

港埠經營管理系統之研究

計劃主持人：副研究員 朱金元

參與研究人員：副研究員 單誠基

助理研究員 劉文雄

交通處及各港務局協助研究人員：

交通處：股 長 張甫升

基隆港務局：港灣課巡察員 邱慶生

高雄港務局：港灣課課長 李國鏗

花蓮港務局：業務組組長 沈勇男

報告撰寫者：朱金元（第壹部份）

劉文雄（第貳、參、肆、伍部份）

目 錄

內 容	頁 數
壹、基高兩港輪船理貨作業制度改善之研究	1
一、前言	1
二、理貨作業	1
三、基、高兩港現行之理貨作業制度	10
四、基、高兩港理貨作業紛爭之分析	20
五、改善建議	22
六、結論	25
七、參考文獻	26
貳、台中港輪船理貨作業之沿革及現況	27
參、蘇澳港輪船理貨作業之沿革及現況	28
肆、花蓮港輪船理貨作業之沿革及現況	30
伍、花蓮港現行港埠裝卸業務及改善方案之研究	31
附錄：日本「檢數協會」組合	36

壹、基高兩港輪船理貨作業制度 改善之研究

一、前言

船舶理貨工作在航運貨載事業中佔有極重要之地位，其作業之良窳對於貨物裝卸效率，貨載安全性、穩定性、完整性及各種表單文件、作業數字之正確性均有很大之影響。故在世界上任何一個國家之港口，均必須有健全之理貨制度及熟悉法令規章、裝卸作業方法、素質優良之理貨人員，才能配合時代潮流使港區之貨物運轉通暢無礙。台灣地區各港口之「船舶理貨業」，依據國際商港棧埠管理規則第二條之規定，應為商港棧埠業務之一環並且於第五章明訂有船舶理貨業之管理，按理於港區執行業務時不應該有紛爭才對；但由於有關之法令規章未盡週延及實務上裝卸習慣之差異，近年來基、高兩港有關於理貨業務之紛爭層出不窮，例如：高港理貨範圍之爭議，基港理貨員不足，理貨員退休撫恤…等，不僅影響港區秩序之和諧及裝卸作業之效率，更對於台灣地區港口之形象產生負面之效果。故有關於理貨之紛爭如不速謀解決以建立一套合理之理貨制度，一旦理貨職業工會採取激烈之罷工抗爭手段，則全港區之裝卸作業均將陷於癱瘓，後果相當嚴重。

為徹底解決理貨業制度化之問題，本研究首先闡述理貨之功能及必要性，其次分析基、高兩港理貨作業之紛爭，最後參照日本「檢數協會」（理貨業）之方式提出修改國際棧埠管理規則部分條文之建議，冀望能將台灣地區理貨作業之制度化畢其功於一役。

二、理貨作業〔1〕〔2〕

2-1 理貨之意義與作用

貨物在卸車進倉、出倉裝船，或卸船進倉、出倉裝車過程中，必須註明貨物何時？何地？由何人交何人？貨物種類？貨物狀態？並且檢點數量是否足夠？唛頭是否相符？貨物有無受損？此種工作應由船貨方及經營倉棧者在任何港埠之岸邊（dock side）、船邊（ship side）或倉庫指派專人處理，即稱為「理貨」，故理貨之意義可以

解釋爲：「船棧雙方對於貨物授受之一種技術」。其功用主要有下列三點：

1. 查對數量

託運貨物，船方係依據裝貨單收貨，倉棧係依據進口艙單收貨，貨主則憑提單提貨，其數量均列載於上述單據，惟如何明瞭其數量是否足夠？或尚有短溢？則須由理貨人員逐件清點方可確定。如有短缺情事，應由授受雙方簽明數量，以作爲再次交付之依據。

2. 分清責任

貨物經輾轉運輸，在包裝方面難免有破損、污垢或散失散情形，在貨物本質方面，亦常有水濕、腐蝕、油漬、銹壞及內品短缺等情事，故必須由理貨人員詳細點檢，將其殘缺、受損之實況，簽註於授受文件內，以明責任之歸屬。

3. 增進效率

船舶裝卸貨及貨物進出倉棧，其數量浩繁，品類互異，每一船舶裝載貨物數量常在數千噸以上，嘜頭動輒數十個甚至數百個，每個嘜頭件數多寡不一，故卸進倉棧後，必須立即理分，使同一嘜頭貨物堆置一起，既方便查對又便利出倉，增進工作效率，故理貨工作爲倉棧管理之重點工作。

2-2 理貨方法

理貨之主要工作可以概分爲點數、分嘜、貨物狀況之說明及整理等，尤其是點數與分嘜兩項更是重要，茲分述如下：

1. 點數

貨物進倉，應先求數量之確實。倉棧方面固不願於收貨後發生短缺而致負擔賠償責任，亦不應超溢應收數量，而遭理貨不實之譏，故理貨員應站在誠實、公正、超然的立場、正確謹慎的從事計數工作。點數方法可以概分爲下列三種：

(1) 單位理貨

通常先由授受雙方洽議，使每一吊網或板台裝載一定之數量，然後以吊網或板台爲單位，由船棧雙方各指派理貨員逐吊記載，於每一工作階段完畢後，按所吊次數或板台塊數結算其授受件數。此法大多用於大宗雜貨。

(2) 籤籌理貨

即以竹籤計數，於貨物開始裝卸前由授受雙方洽議，以每一竹籤作爲一件或數件，工作告一段落再依據所發竹籤結算授受貨物件數，此法通常用於大批

包裝穀物進出倉。由於目前穀物之裝卸大多採取吸斗方式，故籤籌理貨之計數情形已較少見到。

(3) 點堆理貨

有時因作業繁忙，致倉棧理貨人手不足時可施行點堆授受，惟必須注意堆置整齊，行列分明，堆放高度一致，以免發生錯誤。

2. 分嘜

貨物分嘜為倉庫理貨之主要作業，如嘜頭理分不清，非但影響倉棧工作效率，甚至發生錯誤，致貨物無法交付，尤其在進口貨物驗關時，如無法檢出海關指定檢驗之貨物符號，將使貨主無法通關，影響所及更非淺鮮，故貨物分嘜必須於進倉時立即為之，通常碼頭倉棧於接到進倉通知後，倉棧管理員依據船公司所送之艙單，將所應進倉之貨物抄錄於分嘜明細表，交予理貨人員熟讀牢記，藉以加深印象，以免臨時翻尋核對。貨物運到時，核對嘜頭相符後，應在箱件上用粉筆註明堆於儲位之號碼，以利裝卸工人依號堆裝避免零亂混堆，如遇嘜頭模糊不清一時無法辨認，應臨時堆放於倉門旁，俟工作告一段落再會同船公司人員鑑別，不可於進倉時攔住推敲，以免影響進倉工作之進行。

3. 貨物狀況處理 [3]

卸貨時所卸各貨如發生特殊情況，應依實際情形記註，例如貨物裝有破損、污垢、散失情形；貨物本質有水濕、腐蝕、油漬、銹壞及短缺情形；即使全部無破損亦應填報貨物狀況表，以證明貨物授受時之狀態。

2-3 理貨的時間、地點 [1]

一般理貨之範圍包括從貨物在廠方堆積地或倉庫出倉，起吊裝貨、裝船、卸貨、進倉至出倉交貨之一貫運輸過程中，只要涉及運輸形態變換或運輸責任之發生及終止時，均要理貨。

例如：

(1) 直接裝貨、直接提貨（船邊交提貨）

由貨主自己安排之舢板或卡車直接運送至母船裝貨時，母船之船上及船邊均須要理貨。反之由貨主安排之直接提貨手續時亦然。

(2) 進倉、出倉

貨物無法直接裝貨出口，或直接提貨進口，而須暫時寄存棧埠業者或貨運

業者之倉庫時，於貨物進倉及出倉時均須要理貨。

2-4 理貨員之職責

貨物裝卸之際，船方與貨主或代理貨主各派理貨員檢數，互相檢驗有無錯誤、殘損、並計算件數、核對貨物標誌，以免日後發生糾紛，故充任斯職者應具有充分經驗與信用。

理貨人員包括理貨領班（Chief Checker）、副領班又稱助理（Assistant Checker）、理貨員（Tally Man）、看艙員（Hatch Watch-man）、聯絡員（Liaison man）、看守船梯員（Gangway Watchman）等，各有不同之職司。不同之貨種，不但理貨之工作內容不盡相同，所須之理貨員人數亦有差異，茲僅以一般雜貨船及貨櫃船為例，說明理貨員職責內之工作要點：

1. 一般雜貨船作業之理貨員職責：

(1) 領班（Chief Checker）

領班為全船作業之總靈魂，工作順利與否，領班之職責極關重要，具有領導能力之領班，必能服克服一切困難，與所屬人員工合作，以達成工作任務，其職責有：

- ① 船進港前到船公司（代理行）聯絡，瞭解裝卸資料內容，俾心中有腹案周全之計劃。
- ② 船靠碼頭後，應即與船公司或船務代理行人員上船，與船上之負責人員（大副）聯絡，問明此船之工作主要條件，及研商裝卸問題。
- ③ 船圖排好後，即刻囑副領班描述，分發於有關理貨人員，開始進行工作，並說明此船之工作特點及應注意之處。
- ④ 對所裝之貨及艙位，要有特殊領略之能力，否則有關人員一問三不知，非領班應有之現象。
- ⑤ 對所有之艙位與公式之換算，應略有瞭解，如此才可收事半功倍之效。
- ⑥ 熟悉一切有關之規章（船舶載運，裝卸文件之法規作業等），且須具有外交手腕剛柔併用以解決一切疑難問題。
- ⑦ 如屬下人員有任何疑問及困難時，應盡量設法解決，俾使一切工作圓滿達成任務，並爭取國際理貨信譽。

