舟允 政 想 合 續 編

洗著

航

概 論 編

## 政概 正續編

益 , 四 造 航 維 船 政 ,可 持 是 公 交 衆 説 通 交 範 行 通 圍 政 的主 , 很 (五) 廣 協 要 0 它的 助 部 國 門 基本 防 , ° 管 政 理 切 策 的 是 對 設 :一發 象是 施 , 有 航 展本國 的公 業、 布 船 法律 航 舶 業 • 規章 船 , (=) 員 施 促 • 行 進 引 全 航 水 國 行 -0 安 海 有 全 事 的 , • 航 (三) 港 政 保 主

機

闢

斟

耐

實

際

情

形

,

以

命令予以實

施

0

精 究 術 航 有 充 的 政 現 由 者 分 技 於 , 在 發 國 的 術 , 勢非 展航 内 素 , 海 養 所 業與 外 博 , 以 始 要 野. , 能 執 尚 政 奉 籍 鮮 勝 行 治 經 任 專 有 , 濟外 愉 難 設 效 得 的 的 快 撷 航 航 交 0 法 取 政 政 律 精 專 , 應 相 微 校 具 關 0 , 著者 備 , 而 基 3 服 隆 数 促 務 海 的 進 安 航 洋 專 學院 政 才 全 , , 四 + 而 則 航 年 運 頁 事 主 涉 , 管 曾 管責 航 理 學 海 於 戰 余 任 • 前 比 者 輪 機 戰 較 , 典 時 尤 相 兩 近 造 須 度 對 船 出 有 L , 屬 國 志 項 考 研 於

收察 航 政 , 其 深 中 需 覺 要 航 很 政 3 原 的 則 學 , 問 雖 和 屬 經 相 驗 同 , 0 而 推 行 的 步驟 和 方 策 , 則 須 因 時 因 地 而 制 宜 , 方 能 確 切

者 在 民 國 四 + \_ 年 + 月 間 , 印 行 了 -航 政 概 書 , 有 以 下 各 篇 :

(6)平 針 (1)論 航 措 今 業 後 施 政策 我 0 (4)國 小典戰時 配 的 合 航 反 業 航業 共 政 抗 策 政策。(7) 俄 0 國 (2)策 我 之 國 論今 航 航 業 政 後航 0 前 (5)途 政 之 H 法 本 展 望與 規 海 之 運 增 今後 之 訂 復 0 危 典 (8) 與 機 今後 船 之 舶 渡 檢 發 過 查與各 展 0 (3)我 國 促 國 航 谁 船 業 今 舶 之 後 檢 航 法

運 隆 經 供 航 方 文 2 之 型 港 本 (1)應 的 運 [2] , (7)式 擴 國 海 亦 自 學 管 航 採 以 顧 0 (21)+ Ŀ 建 航 難 發 航 生 理 政 索 0 及 世 年 業 學 概 各 (25) 戰 問 審 生 所 政 0 界 了 論 篇 光 時 辨 題 來 所 議 概 需 糸 至 海 印 中 採 制 許 論 於 3 復 服 法 0 , 四 事 (11)國 的 度 3 問 不 年 了 所 條 大 役 年 得 級 (16)高 之 保 之 新 世 -論 著 陸 之 表 + 海 者 後 組 美 雄 護 的 不 新 航 研 , 0 港 運 究 本 政 問 註 將 開 政 研 之 紙 (22 附 事 ,在 交 與 策 題 今 該 的 究 加 0 \_ 中 業 拿 闢 (2) 2 書 航 設 的 通 管 0 , 國 第二 (4) 需 (i 論 + 再 政 這 施 13 政 理 水 海 各 要 有 專 些 亦 得 策 版 0 運 港 文 年 (19)運 國 我 題 出 四 0 , 0 大事 费 們 年 (26)海 U 造 研 來 自 和 問 究」 我 率 船 去 平 歷 陸 0 , , 記 解 主 題 (8)典 保 在 早 時 年 聯 0 我 運 護 决 此 及 也 的 從 張 運 0 抗 )售罄 政策 (12) 國 费 期 政 處 , 以 之 體 戰 The 航 航 我 鄭 同 間 驗 的 理 時 業 實 貸 盟 業 和 理 與 又 , . 9 , 期 現 我 陸 我 專 而 冀 錄 初 運 0 Rising 航 (5) (17)實 國 續 國 題 徵 以 次 , 政 希 海 航 造 寫 求 出 務 0 研 \_ 史 究 船 了 業 得 望 航 (9)上 紛 貨 0 Shipping 能 (20)保 类 ジス 至 之 西 戰 解 渡 0 险 勵 愚 提 洋 (24)航 時 除 下 過 兩 , 契 難 供 基 條 的 了 課 之 民 政 诰 , 約 研 隆 151 各 難 以 就 H 國 法 船 , 篇 之 嗣 當 供 究 定 規 港 正 0 三 Industry 修 局 於 者 為 + 中 (6)應 之 , , 擁 正 邁 聘 有 以 我 六 規 + 以 0 今 年 年 (18)擠 提 向 著 道 捷 國 定 0 新 者 之 問 來 (3)供 秋 徑 航 度 .0 各 我 我 戰 主 海 海 題 研 的 , Ħ 省 究 講 洋 節 國 項 運 國 後 發 航 船 (10)實 却 輸 2 各 展 , 0

為

航 國 施 途 院

3

業 舶 艦 船 (12)

員

證 海

書 員 0

務 養 (9)

給 \*

0

國 美

大 務 (10)

兩 檢

國

31

水 之

事 職 育

業

管

0 0 練

美

國 國

成 試 航

績

0

國

金

制

度 運

0 價

(13)

國 制

航

查 航

虚 海

掌 制

與 度

組

織 訓

(14)

美

船

員 論

之 臺

考

與

管 教

理 美

0

(15)

美

國

水

運

的

管

0

論

教

與

方

針

0

(11)

灣

海

育

的

急

要

0

China · 

Problems Confronting Keelung · 為了供應海洋學院和海內外航業界與有與趣研究航政者的需要,著者特地將以上各篇

王洗序於中華民國五十四年十一月十二日

國父百年誕辰紀念日

「航政概論續編」,同時印行。

#### Problems Confronting Keelung ..... The Rising Shipping Industry in Free China ..... 基隆港擴建問題..... 航政概論續編 目

# 海難審議制度之研究

#### 海 難 審 判 與 船 員 懲戒

微杜漸 之措施 損 害之程度 或人事之疏 府 考試 近代 , 目的 使 造船 , ,在積 船 航 在此 員及 技術 忽 行 管理又 , 從事 極方面 船舶 月. 進 步 白由來已 予航業者 航 有 , 防禦 固須 行海 諸 品多規章 要求船: 久 知所 上或內河, 災害之設 戒 ;保障航行 愼 舶與船員素質之提高 備 ,以策航行之安全。故各國均有海難審判與船 增加 仍不免有險難發生 安全之 ,船舶 措施 航 行 , 而 須經 , 一。爲減 可謂 消極方面 航 政 日 少可能發生之機會 見 機 周 關 ,仍須· 密 檢 驗 0 ,船 但 在人 有 員 時 事 因 任 員懲戒 與 方 不 職 面 减 測 須 風

#### 各方對 於 設 立 海 事 法 庭之意

,

法 庭 , , 案牘 毎遇 ,所持之立 設 立 甚多 重 海 大海難 事法庭以負責 0 兹將各方意見 事件發 生, 處理海難 省議 ,彙列於後 案件 會 海 ,政 並 員工 府 可於官方文書 會 在 大陸時代 、及交通界人士, ,航業 中,得 界即迭有 更紛紛籲 知目前政府對 呼籲 請 , 其見諸 於 政 設立 府 遷 海事 文書 臺以

#### 民 間 之 意 見

0

海難審議制度之研究

間 見 , 可 謂 -致 主 張 應 設 立 海 事 法 庭 , 其 理 由 如 次

要 設 0 有 , m 應 我 處 (1)由 國 理 月 交 近 海 海 通 事 事 代 , 革 部 糾 糾 海 命 會 紛 紛 運 之 實 同 13 頻 踐 專 移 繁 司 門 研 法 可 , 究 法 海 行 機 院 政 界 構 事 據結 部 處 糾 , 研 理 如 紛 業 英 擬 亦 9 研 致 海 美 多 究 使 之 事 , 員 法 當 海 毎 交 庭 事 事 \_ 組 法 通 人 案 研 蒙 織 庭 件 受 究 , , , 組 莫 以 日 均 建 求 大 本 有 議 早 損 之 複 海 雜 失 H , 成 之 纲 難 0 技 請 立 故 審 籌 交 海 判 術 通 事 設 廳 問 部 法 海 等 題 杳 庭 事 0 , 照 法 物 海 0 屬 參 庭 運 考 至 於 先 交 進 0 迫 涌 或 民 部 家 或 切 門 儿

情 黨 家 航 0 研 海 目 中 , 央 究 旣 技 前 (2)委 易 術 因 , 員 早 失 尚 我 , 之 會 日 事 無 自 據 設 持 屬 海 曲 中 立 平 專 事 中 海 門 法 華 國 , 之臺 航 庭 事 而 , 業 當 以 之 法 海 庭 普 設 灣 事 員 Y 通 置 , , 專 利 黨 可 , 四 門 部 害 法 有 面 第 所 處 機 關 環 四 繫 關 海 海 理 届 事 有 審 , , 代 尤 案 關 查 對 表 難 件 海 , 外 使之 槪 難 大 事 交 會 免 通 案 由 折 普 通 件 有 悉 過 服 不 通 賴 0 能 , 司 船 0 請 深 法 舶 密 請 交 切 人 ; 瞭 員 交 民 通 航 通 國 部 解 承 運 之 部 四 會 辨 頻 處 --商 繁 袁 , 祗 部 Ŧi. 口 0 , 年 法 影 以 海 長 守 響 航 行 事 謙 月 政 所 政 案 部 法 件 核 及 , 辦 規 中 , 時 , 裁 繁 或 延 有 0 定 國 聘 夥 發 民 專 案 生 ,

年 明 , 確 曲 漸 発 擴 (3)定 有 般 展 責 目 失 可 , 法 任 前 已 切公 達 先 機 起 關 = 見 進 允 審 百 各 , 判 餘 國 ; 以 H. 其 無 處 年 因 理 業 不 , 觀點 茫 屬 以 0 海 以 無 專 看 洋 目 成 門 法 前 立 交 , 各 通 科 均 0 異 學 成 紛 毎 , 突 遇 7. 繁 極 飛 海 有 , 爲健 易 猛 難 海 滋 進 問 事 生 全 專 題 , 流 案 海 不 或 弊 僅 洋 航 法 因 政 庭 0 法 玆 是 治 及 0 惟 項 船 , 杜 專 我 减 舶 絕 肇 或 11 航 F. 1 事 自 項 材 等 政 明 弊寶 糾 代 糾 缺 Z 紛 迄 紛 及 案 今 及 , 迎 其 件 船 , 頭 權 發 海 舶 趕 青 牛 事 肇 1 鑑 交 事 , 定 仍

#### 蒙 等 此 則 輪 案 文. 缸 海 大 9 件 海 海 海 希 受 員 屆 判 海 , , , 專 雷 捐 走 第 事 該 難 能 事 (5)總 求 (4), 門 經 澈 僅 法 船 我 有 失 私 輪 T , , 國 次 海 均 船 就 驗 杏 憑 庭 審 舶 會 設 處 歷 , 淵 政 分 年 須 舫 海 理 在 呈 江 及 大 事 公 , , 海 請 海 辦 僅 公 來 會 具 司 政 源 商 承 海 府 法 洋 可 法 辦 事 交 事 法 誦 治 有 官 馮 , , , 畫 辨 並 案 內 通 能 法 倒 航 專 署 有 渦 起 有 , 關 别 參 關 件 河 部 採 庭 閉 挫 海 省 見 事 之 海 技 民 或 核 照 破 意 長 評 法 是 海 議 9 0 自 我 能 條 非 法 港 辦 設 必 產 員 外 員 刑 論 事 案 7. 要 以 事 者 審 刑 國 品 等 李 應 青 , , 0 判 法 大 內 海 普 件 係 判 件 情 源 建 , 0 , 始 影 斷 審 陸 事 基 事 通 棧 議 該 , , , , 法 屢 能 響 致 惟 海 發 法 於 中 輪 IF. 理 0 建 見 上 院 審 從 肇 確 芝 岸 生. 庭 例 議 央 船 9 冤 th 4 綿 損 述 加 通 不 理 事 長 而 , , , 航 獄 息 於 尚 延 害 專 事 長 案 鮮 由 成 行 9 從 業 駛 紛 海 未 數 口 管 記 審 ; 臺 V. 事 0 理 例 海 事 臽 舶 如 爭 事 聞 T 故 航 情 公 灩 可 如 研 線 川 案 業 形 責 , 有 里 , , 省 事 保 件 延 第 究 + 均 政 法 Y 錯 設 節 , , 1 障 臺 训 辯 110 Ŧi. 須 7. 何 華 府 庭 誤 屬 單 議 年 權 成 光 무 理 有 海 省 海 執 況 延 0 , 岩 盛 至 處 益 航 事 儿 事 法 # 公 請 , 方 界 可 置 海 鉅 \_ 0 法 调 0 , 行 0 1 月 技 空 永 能 但 環 世 各 等 政 失 庭 0 間 使 船 當 + 我 術 之 界 國 債 安 院 海 民 經 學 均 權 兩 舶 Ŧi. 海 E 採 口 或 , , -天 造 矿 雁 日 法 驗 海 洋 民 有 案 種 納 Ŧi. 0 祥 航 官 之 或 海 件 種 + 甘 撞 由 杏 事 各 0 專 員 等 服 船 行 我 案 或 Ŧi. 事 年 , -門 輪 船 多 或 件 + 法 亦 切 高 ·E , 0 , 均 臺 臺 舶 雄 無 法 繁 年 庭 使 關 海 負 Y 省 責 馬 此 7 院 1/2 設 + 之 海 係 難 灣 觸

