

2010 年我國海事教育論壇

我國 STCW 商船船員 教學、訓練、考試、實習、就業 的前瞻與回顧

報告人

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會
秘書長 許洪烈

國立臺灣海洋大學航運管理系 103 演講廳
99.12.10.

我國 **STCW** 商船船員 教學、訓練、考試、實習、就業 的前瞻與回顧

大綱提要

一、前言

二、辨識我國 **Mariner** 商船船員的困難

三、我國 **Mariner** 質與量的變化

四、我國 **Mariner** 行銷國際的能力

五、各國操作級 **Mariner**，考試及格率、教學制度、

STCW 訓練船、實習制度與學生就業起跑線的比較

六、建立我國 **Mariner** 培訓的治理機制

七、「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台」的簡介

八、結論與具體易行的建議

九、心語

十、參考資料

一、前言

1. 辦理依據：

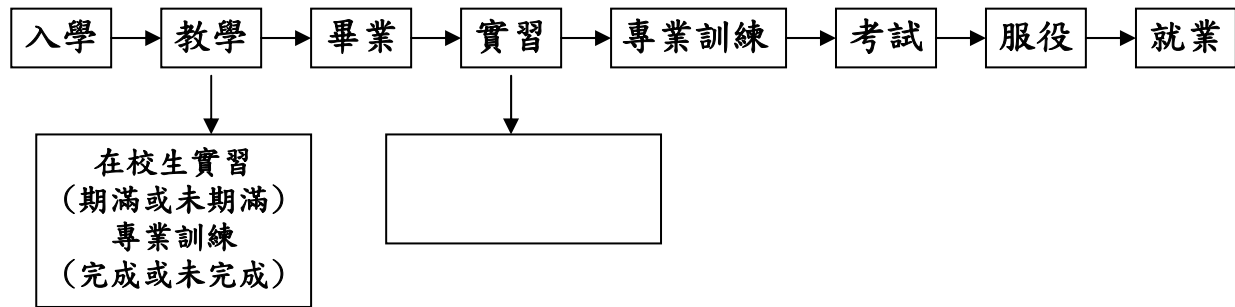
- 99.10.25. 「全國船聯會第8屆第2次會員代表大會臨時動議的決議：為避免商船船員的斷層，請船聯會船員委員會專案處理商船船員培訓事宜。」
- 99.11.01. 「99年教育部海洋教育推動小組第2次會議臨時動議的決議：請高教司委請國立臺灣海洋大學進行專案研究，其內容包含瞭解海事校院海勤畢業生上船工作之實際情況與上船意願低落之原因；並評估成立『商船學校』之必要性(註解：Mariner Academy 培訓商船船員的學校)；另請許委員洪烈提供可提高海勤畢業生上船工作意願之配套措施相關資料予高教司」。
2. 全國船聯會船員委員會為瞭解海事校院實際培訓船員的運作狀況，特別組團拜訪各校航輪科系及船員訓練中心，感謝各校及航訓中心安排的行程如下：
- 99.12.08 (三) 上午 09:30~11:00 台北海洋技術學院(士林校區)
- 99.12.09 (四) 上午 10:00~11:30 中華航業人員訓練中心(萬里)
- 99.12.10 (五) 下午 13:30~16:30 國立臺灣海洋大學(基隆)
- 99.12.17 (五) 上午 10:00~11:30 國立高雄海洋科技大學(旗津校區)
3. 為便利航商為學員安排未完成的商船實習課程及海勤年資，建議學校將 2002 年(STCW78/95 Enter into Force 的生效年)至 2010 年歷屆畢業學生中文姓名及出生日期的電子檔，提供交通部，製作 KPI 指標資料統計表，便利航商瞭解歷屆畢業學生實際服務於海勤工作的人數及年資，招募航輪科系在校生及畢業生等有志青年，推出具體、易行的行動計畫 Action Plan，加以特別的訓練，從事 Mariner 事業的經營，最後提供教育部教育研究委員會海洋教育推動小組分析、論結、與建議的推動案，建立我國商船船員一條鞭、一貫性、有目標的商船船員教學、訓練、考試、實習、就業等長治久安的機制。
4. 希望產、官、學、勞、資、政共同尋求快速有效的措施，招募推薦有志青年加以特別的訓練，從事商船船員事業的經營。
5. 謹就我國 STCW 商船船員教學、訓練、考試、實習、就業等五大要素的五大問題，推出具體易行的建議與報告。

期待教育領導海運
Education Leading Shipping
敬請指正。

二、辨識我國 Mariner 商船船員的困難

說明 1：

簡易回顧我國 Mariner 教學、訓練、考試、實習、就業的過程：



說明 2：

如何從當前 **Ocean Education** 海洋教育眾多的海洋人才中、**Maritime Education** 海事教育眾多的海事人才中、**Merchant Ship Marine Education** 商船教育眾多的航海人才中，便利尋找 **Mariner** 商船船員，是當前老師、學生、航商、教育部、交通部、考選部、國防部、經濟部等大家的困難，

