

船長通訊第 212 期目錄

STCW 對航海人員訓練及評鑑之評鑑員提出的新要求 李國良	P.01
【王 行 專欄】	P.09
第六章 操船藝術與技術不可抗力，是操船的藝術 (2/2)(略)	
2020 限硫令前船東們的曙光 海洋首都中的航海家	P.32
錨標(Anchor Buoy)的使用 安台中	P.34
離岸風力發電場之規範 林 彬	P.43
巴哈馬(Bahama)、自由港(Freeport)，港口與碼頭概述 李齊斌	P.48
會務報導 秘書室	P.55
108 年度船員訓練開班日期表(107/09/27) 交通部航港局	P.67
雇用人僱用中華民國船員最低月薪資表一案 交通部航港局	P.70

STCW 對航海人員訓練及評鑑之評鑑員提出的新要求

李國良

鑑於 STCW-1995 修正案之規定，各締約國對於發證之航海人員，必須安排書面訓練及評估計畫，由適格的講師監督、與評鑑員實施監督、評估及支援，以達到既定的適任標準。在訓練章程 B-I/6，有關講師及評鑑員的資格如下：

1. 各締約國須確保講師及評鑑員，對於公約所要求之特定形式及訓練層級或航海人員適任性評估，是依照其準則，並具有適當之資格及經驗。
2. 凡在船上或岸上，為航海人員施行在職訓練及評估的人員，應該接受適當之教學技術指導。
3. 凡負責監督為航海人員施行在職訓練及評估的人員，應具有教學技術及訓練方法與實作之適當知識。
4. 凡在船上或岸上，為航海人員施行在職訓練及評估的人員應：
 - .1 接受對評估方法與實作之適當指導；及
 - .2 在有經驗評鑑員之督導下，取得實際考核經驗，並令有經驗的評鑑員滿意。
5. 凡負責監督為航海人員施行在職訓練及評估的人員，應對評估制度、評估方法及實作，有全盤的了解。

在此要求下，當時由挪威驗船協會 DNV 和其他驗船協會，配合交通部航港局，舉辦一系列的評鑑員訓練，航運公司指派海技部的駐埠船長、船員部管理人員、在職船長、輪機長、大副、大管輪等管理級人員參加，船長公會、海員工會，還有其他不同相關單位，也指派許多同仁參與，受訓完成並且通過考試及格後，每人可獲得一張受訓證書 - STCW-95 IN-SERVICE ASSESSMENT，受訓的內容註記如下：

- The purpose of the STCW-95 standard of competence tables.
- Requirements for competence-based assessment in STCW-95.
- The assessor function in relation to Instructor and training supervisor functions.

- Planning the evaluation of learning processes.
- In-Service assessment methods and practice
- How to document and report assessment of competence

此評估認證系統，實施多年以後，筆者見到菲律賓交通部 MARITIME INDUSTRY AUTHORITY STCW OFFICE 發行的 STCW CIRCULAR NO.2015-02，為了遵循 STCW CIRCULAR 2014-08 到 2014-13 的規定要求，針對船員認證及評估系統，對於評鑑員的資格及要求，有更進一步的規範。因此，船長公會的評鑑員接受日本海事協會 NK CLASS 的輔導，對於評鑑員的海事教育和訓練課程的文件，自行舉辦講習討論，期望在未來的評鑑時，能夠達到新的標準和要求。

茲參酌日本海事協會 NK CLASS 的教材，整理其內容如下：

評鑑標準，在執行適任基礎的評估上，有以下六個學習的層次並應達到：

1. 知識：記住或檢索先前學習的材料。
2. 理解：從材料中掌握或構建意義的能力。
3. 應用：能夠使用學習材料，或在新的具體情況下實施材料。
4. 分析：將材料的各個部分分解，或區分為其組成部分的能力，以使其組織結構更好。
5. 綜合：將各個部分組合在一起，形成一個連貫的或獨特的新整體的能力。將此功能相關的動詞的例子是 Compose、Produce、Design..... 等等。
6. 評估：評估、檢查甚至是批評特定用途材料的價值之能力。

在 NK CLASS 的教材 PART 8, 有關評鑑員的教育和訓練課程，如下：

1. SCORING SUBJECTIVE TESTS 對於測試題目的評分

- .1 對船員的評估，是判斷他們是否適任，能充分滿足特定學習目標，以執行適任資格要求的任務，也就是說，應該按照預先確定的標準進行測試，而不是與其他考生的表現相比，如許多考試中的情況。
- .2 加分評分(點數加分系統) ，按照得分規則給予分數。
減分評分(扣分評分系統) ，因錯誤和遺漏被扣分，而從總分中扣除。

- .3 可以對減分評分進行加權計算，以考慮不同類型錯誤的相對嚴重性，錯誤通常分類和加權如下：
- .3.1 原理錯誤(P) ，例如，使用公式來計算列表中的扶正力矩，扣除有問題或部分有問題的分數 50%
 - .3.2 重大錯誤(M) ，例如，從航海曆中，擷取錯誤的日期和時間的數據，扣除有問題或部分有問題的分數 30%
 - .3.3 從表格和問題紙上轉換數字，計算粗心；為每個錯誤扣除有問題或部分有問題的分數 10%；在文書錯誤的情況下，應該只對單個錯誤進行一次扣除。原始錯誤所接續下的不正確答案不進行扣分。
- .4 在加分評分中，最終的正確答案是總分的一部分，正確的答案必須在規定的範圍內。在扣分方案中，精確計算但超出精確度限制的答案，被視為文書錯誤。
- .5 如果考試是在多個考試中心進行，那麼明確的計分方案是基本要求的，使不同的評分人員，可對於同一問題給予相同的分數，對於考生的公平性是至關重要。為了幫助隨後對評分進行審查，可能是由於考生申請重新閱卷，應該在答案卷上的邊緣，做一個簡要的註釋，來說明扣分的理由。
- .6 告知考生有必要顯示所有計算過程，以便在計算問題中獲得滿分。當發生不正確的計算過程，卻獲得正確的答案時，會被減分，或者當所有計算過程正確，但答案不正確時，評分員需要告知評分方式。
- .7 對於申論題評分方式，是由一個標準答案組成而給予滿分，需顯示評分的各種定義、事實、解釋和理由等。或者，可以列出各基本內容，並且為每個項目分配分數。在對試卷進行評分時，應逐題評分，並且建議在移到下一份試卷之前，應在所有試卷上，對相同的問題加以評分。
- 這個步驟可得到更一致性的評分標準。在完成一個問題的評分時，應該再次審查前幾個評分的考卷，特別是如果它們都是優的，或者都是劣的，以檢查這些評分是否與其他平分一致。

- .8 在回應所有有問題的答案卷中，可以對問題的重要性，或計算答卷的時間長短進行加權計分。完成後，通常在答案卷上，指出每個問題的評分結果。每個問題都應該具有相似的標準，並帶有相同的分數，因此無論選擇何種問題，考試給分的標準都是相同的。

2. GUIDANCE ON MARKING 給分的指導

- .1 以下說明，是評分員對考試計分的典型指導，當多名考生寫同一份考卷時，除複選型式以外，所有考卷應逐題計分，也就是說，在進入問題 2 之前，所有考生的問題 1，均已完成評分等等，這可達到更加一致的評分標準。
- .2 即使考生明顯的不能達到及格分數，但所有問題仍應該被評分。
- .3 在評分時，評分員使用縮寫符號(原則、主要、文書) 描述扣分的原因。實際的錯誤應該被圈選，並簡要說明錯誤原因(例如；錯誤的日子，錯誤的計算)，一份試卷應該如此評分，以便任何複審評分員，能夠一目了然的看到發生了什麼，包括一個邊緣註釋，以表明給予”懷疑因素”。
- .4 如果沒有達到及格分數(及格邊緣)，應該仔細審查有關試卷，這審查並不是要讓考生通過，是為了確保上述評分標準是正確性的應用，並和同一考試的其他答案一致。
- .5 簡單的加分評分，通常會被使用 - 每個正確答案會獲得一個分數，而其他回答則是 0 分，有時，依照沒有回答、複答或錯答，他會得到部分或全部的分數。
- .6 複選題測驗，由於猜測，可能偶然得到一些分數，可通過增加每個問題的選擇項目，來減少複選題測試中，偶然得分的機率，大多數複選題測試，使用四個選項，作為減少猜測得分和減少干擾之間的折衷。通過增加測試中問題的數量，機會的因素也會減少，正確猜測答案的概率，在考題多的試卷中，會比考題少的試卷低。

3. PASS MARK 考試通過分數

複選題考試的合格評分，應該是等同於該主題所要求其適任能力

達到的各種目標。

那些在合格分數兩側評分範圍內的試卷，通常在正負 5% 之間，應該進行重審，確認分數已正確記錄並且未被錯誤評分。經過如實的檢測後，分數再次檢查後，考生合格或不合格，取決於分數。在主觀測試中，應有第二人單獨對試卷評分，以檢查評分方法是否正確，並且此評分方法也一致性的應用到其他試卷。當評分經過評審並得到同意時，評審小組必須決定是否讓候選人通過或不通過，是依照試卷和關於他的其它能力及任何知識的證明。

在 NK CLASS 的教材 PART 9, 有關評鑑員的教育和訓練課程，如下：

INVIGILATION OF TESTS 考試的監考

1. THE ROLE OF INVIGILATOR 監考人員的角色

- .1 考試官員負責每次考試的所有行政事宜，包括以下內容：
 - 提供監考人員相關規定並且對其簡報。
 - 考卷的安全性和材料的供應。
 - 準備考場，進行考試。
 - 收集答案卷並分發給評分員。
 - 通知考生有關考試的安排並向他們發放授權參加考試的文件。
- .2 其他職責，包括制定試卷草稿的時間表，與主考人溝通和準備試題文件。
- .3 實際的監考，可能會委託給考試機構或學院的其他工作人員。
- .4 應該向監考人員提供書面指示，說明一般情況的處置和特別測試的要求。
- .5 還應該向考生提供說明，關於可由考生攜帶參加考試的物品、出版物或其他材料。
- .6 確定考生身份的方式，以防止假冒的情形，至關重要。
- .7 需要申請人的照片，作為申請的一部分。
- .8 這些照片被轉發到考試中心，在那裡由監考老師進行檢查。
- .9 應該在監考人員名單上，記錄缺席的考生。

- .10 應向監考人員提供有關所有考試材料安全性的指導。
- .11 應明確規定發放試卷和收集答案卷的程序。
- .12 答案卷不應留在無人看管的考場中。
- .13 有些考試機構，不允許遲到考生進入考場，因可能會干擾其他人。
- .14 有些考試機構，則允許在開始後的有限時間內，允許遲到考生進入考場，但規定在考試結束時，不允許其有額外的作答時間。
- .15 一般來說，一旦考生離開考場，將不允許他返回考場。
- .16 然而；考生在考試的開始階段，因緊張而感到不適，是常有的情況，監考人員可自行決定，如果是由監考人員陪同的話，可以允許該考生在幾分鐘內恢復後，再進入考場。
- .17 取消的答案應附在考生答題紙上。
- .18 不應允許考生將它們或任何文具從房間中取出。
- .19 任何不當行為，將被立即排除在考試之外
 - 考生被發現給予或接受幫助，
 - 被發現使用未經授權的材料
- .20 監考人員必須對情況作全面報告，並附上考生的試卷和有關不當行為的任何具體證據。
- .21 監考人員應該知道如何與審查員聯繫，以便對有關試卷的問題或其他困難時，可進行諮詢。
- .22 每個考場至少有兩名監考人員，以便有必要時，另一個人可以去尋求協助，不可使考場無人看管。
- .23 他們應該定時巡視考場，看看考生桌上的作業，但不致於影響考生。
- .24 考試期間，監考人員不應該進行其他工作，如評分。
- .25 書桌應排成直排，行之間有足夠的距離。
- .26 如果同時舉行一種以上的考試，兩組考生應該交插排列。
- .27 安排考生座位，並在桌上放置有考生姓名的卡片。
- .28 應在考場的前面提供時鐘，考試開始和結束的時間應該寫在黑板上。

