

建議議題與回應

一、 詳細意見與回應

(一) 提案一：

1. 提案內容：

修法理貨員證照應回歸市場機制由政府認證之訓練機構來辦理，使有志於理貨工作者，取得證照有個順暢的管道。

2. 提案人：

基隆市輪船理貨商業同業公會陳振聲理事長。

3. 討論內容：

(1) 港務組饒智平組長：

依照 101 年 8 月 22 日修訂之「船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則」，有 2 種方式可選擇：

甲、甄試作業係由船舶理貨業商業同業公會及船舶理貨業職業工會會同辦理，甄試合格後由該兩公（工）會共同發給理貨合格證，係考量有關理貨員甄試、訓練及理貨合格證之發放等事宜，應回歸由理貨勞資雙方協調處理為宜。

乙、如甄試作業無法正常運作，建請船舶理貨業商業同業公會或理貨業者，可依照「船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則」第 16 條第 3 項第 3 款相關規定，經臺灣港務公司、本局或指定機關認有影響港埠營運時，檢具僱用名冊及訓練計畫（應包含勞工安全衛生法規、港埠作業相關法規及港埠與理貨作業實務等項目，訓練時數應達三十小時以上），報請本局或指定機關核定，並辦理訓練合格後僱用。

(2) 陳振聲理事長：

甲、本提案係鑑於公會與工會勞資雙方長期以來關係不是很融洽，一方面有心要做，一方面又處處遭遇困難，25 年來均未發出 1 張新的證照，僅由公會單方面辦理訓練及發證，工會是否同意未能得知，且雙方經常在會議均無法達到共識。

乙、建議由政府認證機構（如學校或立案之訓練機構）來進行訓練及發證較為恰當，因其管道較為暢通，目前市場上亦有許多證照係以此種方

式來取得，對於理貨人員取得證照之方式較為容易，為能維護傳統產業，永續傳承，建議理貨人員證照回歸市場機制由認證機構進行訓練及發證。

(3) 林昌輝副局長：

甲、目前各個國際商港，尤其基隆港兩公（工）會問題一直存在，工會較為封閉，不願意有新進理貨人員進入產業，爰有嚴重老化問題，本案是否可從另外層面考量，早期商港管理較為嚴密，許多行業均於商港法中規範（如小船修理業、海難救護業等），思考方向是否可朝前陣子開放之日用品供應商模式，審思是否將理貨業需持續納入管理。

乙、理貨業與裝卸承攬業不同，裝卸承攬業須考量質與量的問題，爰在目前裝卸承攬業管理規則有數量之管控機制，而理貨業並無以上問題，且要加入理貨業是相對較容易的，無門檻上的限制，爰可否如日用品供應商不納入特許行業，若不納入特許行業，則若有業

者願意經營理貨業，僅需至公司主管機關辦理登記即可投入本行業，而後續工人雇用問題亦可一併解決，目前，本局正在進行商港法修正，前一版修正將日用品供應商修正不納入特許行業，目前運作上均無問題產生，建議秉持法規鬆綁政策，透過商港法修正，將理貨業不納入特許行業。

4. 決議（祁文中局長）：

商港法刻正進行修法作業，將本案納入商港法修正研議，透過召開研討會共同研討解除理貨業管制，解決理貨人員訓練及發證問題。

（二）提案二：

1. 提案內容：

建議增加兩岸渡／郵輪航班。

2. 提案人：

中華民國船長公會李蓬秘書長。

3. 討論內容：

（1）航務組劉德財組長：

- 甲、近幾年有關休閒、育樂活動其中郵輪方面成長快速，有關人數及艘次去年與今年比較均成長約 4 成，尤其整體郵輪旅客人數部分成長相當多。
- 乙、至於兩岸渡輪部分，目前有 3 艘船麗娜輪、海峽號及中遠之星，平均整體載客率係 3 成至 5 成，為了提高載客率及觀光品質，本局亦與觀光局爭取，原優質陸客旅行團，至今年 5 月 31 日截止延長至 12 月 31 日（臺灣籍麗娜輪每月 5 艘次，每艘次 500 人；大陸籍海峽號每月 2 艘次，每艘次 500 人；以上人次並不計入大陸籍觀光客配額）。
- 丙、國際郵輪部分，兩岸間原僅允許兩岸資本的船舶方可直航，有鑑於郵輪產業的蓬勃發展，為利兩岸及國際旅客有更多元的選擇，經兩岸協商結果，自 102 年 4 月開始，外籍國際郵輪經許可經營兩岸市場，今年預估外國籍以及陸籍郵輪計有 512 艘次，其中兩岸直航郵輪近 3 成。為持續提升來臺郵輪艘次，本