經濟強如歐美、日本都有機制可追尋，

強如我國教育基礎，必有機制可依循，

問題在治理的機制和機制的設計。

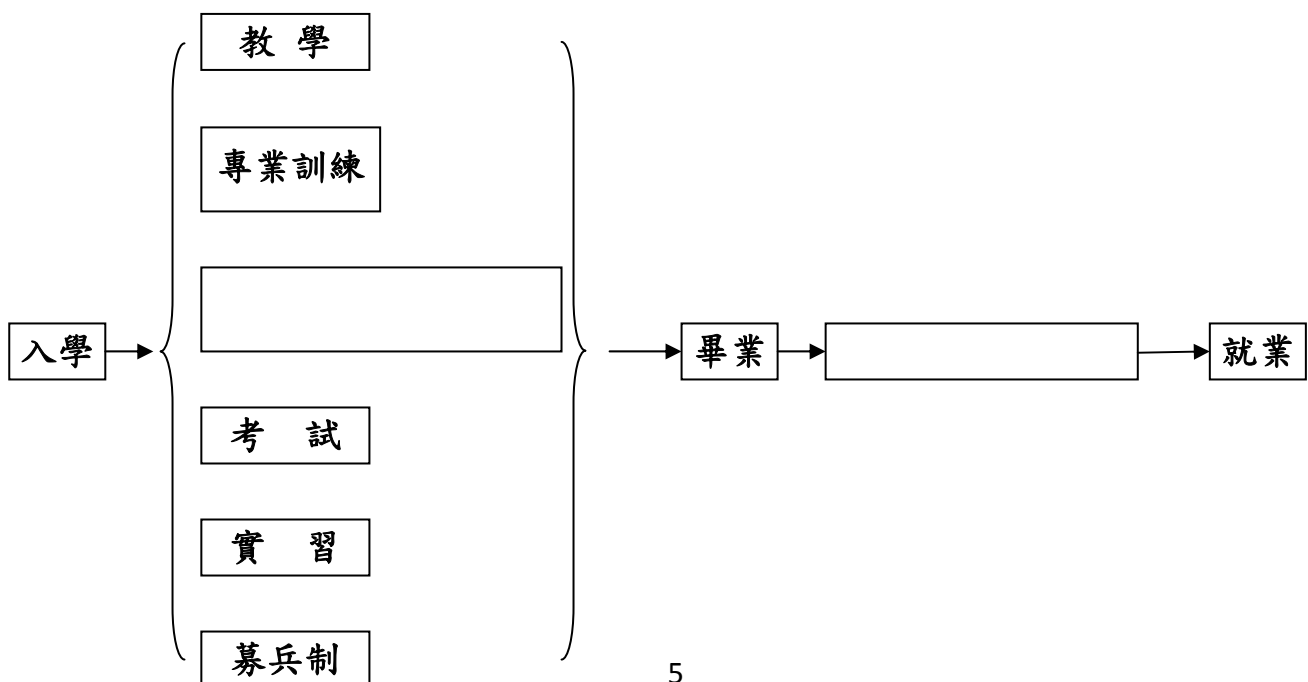
二、辨識我國 Mariner 商船船員的困難

建議 1：

為協助航商及交通部能從當前的海洋人才、海事人才、航海人才中，提高 Mariner 商船船員的辨識度，便利找尋 Mariner！建議學校採行前瞻性解決問題之道：

比照日本、韓國、大陸、菲律賓、挪威等國長治久安的機制，不論國家有無訓練船，不論 STCW78/95 或 STCW78/2010 實施時間的前與後，均可甄選有志青年，集中力量成立類似才藝班，實施分流管理、在校取證、畢業就業、產學合作、勞資合作、媒合就業、固定僱用(Fixed Employment)的措施，尋找商船船員，建立我國商船船員一條鞭、一貫性、有目標的教學、訓練、考試、實習、就業等長治久安的機制(附圖)，將專業訓練課程及實習訓練課程納入教學課程，讓學生畢業前最少已完成完整的專業訓練課程，俾利學生在校即可取得先訓的證明及訓後的證書，推動精緻化培訓商船船員的機制，因為該中端機的設計，攸關前端學生就業的意願與後端就業市場的競爭，該機制並不會影響現行我國教學自主等普及化培訓船員所有的任何體制，如下附圖兩個空白處，仍保障了學生及老師於畢業前或畢業後自由選擇訓練、考試、實習、就業的受教權益、教學權益及就業權益。