.29 同時還要宣佈何時剩下 10 到 15 分鐘。

2. PUBLICATIONS AND EQUIPMENT 出版物和設備

- .1 考試機構提供的出版物和設備，應在考卷的開頭中註明。
- .2 考官的部分職責，是查看考試時，必要的出版物和設備是否提供。
- .3 為了監考人員和考生的利益，應該在試卷開頭的說明中，列出要提供的項目。

3. REQUIREMENT TO KNOW IN ADVANCE 事先應知道事項的要求

- .1 公佈的考試規則，應包含考試時，哪些個人出版物和設備必須攜帶及允許的內容。
- .2 如果需要計算機，應事先通知考生。
- .3 如果允許攜帶個人的出版物和設備，則應由監考人員檢查之，如註記在書籍邊緣的筆記或公式。
- .4 在考試結束，解散考生之前，注意應該收回的所有文件。

4. COMMUNICATION 溝通

- .1 應禁止任何考生之間的溝通。
- .2 考生不能分享出版物或設備，因為可以很容易的交換資訊。
- .3 在考試期間，計算機有問題的考生，只能使用所提供的數學表格來完成計算。

5. SECURITY 安全

考試資料的安全性必須嚴格遵守，您必須限制人接近試題，使用它時，應設法在同一天內，由一個地方分發到所有地方。另一種方式是提前分發幾組的試卷，並說明考試當天應該使用哪一套，所有試卷必須加以管控，以確保不會洩題，這些材料包括項目卡、認證過的影印副本、工作表和筆記以及統計數據。當辦公室無人時，或考試材料沒有使用時，考試材料必須保存在上鎖的櫃子中，僅限授權人員可接觸考試材料。有必要確保每個被授權接觸文檔的人員，是僅限於已被授權人員。在準備考試項目中，使用的所有工作材料，應通過粉碎或等同的安全措施來進行處理。

船長公會承攬航海人員特考一、二等船長及一、二等大副作業已有多年，對於此次日本海事協會 NK CLASS 的輔導，提供評鑑員的海事教育和訓練課程文件，經研討後，受益良多，尤其是評鑑員對於測試題目的評分原則、批閱答案卷的註記、標準答案的一致性、及評分的公平性給予高度重視。另外在評鑑給分的指導上，應給予扣分的原因、若分數在及格邊緣，應重新閱卷，確保答案的標準性和無錯誤的計分。若為複選題，應增加複選項目或增加題目，以減少猜題得分的情況。考試通過，是在確認考生在各種問題的應答上面，符合適任能力的要求，最後在客觀的評鑑下，是否通過考試，仍決定於分數。其次，船長公會的評鑑員亦擔任監考、評分人員，所以監考人員扮演的角色，再次被提醒，在考場上監考時應注意的事項和處理原則。考場應準備的出版物和設備，是否準備妥當，或者允許考生個人攜帶的出版物和設備，是否經過檢查。事先應知道事項的要求，是否傳達給考生，請考生預備妥當。在考場上，考生不可彼此交談或溝通，若發生狀況，必須予以制止，若情節嚴重者，屬於犯規而給予適當處分。最後，對於考卷和考試資料必須嚴格管控，以確保其安全性，只有被授權的人員，可接觸它們，其他人員一概不得接近，評鑑員本身負有保密責任，不可對外宣揚和洩題，以確保對考生和考試的公平性，期望日後的作業更加精進，為航海事業人才的適任性把關，共創船東和船員的雙贏。

王行專欄



避碰隨筆

第六章 操船藝術與技術不可抗力，是操船的藝術。
風向、水流是不可抗力!(2/2)

(略)

2020 限硫令前船東們的曙光

海洋首都中的航海家


IMO 日前重申 2020 限硫令言出必行，決不延期。中國大陸更是領先公布在中國沿海的三個沿岸管制區(ECZ)及上海港要提前(自 2019 年起)實施 IMO 的限硫排放標準，對船東們來說這是一項巨額資金的押寶，直接影響公司的營運與收益。

身為全球海運界龍頭的 MSK LINE 已經決定全面採用低硫燃油，估計光燃油成本每年要增加 20 億元美金(但是鮮有人看出其背後的戰略與危機管理—等待”果陀”)；也有船東在時間壓力之下選擇了”洗滌”(Scrubber)，將巨額資金與新法規(限硫令之後)實施對賭，因為 Scrubber 需要沖洗積垢的菸灰，未完全燃燒的油及金屬，在海洋或沿岸的排放將形成另一種汙染(遲早會有新的法規限排)；造船廠則趁火打劫，號稱可以改進某些缺點而提高 Scrubber 的售價；看起來在 2020 之前 MGO(低硫燃油)，LNG,Scrubber 都不能使船東們安心，賭注又是如此的大；時間又是迫在眉睫.如果船上可以吊 1-2 個 40 呎貨櫃的機器上來，又能沿用原來的 MDO(船用重燃油)，而達到煙囪排硫量在 0.5%的規定以下，豈不美哉？又將是多大的商機？

標題中的”曙光”就是”奈米船用燃油”(Nano-Fuel)，事實上聽說在日本已經有類似的應用且行之有年.事實上奈米科技之應用，不論在紡織、食品、塗料、藥品、金屬材料、絕緣材料、潤滑劑、商用汽柴油...都已行之多年，但多數是在岸上，在海上的應用方面限於客戶量起步較晚，奈米燃油是一種精製燃油，通過將 MDO+水+奈米添加劑而產生優質穩定的燃料油，其優點：

1. 燃燒後之廢氣含硫量低，少於 0.5%
2. 完全燃燒，熱效率提高，比原來 MDO 之熱值提高 5%(省油)
3. 主機燃燒後的殘渣減少，使燃燒室更清潔，延長壽命增加健康
4. 減少 CO₂ 及 N₂O 的排放量
5. 減少污染性顆粒的排放，也就是少黑煙與煤灰

其實以台灣在海運上之地緣位置及中油的”盛名在外”，如果以中油之人才與資金全力發展這種箱型”奈米級燃油轉換器”，及”奈米級添加劑”，非但可以開創一番新的氣象與專利，更可帶動中船製造出新的，價廉的環保合規船種，我想應該是列入國家級研發重點才是！你說是嗎？



船公司的經營目的是賺錢，因此成本的考量，成為海/工務部門最重要的思考方向之一。雖然人安、船安、貨安是岸上部門及海上管理級人員共同努力的目標。

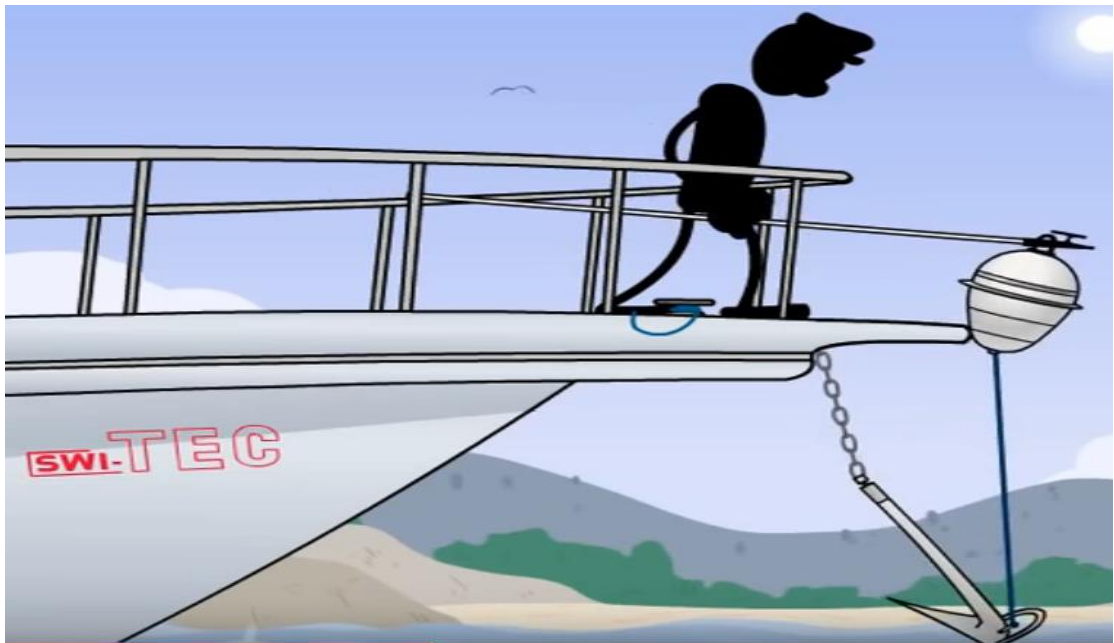
但是一般而言，海員最關心的薪資問題，在船東經營成本所佔的百分比實在有限，所占比比較大的造船成本雖影響較大，但船型、船噸在船舶加入營運之後，再能改變的亦相當有限，故暫不放在思考範圍之內。當然貨運量的多寡亦因市場需求，或因區域型經濟的興起而做的航線調整，亦因各公司或各聯盟的船噸大小而有不同之對策，目前更因中、美之經濟對抗的影響成為大家思考的方向，尤其在川普任內，應該任何人也不能百分之百的掌握住未來，而剩下對營運成本影響最大的部分，應該就是燃料成本的價格，對整體營收的直接影響。

錨標(Anchor Buoy)的使用

安台中

有鑑於船員晉升速度過快，很多甲板同仁，一輩子都沒見過儲存於 Bosun Store 有關：錨、錨鍊、、、等，之附屬裝備，就糊里糊塗做了一輩子太平船長，但是遇上緊急狀況可能完全抓瞎，慌亂中不知如何將損失降至最低。

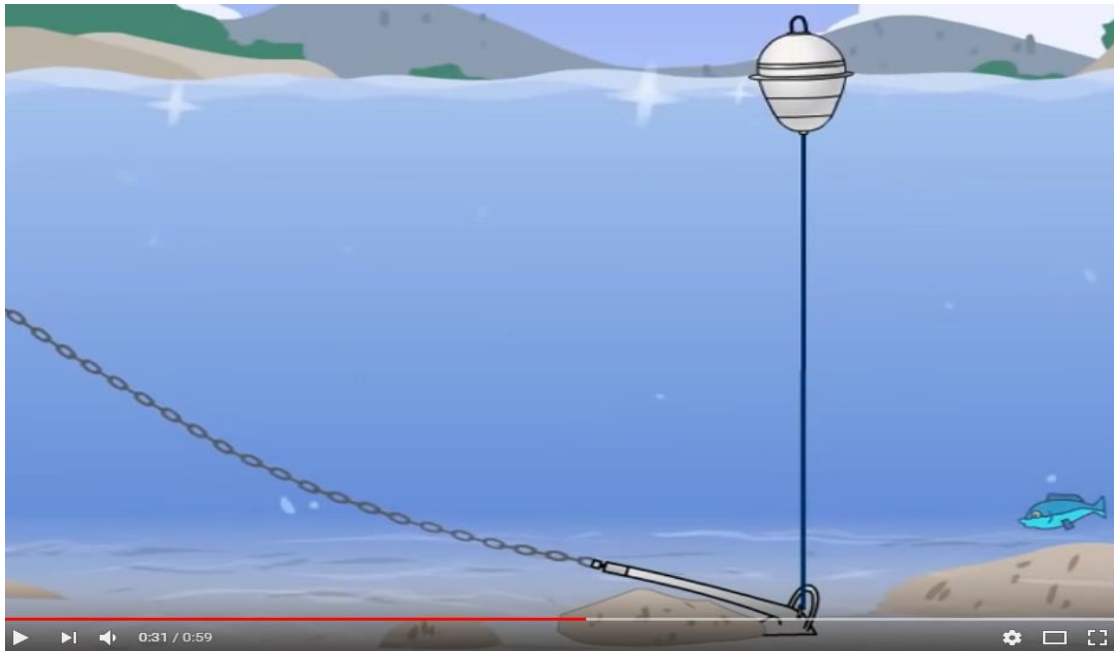
因此特此野人獻曝，為文提醒大家注意一下 Inventory List 中的 Anchor Buoy 有無短少，以及如何使用。