局亦於小兩會中提出陸方審核郵輪之 SOP(標準作業程序) 能儘快訂出標準，因整體郵輪產業從開始賣票到最後完成航程均需耗費相當多的時間，爰本局持續要求陸方儘快訂定審批程序，就兩岸郵輪產業肯定會持續蓬勃發展。

(2) 李蓬秘書長：目前有無口岸限制？

(3) 航務組劉組長：國際商港目前無口岸限制。

4. 決議（祁文中局長）：

目前兩岸航線只要有業者提出申請，本局即考慮受理，我國與陸方雙方協商係針對運力對等，口岸的部分即為雙方設定之兩岸直航口岸，只要有市場需要，本局將極力促成。

(三) 提案三：

1. 提案內容：

市場低迷，但船舶卻是增加，其所帶來的是船員量及質的問題，根據現況，目前學生已經不缺，所缺的卻是師資，訓練中心的師資恐怕比學校的師

資還要缺乏。各個訓練中心的師資，除了薪水問題，從業人員的素質也是值得關切的。根據國際公約，師資及教材是要經過國家或授權單位認證的。然而目前程序曖昧，對目前教育訓練的建議：

- (1) 為解決上述問題，讓普遍管理級船員成為在職訓練員，或建立學徒制。
- (2) 讓管理公司使用具有在職訓練員資格的師資遠距教學，確實審核教材。
- (3) 其次在晉升考試上所需的評鑑員均是 95 年版的，到 2017 年 10 年版及生效。
- (4) 主管當局直接利用公/工會介入學校或晉升或在職的教育訓練，為得到優良師資所缺的經費由基金或政府撥款支出。
- (5) 至於系統內要求的實習制度：建議實習船可以合併育英二號及運星輪之任務，也就是說在成就新的實習船時，讓實習船可以接下運星輪的任務，如此有基本的任務收入也可充分利用實習船人力，更能達到教育訓練的目的。（母子船或客貨船有雙駕駛台雙主機的設計）

2. 提案人：

中華民國船長公會李蓬秘書長。

3. 討論內容：

船員組戴重仁簡任技正：

- (1) 「船上訓練紀錄簿」之機制，即為透過船上實務工作，以學徒制培育船員，船上訓練紀錄簿由同部門較自身高階之甲級船員進行評估，進行評估之甲級船員即是在職訓練員，本制度即有師徒制之精神。
- (2) 依據「船員訓練專業機構管理規則」第 2 條，辦理訓練之單位應符合 STCW 公約之認證資格並通過 ISO9001 品質標準之認證。部分未涉及設備之訓練項目，可由符合前項資格之單位開發遠距教學模式，並將師資、教材等報請本局核准後，即可施訓，目前無訓練機構向本局申請遠距教學計畫。
- (3) 104.8.11 修正之「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」第 42 條：「評鑑員應具有評鑑適任性評估項目之專業，經航政機關審核認可。」由

原有之證書制改為審核制，未來由本局審核，本局將訂定「航海人員岸上訓練及評估指導手冊」，前揭手冊草案業已完成，近期將開會邀集相關機關討論，會議凝聚共識後，本局將依據評估指導手冊做後續評鑑員認可作業，本案預計於 2017 年前完成，將評鑑員資格依 10 年公約規定符合其要求。

- (4) 訓練機構師資之聘任仍尊重訓練機構之權限，各公工會如有推薦師資可以向各訓練機構引薦，由其依訓練需求自行遴選，至經費來源宜由訓練機構自行籌措，倘相關公/工會如有基金亦歡迎投入獲取優良師資。
- (5) 本局目前評估運星艦整體船舶設備及營運模式與一般商船有些許差別，利用運星艦是否可以完成訓練紀錄簿裡要求之訓練項目，目前尚不可行。
- (6) 目前為取得適任證書所需要的實習經歷，原則上船員只要取得符合 STCW 規定之學分並取得 10 年相關專業訓練合格證書，透過目前系統上資

