

本會公告

由台北市輪船商業同業公會主辦之「第57屆航海節攝影比賽」，截止收日期為5月31日，詳細辦法如下，請自行參閱。本次比賽最高獎金15,000元，歡迎愛好攝影的會員於收件期間內，踴躍報名參加！

航海節攝影比賽實施辦法

民國八十七年三月

台北市輪船商業同業公會理監事會修正通過

- 一、為配合慶祝航海節活動，並宣揚海洋思想，特舉辦攝影比賽。
- 二、本比賽由慶祝航海節籌備委員會委託台北市輪船商業同業公會主辦，但所需經費由籌備委員會支應。
- 三、參加本比賽者，以參加慶祝航海節籌備委員會之各航運團體所屬會員及其眷屬為限，由各航運團體在作品背面蓋戳記證明之。
- 四、本比賽之攝影主題定為船舶、港灣、海洋三項。參加本比賽者可自由選擇其中單項或多項，但每一單項作品只可提供一張，參與評審。
- 五、送審作品尺寸為五乘七，彩色或黑白均可。入選後由主辦單位統一沖洗放大，以便展覽。
- 六、送審作品須以每年收件截止日期前一年拍攝者為限，並須註明攝影主題名稱、拍攝日期、地點、聯絡姓名、地址及電話。
- 七、作品送審受理單位為台北市輪船商業同業公會，地點：台北市重慶南路一段10號5樓508室，電話 (02)2311-1230。
- 八、作品送審截止收件日期為每年5月31日。
- 九、作品之評審，授權台北市輪船商業同業公會聘請台北市攝影協會人員評審之。並以評分方式決定名次。
- 十、入選作品依名次對前三名頒給獎金，第一名新台幣15,000元，第二名新台幣8,000元，第三名新台幣5,000元。另選出佳作10至20件，每件頒給紀念品一份。均在慶祝航海節大會公開頒給。
- 十一、入選作品將在慶祝航海節大會會場公開展覽，會後將移至台北市輪船商業同業公會會議室展覽一個月。
- 十二、本辦法未盡事項，由主辦單位隨時商洽決定之。

交通部「輪機部甲級船員岸上晉升訓練教材審訂對照表」

教材名稱：一二等輪機長岸上晉升教材

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.7(8)	修情況、 未 完成的維修項目、現有的疑難問題及合理化建議等。本表一式	修情況、 未 完成的維修項目、現有的疑難問題及合理化建議等。本表一式
p.7(11)	本表由大副填寫，每月向公司報告甲板設備的維修內容、 未 完成的主要維	本表由大副填寫，每月向公司報告甲板設備的維修內容、 未 完成的主要維
p.13(3)	輪機當值 系 指一個人或組成值班的一組人，或一個管輪的責任時間段，在此	輪機當值 係 指一個人或組成值班的一組人，或一個管輪的責任時間段，在此
p.83(5)	為保證一定的利潤率； → 需要貨運費率不低於一定的數值，即	為保證一定的利潤率；需要貨運費率不低於一定的數值，即
p.99(19)	有效功的熱當量（ Q_e ）：因為 $1\text{kW}\cdot\text{h}$ 的功與 $3.6\times 10^3\text{kJ}$ 的熱相當，故 Q_e 可直	有效功的熱當量（ Q_e ）：因為 $1\text{kW}\cdot\text{h}$ 的功與 $3.6\times 10^3\text{kJ}$ 的熱相當，故 Q_e 可直
p.115(2)	低窄點及煙垢。當點及其廢氣流速低時，窄點是影響發生的一個參數，相	低窄點及煙垢。當 窄 點及其廢氣流速低時，窄點是影響發生的一個參數，相
p.115(11)	部有背壓儲備，在約定MCR工況下推薦為 0.0030 MPa（350 mm H ₂ O）。	部有背壓儲備，在約定MCR工況下推薦為 0.0030 MPa（350 mm H ₂ O）。
p.115(12)	排氣系統的背壓與廢氣流速有關，即與廢氣流速的平方成比例， 以 而與管	排氣系統的背壓與廢氣流速有關，即與廢氣流速的平方成比例，而與管
p.115(18)	力損失一般為 0.0015 MPa（350 mm H ₂ O）。該壓力損失與系統存在的壓力	力損失一般為 0.0015 MPa（350 mm H ₂ O）。該壓力損失與系統存在的壓力
p.115(20)	失可稍高於 0.0015 MPa（350 mm H ₂ O）。有鑒於此，如果裝有消音器/熄火	失可稍高於 0.0015 MPa（350 mm H ₂ O）。有鑒於此，如果裝有消音器/熄火
p.116(4)	鍋爐受熱面排氣溫度不能太低：鍋爐排氣出口溫度應不 能太 低於155℃，鍋爐	鍋爐受熱面排氣溫度不能太低：鍋爐排氣出口溫度應不低於155℃，鍋爐

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.116(5)	進口給水循環溫度，對有預熱器的應高於120~130℃，否則凝結的硫酸可使有	進口給水循環溫度，對有預熱器的應高於120~130℃，否則凝結的硫酸具有
p.119(24)	型艏(±Bolbous bow)可削減部分興波阻力而增加船速約10%。	型艏(Bolbous bow)可削減部分興波阻力而增加船速約10%。
p.119(26)	處雖為真空，但在船體進行之反方向容易產生阻力，即為興渦阻力，如	處雖為真空，但在船體進行之反方向容易產生阻力，即為興渦阻力，如
p.167(20)	力不同，而產生微量位移信號檢出處理→而得壓力指示數值。	力不同，而產生微量位移信號，將其檢出處理即得壓力指示數值。
p.169(26)	壓縮壓力各缸的爆發壓力，乃須量測，一般柴油機各缸的爆發壓力最大	壓縮壓力各缸的爆發壓力，仍須量測，一般柴油機各缸的爆發壓力最大
p.205(4)	的。對中、低速柴油機來說，霧化加熱器的加熱溫度應使重油黏度降至	的。對中、低速柴油機來說，重油至噴油閥的加熱溫度應使其黏度降至
p.206(18)	噴到不工作的淨油機排渣管路中，排渣管路上設躲形閥，當淨油機不工作	噴到不工作的淨油機排渣管路中，排渣管路上設蝶型閥，當淨油機不工作
p.236(21)	(二)油潤滑式之艏軸檢驗延期，延期一年期者最多可兩之或五年期者僅一次，	(二)油潤滑式之艏軸檢驗延期，延期一年期者最多可兩次或五年期者僅一次，
p.255(20)	危害狀況的設備和技術系統。安全管理系統應提供旨在提昇這些設備和系統	危害狀況的設備和技術系統。安全管理系統旨在提昇這些設備和系統
p.297(18)	(六)安全管理證書(SMC—Safety Management Certificate)，頒發給船舶的證明公	(六)安全管理證書(SMC—Safety Management Certificate)，頒發給船舶，證明公
p.341(22)	償責任。保險費計算係依登記入會船噸數(以總噸)乘以協會商訂費率。先收取預付	償責任。保險費計算係依登記入會船噸數(以總噸)乘以協會商訂費率。先收取預付

教材名稱：一二等大管輪岸上晉升訓練教材—第壹篇

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.40(15)	在船上條件下,大型低速柴油機氣閥磨損後用隨機專用磨床研磨修復,	在船上條件下,大型低速柴油機氣閥 座 磨損後用隨機專用磨床研磨修復,
p.51(5)	3. 氣缸套磨台	3. 氣缸套磨台(Ridge, 銳角或凸緣)
p.95(4)	機不能正常的 貫穿螺栓 工作。貫穿螺栓預緊力檢查的程式如下:	機不能正常的工作。貫穿螺栓預緊力檢查的程式如下:
p.148(22)	R 1 2 (二氟二氯甲烷, CCl₂F₂)曾是廣為使用的冷媒。但由於他屬CFC對大氣臭	R 1 2 (二氟二氯甲烷, CCl₂F₂)曾是廣為使用的冷媒。但由於他屬CFC對大氣臭
p.148(24)	年)。R22(二氟一氯甲烷, CHClF₂)屬HCFC,是目前主要的過渡性冷媒。R134a(四	年)。R22(二氟一氯甲烷, CHClF₂)屬HCFC,是目前主要的過渡性冷媒。R134a(四