遊艇用的
ANCHOR BUOY
錨標

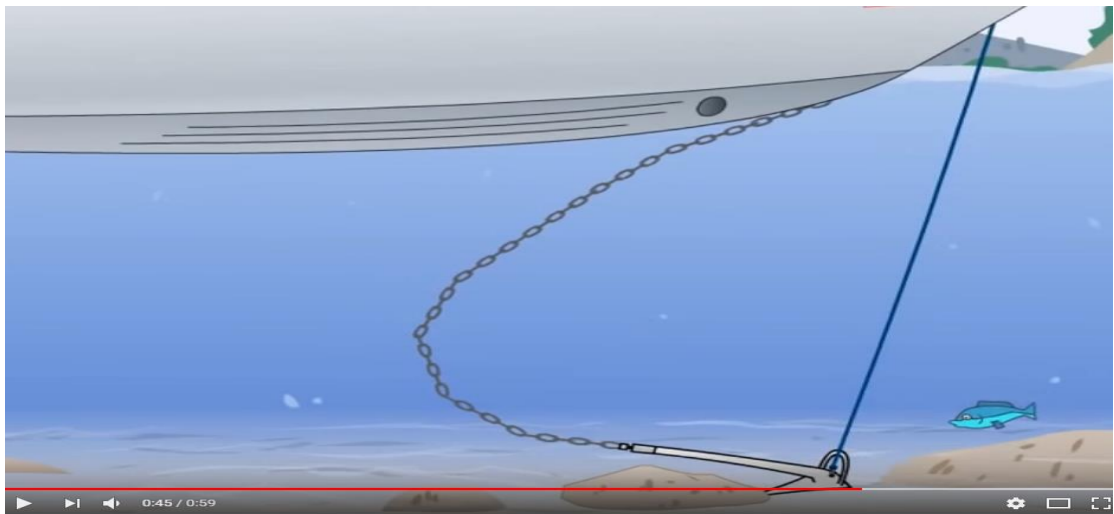
圖一：遊艇下錨前，繫好錨標，與錨一同下水。

<https://www.youtube.com/watch?v=nwXhTFZ2D3w>



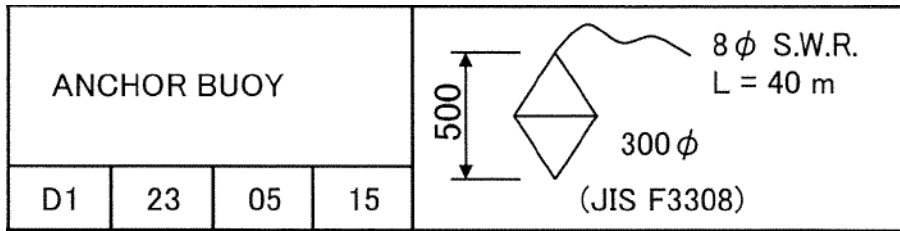
遊艇 小船，當錨卡到海底物件時，使用錨標可以輕易將錨脫離卡住的障礙物

圖二：遊艇下錨後，錨標與錨的水中情況。



遊艇等小船，當錨卡到海床障礙物時，將附於錨標上的繩索拉緊，並調整船位，即可輕鬆將卡住的錨脫離海床障礙物

圖三：遊艇起錨時，利用錨標，幫助卡住的錨脫離海床障礙。



圖四-1：商船 Inventory List 中的錨標(Anchor Buoy)



圖四-2：錨標(Anchor Buoy)照片

商船所用的 ANCHOR BOUY 形狀、構造與前文所述遊艇、漁船的錨標，構造幾乎相同。但是，其強度、使用目的與時機，則大不相同。

在商船船舶出廠交船時，其 INVENTORY(編制配件) 應該皆有配置 2 組 錨標(ANCHOR BUOY)。

商船使用到錨標時，多半是在緊急情況下，需要放棄整條錨鍊時，即時將錨標(ANCHOR BUOY) 繫在錨鍊上，將來在打撈錨鍊時，便於搜尋到這整條錨鍊。

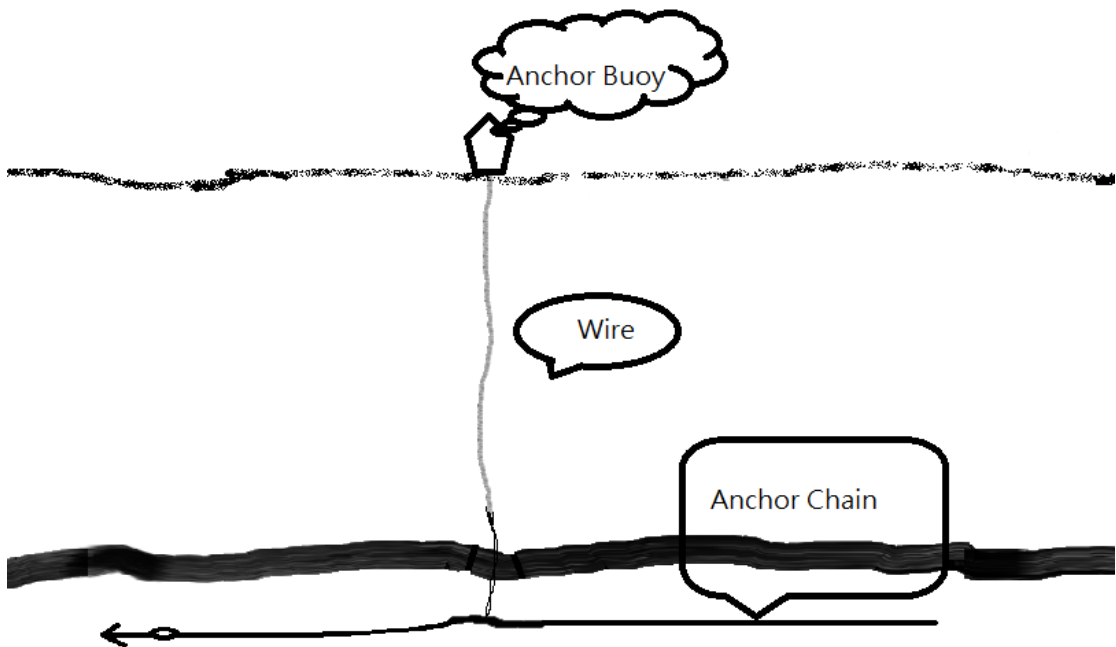
可是，實務上即使潛水夫有依照錨標循著錨標所繫的 WIRE 找到錨鍊，卻可能因為錨標繫住的位置離鍊的端點太遠，而無法將錨鍊自海底吊上來。

因為一旦整條錨鍊落海，往往很快會被泥沙蓋上，如果錨標遠離錨鍊的端點而在整條錨鍊的中部，那麼要將錨鍊拉出水面，非但起重機能量恐怕要非常非常大，吊重的鋼纜也可能無法承受這個拉力。除非潛水夫能找到錨鍊的端點或者錨，否則打撈錨鍊就會變成一個極為困難的任務了。

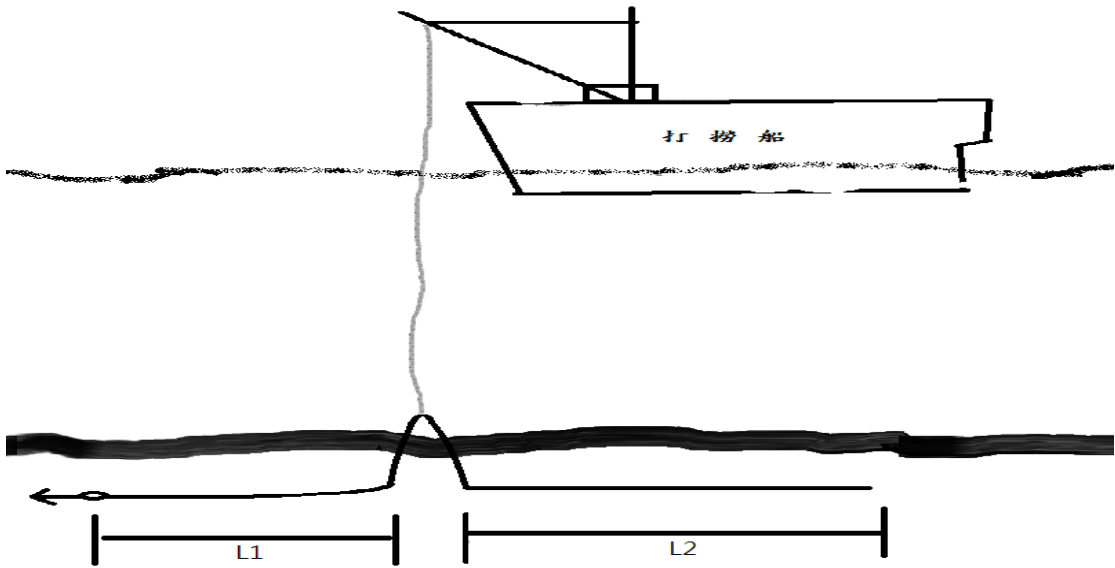
文章看到此處，很多人會想，與其耗盡巨資千辛萬苦打撈一條舊錨鍊，不如乾脆買套新的。

這真是個好主意，但是，很不幸的有些國家會叫你一定要將此廢棄物打撈清除，撈不起來就讓你脫皮見骨。

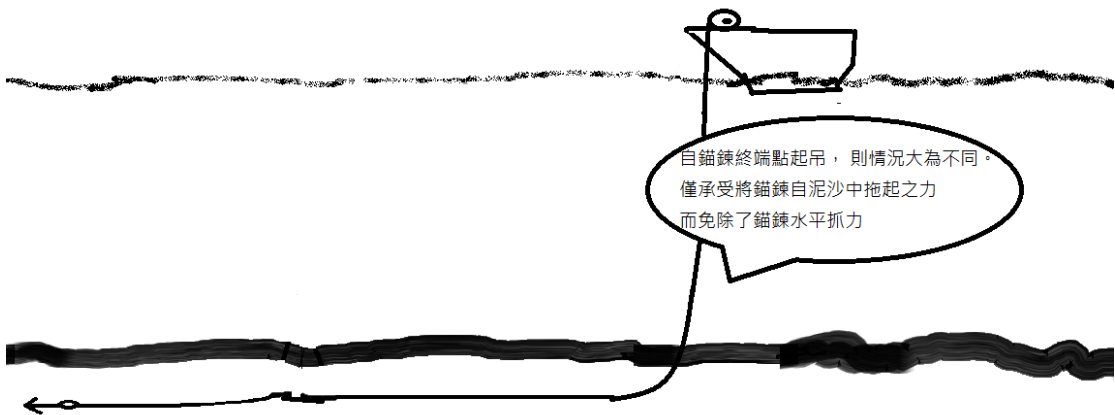
所以，在放棄錨鍊時，大副最好將錨標給繫上去，否則將來船長被炒魷魚時，大副恐怕也免不掉，要夾著行李一起回家了。