期待該前瞻性精緻化培訓商船船員的機制施行後，
有志青年從 101 年起，可完成「在校取證」的願望，
有志青年從 104 年起，可完成「畢業就業」的願望。



二、辨識我國 Mariner 商船船員的困難

建議 2：

依船員法規定，學生轉船員(一等、二等船副或管輪)合格證照及海勤年資簡易的自我檢查表 Check List，如下供學生參考使用

一等、二等船副或管輪

學校名稱：_____

科系名稱：_____

畢業年度：_____

學生姓名：_____

職 務 海事院校及職校訓練課程	海事院校	海事職校	海事院校	海事職校
	一等船副	二等船副	一等管輪	二等管輪
四項基本安全訓練證書	✓	✓	✓	✓
救生艇筏及救難艇操縱訓練證書	✓	✓	✓	✓
進階滅火訓練證書	✓	✓	✓	✓
醫療急救訓練證書	✓	✓	✓	✓
操作級雷達及 ARPA 訓練證書	✓	✓		
通用級 GMDSS 值機員適任證書	○	○		
學校畢業證書	✓	✓	✓	✓
考試及格證書	✓	✓	✓	✓
簽署完整的海上實習年資	✓	✓	✓	✓
簽署完整的船上訓練記錄簿	✓		✓	
簽署完整的船上訓練記錄簿及補強訓練記錄簿		✓		✓
交通部適任證書	✓	✓	✓	✓
服務一等、二等船副或管輪之年資				

✓ 強制性之要求。

○申請適任證書須完成的訓練課程。

一等、二等船副，其海上實習年資需滿一年。

一等、二等管輪，其海上實習年資需滿半年。(2013年入學的學生需滿一年)

已取得證書及年資者，可於空白處填寫取得年份，

便利個人資料的記錄及保存，便利瞭解自己

Who am I

Where am I

三、我國 Mariner 質與量的變化

說明：

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會為瞭解海事校院實際培訓船員運作狀況及歷屆畢業學生實際服務海勤工作的人數及年資，以便利航商招募推薦有志青年，加以特別的訓練，為學員安排未完成之商船實習課程及海勤年資，俾利學員從事商船船員事業的經營，特製作本統計資料表，敬請指正，希產、官、學共同尋求快速有效的措施，招募推薦有志青年，透過中華海員總工會「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台」，媒合船員和商船的實習及就業，以符合 99 年教育部海洋教育推動小組第 2 次會議臨時動議的決議：「請高教司委請國立臺灣海洋大學進行專案研究，其內容包含瞭解海事校院海勤畢業生上船工作之實際情況與上船意願低落之原因；並評估成立『商船學校』之必要性(註解:Mariner Academy 培訓商船船員的學校)；另請許委員洪烈提供可提高海勤畢業生上船工作意願之配套措施相關資料予高教司」。

建議：

學校只需要填妥基本資料如下表，並將學校 2002 年(STCW78/95 Enter into Force 的生效年)至 2010 年歷屆畢業學生中文姓名及出生日期的電子檔提供給交通部即可，再由交通部委託「海運技術人員管理系統」工程師，經連絡可免費製作本 KPI 指標資料統計表，便利瞭解歷屆畢業學生實際服務海勤工作的人數及年資，最後提供給教育部教育研究委員會海洋教育推動小組分析、論結、與建議的推動案，建立我國商船船員一條鞭、一貫性、有目標的教學、訓練、考試、實習、就業等長治久安的機制。

三、我國 Mariner 質與量的變化

我國海事校院海勤科系培訓商船船員 KPI 指標資料統計表

Statistics of Key Performance Index of Merchant ship Mariner of ROC Ocean University ,Marine University and Maritime College

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會敬製 99.11.12

校院名稱：_____

畢業年度：2002 年 STCW95 生效年至 2010 年

填表日期：_____

	一等船副				一等管輪			
	日間部		夜間部		日間部		夜間部	
	學制	科系名稱	畢業人數	科系名稱	畢業人數	科系名稱	畢業人數	
交通部 S T C W 教 學 課 程	五專							
	二專							
	二技							
	四技							
	四大							
	四X							
	其他							
	總計							

交通部 STCW 專業訓練課程	畢業前，學生是否能取得交通部規定一等船副服務中外國際航商之商船工作時，所需完整的訓練證書？ 是 <input type="checkbox"/> ，否 <input type="checkbox"/>
	若否？請簡述說明：
	畢業前，學生是否能取得交通部規定一等管輪服務中外國際航商之商船工作時，所需完整的訓練證書？ 是 <input type="checkbox"/> ，否 <input type="checkbox"/>
	若否？請簡述說明：

交通部 STCW 實習訓練課程	畢業前，學生是否能取得交通部規定一等船副服務中外國際航商之商船工作時，所需完整一年的海上年資及簽署完整的船上訓練記錄簿？ 是 <input type="checkbox"/> ，否 <input type="checkbox"/>
	若否？請簡述說明：
	畢業前，學生是否能取得交通部規定一等管輪服務中外國際航商之商船工作時，所需完整半年的海上年資及簽署完整的船上訓練記錄簿？ 是 <input type="checkbox"/> ，否 <input type="checkbox"/>
	若否？請簡述說明：

交通部 STCW 考試及格證書	畢業後，學生取得交通部規定服務中外國際航商之商船工作時，所需一等船副考試及格證書的總人數及與畢業總人數的百分比。	總人數	百分比
	畢業後，學生取得交通部規定服務中外國際航商之商船工作時，所需一等管輪考試及格證書的總人數及與畢業總人數的百分比。	總人數	百分比