教材名稱：一二等大管輪岸上晉升訓練教材—第貳篇

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.203(21、27、32、33)	Mpa	MPa
p.204(19)	(一)查理定律(Charle's law):	(一)查理定律(Charles law):
p.206(1)	按阿佛加得羅定律(Avogadro's law),在同溫度與同壓力之下,所有氣體容積	按阿佛加得羅定律(Avogadro's law),在同溫度與同壓力之下,所有氣體在相同容積
p.206(最後1)	一可逆熱機。卡諾證實,在固定詔溫供應熱,在固定溫散熱的循環,最可能具有	一可逆熱機。卡諾證實,在固定 高 溫供應熱,在固定溫散熱的循環,最可能具有
p.210(2)	蒸發量與燃料之比即為蒸發倍數,設m為蒸發量, m _f 每小時燃油消	每小時蒸汽蒸發量與燃料每小時消耗量之比即為蒸發倍數,設m為每小時蒸發量, m _f 每小時燃油消
p.210(21)	熱量為175000 kcal,試求鍋爐效率。	熱量為1750000 kcal,試求鍋爐效率。

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.210(26)	$= \frac{200 \times (663 - 20)}{1750000} =$	$= \frac{2000 \times (663 - 20)}{1750000} =$
p.216(1)	圖1- 7普洛尼式測 動 器簡圖	圖1- 7普洛尼式測 功 器簡圖
p.216(4)	單位，即每分鐘作3300呎磅之功，稱為一馬力，內燃機每次循環所作之功，為爆	單位，即每分鐘作33000呎磅之功，稱為一馬力，內燃機每次循環所作之功，為爆
p.221(9-10)	每千瓦冷凍的功率為性能係數的例數，有效的冷凍系統每千瓦冷凍的功率值，但是性能係數高。	每千瓦冷凍 所需 的功率為性能係數的 倒數 ，有效的冷凍系統每千瓦冷凍的功率值 低 ，但是性能係數高。
p.221(13)	例1：某標準蒸氣壓縮循環以利用冷媒22發出50Kw冷凍，其操作凝結溫度	例1：某標準蒸氣壓縮循環以利用冷媒22發出50kW 冷 凍，其操作凝結溫度
p.222(7)	壓縮機流率= $(0.315 \frac{\text{kg}}{\text{s}})$ $(435.2 - 401.6 \frac{\text{kJ}}{\text{kg}}) = 10.6\text{Kw}$	壓縮機流率= $(0.315 \frac{\text{kg}}{\text{s}})$ $(435.2 - 401.6 \frac{\text{kJ}}{\text{kg}}) = 10.6\text{kW}$
p.222(20)	內熱傳遞現象即為熱傳導。熱傳導之傅利葉定律 (Fourier's law)：	內熱傳遞現象即為熱傳導。熱傳導之傅利葉 傳導 定律 (Fourier's conduction law)：
p.222(21)	傅利葉定律說明經由一均質固體之傳遞率係與熱流方向垂直之截面積A，及	傅利葉定律說明經由一均質固體之 熱 傳遞率係與熱流方向垂直之截面積A，及
p.222(最後1)	材料之導熱度 (thermal conductivity)。一物質之導熱度定義為單位面積單位時間	材料之導熱度 (thermal conductivity) 或稱為熱傳導係數 。一物質之導熱度定義為單位面積單位時間
p.234(1)	$\eta_c = \frac{\text{等熵壓縮機}}{\text{實際壓縮機功}} = \frac{w_a}{w_s}$	$\eta_c = \frac{\text{等熵壓縮機功}}{\text{實際壓縮機功}} = \frac{w_a}{w_s}$
p.239(7)	頻率為一單位時間內之周數。	頻率為一單位時間內 完成 之周數。
p.239(21)	ω = 圓弧頻率	ω = 等角速度
p.239(22)	$\tau = 2\pi/\omega$ = 週期，單位秒。	$t = 2\pi/\omega$ = 週期，單位秒。
p.241(10-11)	其單位為 呎-磅 →牛頓-米或焦耳 等 。	其單位為牛頓-米或焦耳。
p.269(16)	黃銅中加少量 厄 時，其耐蝕性，尤其對海水的耐蝕性會增大。六四	黃銅中加少量 錫 時，其耐蝕性，尤其對海水的耐蝕性會增大。六四

教材名稱：一二等大管輪岸上晉升訓練教材—第肆篇

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.381(13)	1.油量之瞬間排放率，不得超過 公 六十公升/涅。	1.油量之瞬間排放率，不得超過六十公升/涅。
p.381(14)	2.所排放之機艙 水的含油濃度不得超過100ppm。	2.所排放之機艙 ? 水的含油濃度不得超過100ppm。
p.384(1)	(七)所有總噸位四百以上的各類船舶必須裝設處理和排放機艙 水的油水分離	(七)所有總噸位四百以上的各類船舶必須裝設處理和排放機艙 ? 水的油水分離
p.384(7)	一九七一年修正案」之規定；亦即中艙貨油艙之容積限制為三萬立方米，	一九七一年修正案」之規定；亦即 油船 貨油艙之容積限制為三萬立方米，
p.400(14)	(2)總噸位四百以上之非油輪，以及自油輪機艙 水（貨泵間 水除外）	(2)總噸位四百以上之非油輪，以及自油輪機艙 ? 水（貨泵間 ? 水除外）
p.403(18)	(32)決議案制定，並且以船長及甲及船員之慣用語言編寫。該計劃至少	(32)決議案制定，並且以船長及甲 級 船員之慣用語言編寫。該計劃至少
p.432(倒數2)	(7)油輪機艙 部之油或含油混合物之排洩，如未混有貨油殘留物時，準	(7)油輪機艙 底 部之油或含油混合物之排洩，如未混有貨油殘留物時，準
p.434(21)	一千分之一，兩者中之較大者。 。	一千分之一，兩者中之較大者。
p.434(24)	殘留物、混合物，除符合下列規定外，不得排洩入海：	殘留物、混合物，除符合下列規定外，不得排洩 入 海：
p.436(9)	用艙壓艙水，確定未發現油污物質，始得排洩。	用艙壓艙水，確定 未 發現油污物質，始得排洩。
p.457(表3-1)	凸緣之設計須能配合最大內徑為一二五公厘之管子，其材料應為綱質或其他同等材料具有平坦表面者。該凸緣連同以防油材料製之墊片應能承受6kg/cm ² 之工作壓力。	凸緣之設 計 須能配合最大內徑為一二五公厘之管子，其材料應為綱質或其他同等材料 且 有平坦表面者。該凸緣連同以防油材料製之墊片應能承受6kg/cm ² 之工作壓力。
p.457(8)	2.油水分離設備（100ppm）	2.油水分離設備（15ppm）(MEPC.60(33) 2005.1.1以後安裝修正為15ppm)

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.467(11)	船上的油水分離器（Oil-Water Separators）旨在針對數量較少的機艙 水以及	船上的油水分離器（Oil-Water Separator/ Oily Water Separator）旨在針對數量較少的機艙?水以及
p.468(倒數3)	以平行板結構方式組成的油水分離器是目前船上用以處理機艙 水的	以平行板結構方式組成的油水分離器是目前船上用以處理機艙?水的
p.470(3)	則自一次分離室之下方進入粗粒化室；當 水緩慢通過粗粒化室內的特殊	則自一次分離室之下方進入粗粒化室；當?水緩慢通過粗粒化室內的特殊
p.471(5-6)	（七）切勿將化學處理劑摻入水中，以避免油粒乳化而嚴重降低油水分離效果。 （八）油水分離器專用泵與閥門若有洩漏現象，則不僅會降低 水輸入能力，而	（七）切勿將化學處理劑摻入?水中，以避免油粒乳化而嚴重降低油水分離效果。 （八）油水分離器專用泵與閥門若有洩漏現象，則不僅會降低?水輸入能力，而