圖五：幾天後海底的斷鍊，遭受沙泥掩埋，增加打撈的困難。



圖六：如果打撈船吊拉的施力點在整條錨鍊的中點，那麼吊起來極為困難。



圖七：如果找到錨鍊終端點，或者錨本身，那麼情況大為不同。

錨在海床時，錨及錨鍊的抓力總和可以用下式表示：

$$H = H_a + H_c = K_a.W_a + L.K_c.W_c$$

H ----- 總抓著力

H_a ---- 單單一個錨的抓著力

W_a ---- 錨在空氣中的重量

K_a ---- 錨的抓力係數

H_c ---- 錨鍊的摩擦抓著力

K_c ---- 鍊的抓力係數

W_c ---- 鍊在空氣中的重量

L ----- 平躺於海底的錨鍊長度 (m)

如果我們僅討論錨鍊在海底的水平拉力，那麼我們可以用一個簡略的式子表述：

$$H_c = L . K_c . W_c$$

平躺於海床錨鍊的拉力係數，國外有學者實驗後所得建議：

沙底 K_c 約 0.75 泥底 K_c 約 0.6

但是也有學者認為，在不同的底質中，K_c 可能在 0.75 至 1.5 之間。

但是，如果錨鍊被大量泥沙覆蓋，隨著覆蓋層厚度的增加，吾人只能推測此 K_c 質必然增加，但是實際會增加到多少？目前尚未見到實際的實驗數據。

如果打撈時，拉力的懸吊點在整條錨鍊中部，起始向上拉力，要負擔總量大約是(參考圖六)：

$$H = H_a + H_{c1} + H_{c2} = K_a.W_a + L_1.K_c.W_c + L_2.K_c.W_c$$

由於此時 K_c 可能極大，因此前文提及吊重的鋼纜可能無法承受這個拉力，海上起重機也可能不易提供如此大的起吊拉力，因此打撈就極為困難了。

當要放棄整條錨鍊時，通常是因為錨機故障，而且錨機剎車也無法有效制止錨鍊逐漸外跑的情況下，才會想放棄整條錨鍊。最後在不得已情況

下，只有從 Bosun Store 的錨鍊艙外壁，敲掉 **Last Link 的 Securing Pin(retaining Pin)** (做大副的不要說，這位置你不知道)，然後等待越來越弱的錨機剎車逐漸失效，最後整條錨鍊全數下海。



圖八：Bosun Store 內的 Chain Locker 外壁，**retaining Pin**、**Split Pin** 以及大榔頭。(照片來源：Capt. James Chan)

注意，隨著煞車皮的受熱磨損，錨鍊外跑的速度會越跑越快，以致很難在錨鍊最尾端鍊環，繫上錨標的卸扣。

附於錨標 Wire 的 U 型卸扣，平常最好就改換成**快速扣環**一同儲存於 Bosun Store 錨鍊備品儲放場所。

身為一個船員，應該會想盡力為船東做最大的財務保全，但也不能不顧慮自身的安全。

因此建議，準備 2 個錨標，而且附於錨標 Wire 的卸扣，平常最好就改換成 **快速卸扣**(參考圖九)，以便於緊急時能夠快速繫固錨標。



圖九：快速卸扣

因為，當錨機煞車逐漸失能時，錨鍊外滑是會逐漸加速的，誰也無法確認到後面錨鍊向外滑跑的速度會如何知快，還有無機會繫上錨標了。因此，一旦決定要放棄錨鍊時，就需當機立斷，盡早將第一個錨標迅速繫上錨鍊。

第二枚錨標則視時機，延後一些再繫上錨鍊，如果能夠，最好在錨鍊尾端倒數第 2 節錨鍊時繫上，然後就得人員盡快撤離 Forecastle Deck 了。

錨鍊最後一節，一旦脫離錨鍊艙向外衝往錨機時，極可能會發生錨鍊嚴重甩尾的狀況，此甩尾還可能造成錨鍊尾端打到障礙物而亂彈，一旦人員被彈及打到，控怕立成肉醬後果不堪設想。

因此再次提醒，一旦完成錨標繫固作業，人員一定要儘速撤離現場，以免嚴重傷亡。



圖十：Bosun Store 內的錨鍊附屬裝備 1 (照片來源：Capt. 陳彥百)



圖十一：Bosun Store 內的錨鍊附屬裝備 2 (照片來源：Capt. 陳彥百)

文末，也表達一下，我這老海員的無知。

照說，船上每半年要清點一次 Inventory，如果有短少的，就要立刻申請補齊。

但是，為什麼很多小朋友，完全不知道有這回事？那麼報表是不是完全作假弄虛呢？做大副的，如果沒有自己清點過 INVENTORY，那麼緊急狀況要用到它時，不抓瞎才怪。

我們常常怨嘆船東減少台籍船員工作機會，但是吾人應有的敬業盡責，都有做到麼？

離岸風力發電場之規範

林 彬

面對全球暖化現象，風力發電已成為各國發展再生能源的重要目標之一。離岸風力發電場（簡稱離岸風電場，Offshore Wind Farms, OWF）分布之海域多會影響船舶航行安全，為避免船舶碰撞風電場之結構物，包括渦輪發電機（簡稱風機，Wind Turbine Generator, WTG）在內，各國大部分以IALA的建議案O-139 “The Marking of Man-Made Offshore Structures”作為規範離岸風電場風機塔架之標示規定，再視各個風電場狀況作調整。

O-139規範所有離岸之人造結構物，包括鑽油（天然氣）平台、風電場、潮汐（波浪）發電機等，本文僅針對離岸風電場之相關規範作探討。各國管轄之離岸風電場需建立安全區或限制警戒區，以限制船舶或小船進入此區，且需將此區設有IALA浮標系統的標示，並顯示在海圖上。總言之，IALA訂立了基本的標示方式，但此僅為最基本的規定，若要達到安全的警示，且要更進一步的達到安全辨認，則還須由各國制定國內法來規定。

一、離岸結構物之標示

建議所有離岸結構物都應有下列標示：

1. 燈光：

- (1) 安裝位置需高於最高天文潮面(HAT)至少6公尺，但不能超過30公尺。
- (2) 公稱光程最少10浬，需考慮背景燈光亮度之影響。
- (3) 燈光特性為閃光，發出摩斯碼”U”（· · —）之燈光，週期等於或少於15秒。
- (4) 燈光光束之垂直角度必能在結構物附近至最大公稱光程之距離都能看見該燈光。

2. 霧號：

- (1) 安裝位置高於最高天文潮面(HAT)至少6公尺，但不能超過30公尺。

- (2) 音響至少可達2浬。
 - (3) 發出摩斯碼”U”(· · —)之音響，短聲時間最少0.75秒，週期30秒。
 - (4) 基本上需有能見度偵測器，當測出能見度2浬或低於2浬即能發出音響。
3. 對特定之結構物應要求安裝雷達標杆(Racon)以利識別，回應之摩斯碼及長度則由各國主管機關決定。
 4. 當一群組結構物非常靠近，則各國主管機關可考慮視為單一結構物。
 5. 各國主管機關可考慮在一群組結構物之周圍、穿越群組結構物之航道、建造或拆除固定結構物時，利用浮標或標杆加以標示，這些浮標之特性必須符合IALA海事浮標系統之要求。
 6. 如有水下障礙物，例如電纜等，可能危及海面船舶安全時，建議裝設符合海事浮標系統之標誌。
 7. 水道測量單位必須公告任何離岸結構物之位置、標示及範圍，並在適當的海圖上標明。
 8. 離岸結構物建造時必須向大眾以航船佈告公布其位置、標示及範圍。
 9. 各國主管機關對於燈光適當的公稱光程及自動化之要求應能克服冬季之不良天候，尤其在高緯度之海域。
 10. 航運主管機關可要求結構物增加標示。
 11. 離岸風電場建議安裝黃色燈光，還應考慮在群組中段安裝黃色燈光；單一獨立之風機則建議安裝白色燈光。
 12. 離岸風電場及單一獨立之風機都應考慮安裝霧號、Racon、AIS導航標、浮標。

二、離岸結構物在建造中之建議

1. 離岸結構物如會影響航行安全時，在建造、運作及拆除之任一階段都應慎重標示。
2. 離岸結構物在建造及拆除期間，工作區域應適當標示，在高密度

交通流的區域，主管機關應考慮使用警戒船舶巡邏，或/及建置臨時之VTS。

3. 離岸結構物在建造及拆除之前及期間，必須傳輸海事安全資訊。
4. 離岸結構物拆除後，主管機關應確保海面及海床沒有任何遺留物，應恢復回原有之水域狀況。
5. 如果還留有影響航行安全之礙航物，基於危險評估，必須在該處做標示。

三、離岸風電場之規範

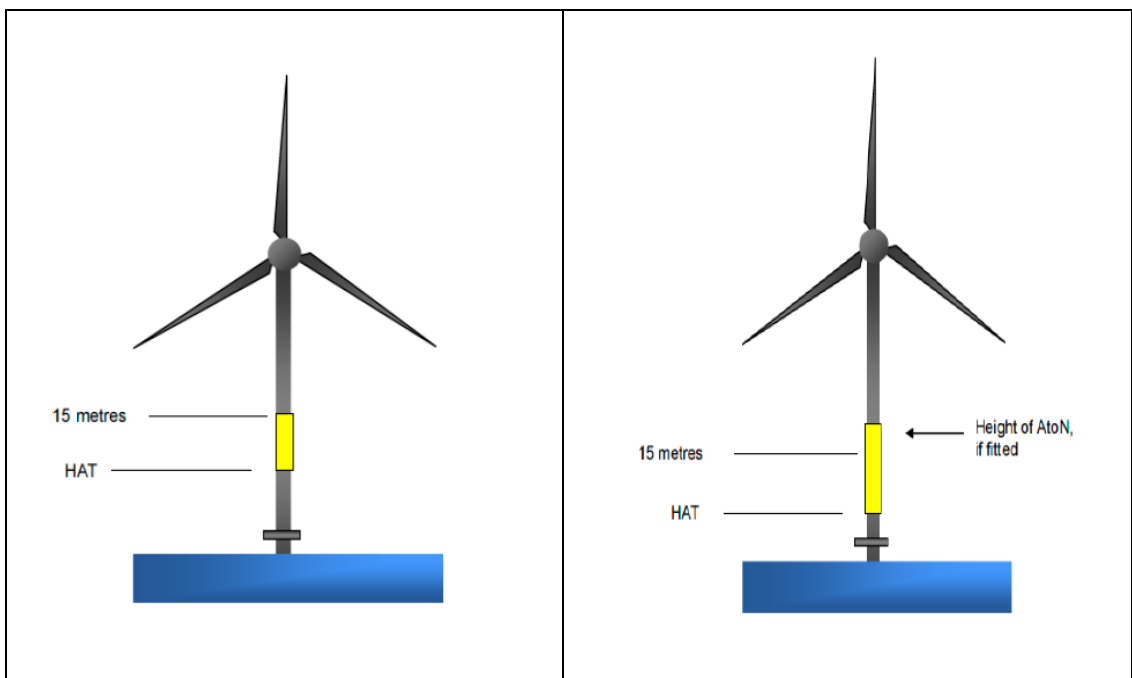
離岸風電場包括：風機、天候偵測杆、離岸變壓器等結構物。這些結構物，除上節之規範外，還應包括以下規範。