訊媒合平臺爭取上船實習艙位，本局亦會協調海員工會及全國船聯會提供足夠實習艙位以滿足甲級船員之實習需求。

4. 決議（祁文中局長）：

當作在校學生取得實習學分的教學，目前較為困難，這個部分為在校於教育部體系內學生必須設法完成的，本局希望提供之媒合平臺係指學生已具備應有之專業訓練及證書，透過媒合平臺協助商船來提供其實習艙位，並且成為真正的實習員。以往教育部有推動讓學生去體驗作為實習學分部分，本局尊重教育部之作法，目的事業主管機關處理之部分則係針對真正已具備能力後上船擔任實習員給予全力協助。

（四）提案四：

1. 提案內容：

目前國輪的 ISPS 通報付之闕如，應建立，用國家力量給予援助，雖可能力道不夠，但盡力總是可以讓船東願意懸掛國旗。

2. 提案人：

中華民國船長公會李蓬秘書長。

3. 討論內容：

(1) 船舶組范羣逢副組長：

ISPS 主要國際航線之客輪及貨輪，通報付之闕如部分本局在 102 年 11 月制定標準作業程序，實際上發生事情係有通報程序。

(2) 港務組饒智平組長：

甲、依據商港法，本局針對國際輪船及港口設施之保全有 2 部分，第 1 為臺灣港務股份有限公司訂定保全評估報告及計畫，本局部分為每年定期查驗以及核發港口設施保全聲明書，103 年本局針對所有港口設施均已完成查驗並核發聲明書，104 年本局亦完成相關查驗並辦理聲明書加簽作業。

乙、目前我國各港口保全設施均為保全等級 1，並將相關資訊公告於相關網站，船方可上網即時查詢。

(3) 李蓬秘書長：

一般在駕駛台會公告通報 SOP，目前國外有些船舶配有 ISPS 通報按鈕，當船員按下按鈕，通報國家負責單位亦有回復機制，目前我國並無相關回復機制。

(4) 許國慶主任秘書：

我國依照 SOLAS 公約規定建立一套遠距追蹤系統 LRIT，目前缺漏的部分為我國非 IMO 會員，資訊尚無法與國際溝通，基本上我國船舶在全世界各國航行 24 小時我國均可追蹤其所在位置，其所發出之訊號我國均可透過衛星接收，目前為止，運作至現況並無意外狀況，包括建立國籍船舶在境外可僱用外籍保全，這整套制度均持續在運作，我國國內法規亦將國際公約引進後內國法化。

(五) 提案五：

1. 提案內容：

國內線無 NSM 的要求，航港局應主導建立，尤其是對客輪或油輪。

2. 提案人：

中華民國船長公會李蓬秘書長。

3. 討論內容：

(1) 船舶組范羣逢副組長：

目前本局推動 NSM 業務有 3 部分，第 1 部分為法規之研修，於船舶法修正時增訂 NSM 相關規範，作為實施依據；第 2 部分為人才培訓，培養專業人才辦理國內安全管理發證工作，本局業於 10 月份請 CR 中國驗船中心為本局同仁做培訓；第 3 為推廣國內安全管理機制，本局於 10 月份在北部及南部辦理推廣說明會，將本局預計推動之國內安全管理機制向業界進行簡介。

(2) 局長：請船舶組說明目前法制程序進度。

(3) 船舶組王大明簡任技正：

甲、考量大部分船舶分布於基隆及高雄，本局今

年於北部及南部各辦理 1 場座談會，座談會上初步係參酌運輸研究所研究之子法，經本局修改後提出於座談會中蒐集各航商業者意見，目前尚在檢討當中，屆時將請本局各航務中心開會研議合適之作法。

乙、預計報部時間預計於明（105）年完成子法訂定，目前初步規劃係配合船舶法修正草案須於 1 年內實施，本局亦考量到 1 年內實施時間較為緊湊，業界配合上亦可能會有困難，爰本局規劃先訂定一計畫再子法尚未公布之前，有意願之業者可先行實施，俟子法一公布依程序發證予先行實施之業者，預計明年完成計畫及子法之訂定。

4. 決議（祁文中局長）：

本案目前研擬工作業到一個段落，現階段傾聽業界意見後隨即進入法制程序，本局業於 10 月份辦理 2 場次座談會，在修法程序中必須符合公約規範並且滿足業者經營實務需求，本局將再與業界接洽，視實際需求再行辦理座談會。