教材名稱：一二等大管輪岸上晉升訓練教材—第陸篇

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.590(10)	Slizer RT-flex系統將共軌燃油噴射技術推廣應用在大型船用柴油機上。由於該	Sulzer RT-flex系統將共軌燃油噴射技術推廣應用在大型船用柴油機上。由於該
p.610(倒數4)	著火後，所噴之油大致均達到發火燃燒狀態，一但開始壓力溫度乃急激	著火後，所噴之油大致均達到發火燃燒狀態，一 旦 開始壓力溫度 就 急激

教材名稱：一二等大管輪岸上晉升訓練教材—第柒篇

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.670(倒數4)	阻串聯之簡化電路取代。（圖1- 4）	阻串聯之簡化電路取代。（ 圖1- 5 ）
p.670(倒數3)	戴維寧等效電路如圖1- 5。	戴維寧等效電路如 圖1- 4 。
p.674(倒數1)	其平均功率為 $P = VI$ ，單位為瓦特。	其 單位小時 的平均功率為 $P = VI$ ，單位為瓦特。

教材名稱：三等輪機長岸上晉升教材—第一章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.6(3)	(三)油料紀錄簿：燃滑油之添加情況，水之抽打、污油之焚燒或送岸處理之	(三)油料紀錄簿：燃滑油之添加情況， ? 水之抽打、污油之焚燒或送岸處理之
p.21(33)	1.引擎滑油出口溫度應保持在65℃以下，盡可避免引擎在高溫下長久運	1.引擎滑油出口溫度應保持在65℃以下，盡可 能 避免引擎在高溫下長久
p.29(新增一行)		1.首先關閉欲吊缸之週邊油、水、氣等管路，並予以適當洩壓。
p.29(5)	1.首先拆卸各油、氣、水等連接缸頭之各管路。	2.拆卸各油、氣、水等連接缸頭之各管路。
P.29	原1.~14.	2.~15.
p.29(15)	10.依說明書規定， 測是 缸套前、後、左、右由上而下各八點的內徑直徑，	11.依說明書規定，量測並記錄 缸套前、後、左、右由上而下各八點的內徑直徑，
p.29(18)	一般磨耗超過 $\frac{5}{1000}$ ，必須換新。	一般磨耗超過 $\frac{5}{1000}$ ， 或是異常偏磨的情況發生 ，必須換新。
p.35(28)	(7)忽略機艙水快速增加而沒作應變處理，造成海水泵嚴重損壞或馬	(7)忽略機艙 ? 水快速增加而沒作應變處理，造成海水泵嚴重損壞或馬
p.39(16)	一般而言，旋轉泵大都用以抽送 粘 性液體，且會產生非常高之出口壓力(超過	一般而言，旋轉泵大都用以抽送 黏 性液體，且會產生非常高之出口壓力(超過

教材名稱：三等輪機長岸上晉升教材—第二章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.57(9)	(2)短路時能自我保護。	(2)短路時能自我保護， 此時直流I為剩磁電流。
p.73(1)	1.氣中斷器〔ACB〕	1. 空 氣中斷器〔ACB〕

教材名稱：三等輪機長岸上晉升教材—第三章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.119(29)	位呈現異常增加或減少。例如，曲柄箱油位增高。	位呈現異常增加或減少。例如，曲柄箱油位 減少 。

p.121(5)	一、依照船舶的實際運務及船期，有計劃的對船舶輪機設備定期進行保養及維修	一、依照設備實際運轉時數，或固定的週期(例如每12個月，每週，或每60個月等週期)，有計劃的對船舶輪機設備定期進行保養及維修
p.121(18)	除船舶於設計、製造中的潛在缺陷，恢復或維持船舶的性能及使用壽命的延長，	除船舶機械於設計、製造中的潛在缺陷，恢復或維持船舶機械的性能及使用壽命的延長，
p.124(24)	及航行安全和船期。配件數量過多會積壓資金，而短缺配件有時也會影響安全。	及航行安全和船期。配件數量過多會增加營運費用，而短缺配件有時也會影響安全。
p.126(12)	4.每年六月請領物料時，須附送該輪上年度(自上年六月至本年五月)之物	4.每年六月請領物料時，除了在請領單上註明現存確實數量外，須附送該輪上年度(自上年六月至本年五月)之物
p.127(29)	Schedule No = 10 x 工作壓力 (kg/cm ²) / 容許壓力 (kg/cm ²)	Schedule No = 10 x 工作壓力 (kg/cm ²) / 容許壓力 (kg/mm ²)
p.133(6)	如燃油系統之劣質燃油的使用，由於粘度、比重增加、所含雜質也增加，其	如燃油系統之劣質燃油的使用，由於黏度、比重增加、所含雜質也增加，其
p.133(7)	影響主機運轉的燃油性質，包括燃油的粘度、熱值、閃點、殘留炭素、比重、含	影響主機運轉的燃油性質，包括燃油的黏度、熱值、閃點、殘留炭素、比重、含
p.133(20)	能保持清潔，提升柴油機的運轉效率是有助益的，更有助於機艙消除火災的發生。	能保持清潔，提升柴油機的整体效率是有助益的，更有助於機艙消除火災的發生。
p.151(31)	再充電幾個小時後，電壓升至2.6伏特左右基本維持不變，說明此時電池已充電完	再充電幾個小時後，電壓升至2.6伏特左右基本維持不變，說明此時電池已充電完

教材名稱：三等輪機長岸上晉升教材—第四章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.176(36)	(七)供應船之工作人員決不應接觸受油船之閥或附屬設備。如屬需要利用船舶	(七)供應船之工作人員絕不應接觸受油船之閥或附屬設備。如屬需要利用船舶
p.177(33)	攔油帶(Oil boom或Oil fence)，或將浮油包圍，防止防油繼續擴散，化學方法是	攔油帶(Oil boom或Oil fence)，或將浮油包圍，防止浮油繼續擴散，化學方法是
p.188(1)	B.與輪機及各種系統有關工作之性質，有關之人員及潛在危險。	B.與輪機及各種系統有關工作之性質，有關之人員及潛在危險。

p.193(31)	船舶輪機最易污穢及腐蝕，宜注意清潔、防銹及油漆之部位者，列舉如下：	船舶輪機最易污穢及腐蝕，宜注意清潔、防銹及油漆之部位者，列舉如下：
p.196(27)	2.輪機長應監督所屬妥善保管及愛惜使用物料，避免發生散失、損壞、失	2.輪機長應監督所屬妥善保管及愛惜使用物料，避免發生散失、損壞、失
p.197(21)	加保養，以免銹損。	加保養，以免銹損。
p.201(28)	膜。此種薄膜既可以防止銹蝕、減輕磨損、防污垢、防火、防電解、防汗，	膜。此種薄膜既可以防止銹蝕、減輕磨損、防污垢、防火、防電解、防汗，
p.202(21)	1.艙內油漆應具有防銹、美觀與防火三個條件。艙內油漆不暴露於風雨日	1.艙內油漆應具有防銹、美觀與防火三個條件。艙內油漆不暴露於風雨日
p.212(5)	的老化剝落也會削落油漆應有的功效。所以至今，陰極防蝕法，仍是控制金屬長	的老化剝落也會削弱油漆應有的功效。所以至今，陰極防蝕法，仍是控制金屬長
p.213(3)	蝕的犧牲陽極有鋅、鉛及鎂等，目前使用的金屬更有高純度(99.995%)的鋅及鉛合	蝕的犧牲陽極有鋅、鉛及鎂等，目前使用的金屬更有高純度(99.995%)的鋅及鉛合
p.221(13)	後，生二氧化碳氣體(SO ₂)，在高溫及觸媒的存在下，又氧化為三氧化硫，	後，生二氧化硫氣體(SO ₂)，在高溫及觸媒的存在下，又氧化為三氧化硫，
p.221(18)	料油中含水分的來源為凝結水，或外界混入成為燃燒後與氫氧元素結合而成	油料中含水分的來源為凝結水，或外界混入成為燃燒後與氫氧元素結合而成
p.222(1)	5.0 μ 時 (1 μ = 1 / 1000mm)，即在氧缸內發生研磨作用，而使相對運動之金	5.0 μ 時 (1 μ = 1 / 1000mm)，即在氣缸內發生研磨作用，而使相對運動之金
p.226(40-44)	稱為油的內部磨擦力，油的此項性質稱為黏度。若用黏度過小的潤滑油，容易洩漏，不能對抗荷重生成壓力油膜，金屬磨擦面間接觸，增加磨耗、磨擦馬力、發熱、燒焦；若用黏度過大的油，則能對抗施加於磨擦面的荷重而生成壓力油膜，但黏度增大而增加流動磨擦力，增加磨擦馬力、發熱。	稱為油的內部摩擦力，油的此項性質稱為黏度。若用黏度過小的潤滑油，容易洩漏，不能對抗荷重生成壓力油膜，金屬摩擦面間接觸，增加磨耗、摩擦馬力、發熱、燒焦；若用黏度過大的油，則能對抗施加於摩擦面的荷重而生成壓力油膜，但黏度增大而增加流動摩擦力，增加摩擦馬力、發熱。