(2) 副領班（Assistan Checker）

- ①副領班又稱助理，為負責整理文件人員。裝貨時收到裝貨船圖即應照圖描述幾份交於領班分發給理貨人員，開始按計劃之船圖裝貨。
 - ②所有文件如裝貨貨品詳細表（裝貨總單）及其他有關表單資料必須及早整理，以免開船時匆匆忙忙易生錯誤。
 - ③開工前應到各艙核對所計劃之裝貨圖是否完全正確，以及是否有其他港口之貨物，以便作實際裝貨船圖時能有正確之資料。
 - ④收到裝貨單或任何有關文件時應即著手整理，如有更改或錯誤之處，應即通知領班立即處理。
 - ⑤每天工作交換班或工作節次交換時例如：16:00，20:00，23:00，應即著手整理統計理貨單以供領班及船公司人員瞭解作業狀況。
 - ⑥卸貨時對於有關文件如工作日報表（Daily Working Report）、卸貨總單（Cargo Boat Note）、貨物情況表（Condition Report）、短卸及溢卸表（Short and Overlanded Reprot）及其他文件等，均應按規定作業適時辦理。
 - ⑦所製之裝貨船圖及其他所有文件，要保持正確與乾淨。
- (3)理貨員（Tally Man）
- ①理貨員得到分配之工作艙位裝貨時，應注意該艙位到底安裝那一港口之貨？且要向領班問清楚每一港口之貨到底要裝那一層艙位？
 - ②必須依照裝貨單（Shipping Order）始可裝貨，在貨物到達船邊時，要仔細檢查港口、唛頭，以確定是否本艙要裝之貨，注意細心檢數，正確紀錄；確認貨物是否與裝貨單上相符，並檢查貨物之包裝，如有問題應即通知聯絡人員與報關行聯絡以進行整理。
 - ③裝一批貨，如港口不同，應即與船艙甲板上之聯絡員（Deck Watchman）聯絡，以便通知艙內看艙員，避免混裝，並在理貨單上分別紀錄。
 - ④卸貨時應細心對照貨物之名稱、唛頭、港口，確認貨物是否與進口艙單（Import Manifest）所列之貨物相符，並注意正確檢數，如有疑問即向領班提出，依照有關之規定手續處理。
 - ⑤卸貨時如有破件應即在理貨單上註明（如有公證人員應互相檢查）以便整理文件人員（領班或副領班）作破損報表時參考。

- ⑥一條船之檢數是否正確，完全繫於理貨人員之工作熱忱及負責態度，故即使發生等殊事故，非經領班同意，仍不可以離開工作崗位。
- ⑦特別理貨時須分別註明於理貨單上，例如：混合裝（Mixed）特別裝（Special stow）打墊板（Pallet）散裝（Bulk Cargo）及翻艙（Shifting）等。

(4)看艙員（Hatch watchman）

- ①看艙人員分配到工作時，首先應注意港口及艙位，依領班交付之艙位裝貨，並問明領班是否有不同之處，例如墊板貨存放之方式等。
- ②下艙之第一動作，就要檢查其他港口所裝之貨是否有破損之現象，如有應即報告領班，會同船方人員共同處理，以避免無謂之麻煩。
- ③艙內如有其他港口之貨，若為先卸者，則應在裝貨時留下安全距離以免先卸之貨卸完後有倒下而損失之現象。
- ④所裝之貨如屬易生銹之貨物，應於艙內作特別之處理，如艙內鐵壁與貨之間應用油幣、草蓆或膠布隔絕。
- ⑤如屬易燃物或化學之危險品，應注意不准閒雜人進入，嚴禁煙火、督促工人謹慎裝卸、小心輕放。
- ⑥當船邊理貨員於貨上註明有S/O No.（裝貨單號碼）與件數時，應對此貨物裝於何位置有概念，且同嚙頭或同S/O No.之貨務要裝在同一艙位，以便卸貨時能同時卸下而不致發生錯誤。
- ⑦在艙內如發現在本港所裝之貨有短少或破損應即吊回碼頭作適當之處理。
- ⑧裝貨時應特別注意港口之間安全線，且盡量裝直為主，於邊緣之處應多舖木板分隔，使先卸之貨不致影響後卸之貨，此種裝貨方式適用於一般雜貨，如罐頭、箱裝物、鐵類之貨物等。
- ⑨為了減少完工後之翻艙，故裝貨之程序非常重要，如決定裝在前艙或後艙，左艙或右艙，則應先由前後或左右一排排裝出，到最後才不致於有船體一邊重一邊輕之不平衡現象，應特別注意。

(5)聯絡人員（Liaison Man or Connection Man）

- ①聯絡員收到裝貨文件後應即與報關行聯絡，瞭解目前貨存放於何處，促其將裝卸單（Shipping Order）及早送到以便隨時工作之用。

- ②裝貨前必須與領班聯絡，那一港口之貨要裝那一艙位及注意其出貨之先後次序，並通知報關行人員適時按序出貨以免錯誤。
- ③卸貨時先與倉庫有關人員聯絡，貨進何倉庫或露置場（空地）位置，並分別通知船邊卸貨工作之理貨員；如果有船邊提貨更應特別交代以免錯誤。
- ④聯絡人員應為碼頭與倉庫間之橋樑，如理貨人員發現有任何問題時，經通知聯絡人員後，聯絡人員應即時處理，否則影響裝卸效率甚鉅。
- ⑤聯絡人員如發現任何疑問應與領班、船公司代理行報關行或相關人員聯絡，作妥善處理以提高裝卸效率。

(6) 看守船梯員（Gangway Watchman）

- ①船上之安全（防火、防盜）。
- ②擔任船長（大副）及船公司、代理行間之連繫。
- ③船邊梯之調整，以免受高低潮及裝卸貨之影響而損壞。
- ④看守電話及其他有關聯絡服務事項。

2. 貨櫃船作業之理貨人員職責：

雖然各船務公司所用之專用碼頭與公用碼頭之貨櫃營運作業方式不盡相同，但是其貨櫃裝卸仍須根據已擬妥之積載圖（Prestowage Plan）。理貨人員之職責簡述如下：

(1) 領班（主辦理貨員）Chief Checker

- ①統籌裝卸資料之船圖，協調裝卸計劃，策訂裝卸次序表。
- ②分配理貨員工作，負責督導理貨員認真執行裝卸工作。

(2) 副領班（副主辦理貨員）Assistant Checker

- ①整理貨櫃作業之文件表單及輔佐領班。
- ②繪製積載圖或船圖。

(3) 船上理貨員（又稱看艙員）Hatch Watchman

- ①根據船圖按裝船順序表核對櫃號，並紀錄工作情形。
- ②督導碼頭工人解繫及固定甲板上之貨櫃，並啓閉艙蓋。
- ③督導碼頭工人注意裝卸船舶之安全，例如堆積連結具（Skacking Fitting）之擺放是否穩妥。

(4) 船邊理貨員（Tally Man）

- ①核對裝卸貨櫃號碼，紀錄裝卸動作時間，做定理貨單。
- ②根據積載圖指示拖車按順序表出櫃裝船卸放，區分位號。
- ③加封進口貨櫃，查對外國封條是否完整並加以紀錄。
- ④檢查貨櫃是否有破損，並作出貨櫃檢查（驗收）單。

（以上紀錄櫃號、加封、檢查等須分別派數名理貨員職司其責）。

(5) 貨櫃場地理貨員（Container Yard Tally Man）

- ①依據堆積計劃圖將貨櫃負責裝卸於集散場適當位置，並將進出口貨櫃按照順序表存放及出櫃。
- ②指示或引導搬運機具將貨櫃卸放於區分好之位號，或將裝卸順序表交於司機或引導場用牽引車（Yard Tractor）拖運。

(6) 聯絡理貨員（Liaison Man）

- ①船未到港前，依據裝卸計劃妥善規劃貨櫃場作業，諸如貨櫃如何分類堆積。
- ②派工通知碼頭工人、貨櫃起重機及貨櫃場搬運司機作業。
- ③向海關申請進口貨櫃封條，登錄進出口貨櫃清單。
- ④有關文件表單與海關人員聯絡監視裝卸船及簽證事項。
- ⑤如發生其他特殊問題即向領班及有關單位報告並協助解決。

2-5 船舶理貨與棧埠理貨之關係 [3]

1. 船舶理貨與棧埠理貨兩者之間須互相配合，並與棧埠作業有關規定取得密切聯繫絲毫不容脫節方收成效。至於有關之技術問題及手續規定，則須賴理貨人員富有之現場工作經驗，才能使裝卸工作迅速完成而無錯誤。
2. 關於貨物裝卸之次序、搬運交通工具之調派、裝卸區分噸碩、歸堆、倉庫或露置場、登記數量、收發籤籌及其他有關事項等，必須在輪船停靠碼頭或浮而在未開始裝卸作業之前，即應計劃完備；裝卸作業開始方能得到各方密切配合使現場工作順利進行。所以理貨人員除了本身理貨技術以及手續程序之外，尚須注意現場一般情形及意外事件之發生，隨時向有關負責人報告，藉以隨時隨地解決各項問題，力求裝卸確實迅速。

2-6 船舶理貨之重要性

船運進口貨物是否均須要經過理貨處理？包船租約、船邊提貨是否亦須要理貨？

某些貨品不經由理貨是否可以？由於事關船貨雙方成本之負擔及理貨業者之權益，故多年來一直爭論不休。但因為船舶理貨業必須公正、誠實，且其所作的完整理貨紀錄也具有公信力，為免船貨雙方或船貨方與倉棧業者之間對於所授受之貨物有所爭議，故由具有公信力之理貨業者從事計數、點交…等之理貨工作是有絕對必要的，而且在實務上，如果不經由理貨業者理貨而由貨主逕行船邊提貨，極有可能發生下列情況〔4〕〔5〕：