有

事

法

,

早海

雁

理

海

共

設

立損使償

,

爲甚員題

員

失海問

,

月

,

中

菙

賠

省

議

會

第

海

難

審

議制

度

之研

究

外礁

輪

或

公技主審

之

光

能理

,

更事

,

旧

法

或

擱

淺

1 判 術 從 緩 斷 事 X 加 往 0 航 員 基 由 頻 , 不 高 準 於 繁 致 之 評 各 判 , 再 港 發 議 斷 難 有 務 展 結 海 死 寃 局 果 事 不 , 實 情 之正 無海 , 航 约 屬 0 政 利 示 確 事 組 國 採 , 糾 利 組 用 須 紛 民 民 長 有 0 , 國 之 致 爲 及 專 航 門 Ŧi. 有 舉 保 + 關 業 技 障 0 航 海 界 能 國 -年 事 均 之 海 民 臺 要 官 技 法 權 灣 求 員 循 庭 益 之 省 設 審 官 , 議 員 官 文 理 並 會 員 海 徵 爲 ; 第 輔 事 H 國 , 須 法 前 際 , 屆 俾 以 庭 信 口 第 能 航 法 譽 , 儿 以 官 眞 政 , 次 官 死 TE 員 設 大 署 以 攀 1 立 會 主 後 解 於 海 一辨航 通 案 發 有 事 過 情 生 關 法 省 政 流 航 庭 , 議 Ifti 官 烨 政 , 官 實 作 員 , 陳 俾 īE 爲 迫 重 確 主 安

## □ 司法行政部之意見

建

議

,

由

臺

灣

省

政

府

呈

請

#

央

採

納

0

(1) 可 民 法 或 行 DU 政 部 + = 對 年 於 八 設 月 立 Ξ 海 日 事 , 法 庭 可 法 之 行 意 政 見 部 , 曾 可 將 於 以 海 下 事 兩 法 項 庭 文 之研 件 中 究 , 報 明 白 告 看 H , 涿 0 復 交通 部 查 照

## ,其全文節錄於次:

白 義 狹 體 義 法 言之 按 與 海 , 程 則 , 事 序 除 75 法 1 指 語 列 海 , , 在 2 商 在 我 海 事 我 國 商 件 國 大 事 而 法 都 件 言 律 散 外 E , 見 加 , , 於 兼 尚 海 各 及 無確 1 種 海 運 法 没 1 切 之涵 規 捕 -船 獲 , 如 與 舶 義 關 公 碰 0 於 海 撞 考 程 犯 諸 -序 罪 海 外 方 ナ 難 國 面 處 救 法 罰 助 , 例 海 等 , 亦 共 商 事 有 事 件 廣 同 件 海 義 0 以 在 損 與 之類 民 E 狹 各 義 事 訴 種 ; 又 訟 事 法 É 件

有

規

定

,

應

歸

普

通法院管轄

,

公海

犯罪

之處

罰

,

屬

於

刑

事

節

圍

,

應

由

普

通

法

院適

用

刑

公 面 訴 海 訟 , 尚 ナ 法 3 犯 以 具 罪 爲 쁨 審 , 法 如 理 規 海 0 足 盜 至 沓 雷 , 接 在 體 用 刑 方 法 面 0 中 , 設 如 著 有 海 者 處 商 按 罰 事 件 海 專 條 H , 捕 則 , 惟 設 獲 條 關 有 例 於 海 及 海 商 海 H 法 之 捕 E 捕 單 獲 獲 事 行 法 件 法 庭 規 , 審 無 , 論 以 判 條 在 補 例 實 民 體 法 , 均 之 及 程 不 H 於 序 足 JU 9 .

+ JU 年. 六 月 日 修 TF. 公 布 , 戰 時 禁 制 品 條 例 亦 H 於 同 H 公 布 0

關 亦 提 H 沂 杏 百 交 類 請 通 求 部 建 , 其 議 意 設 殆 置 係 海 丰 事 張 法 設 庭 置 , 車 以 甲甲 處 處 理 海 理 海 運 ン 商 事 糾 件 紛 之 事 法 件 庭 , 其 , 以 他 應 如 海 高 雄 商 之 त्ति 需 議 會 要 等 0 又 民 如 意 機

命

雷

践

研

究

院

結

業

研

究

員

交

通

研

究

組

之

建

議

,

則

更

爲

具

體

0

事 關 歐 之 於 美 渦 第 國 去 家 細 -點 歷 及 察 史 意 日 各 及 見 本 方 Ż 現 固 面 海 之 在 屬 事 意 情 有 待 法 見 形 略 商 庭 , 加 權 多 均 屬 口 說 , 於 明 而 歸 交 關 納 , 於 通 再 爲 論 第 部 F 門 我 列 點 國 兩 , 意 目 點 Im 前 見 我 : 國 (-) 應 , 否 似 則 謂 亦 專 曲 處 設 有 可 理 海 所 法 海 機 事 誤 事 法 解 關 糾 庭 處 紛 0 之 玆 理 應 問 先 特 海 題 就 事 設 英 案 法 0 美 件 庭 等 致 , 國 生 (=) 處 容 謂 理 碍 若 海 0

興 法 海 在 即 事 英 Ż 次 件 , 存 事 有 或 特 各 件 海 恒 在 别 國 紛 之 以 軍 由 , 及 當 地 其 慜 海 國 局 方 內 事 , 設 性 容 際 故 制 置 之法 法 1/2 關 度 之 係 於 H , 之海 海 脏 含 處 最 車 7 有 理 値 H 法 以 國 海 注 捕 庭 際 審 事 意 之 性 者 獲 理 Admiralty 事 之 制 0 , 件 其 商 度 當 後 , 事 推 , 是 該 此 習 英 爲 種 慣 國 國 海 法 發 , , , 事 其 蓋 庭 達 法 管 航 最 英 , 漸 庭 海 早 國 轄 之全 權 趨 ナ 昔 0 各 當 操 限 式 盛 微 國 中 海 , 時 包 商 世 H 0 代 括 迄 紀 霸 所 + 時 權 0 商 但 事 共 英 , 至 國 航 及 世 通 海 紀 適 運 之末 六 有 商 用 漏 世 事 及 , 商 紀 件 遇 全 事 , 代 及 與 有 球 , 英 之 海 刑 爭 , 或 而 議 商

海

難

審

議制

度之研

捕 陳 H 及 念 跡 捕 違 獲 0 , 矣 獲 背 認 物 當 通 案 所 法 時 爲 + 0 件 代 海 有 院 事 權 世 組 在 之 精 N 之 法 紀 織 庭 時 H 神 歸 9 槪 不 屬 益 0 , 因 海 歸 屬 健 9 此 船 普 於 事 全 在 舶 法 可 通 , 管 法 碰 庭 H -訴 八 組 撞 所 轄 法 七 織 及 得 權 院 Fi. 海 管 限 , 審 年 難 轄 75 隨 甚 之 理 救 者 9 國 擴 大 助 0 , 之 自 會 等 僅 張 是 通 缺 限 , 以 過 憾 於 曩 0 後 法 此 海 日 , 案 雖 制 由 F. , 所 裁 其 持 捕 海 撤 謂 權 續 獲 事 及 海 海 限 至 法 事 事 + 納 庭 H 九 粹 管 法 法 獑 世 之 轄 庭 庭 縮 1 紀 海 之 9 , 所 在 9 0 商 案 終 當 英 有 案 件 國 海 屬 時 件 3 爹 事 有 新 而 數 成 案 碍 興 已 改 之 件 歸 歷 口 法 加 普 史 包 法 海 括 統 律 通 觀 海 上

事 有 海 近 , 但 亦 關 似 案 海 事 件 不 事 或 於 0 之 另 法 海 處 美 國 庭 1 設 商 理 訴 法 之 以 海 制 存 度 庭 及 事 亦 IIII 在 海 案 大 無 E 件 抵 不 TH 0 同 普 再 捕 之 承 通 言 機 襲 0 獲 之 之 我 日 構 英 國 地 本 案 國 1 現 方 件 組 ナ , 行 裁 雖 織 成 , 判 係 其 民 規 , 所 採 第 則 訴 而 法 民 又 加 -密 卽 法 與 以 , 關 英 地 與 應 變 方 於 商 車 制 通 海 法 法 屬 有 , 事 院 並 於 堪 關 行 案 於 聯 0 管 之 依 件 邦 海 所 轄 制 地 現 事 設 第 度 方 行 \_ 之管 法 之 端 \_ , 審 院 但 -, 轄 管 其 關 聯 , 規 其 於 轄 邦 實 定 H 海 組 體 0 織 法 訴 商 依 , 與 程 及 此 法 雖 序 規 與 日 \_ 般 定 規 英 本 , 定 制 與 商 國 , 度 \_ 事 亦 , 略 最 案 凡 般 同 不 復 相

法 共 機 通 構 2 點 基 , 時 E , 分 至 卽 今 : 析 日 口 (-)審 見 , 非 理 現 可 海 代 法 各 事 機 案 國 關 件 之 而 之 海 審 機 事 理 構 制 海 度 , 事 雁 , 案 其 屬 件 内 可 者 法 容 機 雖 , E 構 有 不 參 , 復 其 差 存 原 , 非 旧 在 就 口 0 (=) 法 其 可 機 發 法 構 展 機構 之 者 趨 , 審 亦 勢 理商 逐 而 漸 言 事 改 , 及 歸 不 海 H

院 大 終 治 益 理 商 民 本 其 則 口 地 血 事 之 組 商 身 抵 歸 趨 往 其 充 , 訴 統 關 時 件 織 事 之 由 向 有 實 法 困 原 代 當 件 組 複 於 1/2 總 難 訟 及 TE 因 , , ン 亦 程 其 爲 織 雜 勒 英 數 除 則 審 , 9 , 其結 精 同 序 程 例 捣 或 之 可 有 極 屬 理 , , , 海 神 海 此 序 是 於 爲 各 以 特 11 另 , , 口 及 情 在 簡 種 別 數 事 更 事 果 m , 否 П 得 審 歐 有 未 形 其 固 採 健 11 法 法 腊 家 法 Im 或 法 未 民 全 權 判 陸 庭 家 題 件 庭 必 不 言 , , H. 院 良 機 各 ナ 合 在 雁 商 以 充 與 外 口 , 9 現 於 組 有 合 及 以 分 構 國 普 者 例 有 以 0 , 75 加 無 故 代 提 普 織 所 其 可 發 口 通 如 多 -海 我 高 通 果 歧 原 所 法 揮 有 法 法 F 不 页 機 統 院 須 或 非 法 屬 異 則 滴 效 制 事 效 特 院 健 之 案 改 目 景 來 用 闊 カ 度 並 第 設 , 進 前 以 全 刨 國 之 之 之 之 15 法 件 漏 審 , 家 傾 發 類 如 流 而 外 , 在 程 理 明 院 9 ` 處 籌 採 向 其 行 另 殊 序 案 證 展 在 極 Y , 設 我 作 古 是 件 繁 之 員 設 無 民 歷 而 0 以 海 制 法 於 商 或 Z 第 例 史 用 代 複 經 否 曲 院 普 亦 如 國 普 及 事 度 費 分 居 效 , 不 , 茣 有 現 法 之 或 通 7. 屬 密 恋 英 外 家 誦 1 , 制 其 妥 時 有 庭 倘 不 法 法 如 Ц 國 不 在 , 法 院 法 於 法 調 法 易 庭 度 中 善 何 原 有 院 , 是 ナ 之 治 杳 海 庭 籌 以 機 有 此 分 , 9 , , 之 徒 外 國 化 按 措 切 不 關 海 現 基 事 事 否 制 適 地 使 另 家 合 在 之 事 象 口 礎 實 照 , 多 獝 設 組 法 法 度 官 位 法 , 社 有 0 未 涌 , 涉 院 法 縱 關 織 治 職 固 尚 竟 屬 會 分 庭 常 , 立 權 頗 次 組 庭 或 於 需 及 與 之 及 欠 脫 至 0 織 之 之 其 普 專 完 値 離 要 举 審 要 TT 可 訴 , FF 備 問 趨 N 於 理 機 審 誦 法 以 法 愼 H 訟 0 技 者 重 法 題 於 要 商 民 試 構 理 法 權 維 權 程 複 事 案 院 術 考 組 , 事 以 涿 護 亦 序 , 0 , 慮 織 雜 關 法 件 分 某 未 子 間 如 案 及 m 獑 院 Z V. 於 件 商 樹 種 即 之 在 臻 以 何 ; , 規 程 特 設 節 倒 處 事 之 其 7 統 受 但 , , 最 玥 計 現 理 定 處 機 序 殊 理 牟 加 , 後 法 法 利 所 求 在 海 理 關 , , , 0

海

難

審

議

制

度

之研

究

+

現行 勞 今後 資 有 用 法 爭 缺 之 3律已不 如 議 憾 程 何進 之調 , 序 迅 與 ·乏此 謀 一步求其加强組織,充分發揮效用 設 解 與 備 改 **紅類規定** 仲 進 , 是否能 裁 0 又如 , 以 如 及 現 肆 勞 損害之估計 代 應 各國 資爭議處 裕 如 對 , 辦 於 與評斷 處 理法所定之調 案 人 理 商 員 等事項 之素 ,尚須各級 事 糾 紛 質 解 , 是 , 與 對 多 否 仲 行政主管機關詳密設計 於 於 符 裁 糾 法 合 海 紛 院 ·VA 之 以 要 商 解 水 法所定之 設 決 準 有 , , 所 補 自 裨 助 須 商 匪 機 隨 事 淺 關 時 付 公 0 , 考 諸實 斷 我 擔 杳 國 任

施

0

,

,

不 題 關 議 虞 機 , 法 員 其對 亦往往以 庭 關 李 (2)之增設 民國 會 源 校建 事實 商 五. , 一認定 各港 僉認 一十年 議 , 當 , 有所 亦 爲 中 口所設之海 七 -央成 有 牽 月 涉 杆 同 # 様之 人才 立海 格 九 日 0 事評議 與經 海 困 事 , 可 難 事 法 一費問 法 法 0 庭 公庭之設 委員 至現 行 \_ 案 題 政 會 制 部 , , 自之鑑定 用意固 再度函 目 , 雖 似亦 由 前 恐難 普通 復交 可暫從緩 屬 ,或有關專家之鑑定報告爲判 法院 實現 甚 善 通 受理 部 , , 因 惟 議 文 0 海 前 內 而 事案件 決定 此 稱 擬 : 暫從緩 設置  $\neg$ 查 , 如涉及 一交通 臺 灣省 議 法 0 決基 專門 近庭案 本案 政 府 礎 技 同 , 早 ,尚 經 術 屬 轉 問 專 有 省

#### (三) 交 通 部 之意 見

之設置 查 , 选經 近 部 年 對 提出 以 於 來 海 書 事 , 航業 面 法 及 庭 日趨 之意見 口 頭 要求 重 要 , 可 , , 期望 航 於民國五十年九月 政 至 管 爲殷 理 及海 切 事問 0 最近本部召開之航業會議與會代 題 六 日 , H 函 可 盆 繁複 法行政部 , 航業界對 之文中 於 ·表明 海 表 事 , 該 亦 法 庭 文

提 殷 出 司 様 0 在 建 海 議 事 , 爲 法 適 庭 未 應 設 需 ₫. 求 前 起 見 , 爲 , 將 滴 應 來 目 X 前 才 與 需 要 松红 費 , 本 問 部 題 謹 , 提 能 下 獲 列 解 意 決 見三 , 173 點 盼 儘 , 藉 早 設 供 參 法 考 設 立 0 , 以