交通部 適任證書 STCW	畢業後，學生取得交通部規定服務中外國際航商之商船工作時，所需一等船副適任證書的總人數及與畢業總人數的百分比。	總人數	百分比
交通部 適任證書 STCW	畢業後，學生取得交通部規定服務中外國際航商之商船工作時，所需一等管輪適任證書的總人數及與畢業總人數的百分比。	總人數	百分比

交通部 航行員 STCW 工作年資 商資船	畢業後，學生實際服務中外國際航商之商船，擔任航行員(不含實習生)工作的人數及年資：		
	累計滿一年以上，二年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
	累計滿二年以上，三年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
	累計滿三年以上，四年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
累計滿四年以上，六年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比	
累計滿六年以上的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比	

交通部 輪機員 STCW 工作年資 商資船	畢業後，學生實際服務中外國際航商之商船，擔任輪機員(不含實習生)工作的人數及年資：		
	累計滿一年以上，二年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
	累計滿二年以上，三年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
	累計滿三年以上，四年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比
累計滿四年以上，六年以下的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比	
累計滿六年以上的總人數及與畢業總人數的百分比	總人數	百分比	

有關客船、RO RO 客船、快速救難艇、 Oil Tankers 油輪、Chemical Tankers、Liquified Gas Tankers 等特別訓練課程及一等大副、大管、一等船長、輪機長等管理級專業訓練課程，貴船員訓練中心目前執行情形：

建議中華民國輪船商業同業公會全國聯合會及主管機關辦理事項：
(敬請提案，惠示卓見，俾利呈報)

1.產學合作、勞資合作、媒合就業、固定僱用(Fixed Employment)

2.其他

建議校院海勤科系及主管機關辦理事項：
(敬請提案，惠示卓見，俾利呈報)

1.在校取證、畢業就業

2.其他

四、我國 Mariner 行銷國際的能力

說明：

交通部核發給我們商船船員的「適任證書」是國際營業用級的執業證書，可與世界各國船員競爭商船船員市場的佔有率，不像我國律師、醫師、會計師的證書是國內自用級的執業證書，只能在國境內營業，出了國境就無效了。

建議：

學校採行前瞻性解決問題之道：

改變傳統教學的思維，推動前瞻性的措施，期待明年 2011 年我國海事教育論壇能邀請外國人船東的經理人，例如日本人、香港人、加拿大人及美國人等來台參加論壇，探討我國 STCW 商船船員教學、訓練、考試、實習、就業的問題，向國際行銷我國商船船員，帶領學生認識世界商船船員的市場，擴大我國 Mariner 的就業市場，提高我國 Mariner 國際市場的佔有率。

五、各國操作級 Mariner, 考試及格率、教學制度、STCW 訓練船、實習制度與學生就業起跑線的比較表

國家 項目	我國 約 1989 年前	我國 約 1990 年後	日本	韓國	大陸	菲律賓
考試 及格率	95%以上	??	95%以上	95%以上	95%以上	95%以上
教學 制度	3 年、4 年及 5 年畢業學制	5 專、2 年及 4 年畢業學制	4 年及 4.5 年 畢業學制	4 年 畢業學制	4 年 畢業學制	2 年 畢業學制
STCW 訓練船	無	無	有	有	無	無
		交通部認可 育英二號海 上實習年資	在國家 STCW 訓練船完成 完整的實習	在國家 STCW 訓練船及商 船完成完整 的實習	交通運輸部 海事局不認 可學校教學 實習船的海 上實習年資	
實習 制度	畢業前，學生 需完成完整的 海上實習年資 1 年(航海)或 半年(輪機)後 學生畢業即可 成為 Mariner 就業。	在校學生，不 論是選擇隨意 實習制或 39 制或 66 制或 3+1 實習制， 均可畢業，除 3+1 實習制 外，其餘學生 畢業後不知何 時才能成為 Mariner 就 業?? 註解： 1. 隨意實習制 = 隨意實習 均可畢業 2. 39 實習制= 在校期間實 習 3 個月， 畢業後實習 9 個月 3. 66 實習制= 在校期間實 習 6 個月， 畢業後實習 6 個月 4. 3+1 實習制 = 在校 4 年 需含 1 年實 習後畢業	在校 4.5 年制 的學生，需完 成 1 年 STCW 訓練船的實習 年資後學生畢 業即可成為 Mariner 就業。 海上實習年資 不完整的學生 可選擇在校 4 年後畢業。	在校 4 年，需 完成 1 年 STCW 訓練船及 商船的海上實 習年資後學生 畢業即可成為 Mariner 就業。	在校 4 年畢 業，畢業後學 生完成完整的 海上實習年資 1 年(航海)或 半年(輪機)後 即可成為 Mariner 就業。	在校 2 年畢 業，畢業後學 生完成完整的 海上實習年資 1 年(航海)或 半年(輪機)後 即可成為 Mariner 就業。