1. 假短卸、真違約，破壞商業信譽

近年來部分從國外進口整船貨物或原料的進口廠商，委託代理人（通常為報關行）代表其行使船邊提貨，自行授受，而不願僱用具有公信力之理貨員在船邊點交。由於進口廠商或貨主向國外訂購任何貨物，一定有訂單（亦即買賣契約）詳列數量、噸位規格等，在貨物未完全如訂單收訖時，即以短卸違約論，貨主不可能付清尾款。故有不肖商人往往以此不正當手段扣住對方，罔顧商業道德及信譽，從而製造貿易運輸糾紛。

2. 以多報少，影響國家稅收及碼頭工人工資

部分不肖商人船邊提貨而以多報少，故每年海關因而短徵鉅額稅收。又因為碼頭工人之工資係按噸位及按件計算，以多報少亦影響碼頭工人之正當收入。

3. 碼頭工人不知該如何裝卸而影響效率

貨品裝卸位置，裝卸順序等如不經由理貨員指導，工人不知如何是好，影響裝卸效率至鉅。

三、基、高兩港現行之理貨作業制度

基高兩港現行之理貨作業制度，雖然港務局均依照「國際商港棧埠管理規則」中之「船舶理貨業」章來管理，但由於現有之法令規章有些條文規定得並不是很明確而且也未盡周詳，故導致理貨業者與船務代理業、船公司、報關行、公證行、貨主之間爲了理貨問題時有爭議。再加上台灣地區船舶理貨作業制度之不健全，理貨業公司行號之間爲求生存，彼此削價承攬，甚至無利可圖苟延殘喘；而理貨員則在理貨行幾乎難以爲繼之情況下，理貨工資無法獲得合理待遇，再加上僱傭關係之不明確，更談不上退休準備，故起而抗爭陳情。所以說台灣地區之船舶理貨作業是在理貨業與相關行業之間，理貨公司行號之間、理貨員與理貨公司行號之間，彼此關係並不和諧之狀況下來進行國際商港之理貨作業。爲了解決理貨作業之障礙，故有必要對於其現存之問題作一番了解，又由於基高兩港理貨作業沿革之歷史背景不盡相同其所發生之狀況亦不太一樣，故分別加以說明。

3-1 基隆港之理貨作業

1. 現況

(1) 人力

本港理貨業者計 43 家，其中 3 家爲船舶運送業兼營自屬船舶理貨業務，1 家爲理貨勞動合作社，其中約有半數業者營運狀況不佳，合計僱用理貨員 575 名。根據港務局最近一次人力調查〔6〕，其中最近一年來未從事理貨工作者 22 人，已達勞基法規定可退休年齡者 21 人，因身體因素無法從事本業者 3 人，故實際執業人員共計 529 人，但理貨勞動合作社所僱用之 148 人，因爲該社係合作社組織，社員共同經營，社員是否達退休年齡均不願提供資料故無法知悉。不過由基隆港輪船理貨業職業工會所提供之年齡統計表可知一斑。根據工會的統計〔7〕，現有理貨勞工 575 人，實際從事理貨業者 461 人，而適任者僅約 400 人。

表 3.1 基隆港現有理貨勞工 575 人年齡統計表

統計至 79.11.30

年 齡	50 以下	50~55	55~60	60~65	65~75	合 計
人 數	159	199	58	107	42	575

(2)理貨員之增補

理貨員之僱用原係由港務局公開招考，考試合格錄用，經講習後再由理貨行僱用；後來則由各理貨行商自行提報而經港務局遴選，並不對外招考。歷以之理貨員增補情形概述如次：

1. 民國 41 年基隆市政府舉辦考試，錄取理貨員 40 名，看守員 12 名。
2. 民國 49 年 5 月由基隆市政府與基隆港務局會同辦理甄試，錄取理貨員 20 名，助理員 46 名，看守員 13 名。
3. 民國 56 年 3 月由基隆市政府與基隆港務局會同辦理甄試，錄取理貨員 250 名（但因其中有 87 名未從事本業，故另由港務局就未錄取，但分數達 50 分以上人員辦理講習訓練，補錄取 70 名）。
4. 民國 64 年 2 月由港務局會同基隆市政府、港警所以遴選方式增補理貨員 338 名。
5. 民國 65 年由港務局辦理甄審錄取理貨員 159 名。
6. 民國 67 年由港務局兩次辦理增補理貨員計 64 名。
7. 民國 77 年由港務局辦理增補理貨員 59 名。

由民國 56 年以後之理貨員產生方式，均由各理貨行商自行提報，並未對外公開招考。

(3)理貨派工標準〔9〕

本港理貨派工標準，經本港船舶運送業、船務代理業、船舶理貨商業公會及理貨職業工會會同商定之。現行之基隆港船舶理貨派工最低標準如下：

- ① 雜貨船：最少三人，（主辦理貨員、艙口、陸上各一人）
- ② 貨櫃船：① 一部橋式機 300 只貨櫃以下者 6 人，超過 300 只以上者 7 人。
② 每增加一部橋式機增加 3 人。
③ 自備走台者 5 人。
- ③ 雜貨船與貨櫃船之分別，依港務局之認定為準。
- ④ 以上標準如遇單裝或單卸時，視實際需要得酌情增減之。
- ⑤ 大宗貨物及整裝船，計時最少 1 人，其他視需要而定。

(4)基隆市輪船理貨工資〔9〕

現行之基隆市輪船理貨工資係民國 77 年 11 月 1 日起開始實施，至今已二年有

餘。一般理貨員每工基本工資貨櫃船 640 元，雜貨船 500 元又屬技術性工作，待遇確實偏低，原擬 79 年 7 月調整為貨櫃船每工 800 元，雜貨船每工 630 元，調幅為 25%，但不為資方接受。

表3.2 基隆市輪船理貨工資表

單位：新台幣元

貨 櫃 船	工 資			雜 貨 船	工 資		
	單	價	金 額		單	價	金 額
主 辦 理 貨 員	每	工	770	主 辦 理 貨 員	每	工	580
一 般 理 貨 員	每	工	640	一 般 理 貨 員	每	工	500
飯 貼	每	餐	100	飯 貼	每	餐	100

備註：1. 本表根據 77 年 10 月 15 日（77）航運貳字第 05565 號函調整，自 77 年 1 日起實施。

2. 論工時段

- (1) 貨櫃船：08：00～17：00，17：00～23：00，23：00～04：00
04：00～06：00，〔12：00～13：00，18：00～19：00
23：00～24：00，06：00～08：00 休息〕調派 24：00 候工者，加發半工及一飯貼。
- (2) 雜貨船：08：00～17：00，17：00～23：00，23：00～03：00
03：00～05：00，〔12：00～13：00，18：00～19：00
23：00～24：00，06：00～08：00 休息〕05：00 以後特別趕工者以一工計，調派 24：00 工作候工者前夜候工加發半工及一飯貼。
- (3) 在休息時間內繼續工作，二十分鐘以內，發一飯貼，超過二十分鐘者加發趕工獎金 100 元。
- (4) 貨櫃最後特別趕工 06：00～07：00 加發半工，07：00～08：00 另加發半工。
- (5) 國定紀念日工作工資加倍。

2.面臨之問題

(1)理貨員人力老化，理貨人力不足

根據港務局統計，本港平均每日靠泊作業商船約 30 艘，每船需用理貨人數，根據本港輪船理貨派工標準所訂各型船舶如每艘平均以 8 人計，需理貨員 240 人，分成二班輪班共需 480 人，另備置 120 人以供休假及事病假等，共約需 600 人理貨員〔10〕，而實際從事理貨業務之人數，據理貨商業公會及理貨職業工會之統計分別為 415 人及 461 人而適任者僅約 400 人，理貨人力與港務局估計所需人數比較顯有不足，如依照工會自己估計分兩班制要 800 人，更是不足。況耳現有理貨勞工年齡普遍偏高，50 歲以上者佔現有理貨勞工總人數之 75 % 左右。以年齡偏高，人數又不足之理貨員從事關係碼頭裝卸作業效率之理貨業務，將為港務局所無法長期接受。

(2)理貨員增補困擾

如前所述，本港理貨員人力不足，故航商、船務代理業、理貨業商業公會均一致要求開放理貨員限制；交通處及港務局亦認為理貨員現已面臨斷層現象，迫切需要新血注入，所以理貨員名額不應限制，而有意開放港區理貨員〔11〕〔12〕，但理貨業職業工會認為應先解決現存 575 名理貨員之退休福利問題，才答應理貨員增補，否則將採取抗爭手段。目前理貨員開放問題仍陷於各方僵持無法解決之狀態。

(3)僱傭關係不明確，理貨員之福利無保障

在勞基法未公佈實施以前（民國 73 年 8 月），理貨員屬於無一定雇主之工人，勞基法實施後，大部份之年長理貨員又不為僱主所僱用，故全部加入理貨勞動合作社（148 人）。而理貨勞動合作社係由社員共同經營，社員個個是老板，本來就不應該有退休金；至於理貨勞動合作社僱用之職員其退休金更應由合作社負責。如今卻因年老退休無錢而有要求：

①進出口商運費中加成。

②理貨費率加成。

③除已獲得之商港建設費外，另爭取理貨員退休專款。

④提撥少許社會救濟金作為理貨員退休專款等種種籌措退休金之舉動〔13〕。

另外即使有理貨行號固定僱用之理貨員，由於理貨之工作性質不同於其他產

業，是有船才上工，公司無船可作時即四處游走到別的公司理貨，所以公司老板亦不承認為理貨員之固定僱主，不要說是退休金無著落，甚至是勞保亦由工會投保（因為由工會投保，工會負擔60%，政府負擔40%；如果由僱主投保，僱主負擔80%，理貨員擔20%），由於理貨員之福利無法確保，故理貨業職業工會近年來除爭取有僱主的理貨員由理貨行辦理勞保外（仍有部份理貨行未辦理），更積極爭取理貨員之退休金，據工會估計每人退休金基數（算至民國78年）無論依照勞基法或民國76年前照工廠法後照勞基法均應有四十五個基數，退休金額每人應有九十萬，575人退休金總額應為五億一仟柒佰伍拾萬元。但理貨行號既非生產事業又無提退休準備金，更何況並不承認其僱主地位，怎有可能負擔如此龐大之退休費用？（另據法院之判例，理貨員張文慶與理貨行之退休金官司，法院亦僅依勞基法實施後採計年資，只判理貨行應付八萬元給張文慶先生，此數額與工會所估計之退休金額～每人至少九十萬元又差了一大截）。