議 , 再 (1)没 目 由 前 本 關 部 於 海 海 事 事 審 之 議 處 委 理 員 , 會 係 審 由 定 基 隆 0 此 高 兩 雄 級 兩 評 港 審 務 X 局 員 , 依 , 均 規 係 定 專 成 家 立 之 擔 海 任 事 , 擬 評 請 議 貴 委 部 員 通 會 飭 先 各 加 審

院於 審 理 海 事 案 件 時 , 對 於 專 家 ナ 一鑑定 , 量 予 重 視 0

强 (2)7 法 院 交 通 委 員 會 鑒 於 海 事 之 H 漸 重 要 , 曾 有 委 員 提 請 本 部 與 貴 部 商 洽 , 於 法 官 訓 練

所

增

海

事

法

課

程

,

以

適

應當

前

需

要

0

方法 , 則 其 (3)結 , 海 承 果 事 審 案 , 必 此 件 更 多 類 具 圓 案 滿 件 專 機 門 0 性質 會 尤 多 , , 各 如 推 主 事 持 楼 此 於 類 海 案 事 作之 法 規 推 , 固 事 所 , 均 語 能 習 對 , 此 基 項 隆 專 高 業 雄 法 兩 規 港 所 , 多所 在 地 致 地

可 法 行 政 都接獲交通部 上 項意見 後 , 曾 涵 復 表 示 同 意 , 並 報 請 行 政 院 令 知 臺 灣 省 政 府 0

#### Ξ 英 國 之 海 難 審 判 與 船 員 懲

,

,

0

章 雷 之海 , 海 地 事 難 法 審 發 , 其 庭 4 判 之原 制 法 及 海 度 制 係 事 因 當 採 調 , 自 查 判 然 英國 法 明 以 海 英 庭 難 國 , (Marine 兹分譯於次 之 建 文 責 任 最 早 , Courts & 與 當 有 裁 決 所 海 謂 可明瞭英國海難審判 Courts of 海 員 之懲 事 法 罰 庭 之 0 Survey) 實 設 施 辦 與 , 法 其 明 船 任 , 員 其 務 口 懲 梗 爲 於 戒 槪 香 調 之大 港 杳 0 香 港 海 港 難 則 爲 之 第 英

九

海

難

審

議制度之研

究

#### 海 車 法 庭

名 勝 任 依 或 海 據 事 疏 香 忽 法 港 之案 庭 港 則 件 第 9 負 + 0 責 九 調 條 之 查 船 規 定 舶 肇 , 事 香 之損 港 總 傷 督 得 , 及 於 偵 任 審 何 控 期 訴 間 船 , 依 長 及 法 以 駕 駛 鈐 • 印 輪 機部 命 令 分之 , 組 船 織 員 脏 ,

備 如 商 人爲現 案 船 之經 件 事 涉 役 法 驗 及 海 庭 船 軍 以 軍官 委 長 船 員 員 至 , 其餘 少三人 證 書之撤銷 應爲 不超 商 與停止 船 過 五. 船 人組 長 使用 及其他總 成 之處 之 0 分者 其 督 認為 中 ,海 有 人 應 事法庭之委員 航 爲推 海 輪機 事 等 , 專 並 任 , 門 至 學 該 少須 狮 庭 庭 有二人具 長 士 , 擔

之公費 數 官 額 職 之委 0 員 , 毎 日 應 付給公費 拾 元 ,遇 特 種 家件 時 , 得 由 總 督 另定 開 庭 期 間 毎 日 所 支

0

#### 遇 有 左 列 案件之一 時 :

- (1)英 國 船 舶 , 於接 近 香 1港海 岸 , 或 其 航 程 爲 香 港 ,所 發 生 之海 事
- (2)香 港 登 記 之 船 舶 , 在 世 界任 何 地 點 所發 生 之海 事 案 件 0
- (4)(3)英國 任 職 船 肇 隻 事 於 船 隻之 該 船 行 船 員 近 或 香 1港海 為該 案之 岸 或 合 其 航 格 程 X 爲 證 香 , 港 經 發 時 現 , 發 居 生 留 於 不 勝 香 港 或 時 疏 忽

(5)

在

香

港

登

記

之船舶

,

所

發生

之不

勝任

或

疏

忽

情事

情

事

於 香 港 (6)時 英 國 船 1 之船 長 或 其 他駕 駛 輪 機 都 份 之 船 員 , 經 受 不 勝 任 或 疏 忽之控 訴 , 而 發 現 留

法 庭 海 事 有 事 法 與 法 一該 庭 庭 亦 案 依 法 具 發 均得 有 生 地 予以 之海 事 調 查 法 庭 , 並 相 偵 同 之權 訊 授 任 予商 力 何 不 , 但 勝 部 任 須 一或疏 所 依 任 照 發生 忽之人員 驗船 地 適 用 , 之法 爲 達 條 到 約 此 具 束 項 及 目 情 的 況 , 海 0 事

行 使即 決裁 判 權 之 裁 判 官 時所 具之 切 權 カ 0

依

照

英

國

商

船

法

規

,

務

命

師之

權力

, 並

有

推

事

擔

任

對

(1) 船 海 長 事 及駕 法 駛 庭 輪 認 機部 爲有錯誤或 份 之船 遠法情 員 , 遇 事 有 , 左 以 列 致 情 喪 事 失 9 其證 放 棄船 書 應予 舶 , 或 撤 對 銷 船 或 舶 停 發 11-生 使用 重 大 0 損 失 或

或 有 未 (2) 損 失時 海 依 照 事 法庭 船 認 爲有 報 不 ·勝任 或 疏忽 • 酗 酒 、虐待等重 大罪 行 , 或 遇 船 舶碰撞未能盡力救 助

命

0

凡 提 組 海 事 法 庭 者 , 應負監 督 案件 之處 理 及 就 其 權 カ 提 供 協 助 之責 任 0

商

法

具

時

0

事 法 庭對 於 左 列 各 項 , 亦 有 權 子 以 處 理 0

船 長 (1) , 爲船舶 並 指 派 另一 船 員 之安全或船 人充任其職 東之 務 , 利 但 益 香 , 港 有 有 絕 船 對需 東之代 要時 表 , 人 得撤 時 , 換停 非 得 留 其 於 同 香 意 港 9 水 不 域 得 之 爲 英 國 此 項 船 舶

(2)解 僱 船 H 任 何 駕 験輪 機部 份之船員或海

海

難審

議制度之研究

派

0

(3)對於 E 款 解 僱 船 員 與 海 員之薪 給 ,得 命令全部 或部 份薪給予以 沒 收或 扣 留 , 以 作 船 東

償 或繳 付於 財 政 都

(4)關 於 調 杏 費 用 , 或其 部 份 費用 ,認爲 適當 時 ,得 以 命令定之。 法 庭 執行此項命 令,

依 照 九三二 年所 頒 佈之 推事 法 令中關 於 次裁定費 用 之 ~規定辦 理 0

應

以 下之罰 金 0

法庭

要求

,

應繳 法之

早

法

庭 ,船

0

如

法

庭

不

·需時

,則

繳

呈總

督

一或其指定之人員

,

如 使用

違

反 或

者 撤

應處

性

依

照

本

規定

長

及駕駛

輪機

部

份船

員證書

,

經法庭制定

停止

銷

時

,

如

違反 或 效 此 率 任 項 時 何 規 輪 , 定 船 船 者 長 或 應於 , 汽 應處 油 事 船 ,件發 遭 五百元以下罰 遇損 生 後 失 X 十四四 命 之意外 金 小 0 時 內 事件或其船 ,儘 速 以 體輪 書 面報告港 機部 份 之 務 長 損 傷 0 如 , 無 足 以 IE 當 礙 理由 及 適 航 ,

#### (=) 海 事 調 查 法 庭

成 依 與組 據 香 成 港 X 港 員 則 第二 , 一十條 如海 心規定 事法 庭 , , 並 香 照 港 左列 總 督 條 得 款 於 , 任 施 何 行 期 之 間 , 依 法 組 成海 事 調查 法庭 , 其組

(1)案件 須 公 開 審 訊

具 有 之各項權 (2)法 庭 毎 力 委 0 員 可 檢 験船 舶 , 爲達成 目的 , 並 具有商務部依照商 船法 規定 , 所 派 驗船

師

(3)法 庭得 命令船舶施行檢驗 ,並得指 派 任何合格人員檢驗船 舶 ,報告法 庭 0 此 項 人 員 如

有 異 議 (4)法 時 庭 , 具 依 有總 大 多 督相 數 之決定 同之 權 委 力 派之。 ,以 命令船舶放行,或最後予以扣押。如非委員大多數 同 意

布扣 (5)船東 留 一船舶之命令,該船應予放行 代 理人及該船船長與各該 人員所 派之任何人,得依照本條之規定,出席任何檢

#### 四 美國 之海難審 判 與 船 員 懲戒

驗工作

處 國各地之航政機關 於船 岸巡防處以前隸屬商 之執行 美國 各地所設之航務檢查處,對於海難 舶 心檢查 海 0 Inspector Office) 難事件之審判與 其建制, , 船員之考試 (航政局、港務局及其所 頗似擴大之航政總局 務部 、船員失職之懲戒 ,後又隷屬於財 及各區航務檢 ,航路標誌之建設保養 事件 , 在各地港口均設 ,依 政 , 負調查救護之責任, 一得消息 屬 香處 部 分局 **法係由** ,戰 (Supervising 或辦事處) 時依法須改隷海 , 海 海岸巡防處 上之教 有執行 0 Inspector 難 ,以及 (Coast Guard) 機構 軍 部 , 有 。其重要職掌爲 Office), 開航 如 立 各 前派 地航 政法 出教 主管 規 頗 務 似我 檢 與 杳 緝 : ,

之初 及視察員 步工作。平時當每一船舶進港後 (Examing Officer),前往 ,航 出 事地 務檢查處審議科 地點施救 , 並 調查失事情況及 (Hearing Unit) 原因 須派員. , 作爲 上船 審 理

,

海難審議制度之研究

四四

學後 領 遵 諭 , ,認 杳 , 應將 閱 0 至 爲 航 於海 船 確 海 員 有 記 難當 所 事簿 過 持之 失 事船 **八**,應提 (Official Log Book) 證 書 舶 或 , 出 有關 執照 檢 學 人員 、收存 , 報告該管 之傳 , \_ 面簽 詢 如簿 , 科 視察員 發傳 長 內 , 載 依法審 票, 有船 亦 書 採 員 和同 明 詢 失 職怠 候 (Hearing) o 己之步驟 詢 日 忽 期 情 地 0 事 點 , 視察 視察 , 簽交該船 員於 員 隨 決 即 員具 定檢 傳集

認爲 地 學人 位 確 , 視察 八到處 法 有失 , 八職怠忽 有 候 員 下列四 應出 詢 , 心或其 得請 席 種 說 他 明 律 : 調 過失情事,應予裁定懲戒,此項裁定名曰 師 代 查 岩結果 表辯 護 ,提出檢學 ,或要求航務檢 ,其地: 位 查 處 派員 似法院之檢察官 代馬 (Finding)。至於懲戒船 辯護 0 審詢完畢 (Prosecutor)。被 ー,審詢! 員

審詢

時

,

由

審

議

科

派審詢

員

(Hearing Officer)

主持審詢

,

似

法院

審判

官

(Judge) 之

(2)(1)撤銷 撤 銷 船 船 員 員 證 證 書或執照 書 宣或執照 , (Revocation 准予 一聲請 低一級之證書 of License 1或執 or Certificate), 照 0 不許 充任船

員

職

務

0

定 止 使 用 (3)停 期 止船 間 , 過員證書 船 員 示 許上船 一或執照之使用 工作 , 期間 其期間自一 (Suspension 月至三月、六月、一年不等 of License or Certificate) ,視情節 之輕重 , 在 而

無犯規情事 不 等 (4)停 止船 ,此 仍 員 准 項處分自動撤銷 證 在 船 書 或 I 作 執 照 , 如續 ,惟予 有 , 免再執行 違 以 反 察 看 法 機會 規情事 0 0 船員接 ,應即照案執行 **这受此項** 。處分 ,不許上船工作 , 於察看期間 如如 **泛逾期並** 月 至三

mandant) , 均以裁定後三十日為限 書或執照 District Officer),如仍不服分處長之裁定,得再上訴至海岸巡防處長 (Coast Guard Com-員對於上述懲戒不服時 ,姑准照常服務,俟最後裁定,依法執行。但海岸巡防處處長之裁定 ,得准上訴 ,逾期不予受理。在上訴期間,航務檢查處另發臨時證 (Appeal) 至海岸巡防處分處長(Coast Guard ,爲最後之決

,船 (District Court) 被懲戒之船員 員務 並應報告上級機關 須遵行 ,經查明其過失,並負刑事責任時 爲第一 , 審機關 移 没 聯邦政府法院 0 (Federal ,除航務檢查處所予之行 Court) 依法審判 , 政處 仍 分應即執 以 地

定

0

對審詢員宣誓 審詢案件 ,所有審詢員、視察員均須穿着制服 ,如遇被檢學人故意缺席 ,審詢員得爲缺席審詢,逕予裁定,審詢時,證人應 0

### 五 E 本之海難審判與船員懲戒

法 目前海難審判所直屬於運輸省 日 日 本新 裁判 ,其終審之機構 本海難 所之干 憲法抵觸 事件審判 涉 ,一九四八年二月乃廢止海員懲戒法 0 理事官 ,則爲東京最高裁判所 , 向 依 一八九六 (類似法 (交通都) 院 年公布之海 之檢察官) ,爲附屬單位,並在橫濱、神戶、門司、函館 (最高法院) 員懲 及審判所 戒 法 頒 **,**由 布 均 海難審判法 有 海 拘 員審判所 留 押禁 負責 ,改爲海難審查 人犯之權 (執行 **,**因 並. 與

Ŧi.