國家 項目	我國 約 1989 年前	我國 約 1990 年後	日本	韓國	大陸	菲律賓
學生就業 起跑線	因畢業前，學校輔導學生完成海上實習的年資，故學生畢業後即可成為 Mariner 就業(不含兵役)。	因學校著重輔導畢業前在校生不完整的實習，致使畢業生無法即刻成為 Mariner 就業(不含兵役)，畢業學生還要回過頭來與在校學弟爭取商船海上實習的機會(艙位)，艙位爭取成功後才能成為 Mariner 就業。	4.5 年制學生畢業後即可成為 Mariner 就業。	4 年制學生畢業後即可成為 Mariner 就業(含國防役)	因畢業前，學校輔導學生準備去海上實習，故畢業後，學生完成海上實習的年資即可成為 Mariner 就業。	因畢業前，學校輔導學生準備去海上實習，故畢業後，學生完成海上實習的年資即可成為 Mariner 就業。

說明：

其實，學校教我們的老師，也是出題目考我們的老師，所以只要上課專心聽講，操作級 Mariner 考試及格不是問題，而且教學、訓練、考試、實習、就業五大要素中，

惟考試及格得 100% 靠學生自己努力來爭取實力的證明，其他教學、訓練、實習、就業等四大問題，可歸咎於外在因素，要求產、官、學各界為建立船員事業良好經營環境而努力，讓商船船員不再是一條翻山越嶺、千山萬水、路途遙遠的海上旅程。

建議：

由以上資料比較表得知，能讓學生專心實習的制度，其考試及格率高漲，不能讓學生專心實習的制度，其考試及格率低落，爰建議學校應採行前瞻性解決問題之道：

停止讓學生無法專心實習的制度，比照我國 1989 年前的實習制度或比照日本、韓國、大陸、菲律賓、挪威等國長治久安的實習制度都可以，讓我國學生能與世界各國的學生一樣，站在同一個就業的起跑線上競賽，提高學生考試的及格率，創新品牌，進軍國際，從事 Mariner 事業的經營。

六、建立我國 Mariner 培訓的治理機制

說明：

如何從當前 **Ocean Education** 海洋教育眾多的海洋人才中、**Maritime Education** 海事教育眾多的海事人才中、**Merchant Ship Marine Education** 商船教育眾多的航海人才中，便利找尋商船的船員，是當前老師、學生、航商、教育部、交通部、考選部、國防部、經濟部等大家的困難，經濟強如歐美、日本都有機制可追尋，強如我國教育基礎，必有機制可依循，問題在治理的機制和機制的設計。

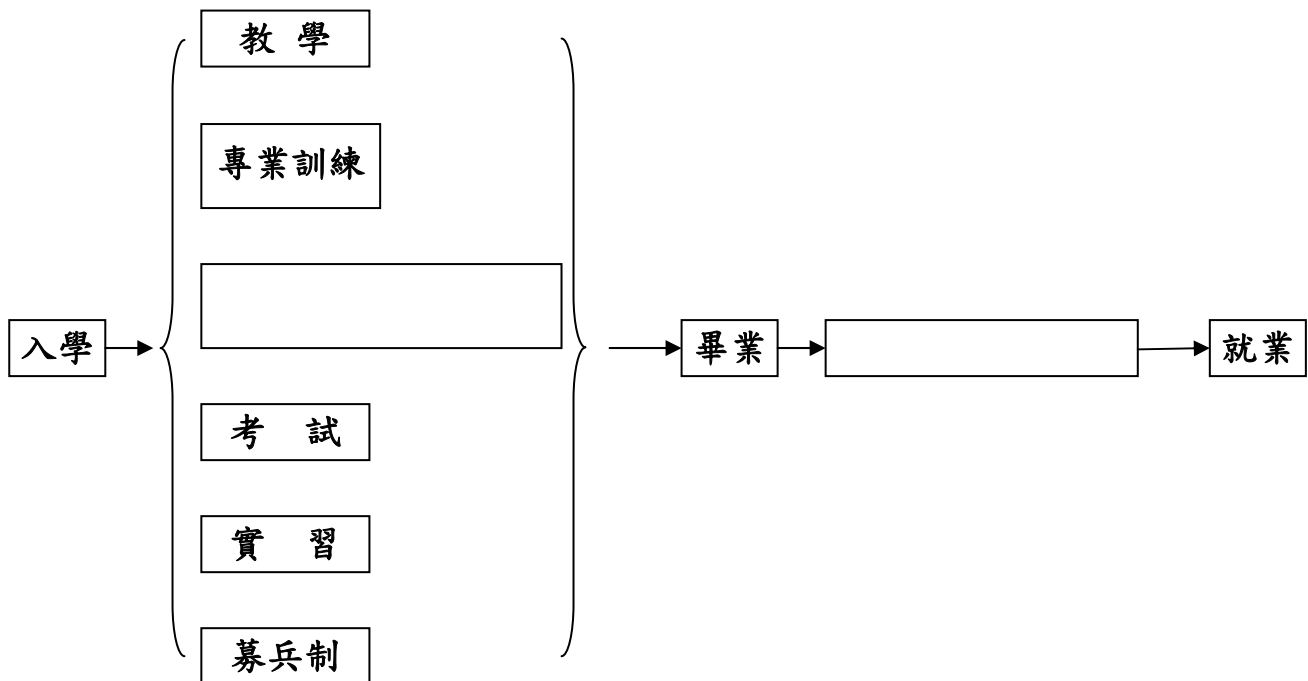
為協助航商及交通部找尋商船船員！

建議 1.