(4) 不按派工標準派工

由於競爭激烈，不少船務代理商為了取得代理務業，不惜削價承攬，惡性競爭，平常最少一萬二千元一艘船之代理費用，代理商有時會降至五、六千元以求得代理權，再交由理貨行號理貨。理貨行號為求節省工資只好吃空缺，派不足理貨員，以從中賺取些微利潤，導致為數不少之理貨員必須身兼數職，且工作時間常常高達二十四小時，甚至四十八小時，連續數天夜以繼日工作，自然服務品質低落，發生計數錯誤的可能性亦相對提高。據79年12月1日中國時報報導：基隆市理貨業職業工會為了瞭解理貨員在碼頭工作情形，特前往港口巡查，發現當天全港停靠作業的船隻約為30艘，基中三分之一為貨櫃輪，三分之一為雜貨輪，另三分之一為散裝輪，而總共派出之理貨員，加起來不到六十人，距離派工標準每艘船十人差很多，有些雜貨船甚至只派一個理貨員，很明顯的普遍派工不足。

(5) 理貨工資偏低

基隆港現有輪船理貨作業由於仍未上軌道，因此理貨員工資遭受層層剝削，偶有調整亦僅約10~15%，現今之工資為民國77年11月調整每日工作八小時（每工），雜貨船工資為新台幣五〇〇元，貨櫃船工資為新台幣六四〇元，較之國

內泥水工、木工等每工工資均在1,500元~2,000元相比，差距甚大。(而民國56年木工、水泥工每工工資60元，理貨員每工工資65元)。更由於台灣地區之理貨工資非如日、韓採用論噸、論件計酬制度，而係採用計時之點工制度，故有些理貨員為求多得一些報酬，明明在這一工可作完的事情，往往拖到下一工，故使外輪誤以為基港之裝部效率不良。理貨工資偏低，工會要求調高，而資方也承認工資確實偏低，但仍反對調高〔12〕，其主要癥結在於港區理貨員不夠，造成航商雖付了不少工資，但理貨的速度緩慢，且因理貨員疲於奔命偶有做錯，使品質無法提升所致。站在航商的立場，早上九時開工，做到翌日九時，共有五個半工，包括白天一工，晚上一工、半夜一工，清晨四至八點二工，八至九點半工，再加上四餐飯貼錢，一天需支付三千四百元以上之工資，理貨員工資不可謂不高。故航商要求理貨員先提高服務品質再說。

(6)理貨範圍有爭議，部份貨主不願委託理貨

近年來常有大宗或整裝進口貨物，貨主不委託理貨業者，亦未僱用理貨人員，逕委由報關公司行號辦理提貨裝運，侵占理貨工作（分嘜、計數等）權益，日趨嚴重，故理貨業者時向港務局檢舉報關行逾越營業許可範圍而要求嚴懲違反法令之報關業者。而報關行卻認為：大宗之單項散裝貨物沒有嘜頭標記，不須分嘜、計數，故船方不僱理貨人員；而報關行雖然代表貨主提領，仍須依公證行之量材或計量點收，為監督裝卸，故報關行派員在船邊照料，並非侵佔理貨業之權益，如對於無嘜頭之散裝貨物仍需分嘜、計數，則理貨業者應向船方要求而與代表貨方之報關行不發生直接關係。後經港務局表示說明：

- ①報關業之營業範圍，應只限於受貨主委託辦理進出口貨之報關手續，此外，如欲代表貨主提領進口貨，亦應只限於向倉庫或直接在船邊向理貨人員點收提領。至於大宗之單項散裝貨，雖不須分嘜，但計數、點交工作仍不可少，該項工作仍屬於理貨業範圍，報關業者雖得代表貨主在船邊提貨，但仍不得逕向船公司洽提，從事計數甚至分嘜工作。
- ②公證業是以第三者之身分，對於貨物有短損時加以公證。因此規定凡是派工前，必須提送理貨員名單方准予作業，如有非名單上之理貨人員從事理貨工作，據報後即會同有關單位取締，因此已不再發生違規侵佔理貨工作之情事。

3-2 高雄港之理貨作業

1. 現況

(1) 人力

本港現有有船舶理貨業專營公司行號 23 家，兼營理貨公司 3 家，總共 26 家。核定之理貨員總名額 696 名（其中包括兼業理貨高碼、啓昌、全通等船務公司理貨部三家配額 45 名），而目前實際從事理貨之理貨員總共才 573 名，由於理貨員之工作時間日夜過長，待遇又菲薄，故流動性較大，實際之理貨員人數每個月都有變動。理貨員年齡分佈總計如下表 3-3

表 3.3 高雄港現有理貨人數、年齡分佈統計表 統計至 80.3.23

年 齡	30以下	30~40	40~50	50~55	55~60	60~65	65~75	合 計
人 數	140	183	125	40	36	28	21	573

(2) 理貨員增補

本港理貨員之增補，由於理貨人數尚未達限額之 696 名，故均由各理貨行先僱用後再報務局審核。根據「國際商港棧埠管理規則」第九十四條「船舶理貨業僱用之理貨員，應具有高中畢業以上之學歷，年滿二十歲…」；由於近年來社會勞工缺乏，雖然理貨公司行號屢次登報招僱理貨人員，因受學歷年齡之限制及待遇菲薄，工作時間日夜過長等因素之影響均無法如期僱用理貨人員，故建議降低標準將條文修正為「具有高中、五專肄業以上學歷，年滿十八…」，以符合實際需求，利於僱用理貨員。

(3) 理貨派工標準：

高雄港各類船型理貨作業派工人數標準如下：

(一) 雜貨船派工標準：

1. 領班 1 人，副領班 1 人，現場聯絡 1 人
2. 每啓動一付吊桿 2 人（理貨與看船各 1 人），複雜裝卸之貨物視需要派 3 至 4 人（包括倉庫、集散場分嘜）。

(二)貨櫃船派工標準：

1.單一起重機：

(1)領班1人，副領班1至2人。

(2)現場聯絡1人。

(3)每啓用橋式機與每一吊桿艙口看艙1至2人，船邊理貨2人，貨櫃場（進櫃、出櫃）2人，開封助理（封櫃）2人。

2.另增起重機每付吊桿增加4至5人。

3.其他梯門看守、貨櫃破損檢查、押運等視船公司需要而定。

(三)大宗貨派工標準：（包括船邊提貨、船邊交貨）

1.大宗貨包括：進出口鋼胚、鋼（鐵）管、三夾板、捆裝木板、包裝水泥、吸管裝水泥、，進口原木香蕉船及其他所有進出口大宗包裝貨物等。

2.領班1人，副領班1人，連絡1人，每啓動一付吊桿派2人爲原則（理貨看艙各1人）。

(四)原木船派工標準：

1.領班1人。 2.啓動一付吊桿點數1人。 3.開放行條1人

(五)化學品、油船派工標準：

1.領班1人。 2.每管1人。 3.開放行條1人。

(六)散裝船派工標準：

1.領班1人。 2.船上計時1人。 3.開放行1條。 4.連絡1人。

(4)高雄市輪船理貨工資

現行之高雄市輪船理貨業理貨費率亦爲民國77年11月1日起開始實施，至今二年有餘尚未調整。其理貨每工工資理貨員實際所得，雜貨船工資每工僅400元，貨櫃船稍高，但亦僅介於450元至500元之間。表3.4與表3.2之不同處在於表3.4爲理貨費率，實際理貨員所得工資仍須扣除理貨行管理費，而表3.2則爲理貨工資，全部爲理貨員所得。

表3.4 高雄市輪船理貨費率表

單位：新台幣元

貨 櫃 船	費 率			雜 貨 船	費 率		
	單	價	金 額		單	價	金 額
主 辦 理 貨 員	每	工	770 *	主 辦 理 貨 員	每	工	580 *
一 般 理 貨 員	每	工	650	一 般 理 貨 員	每	工	500
飯 貼	每	餐	100	飯 貼	每	餐	100

備註：1. 本表依據 77 高港港灣字第 2106 號核備。

2. 論工時段

(1) 貨櫃船：08：00～16：00(日工)，12：00～12：30(用餐時間)

16：00～24：00(前夜二工)，18：00～18：30(用餐時間)

00：00～07：00(後夜二工)，24：00～00：30(用餐時間)

24 小時分為五工。

(2) 雜貨船：同上

(5) 福利、退休、撫卹(依據實際情形勞資合作辦理)〔14〕

① 本港理貨工會成立有福利委員會，訂有組織章程，依本業工作性質實際情形，經理貨業勞資雙方協調會議商定，按作業船航次提撥退休(撫卹)福利基金、及其他福利專款事項，辦理理貨員(工會會員)福利、退休、撫卹、勞保。

② 辦理退休(撫卹)福利情形：近三年來六十五歲以上理貨員申請退休，領有退休(撫卹)補助金及勞保老年給付者已有四十餘人，統計至民國七十九年十一月止理貨員六十歲以上者尚有六十餘人(另據港務局統計至民國八十年三月止，六十歲以上者，只剩四十九人)，依提撥退休基金及福利專款實際情況，按預定計劃繼續逐次辦理退休、新陳代謝，以新生代繼起為航商棧埠而服務。