海難審議制度之研究

几 處 , 各 設 地 方海 難 審 判所 , 執 行 第 審 I. 作 , 東 京 高 等 海 難 審 判 所 執 行 第 T 作

判 理 事 日 所 本 之理 海 有 難 事官 不 審 相 判 執 制 行 度 之海 , , 審判 與 難 權 般 理 事 曲 可 所 海 法 之建 難 體 審 制 制 判 頗 所 相 之 似 審 9 判 亦 官 分 執 檢 0 察 行 兹將有 與 , 故 審 高 判 等 兩 審判 海 部 難 份 審判 , 檢 所 察 血 權 各 由 地 海 明於 方海

後

審

判

所

均

隷

屬

,

配

合

執

行

關

X

員

職

稱

,

說

任 用 均 (1) 詳 審 訂 判 於 官 海 難 海 難 審 判 客 法 判 所 施 之 行 審 令 判 即 官 海 , 難 均 曲 密 判 道 所 德 之 高 組 尚 織 , 富 法 有 內 海 E 經 驗 之人 士: 充 任 , 其 資 格 及

海 界 知 (2)參 名 X 審 士 員 充 任 海 難 2 其 審 職 判 責 所 照 爲 規 探 究海 定 難 毎 所 原 設 因 置 , A 參 重 審 員 大 海 若 Ŧ 難 X 事 件 參 , 審 均 員 須 參 曲 各 加 審 0 判 所 所 長

,

,

遴

選

航

(3)理 , 海 事 事 官 檢 杏 理 部 事 官 職 ナ 資 權 格 \_ 如 , 美 與 國 審 海 判 岸 官 巡 相 防 同 處 , 所 原 隷 屬 之 屬 航 於 務 海 檢 F: 杳 保 安 處 廳 , 職 九 權 Ŧi. 如 年 美

防

(4)

X

其

職

青

相

當

於

飾

,

受

審

X

令

,

可

延

請

X

,

佐

٨

先

向

八 國

月

方 岸

移 巡

海

海 難 補 審 判 佐 之 系 統 , 其 職 責 相 律 當 於 法 院 之 檢 察官 根 據法 , 但 經 任 職 補 , 卽 佐 不 辯 能 護 轉 任 爲 惟 審 補 判 官 須

海 難 審 判 所 整 請 登 記 , 認 爲 合 格 後 , 始 口 出 庭 執 行 職 務 C

必 開 始 時 偵 再 述 杏 , 卽 H , 依法定 筆 本 錄 海 難 口 手 供 審 續 判 , 作 之 , 向 成 程 該 記 序 管 錄 , 當 地 , 方海 海 必 要 難 難 時 事 審 並 件 判所 需 發 往 生 現 後 , 聲 場 , 請 有 頑 審 察 關 判 方 0 偵 面 , 如 杳 將 認 結 事 爲 果 實 有 報 , 參 理 知 審 事 理 員 官 事 參 認 官 加 爲 , 之 有 理 必 審 事 判 要 官 之 刨

請 天 補 之 佐 內 人 代 , 爲 可 依 辯 法 護 向 , 審 高 等海 判 官 難 根 據 審 判 事 所 實 E , 判 訴 明 0 高 責 等 任 海 定 難 審判 以 處 所 分 對 0 第 如 受 一審 審 之請 人對 其 求 裁 認 爲 決 手 不 續 服 違 時 反 , 規 則

並

應於

聲

請

書

L.

註

明之

0

地

方

海

難

審

判

所

開

審

時

,

由

位

審

判官

出

庭

,

人

主

審

0

受

審

者

可

定時 , 應 不 子 受理 , 否 則 卽 須 開 庭 , 重行 審判 , 由 五位審判 官出庭, 人 主 審

> , 判

決後

,

再

則 可 訴 諸東 京 最 高 裁 判 所 0

, 則 由 高 所 等 在 海 地之海 難 審判 所 E 保 Ż 安本部 裁 決 , 或 由 事 海 務 E 所理 保 安 事官 廳 海 , 事 予 檢 以 查

執 部

行

0

理

事

官

執行

0

地

方

海

難審判所之

裁

決

H 本 船員之懲 戒 ,分為 左列 Ξ 項 , 視其所 犯過失 之輕 重 而 判定 0

機 關 註 (1)銷 吊 銷 0 執 照 吊 銷 執 照之懲戒 由由 理 事 官將船員 或引水所領之證 書執照 收囘 , 並 繳 E 級

(2)停 11-職 務 之 處 分 期間 -月以上三年 以下 , 由 理 事 官將船 員 或 引 水所領 之證 書 執 照 收

巴 , 俟 期 滿 後 , 再 行 發 環 0

百 (3)勸 告 之 處 分 勸 告 一之處 分 除 滴 用 於 船 員 引 水 外 , 如 海 難 責 任 應 由 陸 上 人 員 包 括 船 公

航 政 官 員 -技 術人 員 -管 理 人 員 負 責 者 , 亦 適 用 Z

國 航 政 關 機 於 船 關 員 引 様 水 , 應 均 負 不 處 之 刑 理 事 , 責 而 任 由 司 或 法 海 機 難 構 關 係 辦 理 X 、應負 , 此 之損 種 精 神 害 甚 賠 償 値 我 責 國 任 參 , 考 H 重 本 麗 海 難 0 審 判 所 與

海 難審議制度之研究

美

### 美日 海難審判 制度之異 同

(1)海難 研 審判之 閱美 或 範 日 疇 , 僅 本 海 限 難 審判 於 調 查海 與 船 難之事 員懲戒 之法 實 , 判明 制 , 海 可 難之責 以 瞭 解 任 如 次之 , 與裁 數 决 項 船 共 員 同 人之行政 之點

至 於刑 事處分與 民 事 賠 償 , 則均 不予處 理 , 而 由 般司法機構審判 0

(2)審判 之程 序分為 兩 部 份 · 部份 屬 於檢察權之行 使 , 部 份 屬 於審判 權 之行

使

0

(3)受審: ,各有 人可延請 ,可收衡 辯 護人 ,代爲辯 作 用 護 ,以 保障 受審人之 權 益 0

V.

場

專責

制之

0

(4)船員 之懲戒 ,僅限於撤銷 證 書 及停止 職務 之處 分 均均 不科 以 罰 金 或罰

(6)(5)海 海 難 難審判之 審判 進 行期間 建 制 , 均 , 審判 經 過立 機構 法 程序 無 拘 , 留 有法 押 禁當 律 Ŀ 事人之權 上之權威 力 0 0

海 而 難 審判 審 至 判 於 機構 方 兩 面 威 則 則與航政 法 仍 制 維持獨 略有 機關分 不 同之 立之精 離 點 神 , , 僅 , 雖 此 仍 爲 美國 點甚值吾人特別重視 同受中央主管部之統 海 難 審判 機構, 屬 。此外日本設參審員之制度 係 , 屬 在 航 行 政 機關 政 方 之一 面 固 部 收 相 份 輔 , 而 功 , 日 效 本

## 我國海難審議 之現行制

不

設置

, 亦

略有不

同

# → 港務局海事評議委員會之組織

員 政 紛 於 會 府 處 JL 遷 理 我 + 擴 豪 委 或 大 以 員 海 年 其 後 難 會 DU 地 章 審 , 月二 爲 位 程 議 與 愼 之 以 十六 職 重 後 建 掌 處 制 , 日 理 п , , 以 海 謂 在 , 由 代 事 E 民 交 替 案 啓 或 件 通 昔 其 干二 部 日 端 , 核 之 特 0 定 船 令 惟 年 施 舶 准 其 儿 行 碰 基 月 組 撞 隆 織 , 嗣 糾 芝 +--又 紛 高 未 八 於 處 雄 完 日 JU 理 成 网 , + 委 港 7 由 員 務 法 交 年 會 局 程 通 JU 序 部 0 , 該 月 於 公 , 九 布 委 局 缺 員 乏法 日 內 航 會 及 設 政 四 之 置 律 局 組 + 海 E 船 DU 織 事 之 舶 年 規 評 權 碰 六 程 議 威 撞 月 委 糾 , 0

日

,

兩

度

修

IE.

,

故

規

定

較

爲

詳

密

0

兹擇

要

縷

述

如

次

:

局 資 航 組 海人 長 望之會計 長 給 (1)-課長 員 委員 主 具 有 席 0 , 資 師 爲 會 旧 , (望之船) 缺席 公會會 當 . 四 組 各 然 成 委 時由航 具有資 委 份 員 員 長 員 子 及 或 外 辨 0 (七) 望 政 引 委員 事 , 一之保 水人 人員 組長 其 餘 會 委員 其他 險 出 代 員 設 公 席 理 委 0 「會會員 由 員 會 對 , 航 港務 議 海 + 政 事 \_ 時 家件 具有 人 組 局 , 0 得 長 長 至 亦缺 資望 之處 **H**. 就 + 酌 當 7 給 之輪 具有 经 席 理 地 人 管 費 時 , , 資望之 特 機 轄 除 及 , 交通 得 具經 長 品 港 指定 域 務 0 驗之人 律 內 費 局 委員 師 局 , 0 公 聘 長 人 員 會 具 請 5 有 港 會 左 0 委員 代 員 列 務 資 理之。 望 專 長 0 之 會 家 及 海 以 充 主 各 港 軍 任 管 之 航 委 具 高 政

研 (2) 委 員 會 議 等 之 職 掌 0 委員 會 關於 依港 船 務 舶 局 發生 局 長 碰 之 撞 -, 觸 處 礁 理 1 F 擱 列 淺 各 等事 事 項 項 , 過失責 關 任 於 之審定 海 事 案 及核 件

海難審議制度之研究

於 議 0 事 處 糾 員 償 杏 分 紛 證 會 價 事 之核 事 格 明 項 之鑑 調 務 0 曲 議 解  $\equiv$ 公斷 定 公斷 港 務 事 事 局 項 事 關 項 局 項 0 於 七 長 0 海 0 指定 事 允 金 責 關於 航 任 關於 關 政 不 組 核 於 屬 船 議 海 船 主管兼理之 舶 海 難 員 避 難 事 部 碰 件 事 份 置有 件 之評 各 之 項 關 撫 費 議 邮 航 用 公 及善後 行 或 斷 安全 海 事 損 項 土之建議 事 之 0 評 項 議 0 改 公 S) 善事 斷 關 事 於 其 項 項 船 (他有 0 舶 (第 碰 3 關 万. 撞 船 糾 關 紛

當 員 務 心 奉 要 渦 事 到 , 時 X 委 核 4 (3)得 定 數 員 得 評 議之程 臨 後 就 會 之 時約 所 同 於 , 爲認定 意 必 集 個 要 序 , 時 臺 月 不 內 得 委員 灣 , , 省漁業 提 向 得 決 出 會 交 傳 議 集人 通 申 處 0 辯 行 部 委 理 政 員 證 提 0 E. 委員 主管 述第 會 訊 請 復 决 問 之農 會非 議 議 Ŧi. 0 並 條 呈 0 得於 有 林 關 報  $\Box$ 全體 廳 於 港 開 派 漁 務 医委員過 員 局 會 至 船 多 海 核 時 3 通通 加 事 轉 半數之出 核 173 交 知各當 議 通 各 曲 部 港 事 , 至 務 核 項 席 處 定 事人 局 時 不得 分 依 0 , 如 列席 當 執 航 開 當 行 政 事 得 識 機 事 備 X 應負協 移 非 詢 關 1 請 職 不 0 有 各該 農 服 權 林 出 處 助 , 得 席 列 之 廳 理 席 於 辦

0 兩 港 應負責 務 局 對 任 海 X 事 員 案 件之處理 0 主 , 交通 文 0 部 四 規 定 事 , 應 實 逐 0 案擬 金 具審 理 定 曲 書 0 , 其 格 式為 : 案

由

理

# 二 交通部海事審議委員會之組織

海 事之審 議 ,以 港務局 海事 評議委員會爲第一 審 0 交通 部爲第二審 ,爲 愼 重 研 審 海 事案

二之處 理 , 特設置 海事審議委員會 , 其組 織 規程係於 四 十四年五月十八日公布 施 行 , 兹 擇 要

述 如 次

由

航

政

可

主管

海

事

科

長

兼任

芝

0

指 派 兼 (1)委員 任 之 會組成份子 0 並 指 定委員一人爲 委員會設委員五 召集 人。委員會事務由航政司兼理之 至七人 ,由 交通部 長就本部各單位主 並 設執行 管及高 秘書 級 職員

(2)海事案 委員 會之 个件當事 任 務 人之申請復議 委員 會之任務如次 事 項。 : 奉命交議 航 政機關報請核定海事案件之審 海事案件之審議 事 項 0 (回) 議 事 其 項 他

有關海事案件 一之審 議事 項 0

存 其 彙 不 員 , 召集 集 他有關各司 得 會 得 , 委 各 開 審 視 (3)項 員 審 議 議 意見 會所 時 要 ,召 議 , 之 並 , , 室 邀 集 應以 得 有 程 , 會章 簽 視需 請專 記 會 序 **議審議** 錄 請 出 要通 家列席 及所 委員 部 席 , 再簽請部次長核定之 次 過 半數 知有 之 長 有 會 核定之 。委 處 諮 決 詢意見 委 關 議 理 員 員會審議 X , 毎 之同 僅 一海事 員 0 委 供 列 , 意決 員 席 以 部 案件 會審議 供 次 時 , 議 以 參 長 , 各出 之 備 考 核 , 先 決議後 判 0 詢 0 之 如 此 席 問 由 遇 項 參 航 人 0 委員 員如 政司 意見 諮 考 , 應由 詢 , 會非 陳 審核 分歧 及所 對 述 航政司將所決議之事項 外 應嚴守 經 提 意 , , 意見 決 見 擬 三分之二以 議 具意見後 , 應 ,均 秘 不 密 成 用 時 應 書 0 上委員 嚴 委 面 , , ,再送由 守 没委 應 員 秘 由 會 審 員 出 密 召 , 没請 集人 一委員 席 議 會保 0

委

,

時

海

難審議制度之研究

# 八 海難審議法之制定問題

所 名 法 法 委 接 海 專 稱 庭 員 受 與 交 , 航 會 家 審 通 , , 完 王 而 Ė 政 判 章 部 有 成 鶴 機 程 所 改 有 定之 其 立 先 關 關 用 , 規定詳 法 意 生 海 事 民 實 刑 海 程 於 難 見 E 互有 序 審 案 事 四 之 + 件 , 議 密 評 需 殊 JU 法 議 差 , ; 並 惟 未 異 年 要 委 及 未 員 敢 海 ,以 仍 六 0 因 月間 難 未 會 必 定採作 此 致 取 及 審 0 得法 兹述 案 完 議 著 海 者 難 成 庭 事 是其要點: 有 判 律 審 草 解 , 蓋爲 案 海 決 上 議 決 E 之 , 難 委 0 之基 堅 員 於 以 避 審 頻 强 次 議 會 備 発 年 法 航 礎 地 兩 , 政 與 俾供 府 法 之 業 ,有 位 組 之 院 建 船 織 0 員界 學 議 時 以 規 採 名 往 擇 重 程 術 稱 , 呼籲修 不 作 各 L ; 混 , 芝研 調 航 雖 惟 取 可 事 海 杳 政 較 0 機 究 涉 此 難 IF. , 以 甚 航 關 重 項 審 前 0 判 政 至 决 大 法 船 法 法 責 定 舶 制 , 能 規 任 之 碰 及 , 審 之 否 著 海 , 撞 設 爲 者 事 判 定 糾 政 法 文 定 書 紛 督 府 與 處 庭 海 , ,