(六) 提案六：

1. 提案內容：

各港航道均應浚深確實，並提供引水人及船長相關資訊。

2. 提案人：

中華民國船長公會李蓬秘書長。

3. 討論內容：

(1) 港務組饒智平組長：

甲、根據商港法規定航道係屬基礎設施，係由航港建設基金，由本局委託臺灣港務股份有限公司辦理，目前每年根據設計水深進行相關浚挖、量測，提供相關資訊予港埠單位及使用者。

乙、後續本局將研議與臺灣港務股份有限公司進一步合作，包括每年提出浚深計畫供本局共同參與，以確保航安問題並據以編列相關預算進行相關工作。至於浚深作業完工後，是否到達預定目標水深，或許亦可從委託第三方角度進行相關量測，確保浚挖工作能夠確實，另外將相關資訊能真正、及時且迅速正確的傳達予使

用者。

(2) 祁文中局長：

甲、政企分離後權責應該慢慢地越來越清楚，本案按照權責上係航港局之權責，但是依據商港法係由本局委託臺灣港務股份有限公司辦理，本局之立場係「工作可以委外，但是責任是無法交出的」，建議本局與交通部航政司及臺灣港務股份有限公司再行研議，基礎建設由航港局依法委託予臺灣港務股份有限公司事項，雙方間即有甲、乙雙方之權利義務，建議本局委託臺灣港務股份有限公司辦理之事項，臺灣港務股份有限公司針對委託事項撰擬計畫書並與本局探討、瞭解，臺灣港務股份有限公司基於風險管理的概念，對於各個港口有不同的辦理方式，各個港口不論是航道、迴船池或岸壁深度，針對不同需求提出不同浚深計畫，並於必要時進行常態性 1 年 1 次或 2 次的測深作業，倘有特殊狀況如颱風等特殊情形，另外再行處理。

乙、希望本案能透過交通部航政司之協調，本局與臺灣港務股份有限公司能雙方參與港口各項基礎建設，也期望未來本局在工程管理費之下，可編列適當經費作必要之抽測，讓本局同仁能更加瞭解實務面操作情形並盡本局應盡之責任。

丙、另外於航道、迴船池及岸壁深度浚深完成後進行航船布告或在網站公告時，本局亦將於本局官方網站公告以示負責，同時於交通部、本局及臺灣港務股份有限公司網站揭露，依程序進行航船布告，以周延對航商之服務。

(3) 臺灣碼頭服務股份有限公司吳善楨總經理：

假設航道所宣布之負水深，在實際上運作並非如此所產生之事故或損傷，請問係由航港局協調或臺灣港務股份有限公司負責？

(4) 港務組饒智平組長：

第 1 面向為本局與臺灣港務股份有限公司間委託契約之權利義務關係；第 2 面向為涉及國家賠償問題；第 3 面向為法令面，即本局向臺灣

港務股份有限公司代位求償。幾個面向下來不是本局就是臺灣港務股份有限公司。

(5) 祁文中局長：

甲、 本案須視工作項目係屬哪一單位之職掌，非常清楚本案係為航港局之職掌，必須辦理航道、迴船池及岸壁之浚深，爰本局即為所謂的訴求對象。

乙、 雖然浚深工作由本局委託臺灣港務股份有限公司，對於本案航商之訴求對象為本局，再由本局內部與交通部及臺灣港務股份有限公司探討，依照契約內容雙方均盡到應盡的責任。針對本案本局將再與交通部及臺灣港務股份有限公司進行程序確認。

(6) 林昌輝副局長：

基本上本案應視發生事故地點，若位於航道上，依商港法規定，係屬於基礎設施，係由本局委託臺灣港務股份有限公司辦理，該公司為被委託人，本局為委託人，其法律關係較為明確。若發生事故地點位於船席，岸壁旁船舶靠泊處，例

如靠泊臺北港貨櫃碼頭，那即為臺北港貨櫃碼頭公司之責任，因於 BOT 契約中規定靠岸壁 50 公尺係由該公司負責浚深；若於其他公用碼頭，責任則回歸臺灣港務股份有限公司，由港口營運單位負責。