2. 面臨之問題

(1) 理貨員增補

由於理貨員之地位不高，待遇又低，工作時間長，夜以繼日，工作辛苦，故許多年輕理貨員吃不了苦而離開，流動率不低。而其增補卻因受種種限制往往登報了許多次，仍找不到願意從事理貨工作的人。

(2) 退休金之籌措

高雄港由於先成立理貨業商業公會，再成立職業工會，所以所有之理貨員均有固定僱主，惟理貨業並非生產事業，在工資高漲之今日，為維持公司能繼續生存已很困難，很難有餘力再提撥足額之退休金。還好高雄港之理貨員均能體諒這種情況，故並無發生抗爭情事。

(3) 理貨工資低

理貨工資自民國七十七年調整 10% 迄今二年來未予合理調整，而物價及其他工資不斷上漲，比起泥水工、木工、油漆工等每工 1400 元～1700 元顯然偏低。因此理貨勞工紛紛反映抱怨遭受不公平之待遇，以致生活無法改善，工作情緒低落。據港務局統計：理貨員每月均有工作天數約 15～20 天，收入：貨櫃船理貨員約 20,000～25,000 元，雜貨船理貨員約 15,000～20,000 元，理貨公司業績較差者，理貨員月入工資僅 4～5 千元。

(4) 理貨業務範圍之紛爭

本港理貨業務之紛爭，最主要的仍然是報關行代理貨主提領貨物卻不僱用理貨員，侵占了理貨業之業務範圍，導致理貨員之工作權益嚴重受損，其所引起之嚴重抗爭比起基港實有過之而無不及。在基港現在是全部的貨都要請理貨員，否則棧埠單位不予裝卸，故已很少業務上之紛爭，但在高港，因為多年以來對於貨主包船租約，並於船邊提貨，報關業在代表貨主提貨時一併協助點收，而未依規定僱用理貨人員之情形並未嚴格取締，故引起理貨業嚴重抗議。後來幾經協商在雙方各讓一步，如今必須理貨者僅有包裝、有件數之貨物，若係包船租約船邊提貨者亦僅多嘍頭，多貨主者始須理貨，紛爭才稍稍平息。但是貨主對於某些貨物是否須要理貨仍有很多意見，潛在之風波仍然不斷。

四、基高兩港理貨作業紛爭之分析

綜合上節之分析可以發現基高兩港所面臨之理貨業問題可以說是大同小異，只是因為環境或背景的不同，而在某此問題之嚴重性上有程度之不同而已。而這些問題不外乎是：

1. 理貨人力。
2. 理貨費率。
3. 派工標準。
4. 理貨範圍。
5. 貨主規避僱用理貨員致發生糾紛等。

而這些糾紛所以會產生，最主要的原因乃在於現行之法令不夠明確或規定不夠週延所造成，茲僅將現行「國際商港棧埠管理規則」中影響於理貨作業方式較大者分析如次：

1. 第九十二條原條文：

船舶理貨業受船舶運送業，船務代理業或貨物所有人委託從事船舶裝卸貨物之計數、點交、點收或看倉業務，應檢附營業證照…

產生後果：

- (1) 條文規定無強制性，船舶理貨業只能被動的從事理貨工作。既然船舶理貨業只能被動的接受委託人委託才能從事理貨工作，若委託人不委託理貨，則港務局亦不能強制要其委託理貨；而且即使委託人要委託理貨也不一定非委託理貨業不可（因為原條文只規定接受委託人委託要從事理貨工作之理貨業者該如何作）。
- (2) 既然條文沒規定要委託理貨時一定要委託理貨業者，則相關的行業如報關行、公證行等均可從事理貨業務，這樣當然引起相關行業與理貨業者就工作權益上之紛爭。
- (3) 既然如(1)(2)所述，則理貨業者之地位就整個裝卸作業而言，處於可有可無的地位，只被視為稍高於裝卸工人之角色。如此，待遇怎可能提高？在待遇不高，身分地位又低的情形下，如何能吸引優秀年青人從事理貨工作？難怪高雄港理貨業者屢次登報徵求理貨員均找不到人。
- (4) 貨物在基高兩港裝卸，都必須委託理貨，棧埠單位才准予作業；甚至委託非理

貨業者從事理貨也不行。但在花蓮港根本連理貨員也沒有，即使在台中港也不一定都要委託理貨業者理貨。同樣都是根據此條文來管理理貨業務，為何各港作法卻都不一致，是否很諷刺？而且根據管理規則只有正當的理貨業者才要接受這些法令之約束，而非法從事理貨業務的業者則沒有約束之法令，這是否很不合理？

2. 第九四條原條文：

船舶理貨業僱用之理貨員，以年滿二十歲，高中畢業以上學歷，公立醫院體格檢查合格，並經講習訓練合格取得理貨員服務證，加入理貨業職業工會為限。

理貨員之增補，由商港管理機關視實際需要辦理講習後，由船舶理貨業僱用之。

產生後果：

(1) 條文第二項基高兩港之解釋各異，故其理貨員增補方式也大異其趣。

① 高港解釋為視需要辦理講習，故其理貨員之增補先由理貨公司行號僱用後再報港務局審核。

② 基港解釋為由港務局視需要而增補理貨員，在增補理貨員後再辦理講習。因此會演變成理貨行認為理貨員不足要增補人員，但港務局卻反而因擔心理貨職業工會發動抗爭而遲遲不敢增補，造成今日理貨員產生斷層、理貨人力嚴重不足之狀況。

(2) 條文規定必須年滿二十歲，高中畢業才能受僱。但一般正常狀況下高中畢業年齡才十八歲，在未入伍服役前有些人可能也有意願從事理貨工作但卻礙於規定而不得其門而入。

3. 第一〇〇條原條文：

船舶理貨業派工及收費標準，由船舶運送業，船務代理業，理貨業商業同業公會及理貨業職業工會會同商定之，並報商港管理機關核備。...

產生後果：

(1) 船舶理貨費率之訂定，由四個相關公、工會會同商定，並報商港管理機關核備。由於各公、工會利害不盡一致，甚且處於相對立場，而該條文又未規定召集單位主持，導致理貨收費標準之協商，自管理規則於民國 70 年發布施行迄今已逾十年，仍然無法召開，基高兩港迄今亦未能訂有合理之收費標準。

(2) 派工標準由四個相關公、工會會同商定，由於各公、工會立場並不一致，又無

裝卸作業單位參與訂定，故所訂出來之派工標準亦不見得能盡符裝卸作業之要求，而且各港之派工標準也無法取得一致，恐易生紛爭。

五、改善建議

基高兩港理貨作業發生之問題，其主要之癥結經上一節之分析結果，主要是由於法令不健全之故。因此欲解決目前之紛爭及困擾，並為使理貨作業步入正軌，惟有修改現行之「國際商港棧埠管理規則」，本文僅將修改之條文其主要部分，以及條文修改之理由、修改後之優點、修改可能碰到之阻礙順次加以闡述如次：

1. 修改第九十二條條文為：

委託人委託船舶裝卸作業，應委託船舶理貨業從事船舶裝卸貨物之計數、點交、點收、看倉或貨物之整理等相關業務。…必須僱用合格理貨員方得營業。…

(一) 修改理由：

- (1) 既然理貨業為裝卸作業不可少之一環，具有誠實公正之立場，其理貨紀錄也具公信力，故必須提昇其地位。經此修正後，所有之貨物裝卸均須要理貨，則理貨業不再被視為可有可無，向航商討飯吃之行業，地位大大提高。
- (2) 日、韓之理貨制度，所有之貨物裝卸均必須要理貨，而且理貨業者均配合裝卸承攬業者作業，故地位崇高。但在台灣地區目前之貨物裝卸絕大部分由港務局之棧埠處作業，如規定由裝卸承攬業者再委託理貨可能易生紛爭。故採折衷辦法，由委託人於委託裝卸作業時應該同時委託理貨。
- (3) 現行理貨業務尚包含「場地叫櫃」、「看梯口」、「連絡」、「配櫃」、「貨物整理」等多種業務，故原條文宜增列「等相關業務」。
- (4) 理貨業者如未僱用理貨員，自難承攬理貨工作，故原條文應增列「必須僱理貨員」。

(二) 修改後之優點：

- (1) 理貨業者地位提昇，理貨員不再被視為比碼頭工人稍高一級之工人，而具有崇高之地位，對於提昇工作士氣及工作意願均大大的提高，不用再擔心找不到理貨員。
- (2) 由於所有之裝卸貨物均必須要理貨，不但與相關行業不會再有理貨業務範圍之爭議，貨主亦無法再規避僱用理貨員，理貨業者之工作機會也會相對增加

。

(3)理貨業務固定僱用理貨員則其作息按勞基法有關規定辦理，不容再有連續24小時甚至48小時不眠不休工作之情形。

(三)可能之阻礙：

- (1)基隆港現在所有的貨物裝卸已經規定必須理貨且嚴格執行，故應無反對。
- (2)高雄港現有部分大宗或整裝進口貨物，如為單一貨主、單一嘜頭仍不用理貨，如規定全部要理貨可能遭其反對，但如站在海關稅收及避免貿易運輸糾紛之觀點而言，絕對有必要理貨。
- (3)蘇澳、花蓮兩港目前均無理貨而由船務代理商，報關行等代為理貨，可能遭受既得利益者反對。