護 議 續 包 庭 海 0 又 難 管轄之 裁決 審 分 四 審 審 議 議 之 法 手 議 審 續 前 移 H 議 案 之手 轉 訴 前 共 0 3 之手 六 0 0 + 續 續 八 , 審 裁 條 0 裁 決 議 審 , 決之 之 議 分 開 五. 官 執 始 之 執 行 之 地 廻 行 方 聲請 0 避 海 總 (七) 0 則 , 難 0 九 審 審 0 附 議 議 罰 庭之 則 準 備 等 辯 則 等 審 七 護 海 , 審 九 難 章 X 議 章 議 審 0 0 0 海難審 手 議 0 該 JU 續 庭 法 之 JU 議 節 地 施 高 組 庭 方 行 等 織 組 海 細 海 及 0 織法 管 難 則 難 審 Ŧi. 共 審 轄 議 係 議 七 0 庭之審 屬於 高 庭 + 之審 等 條 編 海 , 議 議

,

比

較

簡

單

,

祗有

十三條

難 海 判 審 法 議 法 0 惟 草 組 案 , 織 方 係 面 採 仍顧 取 美 (國海 及 我 國 難 國 審 判之精 情 , 力 求 神 緊 , 凑 但 簡 在 化 制 度 0 其 及 重 審 議 要 原 程 序 則 方 , 略 面 學 , 多 如 一參考 F 首本

(1)海 難 審 議 法 應完 成 立 法 程 序 , 俾 於 公 布 以 後 , 全國 致 施 行 , 以 昭 信 守 0

(2)海 難 審 議 庭 分地 方 及 高 等 兩 級 , 共 職 權 爲 海 難 事 件 原 因之調 杳 ,責 任 之判定 ,

以

及

(3)海難 審 議 庭 與 航 政 機 關分立 0 惟同 隷 屬於交通 部, 雖 在 行 :政方面 可收相輔之 效 , 而 獨

立審判之精神,則可充分發揮。

政

處

分之

裁

決

與

海

難

關

係

X

之警告

0

刑法 民 (4)海難審 法 及 海 議 商 庭 法 裁 , 由 決 , 限於行 般法 院 政處 依法 處 分 關 理 , 不 於 抵 海難 觸 現行 事 作之刑: 之司法 事 制 處 分 度 及 0 民 事 賠 償 , 應 分 别 適 用

效 力 爭 (5)缺點 海難 , 法 院 審 審 議 判 庭 所 相關之刑 爲之 一裁決 事民 書 事案 , 旣 件 經 合法 , 應 採 之 爲判 程 序 決 , 之基 審 愼 之 礎 處 , 藉 斷 以 , 應 消 弭 具 有 以 往 法 及 院 將來 技術 盛定之 П 能 發 絕

名 1義定 卽 檢 (6) (察官) 海難審 爲檢查 官 議 0 此 庭 0 之審議 項職 加 此 權 可 滅 即由 官 少機 (即審判官 航 構之繁 政 機 關 複 主 管 執 , 行審判 海 1 事 主管機關仍 行 政之官 權 , 而 員 不 得行 擔任 另設 使檢察權 日 , 本所 執 行 設之 類 , 似 以 檢 海 發揮 察官 難 審判 其 之 職 行 理 權 事 官 效

(7)海 員 難 懲 審議制度之研究 戒 , 限 於 申 誡 -記 過 1 降 級 ` 收 囘證書及撤銷證書 五. 種

0

#### 海 難 議制度之研究

四

阈 制 (8)度 海 相 難 同 事 件 , 而 以 不採 地 方 沿山本 海 難 以 審 最 議 高 庭 爲第 法院爲終審 一審 , 高 之制 等海 度 難審 ; 旨 在 議 保 庭 持 爲第二審 我 國 行 ,交 政 司法之 通 部 爲終審 體制 0 0 與

(9) 審 議 官 具有法院 審判官之權 威 , 其資 格 與 任 用 由 考試 院 制定規章 , 以 重 人 選

(10)受審 一人或當 事人 八應准选 選辯 護人 ,出 庭 代爲辯護 ,以保 障其權益 0

治之精 神 0

(11)

海

難

審議之程序手續與裁決上訴

,應比照刑

事訴

訟法

,詳

訂於

海難

審議法中,以宏法

(13)(12)海 海 難 難 審 審 議法 議 庭 之組 施 行 細 織 則 法 ,應完 規定 一管轄移 成立法 轉 程 序 , 游 俾 與 海 護 難 審 X 議 法 地 方 , 同 高 具法 海 律 難 E 審 權 議 威 庭

-

廻

-

辯

,

及

等

乏

手續 , 裁 決 之 執 行 各章 ,以 補 充母法之內 容 , 可 曲 交通部制定 公布 施 行 0

,

員名 額 (14) 海 力求緊湊 難 審 議 , 庭 編 有 制較 關 記 日 錄 1本者均 文書 事 小 務 各 0 事 , 設書 記室 , 以書 記長 主之 0 所有審 議官及事務人

#### 海 難審 議 法草 案

#### 第 章 則

第 條 關 於 海 難 事 件 原 因 之調 查 ,責 任之判定以 及船 員之行政 處 分 , 悉 依 本 法之規定

處 理之 是

由

第 條 前 條 有 關 事 項 , 設 地 方海 難 審 議 庭 及 高 等海 難 審 議 庭 處 理之 0 其組 織 另 以 法律 ,

第 條 關於 由法院依法處 海 難事件之刑 理 事處分及民 事之賠償, 分別適用刑法民 法及海商法之規定

審判相 關 之刑事民 事 案件 , 應採爲 判決之基礎 0

第

Ŧī.

第

川

條

海

難

な 議

庭確定之裁決

, 所

爲

事實上之認定

,具有技術鑑定之絕對效力

,

法

條 凡 由 船舶發生損害時或由 有 於船舶之構造及設備不合規定,復以運 左列情事之 -者 , 於船舶之運用 卽 認 爲發生海難 , 因 : 而使船舶以 用技術 欠健 外之設備 全因而使人

,

發生

損害時

0

八員蒙受

損

原

因

0

巨 船舶之安全 或航 運 受 阻 害 時 0

0

凡 是否由 有 左列情形 於人 八員之疏 之一者 忽 , 須在 过或過 失而 海難審議 發 生 者 時 0 , 加 以 調查 並 研 究其 發 生 之確 實

是 否由 否 由 於船 於船身或機器之構造 員 配 額 1 資格 ` 技術 ,質料或工 ` 服務條件及僱傭關係而發生 程 及 設備之裝置 直或性能 能之關係T 者 而

發

生

於航路圖 誌 • 航路標識 1 船舶電信 -氣象 傳 播 及 救難設施 等 之輔航

備 關 係 而 發 生 者

(五) 是 否 由 於 港 灣 或 航 路 情 況 等 原 因 而 發 生 者

因

,

應

加

周

密

審

愼

之調

杳

,

其

結

論

務

求 明

確

, 然 0

條 海 難 審 議 庭 對 於海難發 生之原

第

七

條 凡 海難 事件係

執有

政府核

海航

行

員

證

書

引

水

證

書

人

員

之職

務

E

後

裁

決

之

0

第

忽 或 過 失而 一發生者 由於

海 以 難審議 警告處 分 庭 如 認為

必

要時

, 對於

上述以外人員

而

與海

難

發生

原因

有關連者

得

,

海

難審

議

庭

應對

之爲懲戒之處

分 及

0

船 員之 懲 戒 辦 法分下 列 各 種

:

0

第

九

條

記 申 過 誡 分記 以 書 過 面 及 爲 記 之 大過 0

兩

種

,

視

其

、情節

輕

重

定之。

0

降 級 按其 現任 職級降 低 級 任 用

(四) 收 巴 執 業 證 書 自 三個 月 至 年 爲 度 0

(五) 撤 銷 執 業 證 書 自撤銷 日起 , 永 久停 止 執 業 0

難 他 審 有 識 關 庭 情 既經裁決之案件 形 , 如 認 爲 無警 告之 ,不 得 必 再行 要 時 審議 , 得 発予 0 議

第

+

條

海 其 海

第

條

難

審

議

庭

對

第

八

條第

項之規定

,

得

視

海

難之性質

或

情況

及當

事

者之經

歷及

處

0

海 難 審 議 庭 隷 屬 於 交 通 部 , 受 |交通 部 部 長 之 指 揮 監 督 0

JU 條 高 海 等海難 難 審議 審 庭 議 分 庭之所 爲 高 等 在 海 地 難 及 審 地 議 方海 庭 及 難審議 地 方 海 庭之名 難 審 議 稱 庭 所 兩 在 級 地 0 及 管轄 區

域

,

由

行

政

第

第 Ŧī. 院呈 海難審議 言請總統 以命 令定之 及事務

海難審議 官及事 庭 設 審議官 務官 之任命及銓敍資格等項,以 官,其員額以行 政院命令定之 考試院命令定之。

海 難 審議 殿官獨立 行使 其職 權 0

條 各海 交通 難審 部部 長應就 議 庭 得設置 各海 書記 難審議 ,由 庭之審 庭長就海 議 官 難 中 審議 - 遴選 庭 \_ 人 事 務 , 呈請 官 中遊 任 選 命 爲 , 呈 庭 長 由 交 0 通

部

部

長指 派之 0

項 海 難 審議 庭書記秉承海難審議庭庭長之命 , 主 管 文書之擬辦保管及收發 等事

生

之海

難

案

件

,

擔任檢

杏

九 各地 , 負 航 責 政 向 機 關 海 難 應 設置 審 議 庭 檢 聲 查 請 官 審 , 議 就 其管轄 0 品 域 內 所 發

+ 條 地 方海 難審 識 庭爲第 一審 , 高等海難審議庭爲第二

第

海

難審

議制度之研究

第

條

地 方海難 審議 庭 之審 議 由審 議官三人合議 行 之 由庭 長自爲或指定一人爲

,

任審 議 官 , 但簡 易案件 , 地方海難審 議 庭 庭長得指 元審議 官 \_ 人 ,獨任審議

主任 高 等海難審 審議 官 議 庭之審議 , 由審議官三人合議行之, 並由 庭長自爲 或指定一 人爲

第二十二條 能確定時 應予審議案件由海難發生地點所轄之地方海難審議庭管轄 ,則由海難當事船舶之船籍港所轄之地方海難審 議庭管轄之 ,但海難發生地 0 點 不

國外所發生之事件,由 難審議庭審議之。 同 而 係屬二個以上之地方海難審議庭時,由 交通部指定地方審議庭管轄 最初受理審議開始之地 0

方海

地方海難審議庭認爲該案件不屬於所轄之區 有權管轄之地方海難審 議庭依法審 議 域內時 ,應報請交通 部 核 准 ,

移

送

,

第二十四條 航政機關檢查官或受審 求 小交通部: 該核定 足移轉管 人對海 轄 0 難案件 , 認爲於審議 上有便利時,得申敍理由

交通 部認 前 項請 求爲正當時 ,得 命令移轉管轄 0

### 辯 護 ٨

第二十五條

海難

審議

庭之有關

事 務

處

理

事

項

**,**由

交通

部

以

命令定之。

第二十六條 受審人得自行辯護或選任辯護人代爲辯護 0

第二十七條 辯護 미 時 人應就在高等海難審議庭爲海事辯護人之登記者選任之。 不在 此限 但經審議庭之許

海事辯 護人之資格及其登記事項,由考試院以命令定之。

海事辯護人應絕對誠實執行其職務

海事辯護人應嚴守職務 上所知之秘 密

第二十九條 海事辯護人經常受高等海難審議庭庭長之監督。

### 第 四章 審議前之手續

第 三十條 航政機關於知悉有類似第五條各款之一之事實時,應立即派檢查官先行 並將其事實報告所轄之地方海難審議庭複查 0 調査 ,

縣市政府及其所屬之鄉鎭公所或區公所於知悉有類似第五條各款之一之事實 , 應立即將其事實報知該 事務所所在地所轄之地 方海難審議庭及航 政 機 關 時

第三十一條 部 領事於國外知悉有類似第五條各款之一之事實時 0 應立 即搜集證據報告交通

第三十二條 航政 機關檢查官於調查海難事實後,應即搜集有關證據,移送海難審議庭依法

第三十三條 航政機關檢查官於事實之調查及證據之搜集,應守秘密,並須注意不得損害關 理

海難審議制度之研究

X 、之名 0

第三十四條 航 政 機 關檢 查 官爲 執行 其 職 務 , 必 要時得為左列各項處分:

使 海 難 關 係 1 到案 永或質詢. 有 關 事 項

0

船 舶 及 其 他 地 區 調 杳 事 項 0

使 海 難 關 係 ٨ 呈 一遞海 事 報 告 及 命 其 提出有關船 舶 文書及其他物證事

項

(29) 對 於 公務 所 需 要之報: 告 及資 料 事 項 0

航 (五) 政 使鑑定人 機關檢查官於執行前項第二款之處分時 或 翻 譯 人 到 案 , 或命鑑定或 翻 譯 X , 呈遞應爲 必 須 携帶其本人身份之證 之有關 事 項

明

但

件 0

航 政 政 機 機 關於 關認 為事件 海 難 事 件發 必 須付諸 全經 過 審 三年之後 議 時 ,需 先 , 向 不得再爲審議 地 方海難審 開始 議 庭 聲請 審議開 始 ,

項之 一聲請 必 須 以 書 面 表 示 海 難 之 事 實 0

第三十六條 航 政 疏 機 關對 忽 或過 海 失而 難 之 發生 一發生 者 , 認 時 爲 , 應於前 係 由 於 條 執 有 第 河 二項之書面 海航 行 員 證 內 書 , 1或引 將 該 員等 水 證 明示爲 書 者 之 受審 職

前

項

情形

,航政機關應將審議開始之聲請意旨,通知受審人。

地 方 海 難 審 議 庭 於 接 獲 航 政 機 關 之 聲 請 後 , 卽 進 行 開 始 審 議

第三十 亢 審 議 時 之 審 訊 辯 論 及 裁 决 之 宣 示 , 應 於 公開 之審 議 庭 施 行 之。

第三十九 任 審 議官 指 揮 開 庭 , 進 行 審訊 及 辯 論 , 維持 審 議 之 秩 序

之措 施 0 簡 易 案件 獨 任 審議 之審 議 官 亦 同 0

主任

審

議

官

對

(妨害

審

議

者

,得

命

其

退

庭

,

其他

爲

総持審

議庭之秩序

, 亦

得 爲

必

0

庭

地 方海 難 審 議 庭得於 辯 論 前 ,召傳受審 人 ,到 **到庭審訊** 

四十 裁決 時 得不待 **医基於** 2其陳述 言詢辯論後行 逕予 裁 之。 決 但受 審人如無正當理由於指定之審議期日 不 到

四十二條 地 方海 難審 議 庭依聲請 及職 權 ,得 調 查 必 要 之證 據 0

0

第

,

第 第

地 關 方海 於證 難審 據準 議 用 庭 有 於 關 前 刑 項 事 親定 訴 訟法之規 者外 , 得 定 ,但審 自 左 列 方法 議 庭 不得 , 調 查 拘 心要證 提 收 心押搜索 據 0