學校採行前瞻性解決問題之道：

比照日本、韓國、大陸、菲律賓、挪威等國長治久安的機制，不論國家有無訓練船，不論 **STCW78/95** 或 **STCW78/2010** 實施時間的前與後，均可甄選有志青年，集中力量成立類似才藝班，實施分流管理、在校取證、畢業就業、產學合作、勞資合作、媒合就業、固定僱用(**Fixed Employment**)的措施，尋找商船船員，建立我國 **STCW** 商船船員一條鞭、一貫性、有目標的教學、訓練、考試、實習、就業等長治久安的機制(附圖)，將專業訓練課程及實習訓練課程納入教學課程，讓學生畢業前最少已完成完整的專業訓練課程，俾利學生在校即可取得先訓的證明及訓後的證書，推動精緻化培訓商船船員的機制，因為該中端機的設計，攸關前端學生就業的意願與後端就業市場的競爭，且該機制並不會影響現行我國教學自主等普及化培訓船員所有的任何體制，如下附圖兩個空白處，仍保障了學生及老師於畢業前或畢業後自由選擇訓練、考試、實習、就業的受教權益、教學權益及就業權益。

期待該前瞻性精緻化培訓商船船員的機制施行後，
有志青年從 101 年起，可完成「在校取證」的願望，
有志青年從 104 年起，可完成「畢業就業」的願望。



建議 2：

有關交通部委託規劃的學士後甲級幹部航海人員培訓規畫報告，因為符合 STCW 商船船員一條鞭、一貫性、有目標的教學、訓練、考試、實習、就業等長治久安的機制，其設計上最大的特色是：讓學生畢業前最少已完成完整的專業訓練課程，只要補強一些不足的部分即可推行，故廣受外界的期待，

為何回到學校設計學程的時候，要設計讓學生畢業前最少已完成完整的專業訓練課程時，就會遭遇困難呢？

因此個人認為應先推動在校生及航輪本科畢業學士及副學士生的商船船員特別訓練班，補足其欠缺的專業訓練課程後，即可上船完成其實習訓練的課程取證就業，快速有效奠定操作級船員的基礎，從而解決管理級船員斷層的問題。

七、「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台」的簡介

說明：

比照教育部教師媒合平台的機制，交通部亦委託中華海員總工會於 99 年度起辦理「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台計畫」。

建議：

敬請點閱中華海員總工會網站www.ncsu.org.tw
首頁「就業/徵才媒合平台」。

敬請航商、學校及在校學生、畢業學生廣為宣導，
多加利用媒合平台，並敬請

- 彼此準備好上舞台徵才與就業的意念

Preparedness

- 彼此投入商船船員培訓與發展的計畫

Peoplization

- 彼此建立夥伴的關係

Partnership

中華海員總工會

「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台計畫」

一、為促進船員人力與航運業有效連結，提昇人力運用效率，依據交通部審訂「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台計畫」（以下簡稱本計畫），由中華海員總工會（以下簡稱本會）特訂定本作業要點以執行本計畫相關事務。

二、辦理原則

（一）辦理方式由交通部、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船長公會、財團法人中華航業人員訓練中心、海事院職校及本會各推派代表1至2人共同組成工作小組，並由本會理事長擔任召集人，依計畫執行需求，不定期召開工作小組會議；該工作小組任務為媒介船員、實（見）習生與航運公司間之相關作業事項或爭議處理、本作業要點之審定施行，及其他有關船員就業輔導事項或運作機制之研議。

（二）基本關係

1. 本會與船員：媒介關係。
2. 本會與航運公司：合作關係。
3. 船員（含見習生）與航運公司：僱傭關係。
4. 在校實習生與航運公司：訓練關係。

三、申請條件

（一）參與本會計畫媒介之應徵者：

1. 具船員身分，符合申請職務之適任資格者。
2. 具船員身分兼任實習生，係指自海事院職校航輪相關系科畢業，擬申請一、二等船副、管輪適任證書前，須補足船上實習經歷之本國籍船員。
3. 具實習生身分，指就讀經各級教育主管機關立案，且具正式學籍並依各校學則規定須上船為實習生之學生。

前項在校學生之實習期間須為艙面部一年以上或輪機部六個月以上。

4. 具養成訓練結訓合格身分，指完成國內船員訓練機構甲級航海人員訓練班或乙級船員訓練班結業，領有結業證明文件者。

（二）參與本計畫徵才之申請單位為依法辦理登記之航運公司，且須加入勞工保險及就業保險；另須檢附航業法規定核准登記之文件影本及最近一年繳納勞保保險費收據影本（需加蓋公司戳章）。