p.227(28)	(八)防銹性能	(八)防銹性能
p.229(8)	3.摩擦面油膜切斷所致的磨耗。	3.摩擦面油膜切斷所致的磨耗。
p.231(17)	如柴油機氣缸內之碳渣。	如柴油機氣缸內之碳渣。
p.231(21)	分漏入潤滑油中時。	分漏入潤滑油中。
p.232(17)	3.須立即除去混入之金屬磨耗粉、銹類、防止觸媒作用。	3.須立即除去混入之金屬磨耗粉、銹類、防止觸媒作用。
p.234(11)	量為度。如油量過多時，容易產生攪拌乳化，因流體磨擦使油溫上升，如	量為度。如油量過多時，容易產生攪拌乳化，因流體磨擦使油溫上升，如
p.235(21)	系生命安全，因此等破裂之骨骼可能傷及血管、組織，及使休克增劇。當	係生命安全，因此等破裂之骨骼可能傷及血管、組織，及使休克增劇。當
p.238(2)	2.機械缺矢如活塞環（令）不氣密，排氣閥洩漏，氣缸磨耗太多，及餘隙	2.機械缺矢如活塞環（令）不氣密，排氣閥洩漏，氣缸磨耗太多，及餘隙
p.238(10)	升高，系因過給空氣量減少之故。	升高，係因過給空氣量減少之故。
p.238(15)	1.增壓機轉速為掃氣壓力高低的主要因素，轉速較廠試為低時，可推斷透	1.增壓機轉速為掃氣壓力高低的主要因素，轉速較廠試為低時，可推斷透
p.238(21)	(1)等壓排氣系航的排氣總管中壓力趨於穩定，故易與設計效率相一	(1)等壓排氣系統的排氣總管中壓力趨於穩定，故易與設計效率相一
p.238(23)	(2)脈動排氣系航的透平速率約有5%之經常性變動，排氣速率可能趨於	(2)脈動排氣系統的透平速率約有5%之經常性變動，排氣速率可能趨於
p.238(25)	A.由於排氣速度變化大，與設計時的速度三角形誤差多，高速葉片	A.由於排氣速度變化大，與設計時的速度誤差多，高速葉片
p.238(27)	B.部分排氣進入透平時，只有某部分噴嘴環有功能。其餘部分無足	B.部分排氣進入透平時，只有某部分噴嘴環有功能。其餘部分無足
p.254(56)	(三)機艙滅火系統	(三)機艙滅火系統
p.256(45)	(一)由於電氣設備或機件之損壞	(一)由於電器設備或機件之損壞

壓艙水污染、燃油硫含量、主機排氣污染管制等等是近五年重要的變革，應儘早列入教材，對船員施教。(歐陽立仁)

教材名稱：三等管輪岸上晉升教材—第一章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.43(14)	Vacuum)。此時，管水之凝水，由於比真空的誘導而高速移動，形成極大	Vacuum)。此時，管水之凝水，由於此真空的誘導而高速移動，形成極大
p.50(20)	可藉於調整螺紋閥桿之位置。當閥桿旋轉至最低位置時，則閥盤固定於	可藉於調整螺紋閥桿之位置。當閥桿旋轉至最低位置時，則閥盤固定於
p.51(24)	洩出，俟管路或機器內壓力恢復正常時，閥乃關閉。彈簧之張力可籍調	洩出，俟管路或機器內壓力恢復正常時，閥乃關閉。彈簧之張力可藉調
p.61(32)	噴嘴週圍形成局部真空，發生吸引力，將所吸引之流體排至它處。圖	噴嘴周圍形成局部真空，發生吸引力，將所吸引之流體排至它處。圖
p.65(7)	回鍋爐使用的給水(Feed)也就沒有氧氣，可以防止鍋爐內的腐蝕作	回鍋爐使用的給水(Feed)也就沒有氧氣，可以防止鍋爐內的腐蝕作
p.70(5)	D.機械益利特大	D.機械利益大
p.77(8)	(二)輔鍋爐：以柴油機作主推進系統時，船舶所裝置的鍋爐稱為輔鍋爐。期所	(二)輔鍋爐：以柴油機作主推進系統時，船舶所裝置的鍋爐稱為輔鍋爐。其所
p.77(10)	爐的產汽率及蒸汽壓力均極低，不能供給主推進系使用。	爐的產汽率及蒸汽壓力均極低，不能供給主推進系統使用。

教材名稱：三等管輪岸上晉升教材—第二章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.109(19)	1.氣中斷器(ACB)	1.空氣中斷器(ACB)

教材名稱：三等管輪岸上晉升教材—第三章

頁數(行數)	審訂前	審訂後
p.151(15)	從而引起船速低降，增加輪機負荷等後果。但這只要注意維修工作的話，有些情	從而引起船速降低，增加輪機負荷等後果。但這只要注意維修工作的話，有些情
p.155(5)	太高則進入氣缸之空氣量則減少，結果造成高排氣溫度及燃油消耗量。	太高則進入氣缸之空氣量則減少，結果造成高排氣溫度及燃油消耗量增加。
p.155(15)	機器停止後，備用滑油泵應繼續使用相當時間，以便冷卻滑油繼續流過活塞	機器停止後，備用滑油泵應繼續使用相當時間，以便冷卻滑油繼續流過
p.158(2)	(二)氣缸襯套之檢查：氣缸壁有否磨痕、腐蝕或裂傷，用內徑測量規計(Inside	(二)氣缸襯套之檢查：氣缸壁有否磨痕、腐蝕或裂傷，用內徑測量規計(Inside
p.158(33)	七、拆驗噴油嘴時，應慎防噴射油於皮膚上，因高壓噴射，可破壞肌膚組織。柴	七、拆驗噴油嘴時，應慎防油噴射於皮膚上，因高壓噴射，可破壞肌膚組織。柴
p.173(23)	為藍色。因為氨氣為鹼性故也。二為使用硫棒，點燃後將其在被認為有漏	為藍色。因為氨氣為鹼性故也。二為使用硫棒，點燃後將其在被認為有漏
p.175(17)	(六)各種泵每三個月至六個月須徹底拆卸，以便檢查脈環被磨損的間隙，同時	(六)各種泵每三個月至六個月須徹底拆卸，以便檢查脈環被磨損的間隙，同時
p.175(19)	(七)蒸溜冷凝器，射氣冷凝器，給水加熱器，等之管路，必須保持清潔，勿使	(七)蒸餾冷凝器，射氣冷凝器，給水加熱器，等之管路，必須保持清潔，勿使
p.176(16)	低壓淡水機在污濁海水中製水時，必須保持在較慢速度下使用，並須保持第一效	低壓淡水機在污濁海水中製水時，必須保持在較慢蒸發速度下使用，並須保持第一效
p.178(19)	(七)發動機啓動，初時略有震動，達到一定速度後即平穩，然後開大進入閥。	(七)發動機啓動，初時略有震動，達到一定速度後即平穩，然後開大進口閥。
p.178(26)	(二)有無不正常之噪音發生。	(二)有無與平時不同之不正常之噪音發生。
p.183(28-29)	(二)泵進口端之濾清器(Strainer)，是否已久不清洗致積有大量污物而阻塞抽引管。	(二)泵進口端之濾清器(Strainer)，是否已久不清洗致積有大量污物而阻塞。

