小時內給予血栓溶解劑，打通血管，這中間包括運送、檢查、診斷需耗費的時間。

為讓需把握黃金時間內治療的疾病，能在第一時間就送到合適的醫院接受治療，避免幾經轉診，錯失黃金治療期，衛生署擬把全台兩百家醫院分「重度」、「中度」及「一般」等三級，其中列中、重度級醫院需具備包括處理急性腦中風、心肌梗塞、創傷、高危險妊娠與兒科重症等處置能力。

而列重度級醫院，需完全具有緊急與後續處理能力，若以處理心肌梗塞病人為例，列重度級醫院，不只要有神經內科、心臟內科等專科醫師，

還得有神經外科、心臟外科醫師，以後續做心繞道手術。

至於列中度級醫院，雖仍具有心臟內科、神經內科等專科醫師，可提供上述五類病人先做緊急處理，但則不要求，還得有心臟外科、神經外科醫師可做更後續的處理，中度級醫院只要具備能處理一、兩種疾病，如腦中風或急性冠心症等問題能力，就可，即不用五項全能。衛生署評定後也將輔導中度級醫院成立一、兩個專職處理特定類別疾病的中心。

石崇良說，衛生署預定下半年找專家、學者，辦理醫院緊急醫療能力分級，預計年底就會完成評定，屆時方可提供全國各醫院轉診、一一九救護車送醫及全國民眾就醫參考。

但石崇良強調，一旦分級上路後，民眾屬非緊急需馬上處理的病況，若到重度級醫院就醫，恐得等上數小時，他也建議民眾，非屬腦中風等疾病到一般級醫院就醫就好，以免重度醫院到時人滿為患。

另，在辦理分級評定後，對無重度級責任醫院或無醫學中心且距離其他縣市醫學中心車程要一小時以上的縣市，衛生署也將研議相關計畫，獎勵上開地區醫院提升急重症醫療服務品質。