(七) 提案七：

1. 提案內容：

有關「交通部航港局 103 年航港業務座談會議題辦理情形表」議題一（引水人相關議題），建議於該案辦理情形說明 2. 之後增加下述說明：

『惟，本案「引水人管理規則第 38 條」：航政主管機關得視當地水域情形，規定特種船舶應僱用兩名以上引水人與「引水人第 10 條」由「航政機關航港局」報請「主管機關交通部」核准之「引水費率」中規定「第 2、3 引水人之僱用」，應由「航商自行決定」之規定，尚有引水法「主管機關交通部」與「航政機關航港局」自相矛盾競合的問題，有待解決』。

2. 提案人：

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會許
洪烈秘書長。

3. 討論內容：

(1) 航安組張家豪副組長：

甲、依照引水人管理規則第 38 條，有關僱用兩人引水之規定，最主要係以航行安全為考量，當然這部分也相對造成航商業者成本負擔，但因交通部於 87 年函釋，引水作業以 1 人為原則，若涉及到 2-3 人之引水僱用，仍然由航商自行決定，本局目前依照交通部函釋原則辦理。

乙、另外本局今年亦開始著手辦理引水制度發展委外研究，作為未來引水法修正參考，爰針對本案兩人引水之議題，目前亦納入引水法研究案進行討論。

(2) 許國慶主任秘書：

在引水法中主管機關為交通部、航政機關為航港局，1 人引水問題業於 87 年政策定調，交

交通部即要求落實到引水費率表，爰各港引水費率表均報到交通部核定，引水費率表即等同於引水人管理規則，屬於法規命令位階，至於當地航政機關得視…規定僱用兩人引水部分，交通部過去在 4 港務局做法較不一致之狀況下，將該條文利用引水費率表將其封死，即使航政機關宣布可僱用兩人引水，因孫法位階（航政機關自行規定）牴觸子法位階（引水費率表）無效，爰目前仍係以此邏輯規範引水人之僱用，相關不合理或不妥適之規定本局正在進行修法程序，於未來將其一併導正。

（3）許洪烈秘書長：

南部航務中心引用引水人管理規則第 38 條規定，航商並無意見，但南部航務中心又依引水法第 4 條規定將引水費率表報請交通部核准，核准第 2、3 引水人由航商自行決定，1 方面強制航商僱用兩人引水、1 方面報請核准由航商自行決定，目前實務上遇到此問題。

(4) 中華民國船員外僱輔導會姚忠義主任委員：

甲、引水人管理規則第 38 條規範相當清楚，航政主管機關得視當地水域情形，有些水域清晰、有些水域較為複雜，並規定特種船舶或超過一定噸位、長度之船舶應僱用兩名引水人，但該等引水人應會合後協同領航，不得分次登船。目前引水法或引水人管理規則修法研究時，亦將本議題納入討論。

乙、第 2 針對航商建議對引水人進行評分、檢討議題，建議引水人亦做雙向對航商、船舶評分。

丙、最後針對 PPU 議題，航商建議每位引水人均應於領船時準備一套 PPU 儀器，目前臺灣各港，引水人登船後目視均相關清楚，建議不須因應國外趨勢而強制於國內適用。

(5) 許國慶主任秘書：

雖然 102 年南部航務中心開會決定得視當地水域僱用兩人引水且經當時黎局長核可，但是引水費率表規定仍以 1 人為原則，雖然技術上規

定如此，但實際上實施必須修正高雄港引水費率表，將其法制化，現況並無修正引水費率表將此技術規法納入，因此 102 年之決議並無法律效力，尚屬行政命令，本局未來將儘速完成適當法律程序。

4. 決議（祁文中局長）：

目前本局刻正辦理引水人管理規則修正案，亦請航安組明年重新檢視引水法，在委託研究過程中將邀集相關業者一起探討，若意見不一致時本局也將參考標竿港口管理單位做法，修法之方向即是以站在航商利益且能與國際接軌角度處理，本局後續將與透過航商之協助儘速釐清引水人相關問題。

(八) 提案八：

1. 提案內容：

請釐清臺灣港務股份有限公司法律定位，政府將納稅人的資金建造之港灣設施交由其經營，應受何種法規之約制，何者為其主管機關。

2. 提案人：

貿光有限公司林柏均董事長。

3. 討論內容：

(1) 林柏均董事長：

甲、臺灣港務股份有限公司成立港勤公司，因所承攬順安號經營不佳且收入不敷支出，則臺灣港務股份有限公司表示預計於今年 4 月份開始調漲費率，經花蓮航商業者反對，於 7 月 20 日由臺灣港務股份有限公司盧副總召開會議，業者於會中提出「利用港灣設施向不特定人收取費用，其費率必須報請主管機關核定」，但臺灣港務股份有限公司表示不需核定僅需核備。經臺灣港務股份有限公司會議結論表示，有關費率一案該公司將報航港局