(一) 離岸風電場

1. 如果可行，每個結構物建議安裝1公尺大小之黃色識別板，以黑色字母或數字顯示，能從任何方向看見，這些識別板使用發光或可反射材質，不論在白天或夜間都能容易被看見。
2. 這些結構物自最高天文潮面(HAT)到高度15公尺處塗以黃色(如圖3-1所示)，如評估需替代標示，可包括高度超過2公尺的黃色橫條紋做區隔。顏色使用可反射材質。
3. 當使用工作燈，例如向下照明爬梯及登入平台等，不得減損標示燈光之功能。
4. 主管機關應考慮：
 - (1) 風電場結構物可能影響船上及岸際雷達之功能，有案例顯示，因結構物之干擾，造成雷達顯示器之顯著衰減。
 - (2) 船舶接近風電場區域或在風電場內航行時，會影響船舶操縱。
 - (3) 當同意風電場建造時，應確保航行安全。
 - (4) 標示用之燈光應能在水面任何方向均能看見。
5. 考慮能見度、天候、船舶交通流等因素，適當安裝霧號，音響距離至少2浬。

(二) 單獨風機或其他結構物之標示

1. 標示白色閃光，發出摩斯碼“U” (· · —)之燈光，週期等於或少於 15 秒，公稱光程最少 10 浬。
2. 風機加裝導航標示(AtoN)之位置應低於轉動葉片弧之最低點，高度離最高天文潮面至少 6 公尺(如圖一及圖二所示)。
3. 導航標示需符合 IALA 之規範，取能達到 99.9%的有效顯示性。



圖一 風機之標示

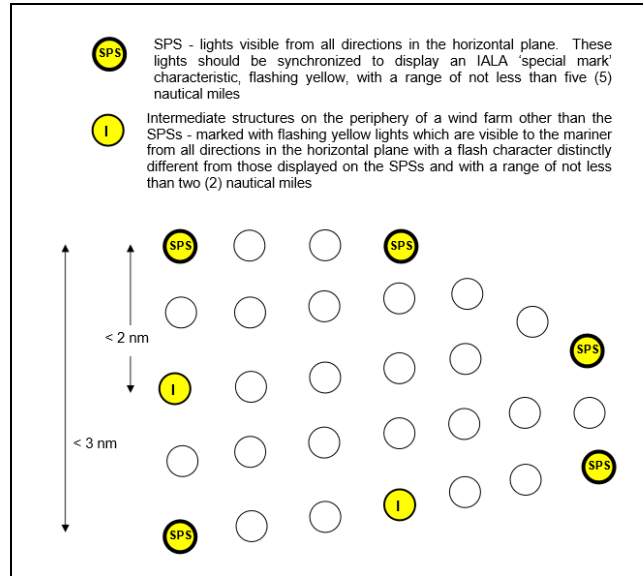
圖二 風機加裝輔助之導航標示

(三) 離岸風電場（群組）之標示

1. 外圍主要結構物 (Significant Peripheral Structure, SPS)，是指風場最外圍轉角的風機，或顯著位置之風機 (如圖三)，每支 SPS 之標示如下：
 - (1) 燈光顯示「特殊標誌」之特性，黃燈，公稱光程不可少於 5 浬。
 - (2) 所有 SPS 之燈光必須同步顯示。
 - (3) 大型風電場，SPS 之間距不得超過 3 浬。
2. 外圍中間結構物 (Intermediate Peripheral Structure, IPS)，是指外圍

結構物每邊中段被指定之風機，每支 ISP 標示如下：

- (1) 燈光為黃色閃光。
- (2) 公稱光程不可少於 2 浬，閃光特性應有別於 SPS 之燈光。
- (3) ISP 之間的側向距離，或與 SPS 之側向距離不得超過 2 浬。
- (4) 船員可從水面任何方向看見燈光。



圖三 離岸風電場群組之裝燈位置

(四) 離岸風電場（群組）之輔助標示

除了標識 SPSs 及 IPSs 之燈光、標示及距離之外，風電場可進一步考慮以下規範：

1. 每個風機裝設燈光設備。
2. 沒有燈光之風機採用可反射材質。
3. 公稱光程 2 浬之黃色閃光。
4. 裝設雷達標杆（Racon）為一種雷達回應裝置，
5. 裝設 AIS 導航標。

巴哈馬(Bahama)、自由港(Freeport)，港口與碼頭概述

李齊斌

巴哈馬(Bahama)/(Commonwealth of the Bahama)北美洲西印度群島最北部的島國。扼守南、北美洲海上航運要衝。進出加勒比海的重要門戶。巴哈馬(Bahama)由 700 座島嶼以及 2,400 礁岩組成。僅 30 座島嶼有人居住。

土地面積約 1.39 萬平方公里。西元 2016 年，總人口數約 39.12 萬人。語言：英語。首都：拿索 (Nassau)。主要民族：黑人 85%，其餘白人、西語、亞洲裔。

西元 1782 年，西班牙侵占，西元 1783 年，淪為英國殖民地。西元 1973 年，7 月 10 日獨立，並成立巴哈馬聯邦，屬於英國聯邦成員。大多數島嶼地勢低平，高度約海拔 10 公尺左右。最高點在卡特島約海拔 63 公尺。沿海多瀉湖、海水沼澤，有珊瑚礁環繞。經濟與金融產業並重。工業包括：煉油、水泥、製菸、食品加工等。農業包括：玉米、豆類、甘蔗等。漁業出口：龍蝦、各種魚類。

觀光景點：拿索，巴哈馬珊瑚世界，天堂島，聖薩爾瓦多島，安卓斯島，自由港等。自由港是巴哈馬西北部大巴哈馬島上的一個城市以及自由貿易區。

自由港(Freeport)是巴哈馬第二位人口最多的城市。主要機場是大巴哈馬國際機場，機場飛往來自巴哈馬群島的國內航班以及來自美國和加拿大的國際航班。自由港有國內巴哈馬渡輪航運至其他島嶼，以及國際航運公司由美國、佛羅里達州、勞德代爾 (Balearia Bahamas Express) 經營定期航運。

自由港(Freeport)，位於大巴哈馬島 Grand Bahama Island)西岸。距離美國、佛羅里達州、邁阿密大約 100 海哩。海圖編號：BA 海圖 398 號。

地理位置：北緯 26 度 31 分；西經 78 度 46 分。

自由港(Freeport)港區包括大型貨櫃輪專用碼頭，油輪碼頭，水泥散裝貨物碼頭，駛上/駛下-旅客專用碼頭。

船舶最大噸位/吃水：水深約 9.14 公尺 (52 英尺)。

- 1.貨櫃輪 (Container) : 吃水 15.85 公尺 (91 英呎)。
- 2.油輪(Tanker): 50 萬公噸載重噸位。吃水 27.74 公尺(91 英呎)。
- 3.駛上/駛下 (Ro-Ro) : 吃水 8.53 公尺 (28 英呎)
- 4.客輪 (Cruise):船舶靠泊碼頭長度限制 304.8 公尺(1,000 英呎)。

港區限制區域：由內港東端 2 號突堤碼頭向外延伸 1 海浬半徑範圍內，禁止船舶下錨。內港東端 2 號突堤碼頭屬於危險品裝卸碼頭，裝卸容易燃燒液體貨物及爆炸性貨物。禁止船舶進入避免發生危險。

進港船舶必須保持在進港航道，兩海浬範圍之外的錨區下錨。補給船舶物料、伙食物品，更換船員，加添燃油，淡水等。

錨位(Anchorage)：距離岸邊約 1.5 海浬。距離航道入口處約 762 公尺(2,500 英呎)。錨位水深約 14.63–18.29 公尺 (48-60 英呎)。

船舶航行保持距離岸邊 3 海浬。

接近航道顯著標誌；巴哈馬石油煉油廠(Bahama Refining Co Intl Ltd)/(BORCO)三座高度約 112.5 公尺 (369 英呎) 高聳直立的紅白條紋煙囪。

視界約 15 海浬。夜間有三組四盞紅燈。

接近航道：長度 548.65 公尺(1,800 英呎);寬度 152.40 公尺 (500 英呎)。
水深約 15.85 公尺 (52 英呎)。

迴旋區 (Turning Basin) :609.6 x 548.65 公尺 (2,000 x 1,800 英呎)。

領港站(Pilot Station)：位於自由港燈塔 (Freeport L/H) 方位 050 度，距離兩海浬。領港站(Pilot Station)VHF 13。

港口管制台 (Harbor Control) VHF 14 & 16。

港區拖船 (Tugs) :BORCO TOWING (BORTOW)。

三艘拖船：4,500 h.p.協助靠、離碼頭。兩艘拖船(租用) 4,000 h.p.。

西元 2015 年,自由港(弗里波特港)(Freeport)自由港貨櫃吞吐量達 144 TEU。比較西元 2014 年,貨櫃吞吐量達 140 萬 TEU,增加 2.9%。全球排名第 99 位。

碼頭明細(Berth)：

編號	船舶載重噸位	碼頭水深(公尺/英呎)	船舶吃水	備註
3	3 萬 8 千	15.24/50	12.19/40	石油產品
4	8 萬	16.46/54	14.33/47	石油產品
5	9 萬	24.38/80	15.24/50	石油產品
6	31 萬 2 千	26.52/87	25/82	石油產品
7	6 萬 5 千	16.15/53	12.19/40/船首向東	石油產品
			12.80/42/船首向西	石油產品
8	10 萬	17.07/56	15.24/50	石油產品
9	13 萬	20.73/68	14.02/46	石油產品
10	50 萬	28.04/92	27.74/91	石油產品
12	W & 14W	船舶長度	182.9/600	乾貨、出口貨物岩石。
14	(Shell)	船舶長度	182.9/600	LPG/瓦斯、散裝化學物品
15/16/17		碼頭水深	12.19/40	散裝水泥

Lucayan Harbor Cruise:

Basin No.1:兩座車橋。高於水面 1.22 公尺/(4 英呎)可靠泊兩艘船舶。
水深 8.53 公尺/(28 英呎) (MLW)

Basin No.2:兩座車橋。高於水面 1.22 公尺/(4 英尺)可靠泊四艘船舶。
水深 9.75 公尺/(32 英呎) (MLW)

Basin No.4:最大船舶 LOA 182.88 公尺/(600 英呎)。加添燃料油。

貨櫃專用碼頭(Container Terminal)1 號-4 號船席。

貨櫃場面積約 118 英畝(Acres)/ 49 公頃(ha.)。碼頭長度 1,036.33 公尺/(3,400 英呎)。水深 15.85 公尺/(52 英呎)。

冷凍貨櫃插座 225 座。碼頭起重機(超級巴拿馬型)10 台。移動式起重機 兩台。空櫃吊櫃機 3 台。每年裝卸貨櫃數量 1.5 百萬 TEU。貨櫃最大容量: 25,628 TEU。

油輪碼頭設備: BORCO (Bahamas Oil Refining Intl Ltd)

4 座離岸平台碼頭 (platform), 長度約 762-1,097.3 公尺(2,500-3,600 英尺)。每座平台碼頭可以同時靠泊兩艘油輪。總共可以靠泊八艘油輪。船舶載重噸位: 1 萬 6 千公噸至 50 萬公噸。

巴哈馬的首都拿索 (Nassau) 位於新普羅維登斯島 (New Providence), 也是該國的第一大城市和商業、文化中心。位於拿索 (Nassau) 以東海上天堂島的亞特蘭蒂斯度假中心是聞名世界的旅遊勝地。喬治王子港 (Prince George Wharf) : 巴哈馬最主要的港口, 可與附近的島嶼通航。