0

船舶 及 其 他 地 區 檢 杳 事 項 0

船舶 文書 及 其 他 物 件 之 命 令 提 出 事 項 0

四十三條 地 方海 對於 難 公 審 務 所 議 請 庭 於 求 左 提 列 出 情 報 事 告 及 , 應以 資 料 裁 事 決駁回審議開始 項 0

海 難 審 議制度之研究

第

DC

一對於 事件無審議權 時 0

審 議 開 始之聲請 違反其規 定 時

三依第-十一條之規定 ,不得施行審 議 時

裁 決應附具理由 應表明海難之事實及原因 0

凡案件之裁決

,

並

應根據證據宣述認確

其事實之理

第四

7 四條

第四十五條

由 , 但如 無海難之事實時 7,得僅 明示 其 大意 0

一十六條 裁決之宣示應於審議庭中以言詞爲之。並以裁決書正本,送達於受審人及航政 機 關檢查官

第四

第四十七條 除本法規定者外, 地方海難審議庭之審議手續如遇有關必要事項,得以交通部

命令定之。

### 第六章 高等 海難審議庭之審議

一十八條 海難 航 政 審議庭請 機關檢查官及受審人對於地方海難審議庭之裁決,如有不服時 求第二審 0 ,得 向 高

第四

辯護 人爲受審人之利益 , 得獨立爲前項之請求, 但不得違反受審人明示之意

項之請求須於送達裁決書正本之日起,一

個月以內爲之。

第 四十九 條 航 政機 、關檢查官及受審人於未裁決前,得撤囘第二審之請 求

五 條 高 等海 難 審 議庭對於第二 審 之詩 求 ,如認爲其程序違 反規定時 , 應 以其 裁

囘請

求

第五十一 條 高等海 難 審議庭如認地方海難審議庭所爲駁囘審議開始之聲請之裁決爲不合法

一十二條 時 , 應以 裁決將該事件發囘 地方海 難審 議庭

將審議 開始 之聲請裁決駁 囘 者 , 應即裁決 駁 囘 0

第五

高等海難

審議庭

如認爲案件

有第四十三

條各款情形

之一

,而地方海難審議庭未

第 Fi 十三條 高 等海 難 審 議庭 除前三條之 人情形外 , 應自 爲 裁 決 0

五 十四四 條 關於高等海難審議庭之審議 ,除本章規定者外 ,準 用第五章之規定辦理 0

#### 第七章 裁 決 之上 訴

第五十五條 凡對於高 等海難審議 庭裁決之上訴,由交通 部管轄

十六 條 前條 前項 上訴 上訴 之提出 應於 高 等海難審議 , 並不停止裁決之執行,但交通 庭裁決書 正 本送達之日 部如 起 認為 + Ŧi. 必 日 要時 以 内 ,得 提 出 以 之 令停

止 決之 執 行

第

五.

第五 十七七 部 部 之裁 認為 上訴 決爲撤銷原裁 有理 由 時 決理由之判斷, , 應撤 銷高 等海 有 難審議庭 拘 東高 等海難 之裁 決 審議 0 發 庭 巴 之效 更爲 力 裁 決 0

海難審議制度之研究

### ٨ 章 決 之

裁 決

Ŧi. 五 十九條 + 高 等海 確 難 定 審 後 議 卽 庭之裁決 執 行 之 0 , 由 |交通 部 航

政司執行之。

地

方海

難審

議

庭之裁

决

第 -i-難審議 收囘證書之裁 庭所 在 決之執行 地之航政 機 關 航 執行 政機關 之。 收繳

,

由

證

書

, 並

一轉送

上級機關存

案

0

條 撤銷 經 裁決撤銷證 證書之裁決之執行 書 而不將其證書繳呈航 ,由 航 政 機關於收繳證書後 政機關時 ,航政機 , 轉送 级關得於 E 級 **影予以** 公報上,宣 註 佈

證 書爲無效 0

主任審議官或獨任審議之審議官爲警告之裁 次 決時, 應即作成警告書交付航 政機

關 0

航 航政機關應將前 政 機關於 必 要 時 項 人警告書 , 應將警告書 之正 本 內 , 送交應 容公布之 受警 告者 0

十四四 接受警告者 應遵從該警告 , 並 須依照其意旨爲 必要之措施

第六

第六

#### 第 九章 罰 則

十五條 有左 受審人接得審議庭再度之召傳 列各款 之一 者 , 得 處 以 五 百 ,無正當理由 元 以 下 之罰 鍰 而 不 到 庭

證人鑑定人翻譯人接得審議庭之召傳,無正當理由而不到庭或到庭而不盡其

義務者 0

拒 絕妨害 或規避審議 庭之檢查 者 0

議庭 令提出之船舶文書及其他物件而不提出

者 ,

或提出虛偽之文書物件

者 0

審

命

第六

十六條 之罰鍰 不遵從主任審議官或審議官依第三十九條第二項所發之命令者,處五 百元以下

#### 附 則

八十七條 本法之施行日期以 總統 命令定之。

八十八條 本法對本法施行前所發生之海難 不 適用之。

## 海難審議法施行細 則草案

#### 第 管 轄 之 移 轉

第

條 航 政 時 機 , 得 關 檢查官及受審人,如認為該案件在管轄之地方海難審議 陳 明 以其理由 ,於辯論前 ,請 求交通部 移轉管轄 庭審議有所不

海難審議制度之研究 在審 一議庭上 ,已爲本案之陳述者 ,不得爲前項請求

三五

篤 第

通

部

對

管

轄

移

轉

之請

求

認為

正當

時

,

應

另

行

指

定管轄該案件之地方海

部

0

第 項之請 求 , 應 以 書 面 向 管 轄 地 方 海 難 審 議 庭 提 出 聲 請 0

有前 條 第 -項之請 求 時 , 該 地 方 海 難 審 議 庭 , 應儘 速 附 具 意見 , 送呈 交通

庭 , 命 令 移 轉 管轄 0

通 部 除前 項 情 形 外 , 應即 駁 巴 其 請 求 0

條 交通 部 爲 前 條 之 命 令 時 , 應 將 命 令 , 送經 原 海 難 審 議 庭 没 達於

請

求

1

0

第

JU

通 部 爲 前 條 第 項命 前 令 時 , 應速 通 知受 理 管轄 之地 方 海 難 審 議 庭

送 一達受指定管轄之地方海難 第 海 難 條第 審 , 及 議 依 庭 項之決定時 第 於 知 悉 十七條被指 條之命 , 審 原 定為 令時 議 地 方 庭所在地之航政機關 海 海 , 難關 應即 難 審 議 通 係 知請 1 庭 **應將該** 者 求人 以 檢查官 以外之航 案全部 F ·稱指 文件 定 海 政 及 機 難 證 關 關 據 係 檢 物迅 查官 速 0 ,

第

Fi.

條

#### 審 議 官 之廻 避

第 條 凡受 議 官 審 有 案件 X 左 及 列 一之證 指定 情 事 之 ٨ 海 (或鑑 難 時 關 定 係 , 人 K 航 者 四 政 親 機 或 等 關 以內之 不 檢 包 查 括鑑定 官 IÚI 親 護 或配 或 偶 受 0 審 , 或 X 曾爲 , 得 配 聲 偶者 請 其 廻 0 避 0

(三)

**曾為該案件之受審人及指定海難關係人之辯護人者** 

0

田參與前審之審議者。

係者 出 爲 審 0 議 對 象之船舶 所 有 人 , 船舶 管理 人 或船

舶

租

賃

人

,

而

與受

審

人有

僱

傭關

出無上述各款之情形而審議有不公平之虞者。

條

在

審

議

庭

上已

爲

本

案

陳

述

者

,

不

得

以

前

條第

七

款

之

理由

,

聲請

廻

避

。但

不

悉有

廻 避之事 實 或 廻 避之事 由 於其後發生 時 ,不 在 此 限 0

條 廻避之聲 前項之聲請必須以載有理由之書面爲之 請 品應向該 審議 官 所屬之 海難 審 議 ,有前條但 庭 行之 当書之理

由

時

,

必

須詳

盡

表明

被 請 過避之 審 議 官 , 得對 該 項聲 請 提 出意 見 書 0

第

0

審議 審議 庭 庭認爲聲 **起認爲聲** 一請 請 廻避 廻避 有 無 理由 理 由 時 時 , , 應即 應即 游將該 爲 聲請 審 議官 駁 。回之決定 爲 解除 0

被 任 聲 清 審 議之審議官被 廻 避之 一審議官 聲 , 請 不 得參 廽 避 與前二 時 , 由 其所屬 項之決定 地方

海難

審

議

庭

庭

長爲

項或第

項之決定

+ 條 有 驷 避之聲 請 時 , 審 一議庭除有特別緊急之情事 外 , 應迅 卽 中 11-審 議 手續 0

第

海難

審職制度之研究

### 辯 護

條 海 事 辯 護 X 、應以 有 左 列 各 款資格之一 者充任

第

甲 種 Z 種船船 長 1 甲種輪 機 長 、引水人 • 驗 船 師 及 船

舶

無

線

電

等報

務

員之執

有考試 及格 證 書者 0

一曾任海

事評

議委員會

委員

或航政機關檢查

官

者

0

,駕駛輪機教員二年以上者

0

(三) 「曾任海 軍艦 長 及輪機 長 者 0

四) 曾任海洋學院海 事 專科學校 、商船專科學校

有左列各款情 事之一者,不得爲海事 辯 護 人 0

第

條

(五)

有律師之資格者

0

被處有期徒刑者 0

禁治產

者

0

巨因懲戒之處分被撤職 或除名未滿二年者 0

几 條 該 有前條各款情形之一者 項 登 ,高等海難審議庭庭長應拒絕海事辯護人之登記及撤銷

五. 條 條 受審 於 海事 人及指定海難關 辯 護 人 、 之登 係 記 ,除依 人於審議 本細 庭辯 則 論 外 終 , 了前 並 依 照 , 得隨時選任辯護 海 事 辯 護 人 登記 人 規則之規定

第

第

人之配 偶 ,直 一系之血 親及兄弟姊妹 , 均得獨立選任辯 護 人 0

+ 七 條 辯護 人之選 任 , 應 每次 審查之。

第

前 項之選任須以 與辯 禮 人連署之書 面 ,向審 議庭提出之

八 條 海難審議 法第二 十七條第一 項但書許可之聲 請 , 必 須以書 面向審議庭提出之。

在此 項情形,該審議庭應速決定許可或拒 絕

條

= + 條 辯護 人得主任審議官之許可 ,得於審議庭使用速記 人員

之審議官以下同)爲保存證據物之必要,得對該項閱覽及抄寫限制之

有關之書類及證據物並得抄寫之。但主任審議官

(包括獨

0 任

第

第

九

辯護

人可閱覽案件

審

議

第

# 四章 地方海難審議庭之審議手續

#### 第 一節 審 議 前之手續

對於海難而 0 有利 害關係者,得檢學其 事實 ,請求航政機關檢查官爲審議開 始之

航政 機關 檢查官對前項之請求或爲審議開始之聲請,或爲第二十五條之處分時

應 速通 知請 求 1

政 機關 研 由 國 外 使領館 送到關於有海難之報告書時 , 應即發交主管海 事之

海難審議制度之研究

官 調

杳

究

0

第二十三條 航 政 機關檢察官於質 詢 海 難 關 係 j 或 檢 查 船 舶 及 其他 處 所時 , 應於 事 ·後繕

蓋 理人朗讀 詢 調查 書或檢查 **眼聽明後** 調 , 共同簽名蓋章,受詢者及船舶或受檢處所之管理人不能簽名 查 書 , 並應 心將該項 調 查 書 對受 質 詢 者 或船 舶 及受 人檢處所

之管

二章時 ,應由檢查官記明其事由 ,於該 調查書簽名蓋章之。

航政機關檢查官命鑑定人或通譯人為鑑定或翻譯時,須使其繕具鑑定書及翻

0

第二十四條 -五條 航政機關 航 政機關檢查官於檢查船舶及其他處所,應攜帶服務證 檢查官對案件調查之結果,認為無送付審議之必要時,對該案件應為

不付審議之處分 0

### 第二節 審議開始之聲請

第二十六條 審議開始之聲請 議開 始聲請書 ,應繕 應填附案件 具審議開始聲請書,向地方海難審議庭提 ·名稱 概述 送其事實 ,同時如有受審 人時 出之 並 需

.