核定，若核定不准 7 月 1 日開始超收部分，多退少補。另經本局 11 月 4 日召開會議協調，臺灣港務股份有限公司於 11 月 12 日發文表示，不調漲費率恢復 7 月 1 日以前費率，但未表示超收部分如何處理。

乙、另順安號係屬交通船，目前臺灣港務股份有限公司係引據拖船費率收費，並有法律明文規定，並非該公司說調漲就調漲。

(2) 許國慶主任秘書：

甲、有關臺灣港務股份有限公司法律位階部分，我國有商港法、國營港務股份有限公司設置條例、交通部組織法及交通部航港局暫行組織規程，大家各司其職。交通船按照商港法目前規定，非屬港埠設施之一，因此臺灣港務股份有限公司認定其非屬港埠設施之一部分，爰未將其列入港埠費率表中，純粹屬於交通船，交通船則由一般航政體系管理，因順安輪總噸位超過 43，因此比照航業法及船舶運送業管理規則規定，費率表係採備查

制。

乙、日前因臺灣港務股份有限公司總經理及蕭委員有所承諾，目前爭議在協調當中本局亦瞭解問題所在，因其為高單價、高成本，降低價格其仍是虧本長期下來並不是辦法，爰本局於 11 月 4 日召開會議後亦請臺灣省引水人辦事處提供安全規格之未滿 20 總噸小型船，臺灣省引水人辦事處表示將研議可否降低船舶總噸，則其總成本亦可一併降低，另外臺灣港務公司亦承諾在無新業者加入前將順安號研議可否將其 OT 予其他業者經營，將來有意經營交通船之業者，歡迎其加入營運。

(3) 林昌輝副局長：

本案係因花蓮港進出港船舶艘數較少，爰當地無引水船及交通船，係以拖船兼做引水作業，目前法規規定，包括交通船及引水船費率，並無規定應送航港局核定或備查，本局對於本議題亦相當重視，在目前正在研修之引水人管理規則擬

將本案列入條文修正中，也就是引水船費率應報經航港局備查，備查過程中若所訂費率過高，本局將不同意備查。另外若於港區內無適當引水船，則由本局介入進行協調，透過此機制來處理現況問題，就花蓮港而言，因其進出港船舶艘次較少，因此可作為引水船之船舶相對選擇性也較少，最後若還是需要使用臺灣港務股份有限公司港勤船進行引水作業，本局也將考量航商及臺灣港務股份有限公司雙方成本因素居中協調。

(4) 局長：

引水法之主管機關中央為交通部，地方為航政主管機關即為航港局，目前本局正在研修引水人管理規則，基於各界建議，本局傾向於引水人管理規則中律定費率表應報經航政主管機關備查。本局將持續朝解決業者各項問題方向努力，協調各方利益及意見，研擬適當之解決機制。