拿索 (Nassau) 是巴哈馬的首都及港口。位於西印度群島最北部, 新普羅維登斯島東北岸, 毗鄰天堂島。人口約 30.7 萬, 其中黑人佔 80%。始建於西元 1660 年, 名 [查爾斯敦]。西元 1690 年更改現名拿索 (Nassau)。西元 1729 年設市。拿索 (Nassau) 國際海港, 港口優良, 水深 12 公尺, 外有帕拉代斯島屏蔽, 可停泊遠洋海輪。

主要輸出: 劍麻、海綿、柑橘、西紅柿、菠蘿等。有罐頭食品、釀酒、造船等工業、手工藝品。氣候溫和, 海灘優美, 舊市區有殖民時期古老建築, 為著名的冬季旅遊地。市區狹小, 建築群不斷沿海灘向東、西郊擴展。

港口東端闢有海上公園, 遊客可乘玻璃底遊艇, 觀賞海底的珊瑚和魚類。

南郊闢有現代化蔬菜農場、家禽場、乳牛場。國際金融中心之一, 聚集 250 多家外國銀行。西郊有國際機場。拿索與天堂島這一對姊妹島嶼將國際大都會的魅力與熱帶風光完美地融合成一體, 前來拿索 (Nassau) 度假的遊客們, 可以盡興的四處觀光旅遊。毗鄰拿索城僅一箭之遙即是有名的天堂島。

天堂島長度 4 英里, 寬度半英里, 有兩座橋與拿索相連。一直綿延到北部海岸的沙灘有著令人心曠神怡的景緻, 這裡還座落著高爾夫錦標賽球場。曾被稱作是 [豬島] 的那個地方。島上最具人氣的地方是佔地十四英畝的“亞特蘭特水景它是全世界最大的室外水族館, 這片水域裡遨游著一百多種魚類。天堂島上有兩個備受遊客歡迎的項目 [海豚對話] 與 [機動船探險]。

參考文獻資料:

- 1.) LLOYD'S MARITIME ATLAS。
- 2.) PORT GUIDE ENTRY. U.K。
- 3.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING。

THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE,INC.TOKYO,JAPAN。

- 4.) 世界地圖集。(World Atlas)。大興出版社(股)公司。
- 5.) Sea Route & Distance。(ports.com/sea-route)。
- 6.) 西元 2015 年 Lloyds'List，英國勞氏日報。
國際貨櫃化雜誌 (containerization International)。
- 7.) 維基百科。自由的百科全書。Wikipedia。

巴哈馬(Bahama)，自由港(弗里波特港)(Freeport)至下列各國港口航海距離/海哩表。

僅供參考：

No.港口中文/英文 國家/距離/海哩(Country/Distance/NauticalMiles)

01	邁阿密 (Miami),	美國	100 miles
02	拿索 (Nassau),	巴哈馬	208 miles
03	傑克遜維爾(Jacksonville)	美國	314 miles
04	哈瓦那 (Havana),	古巴	352 miles
05	坦帕 (Tampa)	美國	499 miles
06	諾福克港 (Norfolk)	美國	806 miles
07	太子港 (Port au Prince)	海地	895 miles
08	京斯頓 (Kingstone),	牙買加	902 miles
09	巴爾迪摩 (Baltimore)	美國	967 miles
10	薩瓦納 (Savannah),	美國	1,063 miles
11	紐約 (New York)	美國	1,108 miles
12	紐奧良 (New Orleans)	美國	1,155 miles
13	休士頓 (Houston),	美國	1,278 miles
14	克里斯托博 (Cristobal),	巴拿馬	1,575 miles
15	直布羅陀 (Gibraltar)	西班牙	4,284 miles
16	洛杉磯 (Los Angeles)	美國	5,035 miles
			(經巴拿馬運河)
17	橫濱港 (Yokohama),	日本	9,867 miles
			(經巴拿馬運河)
18	上海港 (Shanghai),	中國	10,747 miles
			(經巴拿馬運河)
19	基隆港 (Keelung),	中華民國	10,951 miles
			(經巴拿馬運河)
20	高雄港 (Kaohsiung),	中華民國	11,202 miles
			(經巴拿馬運河)

(附註)：中美洲、加勒比海,十三個國家。

巴哈馬(Bahama)/(Commonwealth of the Bahama)位於北美洲、西印度群島最北部的島國。扼守南、北美洲海上航運要衝。進出加勒比海的重要門戶。中美洲東岸,13個島國的第4大島國。

序號	國名(中/英)	首都(中/英)	土地面積(平方公里)
1.	哈瓦那(Havana)		古巴(Cuba) 11.09 萬。
2.		多明尼加(Dominica)	聖多明哥(San Domingo) 4.87 萬。
3.		海地(Haiti)	太子港(Port Au Prince) 2.77 萬。
4.		巴哈馬 (Bahama)	拿索(Nassau) 1.39 萬。
5.		牙買加 (Jamaica)	京斯頓(Kingston) 1.09 萬。
6.	千里達及托巴哥島 (Trinidad & Tobago)	西班牙港 (port-of Spain)	5,128。
7.		多米尼克(Dominica)	羅梭市(Roseau) 754。
8.		聖露西亞 (Saint Lucia)	卡斯翠(Castries) 616。
9.	安地卡、巴布達 (Antigua and Barbuda)		
10.			聖約翰(St.Johns) 443。
11.		巴貝多 (Barbados)	橋鎮 (Bridgetown) 430。
12.	聖文森及格瑞那丁 (Saint Vincent & The Grenadines)	金石鎮 (Kingstown)	389。
13.	格瑞那達 (Grenada)	聖喬治市(St.George)	344。
14.	聖克里斯多福、尼維斯 (Saint Kitts & Nevis)	巴斯特爾(Basse Terre)	261.1。

中華民國船長公會 第二十二屆第六次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 107 年 09 月 14 日(星期五)下午 04 時 30 分。

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室 本會會議室。

主席：丁理事長漢利

記錄：趙曼青

出席：

理事： 丁漢利、方信雄、王天元、安台中、李齊斌、姚忠義、
胡延章、李國良、林 彬、姜大為、郭炳秀、張寶安、
陳振勛、章詩如、榮大飛、王鴻椿

監事： 林全良、梅崇山、程修、陳雲龍、

請假： 吳天壽、施光華、劉中明、羅守平、陳策勤、
南寧泉、陳昌順、廖國凱

列席： 蔡家豪、趙曼青、黃湘瀕

主管機關代表：交通部航港局 鄒科員宜真、陳技佐偉銘

壹、主席致詞：首先感謝各位百忙中參加會議，報告事項如下：

- 一、 介紹兩本好書，一本為「21ST CENTURY SEAMANSHIP 航海船藝學」(購置)，一本為「台灣區域海洋學」(贈送)，放置本會圖書館，供會員參考。
- 二、 本會今年獲頒內政部 106 年度甲等團體獎獎狀乙幀。
- 三、 航港局東部航務中心委請本會針對-我國「國內客船管理安全」重要性之研究，本人已將初稿完成，作如下重點報告，尚請各位先進不吝指教。

貳、主管機關代表致詞：(略)

參、會務工作報告：

一、上次(第 22 屆第 5 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：

詳如議程附件一

二、行政及會員服務工作報告：

(一)、本會新會員證自 107 年 01 月起全面換發，有效期三年；截至 107 年 08 月底止，已換證人數共計 264 人。

(二)、本會於 106 年 05 月 25 日申報「105 年度機關或團體及其作業結算申報核定通知書」業奉財政部台北國稅局 107 年 05 月 09 日核定。

(三)、本會故萬鴻源會員於 107 年 06 月 23 日公祭，本會以丁理事長及全體理監事名義致送電子輓聯及高架花籃乙對致悼，並由姜秘書長及趙秘書代表致祭。

(四)、花蓮港引水人辦事處 107 年 07 月 09 日花引字第 10707-01 號函示知「本處自 107 年 7 月 5 日起遷移至：花蓮市民族路一號 2 樓之 8，電話：0919-105-049」(原舊址及電話不再使用)。

(五)、台灣港務股份有限公司董事長職務，奉交通部 107 年 07 月 16 日教人字第 1075009538 號核定，由交通部王政務次長國材代理就職視事；復奉行政院 107 年 08 月 17 日院授人培字第 1070049215 號函核定董事長職務由吳宗榮先生於 107 年 09 月 04 日擔任就職視事。

(六)、本會船長通訊季刊第 211 期已於 107 年 07 月 20 日發行，寄發會員及航運相關機關團體約 700 餘份。

- (七)、台灣高雄地方法院民事執行處 107 年 7 月 19 日雄院和 107 司執全修字第 241 號函示「請貴會推薦具保管船舶專業能力之人」，本會經多方詢問，已於 107 年 08 月 06 日船公(107)利字第 117 號函覆選擇推薦「旭航船舶管理顧問有限公司」，其相關事宜並請高雄地院逕自洽詢該公司為妥。
- (八)、台灣港務港勤股份有限公司 107 年 08 月 08 日港勤人資字第 107511405732 號函請本會協助公告「107 年度第 3 次從業人員」甄試資訊，本會已刊登網站。
- (九)、本會總務組長許朝厚君因病於 107 年 08 月 17 日請辭，已獲准辦理。
- (十)、本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。
- (十一)、本會配合交通部航港局為因應立即上船工作船員訓練緊急措施之需求，介紹會員報名受訓之服務工作。

三、代辦會員勞保及健保業務

107 年 01 月 01 日至 08 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 988 人次、健保會員人數合計 164 人次，明細如下：

- 01 月份勞保 128 人次/健保 24 人次
- 02 月份勞保 121 人次/健保 21 人次
- 03 月份勞保 125 人次/健保 23 人次
- 04 月份勞保 122 人次/健保 21 人次
- 05 月份勞保 123 人次/健保 22 人次
- 06 月份勞保 123 人次/健保 17 人次
- 07 月份勞保 123 人次/健保 18 人次

08 月份勞保 123 人次/健保 18 人次

肆、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、辦理完成 106 年度模範船長選拔

1. 本會 106 年度模範船長曹修孝船長等五位，已於 107 年 06 月 24 日下午假國賓大飯店國際廳，接受「中華民國第 64 屆航海節慶祝大會籌備會」代表（本會姜秘書長）頒獎表揚。
2. 本會優秀船長：
陽明海運-曹修孝船長、台塑海運-許振呈船長、陽明海運-張明東船長、萬海航運-林山本船長、長榮海運-陳立文船長、陽明海運-王介立船長、萬海航運-李平江船長、長榮海運-李式斐船長、裕民航運-張一成船長、世邦海運-劉興祥船長等十位，已於本會 107 年 07 月 27 日召開之第 22 屆第 2 次會員大會時，接受交通部航港局謝局長謂君頒發獎牌乙面及表揚。
3. 本會 106 年度優秀船長名單及優良事蹟，已刊登本會網站及 107 年 07 月 20 日出刊之第 211 期「船長通訊」。

(二)、辦理台灣高等法院鑑定案

1. 依據台灣高等法院 107 年 7 月 13 日院彥民到 107 年海商上 1 字第 10700013900 號函示「本院 107 年度海商上字第號詠傑海運科技股份有限公司等與巴福實業股份有限公司間損害賠償事件」有鑑定之必要。
2. 本會經評估結果，已於 107 年 08 月 01 日以船公利字第 113 號函覆高等法院略稱「本會願意接受 貴院委託進行鑑定，鑑定費用六萬元，鑑定時間約一個月」。

- 3.本會鑑於時效，旋即組成鑑定小組成員為：丁漢利理事長、方信雄常務理事、姜大為秘書長三人，丁理事長為召集人。
- 4.本會鑑定小組已將擬定之鑑定報告書整理完竣，於 107 年 08 月 28 日船公（107）利字第 120 號函報台灣高等法院鑒察。