四、申請作業：

（一）建置資訊平台及審查機制

1. 本會建置媒合平台，提供符合本作業要點第三點所定應徵者及申請單位（航運公司）之資格要件，並依登錄程序上網登錄需求條件、名額及應徵職務者。

2. 申請單位透過本作業要點申請僱用船員或培訓實（見）習生，至本會網站填列徵才申請表（詳附件1）。
 3. 經本會彙整、審查申請單位之徵才申請表後，於網站上公告徵才訊息，同時以電子郵件寄發已通過審查，符合申請單位徵才職務之求職者。
 4. 應徵者至本會網站登錄並填列就業申請表（詳附件2），並依規定檢附相關證件資料，逕送本會進行審查。
 5. 經本會審查符合資格之應徵者即加入網站上求職者名冊中，同時以電子郵件或其他方式通知通過審查，符合求職者之職缺。
 6. 經本會媒合平台媒合之職務，申請單位及應徵之船員需填寫確認回單（詳附件3）回傳本會。
 7. 本計畫執行情形由本會定期彙整名冊表（詳附件3），並編製年度成效報告，於每年度結束後1個月內公告於網站，函送交通部知悉。
 8. 本會得視本計畫執行需求至學校、船員訓練機構或申請單位實地訪視。
- (二) 應徵者或申請單位應確實填具相關資料，經發現有填寫不實之情事，取消其媒合資格。
- (三) 應徵者及申請單位之資料於公佈網站後2個月自動移除。
- (四) 工作小組於每年或必要時檢討並修正作業方式。

五、本作業要點自中華民國99年1月1日起施行。

民國99年11月9日修正。

八、結論與具體易行的建議

說明：

- 1994年 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會與中華海員總工會簽署團體協約報交通部同意，奠定勞資合作的基礎；
- 1999年 總統頒布船員法，奠定我國船員事業經營者國內法的地位；
- 2002年 我國船員適用 STCW1978/1995 國際公約的規範，奠定我國船員事業經營者國際法的地位；
- 2010年 中華海員總工會推動「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台」，媒合我國船員商船的實習及就業，保障我國船員和航商的權益。
- 2011年~2015年 IMO Audit Scheme 稽核各國海事主管機關的國際方案預定2015年 Enter into Force，我國海事主管機關對船舶及船員的管理適用該公約的規範，以保障我國船舶及船員生命及財產的安全；
- 2012年 ILO MLC 2006 國際海事勞工公約預定2012年 Enter into Force，我國船員適用該公約的規範，奠定我國船員事業經營者，國際海事勞工的地位；
- 2012年~2017年 STCW1978/2010 國際公約2012年生效，2013年入學學生適用該公約的規範，2017年 Enter into Force 後，我國學生和船員適用該公約的規範，奠定我國學生和船員事業經營者的工作能力，符合該國際公約的水準；
- 當前國際造船及國際海運經濟持續的發展。

結論：

以上，再再顯示商船船員尊嚴的提升及市場的需求，現在正是有志青年投入商船船員事業經營的最好時機！

八、結論與具體易行的建議

具體易行的建議 1：

便利產學勞資合作之五問

- 一問、如何由全國船聯會建議的簡易方法：學校填妥基本資料後將 2002 年(STCW78/95 Enter into Force 生效年)至 2010 年歷屆畢業學生中文姓名及出生日期的電子檔提供給交通部即可，再依交通部現行「海運技術人員管理系統」已具備的系統功能製作航輪科系 KPI 指標資料統計表 Statistics of Key Performance Index，免費瞭解海事校院海勤畢業生上船工作之實際情況與上船意願低落之原因及我國 STCW 商船船員培訓的成果，以符合 99 年教育部海洋教育推動小組第 2 次會議臨時動議的決議？
- 二問、如何建立各海事校院航輪科系歷屆畢業學生聯絡的管道？
- 三問、如何提高各海事校院航輪科系在校生及畢業生考試的及格率？
- 四問、如何將專業訓練課程及實習訓練課程納入教學課程，讓學生畢業前最少已完成完整的專業訓練課程，俾利學生在校即可取得先訓的證明及訓後的證書？
- 五問、如何讓學生畢業即可就業，讓學生不再輸在國際商船船員就業的起跑線上？

具體易行的建議 2：

敬請航商、學校及在校學生、畢業學生多加利用中華海員總工會

「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平台」。

九、參考資料

說明：

敬請點閱中華民國輪船商業同業公會全國聯合會
網站 www.nacs.org.tw 專題研討區有關STCW商船
船員教學、訓練、考試、實習、就業等議題

十、心語

說明：

希望各位先進及關心「中華民國船員事業延續傳承」
問題的朋友們，請為我國商船船員一條鞭的教學、訓練、
考試、實習、就業的治理機制

祈福祝願

在校取證、畢業就業

產學合作、勞資合作

媒合就業、固定僱用

馬到成功

教育部、學校、交通部還願意繼續讓學生一直輸在

國際商船船員就業的起跑線上嗎

??