(5) 許洪烈秘書長：

引水法及引水人管理規則均有明訂引水船及引水費率相關規定，建議依航政司建議將港勤

公司之港勤船以港埠費率報交通部核備方式處理。

(6) 許國慶主任秘書：

未來在引水法及引水人管理規則修法過程中，本局將再邀集航運各界與會研議，現況解決問題仍回歸交通船由航業或小船業管理方式管理。

4. 決議（祁文中局長）：

引水法及引水人管理規則中規範，對於本議題本局有責任研擬適當處理方式，後續本局將與各單位交流，研議符合各界期望之方式。

二、 綜整意見

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
1	修法理貨員證照應回歸市場機制由政府認證之訓練機構來辦理，使有志於理貨工作者，取得證照有個順暢的管道。	基隆市輪船理貨商業同業公會陳振聲理事長	商港法刻正進行修法作業，將本案納入商港法修正研議，透過召開研討會共同研討解除理貨業管制，解決理貨人員訓練及發證問題。	港務組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
2	建議增加兩岸渡／郵輪航班	中華民國船長公會李蓬秘書長	目前兩岸航線只要有業者提出申請，本局即考慮受理，我國與陸方雙方協商係針對運力對等，口岸的部分即為雙方設定之兩岸直航口岸，只要有市場需要，本局將極力促成。	航務組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
3	船員訓練及教育制度： (1)管理級船員成為在職訓練員，或建立學徒制。 (2)管理公司使用具有在職訓練員資格的師資遠距教學。 (3)晉升考試到2017年10年版及生效。 (4)利用公/工會介入學校或晉升或在職的教育訓練，為得到優良師資所缺的經費由基金或政府撥款支出。	中華民國船長公會李蓬秘書長	當作在校學生取得實習學分的教學，目前較為困難，這個部分為在校於教育部體系內學生必須設法完成的，本局希望提供之媒合平臺係指學生已具備應有之專業訓練及證書，透過媒合平臺協助商船來	船員組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
	(5)至於系統內要求的實習制度：建議實習船可以合併育英二號及運星輪之任務，也就是說在成就新的實習船時，讓實習船可以接下運星輪的任務，如此有基本的任務收入也可充分利用實習船人力，更能達到教育訓練的目的。		提供其實習艙位，並且成為真正的實習員。以往教育部有推動讓學生去體驗作為實習學分部分，本局尊重教育部之作法，目的事業主管機關處理之部分則係針對真正已具備能力後上船擔任實習員給予全力協助。	

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
4	目前國輪的 ISPS 通報付之闕如，應建立，用國家力量給予援助，雖可能力道不夠，但盡力總是可以讓船東願意懸掛國旗。	中華民國船長公會李蓬秘書長	我國依照 SOLAS 公約規定建立一套遠距追蹤系統 LRIT，目前缺漏的部分為我國非 IMO 會員，資訊尚無法與國際溝通，基本上我國船舶在全世界各國航行 24 小時我國均可追蹤其所在位置，其所發出之訊號	船舶組 港務組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
			我國均可透過衛星接收，目前為止，運作至現況並無意外狀況，包括建立國籍船舶在境外可僱用外籍保全，這整套制度均持續在運作，我國國內法規亦將國際公約引進後內國法化。	

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
5	國內線無 NSM 的要求，航港局應主導建立，尤其是對客輪或油輪。	中華民國船長公會李蓬秘書長	本案目前研擬工作業到一個段落，現階段傾聽業界意見後隨即進入法制程序，本局業於 10 月份辦理 2 場次座談會，在修法程序中必須符合公約規範並且滿足業者經營實務需求，本局將再與業界接洽，視實際需求再行辦理座談會。	船舶組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
6	各港航道均應浚深確實，並提供引水人及船長相關資訊。	中華民國船長公會李蓬秘書長	雖然浚深工作由本局委託臺灣港務股份有限公司，對於本案航商之訴求對象為本局，再由本局內部與交通部及臺灣港務股份有限公司探討，依照契約內容雙方均盡到應盡的責任。針對本案本局將再與交通部及臺灣港務股份有限公司進行政程序確認。	港務組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
7	有關「交通部航港局 103 年航港業務座談會議題辦理情形表」議題一(引水人相關議題)，建議於該案辦理情形說明 2. 之後增加下述說明： 『惟，本案「引水人管理規則第 38 條」：航政主管機關得視當地水域情形，規定特種船舶應僱用	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會許洪烈秘書長	目前本局刻正辦理引水人管理規則修正案，亦請航安組明年重新檢視引水法，在委託研究過程中將邀集相關業者一起探討，若意見不一致時本局也將參考標竿港口管理單位做法，修法之方向即是以站在航	航安組

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
	兩名以上引水人與「引水人第 10 條」由「航政機關航港局」報請「主管機關交通部」核准之「引水費率」中規定「第 2、3 引水人之僱用」，應由「航商自行決定」之規定，尚有引水法「主管機關交通部」與「航政機關航港局」自相矛盾競合的問題，有待解決』。		商利益且能與國際接軌角度處理，本局後續將與透過航商之協助儘速釐清引水人相關問題。	

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
8	請釐清臺灣港務股份有限公司法律定位，政府將納稅人的資金建造之臺灣設施交由其經營，應受何種法規之約制，何者為其主管機關。	貿光有限公司林柏均董事長	引水法及引水人管理規則中規範，對於本議題本局有責任研擬適當處理方式，後續本局將與各單位交流，研議符合各界期望之方式。	航安組