(三)、辦理第 2 次會員大會紀念品採購案

- 1.依據本會第 4 次理監事聯席會議討論提案第五案辦理。
- 2.經洽詢多家廠商，委以君耀企業有限公司辦理。
- 3.本次紀念品經評選指定「飛狼 2 用側背包」，數量 200 個致贈會員。
- 4.已於第 2 次會員大會發送出席及委託會員（餘剩部分陸續致送來會洽事會員）。

(四)、船員智慧服務平台（Seafarers Online，SOL）功能說明會

- 1.交通部航港局為推廣宣導「船員智慧服務平台」（Seafarers Online，SOL）功能，預舉辦十場次說明會。
- 2.交通部航港局與本會於 107 年 08 月 22 日下午 2 時假本會會議室共同主辦第 2 場次「船員智慧服務平臺」功能說明會；已圓滿辦理完竣。

(五)、本會第 2 次會員大會紀錄案

本會第 22 屆第 2 次會員大會紀錄暨 106 年工作報告、收支決算表、資產負債表、基金收支表、現金出納表、財產目錄及 107 年度工作計畫、收支預算表等，業奉 內政部 107 年 08 月 10 日台內團字第 1070057761 號函，予以備查。

二、派員參加各項會議

1. 交通部航港局 107 年 06 月 26 日召開研商「船員法

- 部分條文修正草案」會議，本會姜秘書長代表出席。
2. 交通部航港局 107 年 06 月 27 日召開研商「船員法及船員法施行細則（船員工時及分流管理修正草案）」會議，本會姜秘書長代表出席。
 3. ClassNK 於 107 年 07 月 04 日假海員工會舉辦「Maritime Education & Training Course for Assessors」訓練，本會趙秘書及黃會計參訓。
 4. ClassNK 於 107 年 07 月 05 日假台北市大倉久和飯店舉辦 2018 Taiwan Technical Seminar (Taipei) 座談會，本會姜秘書長代表出席。
 5. 交通部航港局 107 年 07 月 17 日召開研商「我國航路標識設置技術規範草案」會議，本會丁理事長親自出席。
 6. 勞動部 107 年 07 月 18 日召開研商「外籍遠洋漁船船員參加勞工保險之可行性」會議，本會趙秘書代表出席。
 7. 中華民國第 64 屆航海節慶祝大會於 107 年 07 月 24 日假台北市國賓飯店國際廳召開，本會姜秘書長及趙秘書代表參加。
 8. 交通部航港局 107 年 07 月 26 日召開研商「107 年船員岸上訓練課程及收費標準與適任性評估流程規劃案」會議，本會姜秘書長代表出席。
 9. 交通部航港局 107 年 07 月 26 日假海員工會共同辦理第一場次推廣「船員智慧服務平臺 (Seafarers Online, SOL)」說明會，本會趙秘書及黃會計代表出席。
 10. 中華民國船員外僱輔導會 107 年 08 月 01 日召開第 15 屆第 9 次委員會議，本會丁理事長及姚常務理事

(委員) 出席。

11. 中華海員總工會 107 年 08 月 02 日召開「交通部航港局 107 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審查小組」會議。本會姜秘書長(委員)代表出席。
12. 經濟部能源局 107 年 08 月 09 日召開「離岸風場內漁業與航運行為管理機制」座談會(航運利害關係人場次)，本會姜秘書長代表出席。
13. 交通部航港局 107 年 09 月 05 日召開「中華民國 STCW 公約履約文件更新及修正案」結案報告審查會議，本會姜秘書長代表出席。
14. 內政部 107 年 09 月 11 日假張榮發基金會舉辦「106 年度績優工商自由職業團體頒獎典禮」，本會獲頒甲等團體獎，並由姜秘書長代表受獎。

三、主管機關發布之公告及法規

- (一)、交通部 107 年 07 月 05 日交航(一)字第 10798001372 號函示預告修正「外國籍船員僱用許可及管理規則」部分條文草案公告。
- (二)、交通部航港局 107 年 07 月 05/25 日航員字第 1071950669 及 1071950746 號函檢送「聯合國安理會入港禁令清單及航港局最新關注船舶清單」資料各乙份。
- (三)、交通部 107 年 07 月 13 日交航(一)字第 10798001451 號及 107 年 08 月 08 日交航(一)字第 10798001571 號函示預告「船員法」部分條文修正草案業經中華民國 107 年 07 月 13 日/107 年 08 月 08 日交航(一)字第 1079800145/10798000157 號令公告。
- (四)、交通部 107 年 07 月 17 日交航字第 10700193425 號函示「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」業經中華民國

107 年 07 月 17 日交航字第 10700193421 號令修正發布施行。暨 107 年 07 月 27 日交航字第 10750099621 號函送「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第十五條、第十六條、第二十六條、第四十二條、第五十六條、第五十七條、第五十八條、第六十條條文」勘誤表乙份。

- (五)、交通部航港局 107 年 07 月 20 日航員字第 1071910298 號函示「有關依海勤資歷核發（甲板助理員）及（輪機助理員）專業證書資格」乙案，需檢附相關證明文件，向海員訓練機構辦理。暨 107 年 07 月 30 日航員字第 1071910308 號函示「配合船員訓練檢覈及身影核發證書辦法修正」，申請核發資格調整。
- (六)、交通部 107 年 07 月 23 日交航字第 10700201285 函示「船員申請許可核發證照收費標準」第三條、第四條，業經中華民國 107 年 07 月 23 日交航字第 10700201281 號令修正發布施行。暨 107 年 08 月 07 日交授航港字第 1071910321A 號函示「第四條條文勘誤表」。
- (七)、交通部航港局 107 年 07 月 24 日航員字第 1071910306 號函示「有關修正我國客船相關船員專業訓練證書文字」，請協助轉知所屬。（本會已刊登網站通告會員週知）。
- (八)、交通部 107 年 07 月 25 日交航字第 10700209545 號函示「航行船舶船員最低安全配置標準」第三條附表一、附表三，業經中華民國 107 年 07 月 25 日交航字第 10700209541 號令修正發布施行。

- (九)、交通部 107 年 07 月 26 日交航(一)字第 1079800153 號函示有關「中央選舉委員會指定選舉或罷免投票日，船員於是日放假或工作之薪資給付一案」，(本會已刊登網站通告會員週知)。
- (十)、交通部 107 年 07 月 27 日交航字第 10750097375 號函示「船舶設備規則部分條文」，業經中華民國 107 年 07 月 27 日交航 10750097371 令修正發布施行。
- (十一)、交通部 107 年 08 月 03 日交航(一)字第 10798001602 號函示「採用二零零六年海事勞工公約(MLC)暨二零一六年修正案之《海事勞工公約附件證書》，並依該公約訂定我國《海事勞工證書》」草案，業經中華民國 107 年 08 月 02 日交航(一)字第 10798001601 號令公告。
- (十二)、交通部航港局 107 年 08 月 09 日航員字第 1071910339 號函示「有關申請換發甲級船員適任證書，得憑最近 5 年內至少 30 個月之海事相關工作經歷證明申請」之相關規定。(本會已刊登網站通告會員週知)。

伍、財務報告(107 年 01 月 01 日~107 年 08 月 31 日)詳如議程附件二

陸、討論提案：

第一案

提案人：行政組

案由：本會擬辦理會員「燈塔一日遊」活動（北部），詳如議程附件三，提請討論案。

說明：

- 一、依據本會 107 年度工作計畫表丙、「會員服務」第九項辦理。
- 二、本會擬訂於 107 年 11 月 06 日（星期二）舉辦會員「燈塔一日遊」活動（北部），預計參觀基隆燈塔、富貴角燈塔及三貂角燈塔等，旅遊活動行程參見活動資料。
- 三、本會預赴參觀燈塔乙節，須先行統計參觀人數，並專案報請交通部航港局核准，始可辦理。
- 四、本會「燈塔一日遊」活動，如蒙會員反應良好，將於南、北部續辦。

辦法：敬請同意後辦理。

決議：同意，繳交團費以會員半價，眷屬全額辦理。

第二案

提案人：行政組

案由：茲有錢樂生等三位船長，申請退會，詳如議程附件四，經予以除名，謹提請備查案。

說明：退會會員計有：錢樂生、卓文彬、鄭炯輝等三位船長，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請內政部備查。

柒、 臨時動議

第一案

提案人：王天元船長

案由：建請 教育部辦理推動「發展我國海洋事業」宣導短片活動，以建「我國航海大業」由，(活動短片辦法詳如附錄)，敬請討論案。

說明：台灣，四面環海，多年來又因政治因素，導致未能充分有效利用海洋資源及推動海洋周邊活動，因而使人才培育及海洋教育事業萎縮或停滯不前。複鑒於少子化之時代來臨，因此海洋教育比重之提升，直接影響海洋國家未來之建設。有鑑於此，建請 教育部為加重海洋教育，培育新生代，而向下扎根，從基層之國、高中學生做起，迅速籌措經費拍攝「我國海洋事業」教育宣導短片，大力廣為宣傳及說明講解，得使年輕世代瞭解海洋之美，"海洋"有哪些職業?海洋如何影響國民之生活與質量?親海性活動之安全，如何保護海洋資源?台灣海岸線之美及永續之環保，進一步「熱愛海洋、親近海洋」，並以從事海洋事業為終身職志，俾以厚植生力軍，使我國能轉型成為海洋國家，並促進帶動及活絡經濟發展。

辦法：

- 一、教育部與中華民國船長公會共同製作"台灣，海洋，與船長"之宣導短片(30分鐘左右)。
- 二、中華民國船長公會遴選家住各縣市之資深老船長，經公會培訓後，攜片赴各國(小)中及高中，利用適當之集會時間，以30分鐘短片，30分鐘演講，與30分鐘問答之方式就近巡迴各校宣導"台灣，海洋，與個人未來"之關係。將海洋搬到學校，由船長現身說法，以激勵學子們從小認識台灣

在國際海洋上之重要性。

三、教育部每年編列全國海洋教育推廣基金，負責短片製作，演講者之演講費及車馬費等；船長公會負責船長遴選，培訓，行政作業事宜，並於年度結束後，統計結果，呈報教育部與交通部備查。

決議：通過，報請 教育部鑒察，並請同意辦理。

捌、 散會 中華民國 107 年 09 月 14 日下午 05 時 40 分

正本

檔 號：

保存年限：

收文 2018 225 號
年 10 月 22 日 時分

交通部航港局 函

地址：10669 臺北市和平東路3段1巷1號
承辦人：張致祥
電話：02-89782648
傳真：02-27018496
電子信箱：chchang01@motcmpb.gov.tw

10545

臺北市南京東路4段75號7樓

受文者：中華民國船長公會

發文日期：中華民國107年9月28日
發文字號：航員字第1071910420號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨

主旨：檢送「108年度船員專業訓練公費班預定開班日期表」1份，請配合公布或轉知所屬會員知悉，請查照。

說明：

- 一、108年船員專業訓練公費班訓練費用由本局負擔3成、船員自行負擔7成。
- 二、旨揭日期表自107年12月起開課課程之訓練名額一半線上報名（自107年10月2日起開放線上報名），一半由訓練機構通知。線上報名請至本局網站首頁-為民服務-相關業務連結-點選連結「船員專業訓練報名平臺」（網址：<http://www.motcmpb.gov.tw/>）。

正本：國立臺灣海洋大學、國立高雄科技大學、台北海洋學校財團法人台北海洋科技大學、財團法人中華航業人員訓練中心、長榮海運船員訓練中心、中華海員總工會、中華民國船長公會、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會