2010 年我國海事教育論壇

我國 **STCW** 商船船員
教學、訓練、考試、實習、就業
的前瞻與回顧

報告完畢
敬請指正

謝謝

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會
秘書長 許洪烈

國立臺灣海洋大學航運管理系 103 演講廳
99. 12. 10

敬請點閱中華民國輪船商業同業公會全國聯合會網站

www.nacs.org.tw

專題研討區有關 STCW 商船船員教學、訓練、考試、實習、
就業等議題

頁次	發佈日期	專 題	議 題 NO.
1	95.1.19	綜合海事勞工公約的淺見	二
1	95.2.7-23	國際勞工組織綜合海事勞工公約草案	三
1	95.1.24	東京備忘錄公布安全檢查缺失的分析	四
1	95.2.9	我船旗國執行公約表現之年度分析	五
2	91.8.	我國實施 STCW 95 的回顧與展望	七
2	92.3.	探討海事安全觀點及海事保全觀點介面互動之影響	八
2	93.9.24	ILO 國際勞工組織第 185 號公約	九
2	92.3.	1974 年海上人命安全國際公約	十
3		2006 年海事勞工公約對海運界的影響	十一
3	95.12.20	國際勞工組織 2006 年海事勞工公約研討會船東的責任 Shipowners' Liability	十二
3	96.1.15-17	船員議題相關重要參考文件 (1) 1/25 海洋高峰會及 (2) 海事勞工公約等議題參考	十三
3	96.1.25	海洋教育高峰會議	十四
4	96.5.17	Maritime Authority Symposium on Maritime Labour Convention, 2006	十五
4	96.5.25	2006 年海事勞工公約計畫案	十六
4	96.8.15	工作時數及休息時數 ILO MLC 與 STCW 規定之比較	十七
4	96.12.7	我國航海人員教育及培育制度的回顧與展望	十八
5	96.11.20	合格船員短缺問題	十九
5		建請各級海事院校成立船員實習輔導中心	二十
5	96.12.27	各國航海人員考試制度的比較	二十一
5	96.12.24	建請規劃操作級一二等航海人員考試制度	二十二
5	97.3.4	我國海事學校的實習制度(草案)	二十三
6		世界各國海事學校在海上訓練航行員一年的實習制度比 較表	二十四

6	97.3.4	籌建「學校訓練船」事宜	二十五
6		教育部各級海事校院海事教育及就業流程圖	二十六
6	97.3.4	教育部學生實習船聯合輔導會第3次會議_臨時動議	二十七
6	97.3.20	教育部學生實習船聯合輔導會第3次會議紀錄	二十八
7	97.3.21	教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組第4次會議議程	二十九
7	97.7.21	有關建立國內船舶及船員海事安全品質檢查管理系統認證機制的建議	三十
7	97.8.12	交通部97年度岸上晉升訓練及適任性評估檢討會議	三十二
8		Audit Scheme	三十四
11	98.4.1	就外交部國際組織司所提我國參與IMO相關議題說明	三十七
11	98.1.19	交通部鼓勵外輪回籍的措施	三十九
12	97.12.16	At The Opening Ceremony of DNV Maritime Forum 2008	四十四
12	92.4.10	有關中華民國輪船商業同業公會全國聯合會(NACS)與越南船東協會(VSA)簽訂之船員認可證書備忘錄	四十五
13	94.9.7	YM COMFORT CASE of GMDSS CERTIFICATE	四十七
13	93.12.24	MOU	四十八
13	98.2.11	Restoring bilateral (and) cooperative shipping ties	四十九
14		建立國內船舶安全管理品質認證制度之研究案	五十二
14	83.12.24	國際航線團體協約	五十四
15	91.7.24	港口國管制檢查人員訓練課程	五十五
15	83.9.30-89.9.27	全國船聯會83-89年大事誌	五十六
15	98.9.28	開會事由：海事類科課程內涵與就業職場對海事類科學生生涯發展之影響	五十九
16	94.8.23	外籍船舶申請特許進入我國國際商港以外港灣口岸裝卸貨物徵詢國輪承運意願作業程序	六十一
16	97.10.27	中華民國船舶運送業僱用外籍船員作業規定實用手冊	六十二
16	89.4.20	本會內部辦理徵詢國輪承運意願作業程序	六十三
17	98.12.8	教育部所提修正甲級船員適任證書考試規定說帖	六十四
17	98.12.21-28	海運政策	六十五
17	99.6.11	航海人員考試改由交通部辦理銜接工作小組第1次會議紀錄	六十六
17	99.7.5	2010港口國管制論壇全國船聯會意見內容供參-(1)	六十七
18	99.7.5	2010港口國管制論壇全國船聯會意見內容供參-(2)	六十八
18	99.7.5	交通部主辦考試說帖	六十九
19		Tokyo MOU 及 Paris MOU 2008年及2009年Annual	七十

		Report	
19		DNV_STCW 2010.06_Manila meeting report_Reg and Code A	七十一
19		DNV_STCW 2010.06_Manila meeting report Code B	七十二
20	99.8.	觀察我國和國際 - 自願稽核方案 The Voluntary IMO Member State Audit Scheme - 的發展趨勢和建議	七十三
20		UN ILO MLC 2006	七十四
20	91.7.	我國與菲律賓 印尼 緬甸及越南簽定僱外之四份 MOU	七十五
21	99.10.	交通部「學士後甲級幹部航海人員培訓規畫」報告審查會議全國船聯會 建議	七十七