2. 修改第一〇〇條條文為：

船舶理貨業派工標準由商港主管機關召集船舶裝卸攬業、船舶運送業、船務代理業、理貨業商業同業公會及理貨業職業工會會同協調商定之。

船舶理貨費率列入台灣省國際港埠業務費費率表內，以憑收付理貨費用。

(一)修改理由：

- (1)派工標準及船舶理貨費率兩項性質不同，故分項規定。
- (2)消弭原條文四個相關單位，由於利益不一致，故均不願意出面召集研商派工及收費標準，導致標準遲遲無法定出，每每必須經由理貨業職業工會陳情或抗爭才能達成協議之不良情況。
- (3)因為理貨業之派工最主要乃在於配合裝卸作業，故其派工標準之訂定宜有裝卸承攬業者參加以符實際，雖然目前台灣地區之裝卸作業絕大部分由港務局之棧埠處承攬，但不排除以後有開放民營之可能，況且台中港已有部分之民營裝卸業者。

(二)修改後之優點：

- (1)理貨費率為引起理貨紛爭之主要導火線之一，費率不訂定，則船務代理行可上下其手，影響理貨秩序及理貨員權益。
- (2)費率由主管機關負責訂定，且經由專家學者客觀之研究，並比較鄰近港口之費率水準參酌台灣地區之物價指數所訂出之費率較能為各界所接受，可避免無謂之爭議。

(3)費率一經訂出，則各公司行號在相同之費率及派工標準下只有藉著提高理貨品質才能求生存，不會再有削價承攬之情形，對於理貨業有良性之影響。

(三)可能之阻礙：

修改本條文最主要之阻礙可能來自航商，貨主及船務代理行。因為目前台灣之理貨費率由於無一定標準，（其收費有按噸、按件甚或點工的），故其理貨費率約僅為鄰近港口之二分之一而已，費率標準一經訂定則將增加其負擔。而船務代理業則因為派工及費率標準訂定後無法上下其手從中謀利（少派工，賺佣金）故亦很可能反對。

3.修改第九十四條文為：

船舶理貨業僱用之理貨員，以高中（職）畢業以上學歷，公立醫院體格檢查合格，並須現場實習一個月期滿，經商港主管機關考試及格取得理貨證，加入理貨業職業工會者為限。

理貨員之考試由商港主管機關視需要（或定期）舉辦。

理貨員如異動，應於十五日內由理貨業向商港管理機關申報。

(一)修改理由：

- (1)刪除「應年滿二十歲之規定」以增加理貨員之人力資源。
- (2)訓練新進理貨員之作業技術以現場實習較符實際，一個月之期間應可訓練使其勝任初級理貨作業。
- (3)理貨作業經過第九十二條及第一〇〇條條文之修正後，可以說理貨員不但地位大幅提昇，待遇也將大幅提高，有意從事理貨工作之人士可能會越來越多，為免遭受保障現有理貨員之譏，宜由主管機關定期或視實學需要舉辦公開考試。
- (4)實際從事理貨工作之理貨員受僱後均由理貨業者請領有港區通行證，如離職他就自當繳回港區通行證。

(二)修改後之優點：

- (1)理貨證視為合格理貨資格證書，至於其是否一定得繼續從事理貨工作則不予限制。
- (2)理貨人力不虞缺乏，而理貨員為求增加理貨機會則必須提昇理貨技術及服務品質。

(三)可能之阻礙：

(1)現有理貨業職業工會會員（因為影響其既有之權益），可能有所反對。

(2)基隆港之理貨業職業工會在其退休金問題未解決前可能會有抗爭，但既然有第九十二條及第一〇〇條條文之修正，在增加基工作機會及增加待遇情形下，可能將抗爭程度減至最低。

4.修改第九十八條原條文為：

船舶理貨業應於每月十五日前造具上月份營業報表送商港管理機關查核，逾期未送者，以當月無營業論，連續六個月營業實績達不到最低實績要求時，吊銷其船舶理貨業營業許可證。最低營業實績要求由商港管理機關與理貨業商業公會會同訂定之。

(一)修改理由：

1.在港埠經營自由化之趨勢下，理貨業亦宜開放。尤其在第九十二條及第一〇〇條條文修正後，有意從事理貨業者可能增加很多，但為避免過於浮濫而影響港區秩序，宜有最低營業實績之要求。

2.最低實績由理貨商業公會與商港管理機關會同訂定，可以免除商港管理機關過於主觀之認定標準。

(二)修改後之優點：

鼓勵從事理貨業者多花精神於本業之經營，而對於連續六個月達不到最低營業實績之業者，其實也已無法維持下去，吊銷其營業許可證可收警惕之效。

(三)可能之阻礙：

訂有最低理貨實績標準，對於部分經營不良之理貨業者，可能會認為影響其權益而反彈。

六、結 論

理貨作業是裝卸作業中非常重要的一個環結，其理貨技術及服務品質之良窳，直接關係到港埠之裝卸效率，從而影響到國家港埠之整體形象，故世界上著名的港口都非常重視理貨作業之制度。就連鄰近台灣之日本、韓國都已上軌道，而由業者、航商、理貨員等共同籌組之「檢數協會」負責理貨業務之推動，成效卓著，且受到世界各國之重視。反觀台灣地區之理貨業，光復迄今已逾四十年，未隨時代進步及實際需要

而有所改進，不但迄無明確及合理之理貨費率、理貨工資以及派工制度，甚至連理貨員之工作及各項福利措施都未落實，導致勞工工作情緒低落，抗爭情事時有發生。本文在探討基高兩港現行理貨作業制度之缺失後，認為其發生問題之最主要癥結乃在於現有法令規章不夠週延，以及有關之商港管理機關執行上有瑕疵之緣故。惟有儘速修改現行之「國際商港棧埠管理規則」，並付諸實施，故草擬了有關之主要條文的建議修正，並分析其修正之理由，修正後之優點及修正時可能遭遇之阻礙以供有關單位參考，相信如果能按本文建議修正之精神，修改管理規則，必能使台灣地區之理貨作業制度早日步入正軌。

七、參考文獻

1. 臺灣流通系統研究會臺灣業務之體系，昭和60年3月。
2. 高雄港務局，港口作業效率之研究，民國72年6月。
3. 高雄市輪船理貨業職業工會，輪船理貨作業手冊，民國73年5月。
4. 民國76年5月1日，經齊日報。
5. 赴基隆市輪船理貨業職業工會訪談紀錄。
6. 邱慶生，基隆港務局理貨業資料，民國79年12月。
7. 管復、陳連春、劉少卿、瞿曾傑，台灣理貨業應加速「制度化」之原由。
8. 邱慶生，基港務局理貨員增補資料，民國80年3月。
9. 基隆市輪船理貨業職業工會，會員手冊，民國77年12月。
10. 民國78年7月14日基港港灣字第14944號函。
11. 中國時報、聯合報報導、民國79年8月16日。
12. 工商時報報導，民國79年5月3日。
13. 基隆港理貨業「制度化」及籌措575人理貨勞工退休基金事宜會議紀錄，民國79年12月7日。
14. 高雄港輪船理貨業制度化服務品質說明書
15. 高雄市輪船理貨業商、職業公、工會，79.4.3高市理商、卿字第062、152號函。

貳、台中港輪船理貨作業之沿革 及現況：

台中港於民國六十五年十月三十一日正式通航，有關台中港之輪船理貨業務，台中港務局在該港通航前為因應該港船貨進出等業務之需要，並兼顧港區秩序及公平競爭等關係，該港之理貨業原則決定以三家為限，並以登報及公告接受業者之申請結果申請者超出三家以上，乃以抽籤方式決定取捨，其中良航通商企業股份有限公司，大升實業有限公司及隆峰勞務理貨行等三家幸運中籤，此三家公司，行號即從台中港通航後辦理該港之輪船理貨作業迄今。

至於台中港之理貨人員，在該港通航初期，雖曾舉辦過兩次甄試，奈因該港營運初期進出的貨物量並不多，因此形成理貨人員甚大之異動，且其後台中港務局也未再辦理理貨員增補之甄試，而各理貨公司、行號所僱用之理貨員，若有離職情事發生或因業務需要而增加時，則由各公司、行號自行遴選僱用後再報請台中港務局核備。迄至目前為止，該港現有之理貨員員額為良航通商企業股份有限公司僱用7人，大升實業有限公司僱用4人，隆峰勞務理貨行僱用6人，全港理貨員總計為17人。

台中港之輪船貨物理貨業務，似基、高兩港，許多輪船理貨業務均被公證行及報關行，甚至被船務代理行等非理貨業者所侵佔及取代，其程度則不亞於基、高兩港，因此有關台灣地區國際商港棧埠管理規則之修訂應及早妥善處理，始可免於各港輪船貨物理貨業之權益被其他非理貨行業者所侵佔或取代，另一方面亦可健全輪船理貨業之制度，並可提高各國際港之服務品質及聲譽。

參、蘇澳港輪船理貨作業之 沿革及現況：

蘇澳港灣內原僅有南方澳漁港及內埤漁港兩處漁港，民國五十四年為因應地方繁榮與發展的需要，遂於南方澳北邊之海灘上著手動工興建小型商港，以供本省環島貨輪停泊之用。

民國五十八年五月行政院經合會交通小組第七次委員會議決議：「基於經濟效益之考慮，應先將蘇澳港開闢為基隆港之輔助港，並先以木材裝卸為目標，嗣後按發展情形，再行研究擴建」。並於民國五十九年五月二十一日由行政院正式公佈核准蘇澳港為基隆港之輔助港。

蘇澳港興建之小型商港包括一千噸級碼頭兩座，長三百公尺及三千噸級碼頭一座，長二百二十公尺與雜貨倉庫一棟。此小型商港於民國六十年初正式由蘇花線貨輪開始營運，基隆港務局為辦理該港船貨進出等業務，於民國六十年十二月一日正式在南方澳成立蘇澳港分局以應實需。並於民國六十一年初正式核准三千噸級遠洋貨輪停泊該港。