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.192(18)	(3)如為電動油壓操舵機，則檢查其各傳動管是否有漏洩，其傳動缸與	(3)如為電動油壓操舵機，則檢查其各傳動 油壓 管是否有漏洩，其傳動缸與
p.195(15)	水時鍋爐汽壓應降至 1 kg/cm ² 以下後始可實行，放水長短依情況而異，通常	水時鍋爐汽壓應降至 1 kg/cm ² 以下後始可實行，放水長短依情況而異，通常
p.197(31)	輔鍋爐損壞的原因，多由於水垢太多，使鍋管或爐板過熱膨脹破裂或因氧化	輔鍋爐損壞的原因，多由於水垢太多，使 爐 管或爐板過熱膨脹破裂或因氧化
p.201(15)	3.線圈有接殼或短路。	3.線圈有接 地 或短路。

教材名稱：三等管輪岸上晉升教材—第四章

頁數(行數)	審 訂 前	審 訂 後
p.239(36)	(三)船舶在內港時之當值：	(三)船舶在 港內 時之當值：
p.253(4)	3.自由泛通之部分進水：指當船邊水線附近有大破洞，且船搖擺時，水可	3.自由液面之部分進水：指當船邊水線附近有大破洞，且船搖擺時，水可
p.262(21)	硫分存在於各地區生產的油燃中，只是其含量有多寡之分，當硫分燃燒	硫分存在於各地區生產的 燃 油中，只是其含量有多寡之分，當硫分燃燒
p.263(1)	後，生二氧化碳氣體(SO ₂)，在高溫及觸媒的存在下，又氧化為三氧化硫，	後，生二氧 化硫 氣體(SO ₂)，在高溫及觸媒的存在下，又氧化為三氧化硫，
p.263(6)	料油中含水分的來源為凝結水，或外界混入成為燃燒後與氫氧元素結合而	燃 料油中含水分的來源為凝結水，或外界混入成為燃燒後與氫氧元素結合而
p.268(表格)	酚 酞 啞	酚 酞
p.273(7)	(4)潤滑油中含有海水或清水等水分時，宛如添加氧化助觸媒，會引起	(4)潤滑油中含有海水或清水等水分時，宛如添加氧化 之 觸媒，會引起
p.278(6)	船舶之宜載能力等，是故使船舶具有適航能力，實為運送人最主要的義務。倘若	船舶之 裝 載能力等，是故使船舶具有適航能力，實為運送人最主要的義務。倘若

※「航海科」晉升訓練教材修正一覽表，刊登於**690期(2011-4)**。

中華航業人員訓練中心

乙級船員養成班第73期招生簡章

- 一、招收科別：航海科、輪機科（額滿開訓）。
- 二、招生時間：即日起至100年6月14日止。
- 三、甄試日期：100年6月15日
- 四、訓練日期：100年7月6日至100年8月30日。
- 五、訓練地點：新北市萬里區瑪鋉路15號。
- 六、報名方式：傳真報名表並電話確認。
- 七、報名資格：
 - 1、若由本中心分發上船見習者：凡中華民國國民，年齡35歲以下，服完兵役（非國民兵），學歷高中（職）畢業以上，無不良紀錄，體格健全，無潛在疾病，合乎「船員體檢標準」（詳如報名表）。
 - 2、不由本中心分發上船見習者：凡中華民國國民，體格健全，無潛在疾病，合乎「船員體檢標準」。
- 八、應繳費用：（住宿者：每人54,200元，通勤者：每人48,200元，不含伙食費），費用包含：
 - 1、訓練費：44,600元（包含基礎訓練費、助理級航行或輪機當值、救生艇筏及救難艇操縱）。
 - 2、代辦費：3,600元、包括項目：①體檢（報到後統一安排體檢）②船員服務手冊③海員工會入會費④工作服等）。
 - 3、住宿費：6,000元（2個月）（通勤者免）。
 - 4、伙食費：全伙（3餐）每天140元；半伙（午餐）55元。
報到時，可視需求搭伙。
- 九、結訓並通過評估合格者，即可領取結業證書，成為行駛國內航線船舶之乙級船員。國內航線資歷一年以上或在國際航線見習半年以上者，即可成為行駛國際航線船舶之乙級船員。
- 十、聯絡人：江宏榮老師；
電話：02-24922118分機19
傳真：02-24922117





● ● ● ●
中華日報

交通部有條件開放陸資投資 高港建設報院核定

【記者陳瓊如／台北報導】交通部將有條件開放陸資投資高雄港相關港埠建設！由於交部日前邀相關部會及相關公會代表會議決議：「港埠開放範圍限制於依促參法辦理之案件，促參特許公司經營範圍」，此案目前正報請行政院核定中，正式核定後將由經濟部公告施行。

以高雄港為例，交通部擬開放範圍為高明貨櫃碼頭公司投資之第六貨櫃中心，大陸海運可以集團入股方式投資，預估其商業效益包括可為我國港口帶來新貨源及相關港灣收入，並可創造周邊就業機會（如船代業、理貨業...），吸納大陸船隊，增加航線密集度，縮短全球物流鏈，提升產業競爭力。

航業法修正國內固定航線由 許可證制改為登記制

【記者陳瓊如／台北報導】交通部法規會審查通過航業法修正草案，將報請行政院送交立法院審查，本次航業法修正的重點包括，有鑑於航運事業經營環境之複雜及變化快速，為使國內海運經營制度能與國際接軌，將經營國內固定航線由許可證制改為登記制。

另為尊重市場自由競爭機制及業者經營意願，船舶出租為船舶運送業商業行為之一種，屬一般租賃行為，為活絡投資環境及增加投資意願，其契約行為應適用海商法或民法之規定毋須以許可行業予以規範。

其他修正重點還包括為使船舶運送業者確實負起經營風險之責任，增訂業者須投保營運人責任保險之規定，另為落實海商法第八十一條規定，明定業者為旅客投保人身傷害保險者，不適用保險法第一百三十二條第一款須於保險契約載明被保險人姓名等基本資料及同法第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條有關須經被保險人事前書面同意及未滿十五歲未成年人或精神障礙或其他心智缺陷之人死亡給付金額之限制等規定，以保障旅客權益，並利實務運作。

為發展國家整體經濟，穩定民生物資之價格，並鼓勵擴大國輪船隊，明定政府機關及公營事業機構進口物資器材時，由交通部認可之專責機構規劃推薦國籍船舶運送業配合運送，以提升效率並符合實務運作需要。

噸位稅設門檻政府美意打折 航商卻步

【記者李錫銘／台北報導】國輪公司關切的「噸位稅」設門檻，航商恐怕得觀望一陣子了！

財政部賦稅署昨（3/23）日邀

集交通部及國輪公司代表研討有關噸位稅子法-「營利事業適用所得稅法第24條之4計算營利事業所得額實施辦法」草案，但草案中設定了門檻，要求航商所屬權宜籍船改掛國輪之後第三年起，國輪淨噸位要佔百分之十五，第五年這項比率升至百分之卅，造成船公司船隊結構壓力。

依據國輪公司的想法，實施噸位稅不要有門檻，掛一艘算一艘，這樣航商經營航線才能保有彈性及控制成本，如果是設定了噸位比率，而且掛旗船舶愈多標準愈高，所謂的優惠效益就會大打折扣。