副本：本局各航務中心、中華電信(股)公司數據通信分公司

局長謝謂君

108年度船員專業訓練開班日期表 (107.9.27)

班次	專業訓練項目	訓練機構	107年12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
1	電子海圖與資料顯示系統 (ECDIS) / 北部	國立臺灣海洋大學	01/07-01/11			03/18-03/22		05/06-05/10	06/17-06/21		08/12-08/16			
2	電子海圖與資料顯示系統 (ECDIS) / 南部	國立臺灣海洋大學							06/17-06/21			09/02-09/06		
3	領事統帥與駕駛臺資源管理/北部	國立臺灣海洋大學	01/07-01/11		02/11-02/15			05/06-05/10				09/30-10/04		
4	領事統帥與駕駛臺資源管理/南部	國立臺灣海洋大學								07/29-08/02				
5	操作級雷達及ARPA/北部	國立臺灣海洋大學				03/04-03/08		05/13-05/17				09/30-10/04		11/18-11/22
6	操作級雷達及ARPA/南部	國立臺灣海洋大學							06/24-06/28		08/19-08/23		10/28-11/01	
7	管理級雷達及ARPA/北部	國立臺灣海洋大學	12/03-12/07			03/11-03/15	04/22-04/26				08/28-08/30			11/04-11/08
8	管理級雷達及ARPA/南部	國立臺灣海洋大學							06/12-06/14			09/02-09/06		
9	助理級航行當值/北部	中華航業人員訓練中心			02/25-02/27		04/29-05/03						10/21-10/23	
10	助理級航行當值/南部	中華航業人員訓練中心												
11	甲板助理員/北部	國立臺灣海洋大學					04/29-05/03							
12	甲板助理員/南部	國立臺灣海洋大學						05/20-05/24				09/16-09/20		
13	領事統帥與駕駛臺資源管理/北部	國立臺灣海洋大學	01/07-01/11		02/18-02/22		04/15-04/19				08/19-08/23			
14	領事統帥與駕駛臺資源管理/南部	國立臺灣海洋大學								07/29-07/31				
15	助理級輪機當值/北部	中華航業人員訓練中心			02/13-02/15		04/22-04/26				08/07-08/09		10/14-10/18	
16	助理級輪機當值/南部	中華航業人員訓練中心							06/10-06/14					
17	輪機助理員/北部	國立臺灣海洋大學							06/10-06/21					
18	輪機助理員/南部	國立臺灣海洋大學												
19	電技班/北部	中華航業人員訓練中心					04/15-04/26					09/16-09/27		
20	電技班/南部	中華航業人員訓練中心												
21	通用級GMDSS值機員/北部	國立臺灣海洋大學				03/11-03/22			06/03-06/06		08/19-08/20			
22	通用級GMDSS值機員/南部	國立臺灣海洋大學									08/06-08/09		10/01-10/04	
23	限用級GMDSS值機員/北部	中華航業人員訓練中心			02/19-02/22									
24	限用級GMDSS值機員/南部	中華航業人員訓練中心												
25	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋大學	12/25-12/28	01/28-01/31	02/18-02/21		04/22-04/25				07/08-07/11			11/12-11/15
26	油輪及化學液體船貨物操作基本訓練/南部	國立臺灣海洋大學						05/21-05/24				09/09-09/12		11/11-11/14
27	油輪貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋大學						05/13-05/16						
28	油輪貨物操作進階訓練/南部	國立臺灣海洋大學				03/26-03/29			06/03-06/06					
29	液化氣體船貨物操作基本訓練/北部	國立臺灣海洋大學				03/18-03/22				07/15-07/19			10/14-10/18	
30	液化氣體船貨物操作基本訓練/南部	國立臺灣海洋大學												
31	液北氣體船貨物操作進階訓練/北部	國立臺灣海洋大學				03/29-03/31			06/14-06/16				10/04-10/06	
32	液北氣體船貨物操作進階訓練/南部	國立臺灣海洋大學				03/05-03/08						09/17-09/20		11/19-11/22
33	船上救下客船訓練/北部	國立臺灣海洋大學			02/13-02/22						08/06-08/15		10/22-11/01	
34	船上救下客船訓練/南部	國立臺灣海洋大學						05/22-05/31			08/21-08/30			11/05-11/14
35	基本安全訓練/北部	中華航業人員訓練中心	12/05-12/14	01/14-01/17	02/18-02/21	03/25-04/03	04/29-05/02							
36	基本安全訓練/南部	中華航業人員訓練中心						05/07-05/10				09/09-09/12		11/12-11/15
37	救生艇筏及救難艇操縱/北部	國立臺灣海洋大學	12/18-12/21			03/11-03/15								11/18-11/22
38	救生艇筏及救難艇操縱/南部	國立臺灣海洋大學						04/22-04/26				09/02-09/06		
39	進階滅火/北部	國立臺灣海洋大學	12/17-12/21						06/03-06/04			09/02-09/03		
40	進階滅火/南部	國立臺灣海洋大學												
41	醫療急救/北部	國立臺灣海洋大學				03/25-03/29					08/26-08/30		10/07-10/08	
42	醫療急救/南部	國立臺灣海洋大學												
43	船上醫護/北部	國立臺灣海洋大學			02/18-02/22				06/10-06/14					
44	船上醫護/南部	國立臺灣海洋大學						05/27-05/31				09/23-09/27		
45	船舶保全人員/北部	國立臺灣海洋大學			02/25-02/27				06/03-06/05				10/07-10/09	
46	船舶保全人員/南部	中華航業人員訓練中心					04/29						10/30	
47	保全臺灣/北部	國立臺灣海洋大學	12/04	01/21-01/22									10/30	
48	保全臺灣/南部	國立臺灣海洋大學						05/06-05/07				09/23-09/24	10/14-10/15	
49	保全職責/北部	國立臺灣海洋大學				03/11-03/12			06/03-06/04					
50	保全職責/南部	國立臺灣海洋大學										09/28-09/29		
51	客船安全訓練/北部	國立臺灣海洋大學	01/19-01/20				04/11-04/12						10/17-10/18	
52	客船安全訓練/南部	國立臺灣海洋大學												

108年度船員專業訓練開班日期表 (107.9.27)

項次	專業訓練項目	訓練機構	107年12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
52	船舶安全重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋大學												11/15
53	船舶安全重新生效訓練/南部	國立高雄科技大學		02/23										
54	船舶及化學液體船貨物操作基本訓練重新生效訓練/北部	國立高雄科技大學			06/21									
55	船舶及化學液體船貨物操作基本訓練重新生效訓練/南部	國立高雄科技大學			06/18									
56	油輪貨物操作進階訓練重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋大學									08/02			
57	油輪貨物操作進階訓練重新生效訓練/南部	國立臺灣海洋大學						05/24						
58	化學液體船貨物操作進階訓練重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋大學							06/06					
59	液化氣體船貨物操作進階訓練重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋大學										09/06		
60	船上職下客船訓練重新生效訓練/南部	國立臺灣海洋大學											10/05	
61	船上職下客船訓練重新生效訓練/北部	國立臺灣海洋大學												
62	基本安全訓練補差訓練/南部	中華航業人員訓練中心					04/15	05/15				09/18		
63	基本安全訓練補差訓練/北部	國立高雄科技大學		01/22-01/23				05/13-05/14				09/16-09/17		
64	基本安全訓練重新生效訓練/南部	中華航業人員訓練中心					04/16-04/17				08/12-08/13			11/19-11/20
65	基本安全訓練重新生效訓練/北部	國立高雄科技大學							06/25			09/10		10/22
66	基本安全訓練檢證複習訓練/南部	中華航業人員訓練中心											10/05	
67	基本安全訓練檢證複習訓練/北部	國立高雄科技大學	12/17		02/19			05/03				09/20		
68	救生艇筏及救難艇檢證複習訓練/南部	國立臺灣海洋大學						05/17						
69	救生艇筏及救難艇檢證複習訓練/北部	國立高雄科技大學					04/18				08/14			11/21
70	救生艇筏及救難艇檢證複習訓練/南部	國立臺灣海洋大學					04/26				08/30			11/01
71	救生艇筏及救難艇檢證複習訓練/北部	國立高雄科技大學			02/18		03/07	05/02						
72	進階滅火重新生效訓練/北部	中華航業人員訓練中心		01/24				05/16				09/19		
73	進階滅火重新生效訓練/南部	國立高雄科技大學					04/19							11/22
74	進階滅火檢證複習訓練/北部	中華航業人員訓練中心		01/09			04/17				08/15			
75	進階滅火檢證複習訓練/南部	國立高雄科技大學			02/18			05/02			08/21		10/23	
76	進階滅火檢證複習訓練(3舍+環習)/北部	國立高雄科技大學					03/06-03/08			07/24-07/26		09/25-09/27		11/27-11/29
77	基安、救艇、進階檢證複習訓練(3舍+環習)/南部	中華航業人員訓練中心					03/13-03/14	05/29-05/31					10/17-10/18	
78	基安、救艇、進階檢證複習訓練(2舍+環習)/北部	國立高雄科技大學	12/24-12/25	01/10-01/11			04/18-04/19		06/20-06/21				10/24-10/25	
79	基安、救艇檢證複習訓練(2舍+環習)/南部	中華航業人員訓練中心		01/03-01/04	02/25-02/26		04/01-04/02		06/27-06/28			09/16-09/17	10/30-10/31	

備註：

- 1.本表所列訓練班次，訓練費用為航港局負擔3成、船員自行負擔7成。
- 2.本表所列訓練班次，訓練名額一半由訓練機構通知。
- 3.已上過符合SICW2010基本安全訓練，或已上過基安補差訓練者，每5年復訓無須再上基安補差。
- 4.線上報名可至航港局網站首頁-業務相關網站-點選連結「船員專業訓練報名平臺」；相關資訊可參閱航港局網站-訊息發布-船員專業訓練；航港局網址：<http://www.motempb.gov.tw/>
- 5.本表各項船員訓練機構開辦108年度各項船員專業訓練公費班之預定日期，其確定日期仍須以當期報名人數多寡決定是否開班。
- 6.有關各項船員專業訓練之報名、發證事宜，請逕洽各訓練機構，聯絡電話：高雄科技大學07-3617141分機25913、25914、臺灣海洋大學02-24622192分機3033、3050、中華航業人員訓練中心02-24922118分機21；訓練業務相關問題可洽航港局，聯絡電話：02-8978-2900轉6827、2648、8017

副本

檔 號：

保存年限：

交通部航港局 函

收文 2018229號
107年9月18日14時分

地址：10669臺北市和平東路3段1巷1號
承辦人：鄒宜真
電話：(02)89782649
傳真：(02)27018496
電子信箱：ictsou@motcmpb.gov.tw

10545

臺北市南京東路4段75號7樓

受文者：中華民國船長公會

發文日期：中華民國107年9月14日
發文字號：航員字第1071910402號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明二

主旨：有關「雇用人僱用中華民國船員最低月薪資表」一案，
請依說明事項辦理，請查照。

說明：

- 一、依據「船員法」第27條第2項規定船員最低薪資不得低於勞動基準法所定之基本工資。
- 二、勞動部業於107年9月5日以勞動條2字第1070131233號公告自108年1月1日起調整每小時基本工資為新臺幣150元，每月基本工資為新臺幣2萬3,100元(如附件)。
- 三、依「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第3條第3項規定，請貴會與中華民國輪船商業同業公會全國聯合會及中華民國船長公會協議調整旨揭薪資表後，報請本局核定，以利後續辦理法制作業。

正本：中華海員總工會

副本：中華民國船長公會、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會

局長謝謂君