民國六十二年五月二十六日蔣故總統經國先生，時任行政院代院長偕同時任台灣省政府主席之謝主席東閔先生及交通處陳處長樹曦先生等蒞臨蘇澳港視察，並指示：「應從速進行蘇澳輔助港之規劃工作」。基隆港務局即遵照指示於同年六月一日成立規劃小組專責進行該港規劃工作，並於同年八月提出初步規劃報告呈報省府核轉行政院，經行政院裁示：「蘇澳港興建工作應於民國六十三年七月一日正式開工」。以因應疏解基隆港之擁擠及開發蘭陽平原，均衡名灣地區之發展，同時並原則決定以蘇澳溪出口及北方澳內堤堤端為界作為新興建商港之範圍，而原有之小型商港則加以延伸改為遠洋漁港，而併入漁港區。

該港新興建之商港自第一期工程（民國六十四年七月起至民國六十七年十二月）至第二期工程（民國六十八年元月至民國七十二年六月三十日止）結束，全部共完成有十三座深水碼頭，全長計二千六百十公尺，該港為便於管理，又將其分成：

(1)木材裝卸區。

(2)近海輪船及散什貨通用裝卸區。

(3)遠洋輪船裝卸區。

(4)貨櫃輪船裝卸區等四區。

蘇澳港在興建商港完成開始營運後，該港之輪船貨物裝卸理貨作業，雖經由基隆港務局核發有誼美理貨行，正信理貨行及誼興理貨行等三家理貨行，同時也核發了9名理貨人員服務證，唯因該港係一新建國際商港，且位於本省東北部海岸，由於腹地，交通、工商業發展情形等地理環境之因素，該港自營運迄今，進出該港之輪船貨物量並不多，故前述已領有該港理貨業執照之三家理貨行，卻因僱用不起理貨員，遂未正式執業，直至今日該港輪船貨物裝卸之計數，計量、點交、點收等理貨作業，實際上均由在該港之船務代理行或公司，自行僱用理貨人員辦理該等行號、公司所代理之輪船辦理理貨業務。

肆、花蓮港輪船理貨作業之沿革及現況：

花蓮港在台灣地區是屬較為小型之商港，同時因地理位置、腹地、工商業及交通各方面影響所限，因此進出該港貨物量並不算很多，在民國五十二年九月以前，該港僅有環島航線之船舶進港泊靠，民國五十二年九月一日該港始正式開放為國際港，此後始有少數國際航線之輪船進出該港，就在此同時光盈企業公司及七海行等兩家船務代理行亦適時開張營業，其後隨著進出該港船舶與貨物量的增加，而先後有貿光有限公司、龍欣公司、森隆運輸公司等船務代理行成立，直至目前為止，該港的船務代理行也僅有上述之五家公司行號而已。

由於該港進出船舶與貨物量的關係，直至目前為止，該港從未有輪船理貨業者前往申請辦理該港的理貨業務，而該港也從未辦理理貨員的甄試工作。因此該港自開闢為國際港迄今，該港之輪船貨物裝卸的計數、計量、點交、點收等理貨業務均由上述五家船務代理公司行號各自兼營各該公司行號所代理之船舶理貨業務。而理貨作業所需之理貨員，前已述及花蓮港局從未曾辦理過該港理貨員之甄試或甄選，因此該港理貨作業所需之理貨人員亦由該港各船務代理公司行號自行僱用公證行之人員或各該公司行號之員工充任行之。

伍、花蓮港現行港埠裝卸業務 及改善方案之研究

一、花蓮港港埠裝卸業務之沿革及現況：

(一)公用碼頭部份：

花蓮港在台灣地區是屬較小之商港，惟自日據時代起，花蓮港的碼頭貨物裝卸業務即完全由民營之花蓮港荷役倉庫株式會社辦理，直至民國三十四年台灣光復後，花蓮港的碼頭貨物裝卸業務才劃分為火車裝卸由鐵路運送公司承辦，而輪船及汽車、牛車裝卸部份則由公營的台灣省通運公司及民營的東台碼頭公司合辦，其業務之分配比例為公營台灣省通運公司佔百分之七十五，民營東台碼頭公司佔百分之二十五。民國三十七年民營的東台碼頭公司則改組成為現今的花蓮港起卸公司。民國三十八年台灣省通運公司奉令撤消後，花蓮港的港埠裝卸業務則改由鐵路局花蓮貨運服務所接辦，同時花蓮港起卸公司亦要求更改裝卸業務分配比率，經層峰核准改訂花蓮港的裝卸業務比率為鐵路局花蓮貨運服務所為百分之六十，而民營的花蓮港起卸公司為百分之四十。民國三十九年花蓮港務局棧埠管理所奉令成立，並接掌鐵路局花蓮貨運服務所所承辦之花蓮港港埠裝卸業務，但花蓮港務局棧埠管所與民營花蓮港起卸公司仍維持公六民四的裝卸分配比例。民國五十五年台灣省交通處修訂現行「台灣省輪船裝卸承攬業管理辦法」時，則規定民營花蓮港起卸公司僅能作船上裝卸業務，而該民營公司與花蓮港務局棧埠管理所裝卸業務量的分配，則按公營六成民營四成的比例分配，其餘陸上所有之裝卸倉儲轉工作，對外業務之承攬、碼頭工人作業之調派、工作指揮、督導以及對外收費、對內分配等一切作業均歸由花蓮港務局棧埠管理所負責辦理。而民營裝卸公司僅派員協助及提供部份的裝卸工具，即可按時向花蓮港務局領取該公司所分配的裝卸管理費及工具費等。因此花蓮港的港埠裝卸業務雖屬公、民合營製度，但實際上其方式又與基、高兩港的公、民合營制度迥然不同。

(二)專用碼頭部份：

花蓮港因進出港貨物性質關係，而將部份碼頭或裝卸設備租予水泥、鋼鐵、砂

石等營運公司經營，並由各該承租公司自行負責裝卸。

(三)碼頭工人部份：

花蓮港與基隆、高雄兩港比較之下，由於碼頭範圍狹小，裝卸量有限，因此花蓮港碼頭工人人數並不很多，現僅有碼頭裝卸工人一隊計294人，共分七個班，其中以五班擔任輪船裝卸，二班擔任火車、汽車裝卸及其他什項工作，而堆高機司機等均隨班作業。前者稱為船班，性質類似基、高兩之前線班。而後者則稱之為車班，類似基、高兩港之後線班。由於工作範圍不大，未有固定作業區域之畫分，且裝卸量有限，未實施二班或三班之輪班作業。而船班與車班之工作任務則如下述：

(1)船班：其工作範圍包括外洋、環島、軍差等船隻及軍用艦艇貨物之裝卸，以及與船貨裝卸有關之搬運，出入庫場之堆放等工作，並包括船上之翻、掃、舖、平艙，整理吊桿、艙口雨棚之拆裝等工作。

(2)車班：又可分為汽車班與火車班。

汽車班：負責不屬於船班工作之其他各型汽車貨物之裝卸、搬運、出入倉庫、場堆高、堆放等工作，並擔任貨物改裝、翻堆、過磅、雇工、庫內移動，以及容艙行李搬運等什項工作。

火車班：負責不屬於船班工作之其他一切火車貨物之裝卸、搬運、出入庫、場堆放及卸船之直接裝火車等工作。

花蓮港因船舶來港多寡不定，碼頭工人時有過剩與不足的現象，除加強班與班間之互相支援調派外，並採行放工及加雇臨時工人制度。所謂放工也就是碼頭工人於早上八點報到後，未分派工作任務者，於十點鐘過後即可讓他們回家，以便從事副業，增加收入。

花蓮港為應碼頭裝卸需要，通常均依規定次序分別派定工作如下：

- (1)輪值班：按各工作班人力足以負擔之範圍，並依船舶優先次序及按貨物種類或工作情形分別派定工作之工作班。
- (2)協助班：凡在裝卸作業進行中，因輪值班人力不足被派往參與裝卸作業之工作班，或以車班參與船班之工作班。
- (3)留值班：凡船公司或貨主對於未到港船隻，臨時申請夜工，而無法預知在何艙口工作及那一艘船隻先來後到時，經依在港工作現況被派等候擔任裝卸工作之工作班。

(4)值勤班：凡所有輪派之工作班均已退工後，遇有臨時進港船隻、車輛或其他工作，必須立即裝卸時，交由汽車什工班擔任者。

花蓮港碼頭工人的工資雖亦採對內分配制度，惟其工資的給付方式又與其他各港有顯著的不同，茲將其方式簡述如下：每個人均按其所擔任職務之不同，各分配于不同的點數，因此分成隊長（27分）、班長（18分）、帶班（13分）、指揮手（11分）、技術工（10.5分）、基本工（10分）及預備工（低於10分）等七等級，作為參與各班分配工資之依據。而各班所得之工資，又非由各該班人員全數分配，而是本班可分得七成，其餘的三成工資則由七班平均再作分配，以均衡各班工資所得。

(四)裝卸作業時間：

- (1)碼頭工人每日上午七時四十五分前到港準備開工，而實際工作則由上午八時至十二時，下午自十三時至十七時止，計每天工作八小時。
- (2)若經貨主申請而按實際需要調派時，則另有早出工作為六時至八時。連續工作則為十二時至十三時，十七時至十八時，廿二時至廿三時。與夜間工作上半夜為十八時至廿二時，下半夜廿三時至翌晨六時。

二、花蓮港現行裝卸作業之檢討與改善方案之建議

前已述及民國五十五年修訂現行「台灣省輪船裝卸承攬業管理辦法」時，仍規定花蓮港之裝卸噸量按公六民四的的分配比例辦理。惟當時花蓮港的年裝卸噸量僅三十餘萬噸，而目前卻已高達五百六十餘萬噸，其中除散裝水泥、水泥熟料、礦石料、砂石料及環島礦物油等直接利用自動化裝船設備及管道裝卸船未分配給民營花蓮港起卸公司外，其餘使用一般傳統裝卸作業之貨物尚有一百五、六十萬噸，按公六民四比例分配時，民營的花蓮港起卸公司仍可分配約七十萬噸左右的裝卸噸量，而這些裝卸噸量在台灣地區各國際港中的乙種裝卸業而言，不可謂不多，且可比美基、高兩港現有甲種裝卸業所承辦之噸量。