但是財政部方面表明，相關規定不是普遍性的租稅優惠政策，也就是針對大船公司回籍，並非一體適用，所以才設有門檻吸引一大船入港。這種構想顯然與國輪公司原本提議大相逕庭，據悉，船公司方面對於財政部的態度持觀望態度，不論其所設門檻為何，最終目的如果達不到吸引權宜輪改籍回歸國輪船隊，這項噸位稅制恐怕是要束諸高閣，政府部門也甬想課到一毛錢的稅！

立法院年前三讀通過建立噸位稅制度之「所得稅法部分條文修正」，並經總統府自100年度起施行，在所得稅法增訂第二十四條之四有關噸位稅制規定，一定要件、業務收入範圍、申請之期限、程序及其他應遵行事項之辦法，由財政部會商中央目的事業主管機關定訂。

船舶受核輻射保險不理賠

【記者李錫銘／台北報導】船

舶受核輻射屬除外險種，一般情況保險不理賠。

日本強震引發核爆對船舶貨物輻射的關切，外電消息指出，根據國際保險條款規定，核風險屬於保賠協會（P&I CLUB）的正常保險險種之外的「除外險種」，也是國際保賠協會集團13大成員統一的「除外險種」。

一旦船舶、人和貨物受到核輻射污染，保險公司是不予賠償。不過，規定亦保留協會成員酌情權由保賠機構最終決定。

消息指出，船東面臨的核風險主要包括：核輻射對船員的人身傷害、船舶不能靠港、消除污染的成本、收貨人拒絕收貨以及因此產生的貨物處置費用。目前來看，大部分靠近福島的港口現已關閉，並需要較長一段時間才會開放。

目前為止，國際已有多個保賠協會（P&I CLUB）發出關於日本地震和核風險方面的通知書，包括有倫敦保賠協會（London）、北英倫保賠協會（NOE）、聯合王國保賠協會（UK）、標準保賠協會（Standard）、中國船東互保協會（CPI）等，通函的主要內容基本一致。



高雄大港倡議二階工程啓用

【記者陳維強／台北報導】財政部關稅總局與美國在台協會二十五日下午在該協會高雄分處商務文化活動中心共同舉行高雄港大港倡議二階

工程啓用典禮，由美國在台協會分處處長康晟如、財政部關稅總局長吳愛國、美國能源部國家核能安全管理局第二線防護辦公室台灣大港倡議經理金柏麗分別致詞，並由美方致贈感謝狀。

高雄關稅局長林清和表示，高雄港位處重要戰略地位，是重要的貨物轉運站，再加上貨櫃吞吐量大，因此為我國第一個實施大港倡議的港口。大港倡議的執行是臺美雙方簽訂MOU備忘錄的既定政策，不但能確保台灣進、出口商品和轉口輸往美國或其他國家貨物的安全，未來美國施行2012年貨櫃全面偵檢法案，高雄港因大港倡議順利完成將可符合該法案條件，台灣輸往美國的產品得以在安全無虞情形下快速通關，降低業者成本，提升台灣及高雄港貿易競爭力。

包括行政院、財政部、交通部、外交部、原子能委員會、國土安全辦公室及各航商代表等共約80人蒞臨參與盛會。啓用典禮在康處長、吳總局長、林局長及貴賓代表舉行點燈儀式後圓滿結束，典禮後並實地參訪大港倡議警報監控中心及第四貨櫃中心。

傳統穀物散裝出口轉型 漸被貨櫃裝糧運輸取代

【記者黃雅羚／台北報導】傳統穀物散裝出口轉型，近年逐漸被貨櫃裝糧運輸方式取代。美國東岸新奧爾良港於去年穀物裝櫃出口總計42.6萬TEU，年增31%。

港口裝卸碼頭公司對該項技術應用大受鼓舞，據了解，當地一間貨櫃

碼頭公司去年投資21.5萬美元，安裝具有單向強力真空泵能力「Vac-U-Vator」船舶裝卸貨工具，可從駁船將糧食吸索入貨櫃再裝上大型貨櫃船外運。

新奧爾良港過去一直是散糧穀物的主要出口港，每程裝載量在萬噸以上，惟散裝貨運極易受目的港條件限制，自從改用貨櫃裝散糧後，處理靈活，交貨港增加，中小型食品商除了樂意接受這種包裝散貨，並肯支付些微保險費。

貨櫃容器對嚴格執行檢查法律國家，運送糧食有安全保障，即使單一貨櫃遭受污染，將可即時隔離，非整船貨物都受影響，對貨主而言，可減少不少繁瑣程序。

只是，散糧價格相對廉價，運輸成本低，碼頭裝卸利潤不多。

兩岸三地十校聯盟航運與物流研討 精采

【記者梁翠華／台北報導】國立台灣海洋大學上周五(3/4)在沛華大樓國際會議廳舉辦第八屆「兩岸三地十校聯盟航運與物流研討會」，邀請台灣、香港及大陸航運與物流相關校院與會，探討海空運及物流相關議題。

十校聯盟航運物流研討會是由海洋大學名譽教授，前中華航運學會與中華海運研究協會理事長林光教授於2003年在海大航運管理學系創辦，邀請國內航運與物流相關校系與會，提供學術界、產業界、研究單位及政府相關機構之學者專家學術交流的平台。

海大表示，隨著ECFA簽署之後，兩岸實質交流日益頻繁，本屆研討會特別擴及兩岸三地，邀請香港及大陸航運與物流相關名校與會，將以「政策與法規」、「航運管理」、「港埠管理」、「物流運籌」、「航空管理」及「其他航運物流相關議題」為主題，深入探討航政法規與海商法律、風險管理與保險、保安與反恐、海運市場分析、海運經營策略、航線網路規劃、海運行銷策略、港埠經營與管理、港埠規劃、港埠競爭策略與行銷、自由貿易港區、棧埠管理、全球運籌與國際物流、倉儲與存貨管理、供應鏈管理、逆物流管理、航空業經營管理、航空貨物、航空站規劃、航空市場分析及複合運送等相關議題。

十校聯盟航運物流研討會是由海洋大學航運管理學系、交通大學交通運輸研究所／運輸科技與管理學系、成功大學交通管理科學系、高雄第一科技大學運籌管理系、高雄海洋科技大學航運管理學系、澎湖海洋技科大航運管理學系／行銷與物流學系、逢甲大學運輸科技與管理學系、長榮大學航運管理學系、台北海洋技術學院航運企業管理科與開南大學物流與航運學系等十校航運與運輸相關科系所組成。

今年第八屆由海大航運管理學系主辦，邀請海洋大學運輸科學系、香港理工大學物流與航運學系、上海交通大學國際航運系、武漢理工大學航運學院及交通學院、上海海事大學交通運輸學院及大連海事大學交通運輸

管理學院共同與會，擴大為兩岸三地十校聯盟航運與物流研討會。

我航運業 船、貨、人均安

【記者黃雅羚／台北報導】日本是全球第三大經濟體，強震對於影響可能短時期重創經濟發展，進而影響全球經濟緩慢復甦信心，壓制國際大宗商品整體走勢。我國輪公司長榮、陽明、萬海分別表示，目前並未受到地震影響，船隊、貨物與人員均安。

專家說，對於大宗商品價格來說，此次日本地震只是雪上加霜，根本影響大宗商品價格的仍是全球流動性、全球經濟緩慢復甦的進程、美元走勢等。在日本地震之前，即認為此輪大宗商品價格可能面臨一波中級調整。

貨櫃市場部分，日本國內的出口需求和運輸船隊可能受到抑制。

長榮海運表示，由於此次重災區位於日本東北地區，所屬航線未受波及，而日本各港口原本關閉，目前已正常運作，長榮海運一切如常。

陽明海運指出，地震對於海運的衝擊在於港口設施是否遭受損毀，目前陽明海運在日本的船隊、貨物與人員都平安。

乾散貨市場方面，該專家認為，短期日本幾大鋼廠停產，同時因地震導致的封港，使得日本對礦石和煤炭的進口需求停滯。估計短期對散貨市場需求的影響約為全球的十分之一。但考慮到災後需要重建，將帶來額外的鋼材需求，中期可顯著促進全球散貨貨量上升，但不改變散貨業週期原