`

,

載 其姓 名當時之職名及領 有及格證書之種 類

第二十七條 航 必 要時 政 機 關 檢查官依海 應即指定其 難審議法第八條第三 為海難關係人,並須將其姓名及職業記入審議開始 項之規定 ,如認爲有 請 求 **小警告裁** 聲請 決之

書 , 請求簡 易審 議

第二十九條 開 航 政 始之聲請通知受審人及指定海難關係人 機關檢 查官 爲審議開始之聲請時,應直接以記有左列事項之書面 , 但爲簡易審議之聲請時, ,將 審

限

(一)請 求審議 開始之海 難審議 庭之名稱 0

口案件名 稱 及 事實之概要 0

三受審人 之姓名及當時之職名暨 領有證書之種 0

四指定海 難 關係 人之姓名及 職 業 0

田審議 開 始聲 請 日 期

0

種 依照第二 政 類 機關檢查官請求審議開始之後 或職業等,不能詳 十六條第二 項,第二十七條及前條之規定,對於姓名職名領有證書之 明記 載時 ,得將其可特定之事項記載之。

,得另行指定受審人或指定海難關係人或予

撤 囘

項之指定 及撤 囘 , 應以 書 面 爲 之

海難審議制度之研究 第 項之指定適 用第二十六條、第二十七條、第二十九條及前條之規定 几

### 議 準 備

第三十三條 第三十二條 航政機關檢查官辯護人受審人及指定海難關係人對審議庭第一次之審議日期得 有 審議開始之聲請 時 , 主任審議官應即指定審議 日 期

請求變更。

前 項之請求,必須詳述明確之理由,以書面爲之,審議庭對第一項之請求認爲

有理由時,應另行指定審議日期。

審議庭認爲第一項之請求無理由時,應即爲請求駁囘之決定。

第三十四條 主任審議官得隨時變更審議 日期 0

第三十五條 主任審議官應於審議日期,傳訊受審人,指定海難關係人及辯護人,並應將審

第三十六條 議 日期儘速通知航政機關檢查官。

款之處分,但爲第一款所規定之檢查時,應預先通知航政機關檢查官、辯護人 審議庭爲準備審議需要,得於審議日期前施行海難審議法第四十二條第三項各 受審人及指定海難關係人,予以會同辦理之機會

#### 第 四節 審 議 手 續

第三十七條 審議期日之審訊辯論, 於審議庭施行之。

議 庭 應由定數之審議 官及書記出 席 , 航政 機關檢 查官 列席

受審 報 備 人及指定海 0 難關 係 人於審議 日期不能到 庭 時 , 必 須儘速敍明 0 理 由 ,

向

審議

審議 指定海難關係人得請代理人出席審議庭,但審議庭如認爲必要時 庭認為 展 上項 報備理由正當時,徵詢航政機關檢查官之意見後 ,得命令其本 ,爲審議 日期

前項之代理人必須憑委託書 ,證明其資格 0

出

庭

第 條 份爲無誤之事項 主任審議官於宣告開 訊問之。 庭後 , 應先對受審人 及指定海難關係人,就足以明確 其身

第四十一 前 曲 條訊 問終了時 , 航 政 機關檢查官應先陳述事件之概要及審議開始聲請

0

第四 審議 關係人之訊 問及 證 據 調 查 , 由 主任審議官執 行 之 0

會 審之審議 0 1,航政 機關檢查官 及辯 護人報告主任審 議 官 後 , 得訊 問 審議關係

第四十三條 前 項 議 之受 庭 得 命審 就 審 議 議 官 官應於審議庭將其調查之結果 中之一人 , 命 令 其 調 杳 必 要 , 事 報 項 告 審

海難審議制度之研究

四三

議

庭

四 四

受 命 審 議 調 官 查 對 執 不得繼 行 調 杳 續三 , 準 十日 用 審 議 上, 庭 有 關 審 議 手續 之 規 定 c

以

如

超

過

三十

日

以

上

始

停

11-

時

,

必

須

重

新

Ŧi. 條 開 庭 後 審 議官更迭 時 審 議 手續 應重 新辦理 一。但宣 示 裁 決 ,不

四 + 在 此 限 0

六 條 施 行 簡 易 審議 之單獨 審議 官 , 如 認 為案件

第

第

四

+

几

條

審議

庭

之

,

辨理

審議

手續

第

DU

+

政

機

關檢

香官之

**急見** 

,決定

施

行

通常之審

議 不

0

滴

宜

於

施

行簡

易

審

議

時

,

得

聽

取

四 一十七條 證據 調查終了時 ,航政 機關 檢 查官對於 事 實 之經 過 ,海難 原 因 之判斷以 及

第

八之懲戒。 或對指定海難關 係 人之警告 , 應陳 述 其 意 見

審人 人及辯護人對 於前項航政機關檢查官之陳 0

受審

人,

指定海難

關係

述

,

得

表

示

意

受

見

0

條 受審 審議 人, 庭 認 指定 爲 必 要 海 時 難 ,得 關 係 人 以 決 及 定 辯 再開 護人 調 , 應予以 查 庭 0 最後 陳 述 之機 0

第

+

第

四十 四

九 八

五 條 裁 决 應 以 裁 決 書 爲 之 0

决 書 應 由 審 議 官 作成 0

+ 條 海 決 書內 難 審 應記 議 庭之 載 名 左 列 事 項

案件名稱

第五

受審 人之姓名籍 貫 及 出 生 年 月 日 0

(五) (29) 指定 有 關 海 審 議之航 難關 係 政 人之姓名 機關 檢 杏 及 官之姓 住 所 名 0

示 , 應朗讀 裁 決主文 ,並告以 理由 之要旨 0

裁決 宣 時

第五 第五

立十三條 十二條

審議

庭

於

宣示

裁

決後

,

應儘速將裁決書之正本

,送交航政

機關檢查官及受審

指定 海 難關 係 X 0

一十四條 受審人,指定海難關係人及辯護人得請求發給裁決書之謄本 0

第 Ŧi.

# 五章 高等海難審議庭之審議手續

### 第 一節 第二審之審議手續

條 審之請求 ,必 須以書 面 向 原 地 方 海 難 審議 庭 提 出之 0

十六 條 第二審之請求之效力及於 同案件受審人及指定海 難 關係 人之全部 0

庭應將所有書類及證據物送交航政

機 關 檢

查官 有第二審之請求時,原地方海難審議

十七七

第五 第

Fi.

+ 五

第

Ŧī.

一十八條

航政機 審之請 0 關檢 求之撤囘, 查官應將所 應以書面向高 有 書 類 及 證 據物 等海難審議庭提出 向 高 等 海 難 審 議 之。 庭提 出

海難審議制度之研究

四五

五十九 條 審之裁決 ,得引 用 原 裁決所示 事 實 及 證 據 0

高 關審議手續規定 等海難 審議 庭 之有關審議手續 ,但第三十一條除 , 除本 外 章規定者外 , 準 用 地 方海 難審議庭之有

#### 六章 裁 決 之 執 行

六十一條 航 政 第 機 關 檢 杏 官對警告書之全文及其 要旨 ,應在公報及交通部指定 之新聞紙

E

士 刊登 航 政 公告 機 關檢 查官得將警告書之副本,送交認爲必要之人。

第

接受 警告之指定海 難 關 係人得於自送達警告書之日起一個月內,將辯明書

項之海難關係人請求時,應即

游將該

項

航政 航政 機關檢查官於裁決確定 機 關檢查官 ,請求公示 之之後 0 ,而有前

辯明書公示之,其費 用 請求人負擔 0

前項之公示 部部 長得令航政機關檢查官對接受警告者採取如 , 準 用第六十一 條之規定

何之措置

,

加

以 調

0

六

十四四

### 第七 附 則

六 + 五條 在 審議 庭所錄 取之審議關係人供述之筆錄 ,經供述者之請求時 , 主任審議 官 或

第

獨 任 審 議 官 , 應 命 書記 將其 供 **述有關** 部 份 朗讀 之,如 有 增減或變更之聲請

並 遊應將其 審 意旨 指定 海 記 難 載 關 之 係 X 辯 護 1 及 代 理 X 得

`

9

將

通

告

通

知

及

文件送達

收

受地

,

0

第

1-

受

X

,

, 定 在 該 海 難 審 議 庭之所 在 地 品 域 內 , NE 得 向 密 議 版 陳 明 備 案 0

達該 當 事 八之住 所

前 項 陳 明 時 , 雁 將 該 項 illi 告 , 通 知及 文件 ,

第 項之 陳 明 , 應 於 毎 密 級 以 書 面 爲

第

六

+ 七 書記 前 項 文件 得 以 郵 , 除對 寄 方 於 式 你議關 , 送達 係人之傳 通 告 ` 通 訊 知 通 0 知 外 , 書 記 將 文件付 郵 時 , 視 作

通

知

通

没

幸

0

六 對於 通 知 通 住 告及 所 不 文件 詳 者 一之送達 之通 告通 0 知及 文件 而 心 須 没 達 時 , 得將 其 內 容 刊 答 公 報 ,

九 條 以 H H 及 年 爲 期間 之計 算 時 , 除 海 難 審 議 法 第 三十 Ħ. 條 但 書 , 第 JU 條 第 0

第 六

前

項

情

形

在

公報

刊

登

ン

日

,

視

爲

通

告

通

知

及

文件

没

達

0

項 間 , 第 末 7 + H Fi. , 條第 如 値 星 項 期 及證 日 及 國 書 定 使 休 用 假 之 停 H 時 11: 期 9 均 間 之計 不 算 算 期 外 間 , 其第 之內 0 H 旧 海 不 算 客 入

,

不

在

此

限

0

議

法

七 + 條 本 細 + 則 É Fi. 海 條 難 但 審 書 議 及 法 豁 施 書 停 之目 11: 使 施 Л 行 之期 0 間

第

海

難 審議制章

度之研究

四 七

#### 海 難 審 議 庭 組 織 法 草案

第 第 條 本 法 依 海 難 審 議 法第二 一條之 規 定, 制定 之 0

地

方

海

難

審議

庭

之名稱

設

置

地

點

及管

轄

區

域

,

由

行

政

呈請

總

統

以

命令定之

高 等 海 難 審 議 庭 設 置 於首

都所 在 地 0

地 地 方 方 海 海 難 難 審 審 議 議 庭 庭 設 設 審議 庭 長 官三 一人 人至 , 簡 七人 任 ,綜理本 , 簡 任 或 庭 薦 事 任 務 , , 監 負 督所 淮 難案件 職 之調 員 查 審議 事

第

第

宜 , 其 中 兼 任 庭 長 0

第 第

地

方

海

難審

議

庭

設

以事務官

=

人至

Ŧi.

X

0

其

中

人

旗

任

,

餘

委任

,

分任

書

Fi. 方 海 難審議 庭 長 \_ 人 , 薦 任 , 主 管書 記 室 事宜

事 務 各 事 宜 0 薦 任 事 務 官 兼 任 本 庭 書 記 長 0

第 第 高 高 中 等 等 人 海 海 兼 難 難 任 審 審 庭 議 議 長 庭 庭 設 設 0 審 庭 議 長 官 Ŧi. 人 , 至 簡 七人, 任 ,綜 簡 理 任 本 , 庭 負 事 務 海 難 , 監 案 督 之調 所 屬 查 職 審 員

議

事

宜 0 其

第 第 九 條 等 海 難 審 議 庭 設事務官五 設 書 記 長 \_ 人 , 簡 任 , 主 一管書 記 室 事 宜

高

等

海

難

審議

庭

人至

七人

,

其

中

一人簡任

,二人薦任

,

餘委任

第第 + + 條條條 海難審 本法自海難審議法施行之日 議庭 因 事務之需要 施行 0

任本庭書記室文書

事務各事宜

, 其中簡任

無任書記

長

0

事宜 0

海難審議庭設 人事管理員及會計員各一人 ,得用雇員三人至五人 ,依法處理人事及會計 0

#### 論 各 國 保 護 政 策與我 國造船 勵 條 例 之

### 3] 言

遊 , 措 海 施 運 僅 航 的 ,以期相 賴 業 維 維 貿 持 口 易 船舶 及 , 故 輔 另 任 以 相 發 成 何 個 海 展 重 0 本國 運 要環 國 家 海 節 運 , 造 紫 船 , 於 不 T. 本國 僅 業 要支 , = 的 造船 出 者 龐 具 工業 大 有 的 不 外 , 可 無不竭 滙 分 , 離 且 的 力扶植 關 旦 係 船 • 舶 ,實施獎勵 來 個 源 國 受 家 BA 如 和其他 , 無 勢 造 心

#### 戰 後 各國 的 造 船保 護 政 策

國 一九三 六 年公 定 布 的 商 船 法 , 其 中 對 於 造 船 方 面 有 如 下 額 的 規定 政 : 府

造 金 船 , 其 差 差 額 額 補 E 助 達造 規 價 之百 在 美 1分之五 國 造 船 + 價 格 0 與外 國 造船價格之差

3 造 船 進 備 金 , 准 自 曲 積 儲 , 延 期 收 稅

2

造

船

低

利

貸款

,

可

貨

款

造

價

之百

分之七十

Ŧi.

,

年

利

三分五厘

,分廿

年

清

償

0

9

由

發

給

造

船

差

額

補 助

1 美

,

4 新 客 船 口 + 足 抵 押

5 府收 論各 國 買 造船 十二年 保護政策與我國造船獎勵條例之修正 以 1 的 現 成 船 , 可 由 航 務 署 收 購 0

Ŧī.

輔

助

法

,

總

噸

論 國 造 船 保護政 策 與 我國造船獎勵條例之修

但 英 其 國 政 府 主 張 仍 有 自 以 H 下 政 的 策 措 , 施 因 其 0 航 業 及 造 船 均 有 悠 久 屦 史 及 充 分 競 爭 能 力 , 故 未 訂

1 造 船 貨 款 建 造 優 秀船 隻 , 給予 造 船 貸 款 0

2 獎 年 勵 利 改 船舶 造 三分以 總 改 內 噸 善 設 , 償 解 施 體 還 期 -一九三五年二月廿 總噸 限 十二 ;合於 年 上項條件者 六 H 起 , 9 政 兩 府 年. 可予 内 FL 低利 新 造 貸款 船 隻 \_ , 總額 總 噸 , 千萬英鎊 解 體

曰法 威

,

0

1 造 船 材 料 及 造船 設 備 之 進 口 ; 以 発 稅

2

府

對

选

船

業

,

発

除

部

份

稅

捐

0

3 政 , 府 規定 對 在 在 國 內 DU 建 年 內 造 新 , 由 船 政 ナ 船 府 船所 核 撥 造船 有 X ,制定 補 助基 金四 特 別 百 貨 1億法 款 。一九 郞 Ŧi. Ŧi. 年 Ħ. 一月底, 通 過臨時法

4 特種 船隻 曲 政 府 建 造 ,交航 商 營 運 0

(174)

西

1 貸 款 建 造 船 隻 貨 款 之 用 於 建 造 新 船 者 ,規 定 年. 息 JU 分 , 於 + 年 內 分 期 償

(五) 義 大 九 JU カ 年 , 義 大 利 因 各 船 廠 造 一價昂 贵 , 航 商 不 願 在 國 內 选 遂 船 得 , 造 增 船 加 廠 還 批 亦 現代化 溯

船 政 0 府 九四 涿 頒 九 佈 年 幾 一三月九 勵 造 船 日 補 所 助 頒佈的 法 力 造船補 謀 航 業 助法 與 造 船 , 其 T. 內容如 業 的 平 左 衡 : 發 展

,

,

臨

- 公給造船 補 助 金 ,對訂 造 新 船 者 , 按 船價 直接發給補助金百分之三十三。
- 1 2 発徵造 船 材 料 進 口 稅 , 及輸 入許 可證 手續 費 0
- 3 免除 = 一年所得 稅 0
- 4 **発予徴用** 及 强 制 用 船 0

5 政 府 對 新 造船 價 百 分之四 + 可 子 保 證 0

(1) H 第 開 本 始 批 有 造 計 第 治二次世 船 劃 的 計 劃 分 一時爲 批造 一界大戰之後 止 船 , 已 現 」達六百 已達 , 航 + 業 士 九 及 批 造 船 億 0 日元 在 T. 二九 業 損 0 現其航 五. 失 至鉅 年 業已躍 以前 ,但 從 , 多借 二九 居 世 界 助 四 第 於 七 年. Ŧī. 美 位 國 起 援 , , 而 助 H 三年 資 本 金 政 府 , 至 刨

#### 1 心之數量 貸款造 船 , 成

爲

全世

界最高

者

,其對造船之補助有

以

下各項

0

九四七—— 公團 一九 河九 借 助 年建造 新 船者 , 船舶 所 有人自 籌 建 造費三 成 , 其餘 七 成 , 由

0

九四 九 一九五二年建 , 利 息 爲 造 七 分 新 船 Ŧi. 厘 者 , , 由 船 舶 政 府 所 有 補 贴 人 自 一分五厘 籌 百分之二 ;其餘百分之五 + 向 銀 行 十由 申 請 美援 百 分

九 Ŧi. 年 以 後 , 建 造 之新 船 , 曲 國 庫 撥 款

相

對

基

金

中

貨

借

,

利

息

爲

年

利

五.