花蓮港之港埠棧埠裝卸業務在短期內暫時維持現狀，雖然尚屬可行，惟應考慮及將來花蓮港的貨櫃碼頭擴建完成後，及花蓮港方面的交通情況若作大幅的改善，或台灣的水泥業等產業東移時，花蓮港的貨物營運量勢必大幅增長，而以一般傳統裝卸作業之貨物噸量，亦難免受其影響而有所增加。雖說目前世界各國的港埠經營管理均朝

向國際化、自由化發展，而台灣地區各國際港港埠棧埠裝卸業務亦有朝著開放民營發展的趨勢，然而台灣地區各國際港的港埠裝卸業務開放民營與否，端賴層峰之決策與決定，因此仍是一未知數。但爲了避免台灣地區各國際港港埠棧埠裝卸業務開放民營未定案前，花蓮港的港埠裝卸量以現行公六民四的比例分配後，該港唯一的乙種民營裝卸業—花蓮港起卸公司分配所得的裝卸噸量超出基、高兩港甲種裝卸業者現有承辦之裝卸噸量，而引起基、高兩港甲種裝卸業者的不滿與反彈，故爲未雨綢繆計，花蓮港務局有必要及早設法與該港民營的花蓮港起卸公司溝通研商，或以該民營公司現有分配之裝卸噸量、或以基、高兩港甲種裝卸業者現有承做之最高噸量作爲上限加以設限，並呈報層峰核備爲宜。將來所有超出上限的部份，則悉由現有公營的花蓮港務局棧埠管理所承辦，或另行招商辦理。又倘若將來花蓮港的貨物營運量增達目前兩倍以上的營運量時，該港的港埠棧埠裝卸業務亦可考慮依該港碼頭與倉棧之配置作適當的分區，除花蓮港務局棧埠管理所及民營花蓮港起卸公司之保留區外，其他的部份則可做照台中港開港初期的模式，開放讓民間投資參與。

花蓮港的港埠棧埠裝卸業務，不論將來是否開放民營，該港裝卸作業所需的碼頭工人，建議仍宜採由現有花蓮縣碼頭運送職業工會（以下簡稱花蓮縣碼頭工會或僅稱碼頭工會）所屬之碼頭工人行之，如此一方面既可保障該港現有碼頭工人之權益，且可避免該港現有碼頭工人之反彈與反感，而可減少許多糾紛。另一方面亦可避免該港港埠棧埠裝卸作業所需之勞力被某些財團或特權份子所控制或壟斷。惟建議碼頭工會宜加以改善如下：

- (1) 在花蓮縣碼頭工會屬下增設類似勞務服務一類部門，專事辦理提供花蓮港碼頭、倉棧裝卸人力需求之服務。
- (2) 同時該碼頭工會應鼓勵現有年老體弱之碼頭工人提早退休，其退休所需之退休金則可在其原對內分配之退休、撫卹基金專戶項下予以支應，使該港港埠裝卸所需之人力，得以快速新陳代謝及儘量年輕化。
- (3) 廢止現行隊、班長工資對內分配3：2：1制，改採工資外加發職務加給或領隊、班加給，以縮減隊、班長與工人間工資之差距，以免該碼頭工會內部發生不必要的糾紛與爭執，並有利達成同工同酬的合理制度。
- (4) 裝卸作業時碼頭工人之出工，則按順序採輪派制，而車機部份則採統一維修保養與人車分開調派制行之，以利勞逸平均及均衡工資所得。

(5)該碼頭工會應依勞基法之規定，分別與公營的花蓮港務局棧埠管理所及民營之花蓮港起卸公司簽訂勞動契約及所有有關勞資雙方的一切權利義務等事項，同時於工作場所公告工作規則，以落實勞基法。

花蓮港現有之港埠棧埠裝卸作業除上述各項改善建議者外，亦同時建議該港現有公營之花蓮港務局棧埠管理所亦改制為公營花蓮港棧埠裝卸公司，以利港埠經營與管理分開，更以港埠經營之新理念做好行銷工作，且有助於花蓮港將來營運之發展。倘若將來台灣地區各國際港港埠棧埠裝卸業務欲開放民營時，即可做照中鋼公司的模式由公營的花蓮港棧埠裝卸公司逐步轉變為公、民營，而達成遠期完全民營的目標。

日本「檢數協會」組合既我國理貨業內容實質供參考

說明：一、東南亞國家輪船理貨業勞資合作以日本最爲成功。受到世界各國重視。

二、日本輪船理貨業組會總稱爲「檢數協會」各港部爲其所轄分支部。

三、檢數協會性質類同我國勞動合作社。爲社團法人。

四、日本理貨業在合作之前與我國理貨業現況方式完全相同，但更爲複雜。

五、日本現行檢數協會組合型態實質如下：

1. 會長：類同我國勞動合作社理事主席。

2. 幹部：理監事由協會會員選舉產生。

3. 辦事員：以薪資制聘僱。

4. 會員：勞動者一律薪給制。

六、合作基金、由當時的理貨行、理貨員、船公司共同投資。

七、理貨費率由政府暨有關單位勞資雙方評定高出我國約四倍。

八、員工有保障：「保險協會」辦有勞災、健康、失業等保險，及福利厚生年金等，另有「共濟會」：辦理會員之慶弔、災害、傷病、退職福利等。

九、理貨員經訓練考核品質良好，水準整齊，員工生活安定，港區紀律優良。

十、統一調派，各支部作業員相互支援。

十一、經營企業化，管理制度化。

十二、日本檢數協會（理貨業）組織制度完備，港務局曾派員赴日考察翻譯有中文詳細資料可查考，茲另擇要抄錄有關資料提供革新改進供參考。

擇錄日本「檢數協會」（理貨業）資料

（本資料係五十九年間高港局派員赴日考察所蒐集及近期訪問資料）。

一、本「檢數協會」（理貨業）制度

（一）組織：由貿易商、銀行、船公司，成立穀物檢定協會與海外貨物檢查株會社及原有檢數（理貨）業勞資雙方投資認股聯合組成「日本檢數協會」爲社團法人其組織概況如所附組織機構圖。

（二）訓練：

1. 六個月訓練試用，依成績取捨，錄用者訂僱用契約，遵行協會規定執行勤務。

2. 依需要定期統一訓練或交付支部服務一年後，合格由協會報港務局核發檢數員手

冊爲正式檢數員（理貨員）。

3. 堪用培植之人員另訂研修辦法，有講習會、研修會、研修場所，時間由教育訓練部決定。

4. 檢數員依其年資，工作能力升任主辦檢數員（CHIEFTALLY）（理貨領班）時，予以兩星期之專業訓練。

（三）檢數人員待遇：

1. 本俸：以學歷核定月給制：大學月給 22,500 日幣，高中月給 18,500 日幣（係一九七〇年時待遇）。

2. 月薪：主辦檢數員 90,000~10,000 日幣，檢數員 50,000~80,000 日幣。

3. 津貼：定有職務津貼、家屬津貼、額外津貼（包括超時津貼，全夜工二分之一超時）特殊作業津貼、房租、交通費津貼等。

4. 獎金：每年發獎金二次（七月及十二月）共計兩個半月之薪金，加薪按每滿一年核定加薪一次，視工作成績核定比率。

5. 檢數人員保障：

（1）日本法令公佈「保險協會」辦有健康保險、失業保險、勞災保險、福利厚生年金等。

（2）共濟會：辦理會員之慶弔、災害、傷病、退職福利等。

（四）檢數作業：

1. 作業系統：有作業部—作業課—（監督）—係長—主任—作業員。

2. 人員編組：各支部檢數人員共有 40,000 人。

3. 現場作業：船邊作業、艙口、船內作業、駁船作業、作業報表及簽證、作業過程圖（略）。

4. 作業時間：配合作業船裝卸爲主，分四節，每節休息一小時。

上午 08：00~12：00，13：00~17：00。上夜 18：00~22：00。下夜 22：00~05：00（24：00~01：00 休息）。特殊作業。05：00~08：00（夜工發特別津貼）。

5. 調派工作：統一調派，必要時調派各支部作業員相互支援。

6. 事故處理：

（1）原因：運送途中受損、數量不足、途中被盜、落海、疏忽錯誤。

(2)處理方法：①會同有關人員處理。

②作業資料備註欄內詳細記載為原始憑證。

③會同有關人員鑑定過失賠償責任。

日本、韓國、中華民國、理貨費差異比較調查表

附表 75.5.1

國名 金額	日本		韓國		中華民國 (基、高兩港)		比較
	日	本	韓	國	中	華	
包 (每噸) 噸	1.50~2.00	美 元	1.20~1.50	美 元	6.00~20.00	台 幣	相差日本約最低3~4倍，最高10~13倍。
	約折 合 (60.00~80.00)	台 幣	約折 合 (48.00~60.00)	台 幣	約折 合 (0.15~0.50)	美 元	相差韓國約最低2.4~3倍，最高8~10倍。
包 (每櫃) 櫃	8.00~1.00	美 元	6.00~8.00	美 元	60.00~180.00	台 幣	相差日本最低1.7~2.2倍，最高5.3~6.6倍。
	約折 合 (320.00~400.00)	台 幣	約折 合 (240.00~320.00)	台 幣	約折 合 (1.50~4.50)	美 元	相差韓國最低1.3~1.7倍，最高4~5.3倍
備	1.包噸係以每噸，包櫃係以每只櫃為單位計算。						
註	2.美元折合台幣係以1:40元計算，其比較相差倍數為約數。						
	3.理貨費率有其世界行情，業者應合作爭取整體性、永久性之權益，使勞資雙方互蒙其利。						

組織機構圖

社團法人全日本檢數協會