有運作結構。

在油輪市場，原油海運需求受阻，可能使剛有起色的原油運輸市場再次受挫，而成品油運輸則可能受益。

中華科大航運研究所招生

【記者陳維強／台北報導】兩岸直航熱滾滾，為培育具國際觀之航空客貨運專業高級經營管理人才，中華科技大學「航空運輸研究所」即起招生，一般研究生10名、在職專班15名，歡迎報考。

由於航協電子航貨營運、政府端優質經貿網絡、優質企業認證及管理

啟動均急需高階資訊、運輸、關務、貿易與運籌人才加入，想一圓「航空夢」，提昇自我價值主張與競爭力，航空運研所將是不錯的選擇。

中華科大指出，該校航空服務管理系是全國第一個實施大四全年校外實習的運輸科系，並擁有商管學院及航空學院師資與資源，同時加強與業界交流合作增聘空運業知名師資教學，理論與實務並重。

畢業學生可投入陸海空運輸、郵政、物流倉儲產業及政府機構之專業營運規劃人才。詳情可至<http://www.cust.edu.tw/enroll/>查詢。



T.S. LINES

德翔海運(股)公司

徵才訊息

	職 稱	資 格
岸勤	駐埠船長/船副	具貨櫃船航海資歷者
海勤	船 長	具本國籍一等適任證書及STCW95訓練證書
	大 管	具本國籍一等適任證書及STCW95訓練證書
	大 副	具本國籍一等適任證書及STCW95訓練證書
	水 手 長	具STCW95訓練證書、航行當值證書
	加 油 長	具STCW95訓練證書、航行當值/電焊證書
	各級職甲乙級船員	具各級適任證書/專業訓練證書
◎ 全新貨櫃船（一萬五千總噸）		

本公司為台灣第四大、全球第二十二大貨櫃船公司，船舶新穎、待遇及福利優渥、晉升管道暢通，提供舒適、愉快及安全的工作環境及人性化的管理，誠摯的歡迎台灣海勤同仁加入德翔的大家庭，並與我們一起分享經營的果實。

應徵方式：

備履歷、海員手冊、適任證書及STCW95訓練證書等影本

1. 郵寄：台北市敦化北路167號6樓

2. Email：hr@tslines.com

3. 至104人力網站投遞履歷

4. 傳真：02-2719-5543

洽詢電話：02-27190909 #115陳先生

相關職缺您亦可至104人力銀行網站查詢。



國立臺灣大學 海洋研究船

海研一號 OCEAN RESEARCHER 1

「海研一號」為目前國內最大噸位之海洋研究船，亦是國內海洋科學研究，資料調查探測的主力載具，建造完成於挪威A.S.M&K船廠，總噸位794.6M/T，全長49.9M，船寬10.3M，B&W引擎12缸、1860BHP、825RPM，配首艏側推器，最大速率12KTS，隸屬國立臺灣大學，主要航行於臺灣附近海域，執行國科會、內政部及經濟部等單位委託研究計畫之探測。

誠徵輪機人員

職 稱	資 格
輪機長／大管輪	1. 二等以上執業證書 2. 具輪機長／大管輪經驗尤佳

制度健全，福利良好，工作環境愉快，歡迎有志於海洋之青年才俊加入本團隊應徵方式：

備簡歷(附照片)、相關證書及海員手冊之影印本

地址：台北郵政23-13號信箱 船務室

網址：captliou@ntu.edu.tw

電話：02-23637920 劉船長/葉先生



新興航運股份有限公司

Sincere Navigation Corporation

誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	資 格
船 長	持一等國籍適任證書及STCW 訓練證書，具遠洋散裝船船長經驗
輪機長	持一等國籍適任證書及STCW 訓練證書，具遠洋散裝船輪機長經驗
大副/大管	持一等國籍適任證書及STCW 訓練證書，具遠洋散裝船大副大管經驗
船副/管輪	持一等國籍適任證書及STCW 訓練證書，具有遠洋散裝船經驗者
乙級船員	符合STCW95 資格；具有遠洋散裝船經驗者優先任用

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：106 臺北市復興南路一段368號14樓

聯絡電話：(02)27037055



HSIN CHIEN MARINE CO., LTD.

新健海運股份有限公司

誠徵岸勤人員

職 稱	資 格
駐埠船長	海事院校畢，曾任散裝輪船長，英文佳。
駐埠船副	海事院校畢，持適任證書，英文佳。願意接受海陸輪調逐步提升。
駐埠輪機長	持本國籍一等適任證書，英文佳，熟悉電腦基本軟體操作。
駐埠工程師	海事院校輪機科系畢業，英文佳，熟悉電腦基本軟體操作。

誠徵海勤人員—(表現良好優先轉岸勤)

職 稱	資 格
船長	持本國籍一等適任證書，具遠洋航線散裝船船長經驗。
輪機長	持本國籍一等適任證書，具遠洋航線散裝船輪機長經驗。
大副 / 大管	持適任證書，具散裝船經驗，英文佳。
船副 / 管輪	持適任證書，具散裝船經驗，英文佳。

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

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

基隆公司：基隆市中正區東海街8號之1 統編：24517081

電話：(886)02-2428-6880、(886)02-2428-6881

傳真：(886)02-2428-6887





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；具一年以上遠洋海岬型、巴拿馬極限散裝船經歷，年輕者優先考慮。
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，年輕者優先考慮。
水手長/機匠長	持有助理航行當值適任證書及STCW95訓練證書，年輕者優先考慮。
木匠/幹練水手	持有助理航行當值適任證書及STCW95訓練證書，年輕者優先考慮。
廚 師	持有STCW95訓練證書、丙種以上廚師執照，具船上經驗、年輕者優先考慮。

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) 337-8836

黃管理師威程 (07) 337-8845

劉管理師書成 (07) 337-8846



四維航業股份有限公司 SHIH WEI NAVIGATION CO., LTD.

誠徵優秀海勤 / 岸勤人員

職 稱	資 格
(海勤) 船長	持有本國籍或巴拿馬適任證書及所有STCW95訓練證書。
(海勤) 輪機長	具雜貨船、原木船或散裝船經驗者尤佳。
(海勤) 大副、大管輪、船副、管輪	持有本國籍或巴拿馬適任證書及所有STCW95訓練證書。具雜貨船、原木船或散裝船經驗者尤佳。持有船長證書或輪機長證書之資深大副、大管輪有機會晉升船長或輪機長。
(岸勤) 駐埠船長/資深大副	持有一等船長或一等大副證書，具備雜貨裝載經驗三年以上，英文佳，熟悉電腦基本軟體操作。
(岸勤) 駐埠輪機長/資深大管輪	持有一等輪機長或一等大管輪證書，且對岸勤工作有興趣者，英文佳，熟悉電腦基本軟體操作。
(岸勤) 船員人事助理	持有一等船副證書，具海勤資歷，英文佳，熟悉電腦基本軟體操作。

本公司營運7,000噸級至70,000噸級各型船舶四十餘艘，待交新船艘數多，船齡輕、上船機會多。

應徵方式：

1. 海勤人員：請備妥履歷表(附照片)及證書影本，並於信封註明應徵職稱，逕寄本公司行政部船員人事處或電洽分機217葉輪機長 E-MAIL: adm@swnav.com.tw

2. 岸勤人員：請備妥履歷表(附照片)、自傳及相關證件影本，並於信封註明應徵職稱，逕寄本公司行政部行政事務處或電洽分機209游小姐 E-MAIL: hr@swnav.com.tw
地址：10547台北市松山區復興北路167號16樓 電話：(02)8712-1888



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，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。
(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/大管/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/大副/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人力資源課收。

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

誠徵陸勤人員

職 稱	資 格
船務主管	大專-航海、輪機科系畢，具遠洋散裝船長或輪機長經驗者。 【工作地點-台北市】
業務主管	大專，具5年以上散裝船業務經驗或5年以上船公司業務主管經驗。 【工作地點-台北市】
船 邊 代理人員	大專-航管系以上，精通英文，無經驗可，接受輪班作業。 【工作地點-花蓮和平】

意者請mail履歷至 zarachang@taiwancement.com

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船 長 / 輪機長	持有國籍一等船長證書。/ 持有國籍一等輪機長證書。
大 副 / 大管輪	持有國籍一等大副證書。/ 持有國籍一等大管輪證書。
船 副 / 管 輪	持有國籍一等船副證書。/ 持有國籍一等管輪證書。
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)2531-0909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(RORO)/雜貨船之經驗
輪 機 長	持有國籍一等執業證書
大 副 / 大 管 輪	持有國籍一等執業證書
船 副 / 管 輪	持有國籍一等執業證書
木 匠 / 銅 匠	符合STCW95資格者
幹 練 水 手	需具有乙級航行當值
機 匠	需具有乙級輪機當值
大 廚	符合STCW95資格者

※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員部收。

公司地址：台北市敦化南路一段245號10樓(敦南大樓)

10F,No.245, Sec.1,Dunhua S. Rd., Da-an District,

Taipei, Taiwan, R.O.C

聯絡電話：02-8771-1668 #325,326,291

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
輪 機 長		持有國籍一等執業證書
大 管 輪		
管 輪		
銅	匠	持有乙級船員輪機當值證書

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



台塑海運股份有限公司

FORMOSA PLASTICS MARINE CORPORATION

台北市敦化北路201號

台塑大樓 前棟7樓

本公司成立於1980年3月，註冊登記為賴比利亞(Liberia)籍，配合六輕業務需要，本公司積極擴建船隊，目前擁有各型油品輪、化學輪、液化氣(LPG)輪、散貨輪、貨櫃船等多種型式船舶。

◎誠徵海勤服務人員◎

職 稱	年 齡	資 格
船 長	55歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
輪機長	55歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
大 副	45歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
大 管	45歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
船 副	40歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
管 輪	40歲以下	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。(如無油化証書，公司可安排受訓)
乙級船員	45歲以下	符合STCW95資格，及最近一年任職遠近洋油、化船經驗者尤佳。

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，海勤服務人員在船服務表現良好，將擇優轉為岸勤。

§ 應徵方式：請備妥履歷(附照片)海員手冊影本、本國籍適任證書、STCW95訓練證書影本、公會證影本、護照影本、最高學歷畢業證書影本、外籍證書影本(有油化證書亦請檢附)

1. 郵寄履歷表：郵寄本公司經理室陳正文收

2. 連絡方式 E-MAIL：per-fpmc@fpg.com.tw

或電洽02-27122211-7779

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：2011/04/22

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
51090	趙萬和	2011/3/11	註銷會籍補助金	56850
25150	招國鈞	2011/3/14	退休補助金	24900
25645	方關宋	2011/3/15	退休補助金	63750
35749	黃士值	2011/3/17	註銷會籍補助金	25650
56880	顏明進	2011/3/18	註銷會籍補助金	31050
23117	鄒永光	2011/3/18	退休補助金	65550
45843	趙志濤	2011/3/18	註銷會籍補助金	52500
35430	柳淼林	2011/3/22	退休補助金	24300
72628	張基豪	2011/3/23	註銷會籍補助金	30150
49148	韓臺友	2011/3/24	註銷會籍補助金	22500
61614	劉世毅	2011/3/24	註銷會籍補助金	28650
59945	蕭祥春	2011/3/30	退休補助金	49350
15877	陳祖昆	2011/3/31	退休補助金	62850
36145	陳修業	2011/3/31	註銷會籍補助金	57750
43936	曲維民	2011/3/31	註銷會籍補助金	13050
32104	葉見喜	2011/4/1	退休補助金	56400
85658	陳忠信	2011/4/6	退休補助金	11850
30517	凌福來	2011/4/6	退休補助金	57300
85435	錢宗勇	2011/4/7	註銷會籍補助金	25800
81935	劉經圻	2011/4/11	註銷會籍補助金	19800
28866	唐 山	2011/4/11	退休補助金	54300
24856	謝承泉	2011/4/11	退休補助金	24900
53575	沈乃振	2011/4/12	退休補助金	42150
人 數		23	總金額	901350

* 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：2011/04/22

製表單位：業務處

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
58210	田先凱	2011/3/10	在船服務期間死亡	48000
63555	馬添福	2011/3/10	在岸因病住院	2000
38096	何信敏	2011/3/11	奠 儀	1000
42161	江清標	2011/3/11	在岸因病住院	2000
37655	陳俊岳	2011/3/11	在岸因病住院	2000
73943	韓錫榮	2011/3/11	在岸因病住院	2000
84508	高興次	2011/3/11	在岸因病住院	2000
84838	洪家和	2011/3/15	母喪慰問	1000
49491	王喜生	2011/3/17	在岸因病住院	2000
73866	黃世雄	2011/3/17	在岸因病住院	2000
67709	丁國和	2011/3/17	奠 儀	1000
51841	王進來	2011/3/17	在院慰問金	2000
86387	林文傑	2011/3/18	母喪慰問	1000
31789	楊國雄	2011/3/21	在岸因病住院	2000
76965	黃裕祺	2011/3/21	在岸因病住院	2000
76129	王慶厚	2011/3/23	在岸因病住院	2000
67055	林水松	2011/3/25	在岸因病住院	2000
70339	李永安	2011/3/25	在岸因病住院	2000
46436	張志堯	2011/3/30	奠 儀	1000
63272	吳金長	2011/3/30	奠 儀	1000
49937	謝振益	2011/3/31	在岸因病住院	2000
83996	顏文昌	2011/3/31	奠 儀	1000
40674	呂正忠	2011/4/1	奠 儀	1000
76572	臧啓泰	2011/4/6	母喪慰問	1000
86578	李漢仁	2011/4/8	在岸因病住院	2000
64775	邵維國	2011/4/8	在岸住院	2000
39747	蘇敏川	2011/4/11	在海上工作因意外住院	2000
84237	林禮禧	2011/4/12	母喪慰問	1000
人 數		28	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。

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 085726	葉峰庭	總台字 063555	馬添福
總台字 086488	盧西林	總台字 084249	張春雄
總台字 066611	周玉龍	總台字 085481	陳榮輝
總臨訓 A05745	蕭復園	總台字 049148	韓台有

試算稅額通知書即將於4月23日開始寄發，民衆請多加留意

發布單位：財政部臺灣省南區國稅局

南區國稅局表示，爲使民衆報稅更加便利，縮短報稅時間，今(100)年5月份辦理99年度綜合所得稅結算申報，國稅局推出「綜合所得稅稅額試算服務」新措施，亦即符合一定條件的納稅義務人，國稅局將主動試算99年度綜合所得稅結算應繳納稅額或應退還稅額，全國將近276萬申報戶符合適用對象，並將於4月23日（星期六）以掛號方式由郵局統一寄送，請民衆多加留意。

該局說明，國稅局會依照納稅義務人98年度綜合所得稅結算申報書提供的退補稅通知送達處地址（該欄位未填寫者即爲戶籍地址），於100年4月23日統一以掛號寄發，當日如未投遞成功，將於4月25日（星期一）進行第2次投遞及夜間投遞，仍無法寄達郵件即退回，不提供民衆招領。

納稅義務人收到試算稅額通知書後請務必詳細核對通知書各項內容，若同意且接受試算結果時，應於5月31日前依規定繳稅或透過網路、書面回復確認，即輕鬆完成報稅囉！

該局進一步說明，稅額試算服務不需申請，只要符合條件，國稅局就會主動寄發試算稅額通知書相關表格。民衆如想知道是否適用條件，可於4月25日至5月31日至財政部或各地區國稅局網站查詢，惟爲使民衆及早知曉是否符合本服務措施之適用對象，以免在家空等郵件，節省民衆寶貴時間，本局即日起提前開放民衆以電話向本局暨所轄分局、稽徵所查詢，請多加利用。

新聞稿聯絡人：審查二科侯股長
06-2223111轉8040（發布日期：
2011/4/22）