厘

0

論 一各國 造船保護政策與我國造船獎勵條例之修 2

補

助造

船

鋼

料

差

額

IE

府

補

助

0

日

公告之

之

H 本 論 造 各 船 國 造 錙 船保 料 , 護政策與 初 時 價 我國 格 較 造船獎勵條 歐 洲 鍋 本 料 大 價 例之修 格 , 其 政 部 差 額 於 曲 政

3 修 建 船 舶 之鋼 鐵 器 材 進口 免稅 , 日 藏 省 財 九 Ŧi. 年 五 月 -+

九 號 中 , 造船 T 業用之工 作 母 機 自 動 電 焊 機 等 , 均 E 包 括 在 內 0

4 食 利 後 益 糖 因 進 , 贴 國 口 際 補 及 抗 因 船 舶 議 低 始 價 IH 建 取 口 聯繫 造 消 輸 出 辦 法 船 而 , 蒙 受 九 一之虧 Ŧi. = 蝕 年 , 准 許 H 本 造 從 船 此 商 辦 輸 法 入 , 食 共 糖 、賺得 , 將輸 美 金 入 食 億 糖 一千萬 所 賺 得

,

0

,

船

T.

,

月

(出) 二十 挪 威 川 H 原 爲 , 由 航 政 業 府 發 達 向 之國 美 國 白 家 克 來 惟 斯 國 銀 內 行 造 及挪威漢普羅斯 業不 發達; 對造 銀 行 訂 船 ₩. 之 Ŧi. 補 百 助 萬 英 有 鎊 九 造 船 Ŧi. 借 款 年 協 六

(1) 級 西 及 班 利 谏 息 力 四 分二 而 自 定 九 厘 0 至一 四 7 0 九四 年 起 八 , 年 挫 造 國 船 內 補 造 助 船 總 之 額 補 E 助 增 , 至 依 四、 九四 Ŧi. 六 年 六、 頒 佈 七 之 九 造 倍 船 賽 補 達 助 法 , 根

(九) 定 印 實 度 施 次 五. 年 大戰之前 航 運計 劃 , 印 度 , 至 爲 九 殖 民 Ŧi. Ŧi. 地 年 , 建 E 接 或 之 近 其 初 六 , + 無 萬 艘遠洋 噸 之 Ħ 輪 標 船 , 其對 0 九 造 船之補 五. 〇年 政 助

府

決

船

1 政 國 內 府 造 訂 船 購 價 船 格 隻 與 , 英 以 國 較 造 廉 價 船 價 格 格 轉 之差 售 民 額 營 , , 政 並 府 准 分 補 期 償 付 款

(+) 菲 菲 幣二千萬元 經經 Ŧi. Ŧi. 政 年. 府交復 , 通 過 遠洋 興財 航業法 務公司 貸與私 , 其 中 規定 人或公司 <u>,</u> ,從 九 五. 71. 事遠洋船之建造購買 年 後 H. 华 內 , 毎 年 或租 由

或

庫

用 撥

0

- (±) 韓 國 韓 爲 新 興 國 家 , 航 業 毫 無 基 礎 , 故 勵 行 保 護 政 0
- 1 黱 船 基 金 , 由 政 府 低 利 貸 款 0

運

費

收

入

百

分

四

+

八

,

作

特

惠

外

滙

9

山

腾

進

管

制

品

(生) 1 荷 政 關 船 府 貨 購 船 , 轉 租 航 商 營 運 0

#### 我 國 造 船 类 勵 條 例 亟應修 正 施 行

2

淵

款

,

利

率

規定

爲年利二

分

Ŧī.

厘

,

期

限

由

年

至

+

年

,

由

政

府

負

責

證

0

辦法 造 卅 國 船 左 外 公司 右 輸 我 , 相 , 入 國 差 此 , 近 ` 甚 外 以 年 及 完 致 遠 購 積 船 成 料 極 , 黚 X 時 價 扶 船 各 間 成 植 負 Y , 本 本 亦 獲 百 較 國 益 分 較 造 高 之五 不 日 船 , 多 本 刨 T. 的 , 爲 使 業 不 辦 長 T. , 價 足 法 0 鼓 以 低 勵 , 而 鼓 比 政 廉 航 較 勵 府 商 , 美國 其 目 造 在 前 在 船 或 內 國 擬 總 • 內 義 補 價 造 造 大 助 船 9 船 利 造 與 , 各 價 但 0 任 國 差 H 因 曲 大 額 本 政 百 造 部 府完 分之 船 份 , 機 + 全 相 器 補 Ŧi. 差 及 助 仍 錙 , 其 由 有 料 差 政 百 , 府 分 額 需 之 的 1 自

該 今後 條 H 例 施 毎 售 第 行 爲 各 雙 船 , 條 軌 H. 造船保護政策與 兩 至 發 噸 4 展 , , 並 有 我 國 学 效 新 的 航 舊 船 船 造 業 我國造船獎勵條例 解 船 造 噸 獎 船 計 體 者 勵 T. (該 業 條 , 例 條 除 起 見 新 例 0 該 第 船 , 條 應 + 雁 Ŧi. 得 例 請 條 Z 對 實 避 於 行 勵 民 在 0 惟 金 本 國 當 外 國 + 船 制 , 定 廠 Ħ. 加 給 年 該 訂 條 解 造 + 商 月 例 體 九 時 售 船 者 日 船 , 之獎 公 航 , 給 布 權 尚 勵 子 , 翌 獎 未 金 年 收 勵 , 其

之修

IE

國

其 **立** 法 精 神 國 造船 與 方策 保護政 , 係 策 針 與我國造船獎勵條 對 當 時 在 我 國 競 例之修 爭 內 Ē 河 航 運 與 沿 海 貿 易 的 外 籍 五. 輪

與 國 際 市 場 , 目標旣 屬 不 司 , 方策 自 宜 改 訂 0

權

收

巴

,

無

虞

外

輪

再

在

我

國

內

河

航

行

與經

營沿

海

貿

易

,

而

目

前

我

應

爭

取

者 船

則

爲

海

外 現

航

而

定

,

在

航

該 條例 第 二條規 定 受造 船 獎勵 金 之 船 舶 以 總 噸 Ŧī. 百 噸 以 上之鋼 質輪

,

,

船

爲

限

,

其

金

額 依 左 列 之規 定 :

五 百 噸 噸 以 以 F. F. 干 干 噸 噸 未 未 滿 滿 者 者 , , 毎 毎 噸 噸 + + 六 元 元 0 0

干 ・順以 E 干 噸未 滿 者 , 毎 噸 于 元 0

(24) 干 噸 以 H Ŧi. 7: 噸 未 滿 者 , 每 噸 + 儿 元 0

(五)

五.

干

噸

以

E

者

,

毎

噸

+

八

元

0

年 元 日 計 雁 廠 算 獎 所 定 建 勵 , 造 大 受 凝 時 噸 銀 位 船 與 級 元 與 航 , 美 行 當 吨 金 近 時 的 海 因 通 滙 遠 係 貨 洋 率 注 輪 的 重 , 的 大 船 在 約 價 隻 長 格 江 爲 , 沿 爲  $\equiv$ 而 百百 比 將 海 航 各 7 船 行 , 八 Ħ 噸 的 萬 前 級 船 予以 美 造 隻 元 船 , 價 提 故 , 義 格 高 噸 廠 位 0 , 建 較 較 至 造 當 所 小 Ŧi. 定 時 , 增 艇 H 五. 高 風 前 金 何 不 11: 額 嗵 適 兩 原 普 倍 係 合 通 以 , 0 銀 貨 前

; 故 勵 金 面 應提 高 , 玆 酌 擬 條 條 文 加 F :

的

格

百

五.

+

萬

美

元

,

德

料

殷

臺

一廠建

造

-

Ħ.

噸

快

速貨

輪

的

價格

爲

百

+

第一 條 : 受獎勵之船舶以一千噸以上之鍋質輪船 爲 限 ,其 獎 勵 金 額 依左 列之規定:

一千噸以上三千噸未滿,時速十二浬以上之普通貨船,給予總造價百分之三十二之獎

勵金。

口 三 千 順 以 上 五 千 順 未 滿 , 時速十三浬以上之普通貨船 , 給予總造價百分之卅之獎勵

**闫五千噸以上一** 萬噸未滿 ,時速十四浬以上之普通貨船,給予總造價百分之二十八之獎

勵

(24) 萬噸以上一萬五千噸未滿,時速十八浬以上之快速貨船,給予總造價百分之二十五

(五) 一萬五千 之獎勵金 噸以上,時速十四浬以上之散裝貨船,給予總造價百分之二十二之獎勵 0 金

勵金。

(七) 沿海近海遠洋客船給予總造價百分之三十五之獎勵金

定者為 如爲規定較富彈性起見 限 ,並得發給獎金數額以不超過國外合格船廠最低報價百分之三十爲限 ,亦可將第二條改爲:「受獎勵船舶以合於交通部每年造船 。獎金由 計

交通部每年編入預算。」

一 條 將造船獎勵金字樣改爲造船獎勵,並其餘各條亦宜作如下之修正,以期配合。

論各國造船保護政策與我國造船獎勵條例之修正

第

五七

一將海商法第三條第三款字樣

,

改爲船舶法

論

第 條第 款 ; 以 符 現 行 法 律 0

條 廠 建

通 IF. 爲 部 訂立 : 一之造 受 獎 勵 船 之船 廠 設 舶 備 , 以 X 在 本 國 船

造

者

爲

限

2

其

承

造

之

船

廠

,

應

於

,

條 加 項 : 並 予 以 死 稅 進 口 及 , 員標準 其 價 值 以 0 船 價 之 百 分 之 六 +

第

六

第

几

舶 運 囘 爲 原 則 0 在 或 內 採 購 之 器 材 , 共 原 料 爲 進 口 者 亦 得 退 爲 稅 限 0 並 須 按 以 船 本 價 國 中

分之 購 買 七 0 蓋 + 造 五. 船 爲 材 材 料 料 及 , 暫限 其 相 輔 材 料 I. 業 中 之 百 原 分 料 Z 八 , + 必 須 9 死 卽 船 稅 進 價 口 之 百 , 分 始 之六 可 與 1-國 外 , 船 H 向 廠 或 競

九七 條條 海 IF. 軍 爲 部 字 : 様 領 改 有 爲 海 許 軍 可 證 總 書 可 者 令 部 , 其 , 船 其 舶 下 另 建 加 造 , 4 應 國 受 驗 交通 船 機 構 部 之監 語 督 , o

第第

爭 外 百

第

杏

合

格

,

全部

發

給

0

條 正爲 船 機 構 : 7 船 級 之船 舶 F 舶 水時 , III 9 付給 接 受 該 燧 勵 機 構 金 X 百 分之 員 之檢驗 Ŧī. + , 0 其餘

於

完

成

後

,

經

交通

部

檢

並

須

爲

中

或

造 船 獎 屬力 條 例 民國 三十 五. 年 + 月 ル 日 國 民 政 府 公

一十六年

七月

日

施

布

條 凡 屬 於 中 華 民 國 人民 (或公司 所有 之新 造 船 舶 , 得 依 本 條 例之 規 定 , 給 Ť 造 船 獎

勵 金 0

第

E

**三**鋼

質 而

輪 言

船

爲

限

,

其

金

額

依 左

列之

可

第

定 :

(一) 百 噸 以 H 噸 未 滿 者 每 噸 + 元 0

T 噸 以 F 随 未 滿 者 毎 噸 + 六 元 0

噸 以 E F 吨 滿 者 毎 噸 + 元 0

Ŧ. 噸 E 7 T 崛 未 滿 者 每 噸 + JU 元

造 船 艇 勵 金 之 數 額 , 由 交 通 部 編 入 毎 年 預 算 0

並 經 交 通 部 認 П 第 第

艇

勵

金

船

舶

,

以

在

本

或

船

廠

建

造

者

爲

限

,

其

承

造

一之船

廠

應

依

照

左

列之規定

條

(五)

万.

干

噸

以

H

毎

噸

--

八

元

0

有 N 之 廠 船 臺 乾 船 塢 及 各 項 器 械

0

願 前 受造 項 有 專 船 船 任 體 凝 技 專 勵 飾 任 金 技 , 以 者 師 曾 及 依技 船 雁 機 於 飾 專 建造 登 任 記 技 前 師 法 塡 各 領 人具聲請 有 造 以 書 科 1 者 , 或 並 船

開 機

具 科

左

列

事 技

項呈

没

交通

I

業

師

證

書

者

爲 部

限 審 0

船 舶 設 H 綱 H 0

Ŧi.

九

第

7

條

論各

國

造船保護政策與我國

造船獎勵

條

例之修正

品 0

船 體 船 機 製 造 說 明 書 0

前 類 , 0

項 設 計 綱 目 及 船 圖 種 由 交 通 部定 之

第

七

條

通

部

接

到

聲

請

書

後

,

應調

杳

承

造

船廠

是

否

合於第四

條

之規

定

,

並

會

同

海

軍

别

0

,

應

先

經

交

第 六 條 受造 通 部 船 核 准 獎 勵 金 者 , 對 於 所 造 之船 體 船 機 及 其 屬 具 如 需 用 外 國 成 品 時

第 審定 其 設 H 綱 目 船 圖 及 製 造 說 明 書 0

八 條 審定 合格認 爲 應給 子 造 一船獎 勵 金 時 , 由 交 通 部 發 給許 可 證 書 於 聲 請 人

九 條 領 有 許 可 證 書者 , 其 船 舶 之 建造 , 交 通 部 應 派 員監 督 之

條 聲請 領 有 許 人違 可 背 證 書 關 於監 而 製造 督 之 L 之命 船 舶 令 , 在 時 相 , 當時期 交通 部 中 得 撤 , 交通 銷 许 部 可 應 並 派 追 総許 員 文量 可 其 浴 總 書 噸 0 數 , 並

令試 航 及 測 定其 最 高 速 率 0

第

第

第

條 舶 造 成 後 , 經 交通 部 檢 杳 合 格 , 卽 行 發 給 獎 勵 金 0

受獎 部 核 准 勵 金 之 船 ,在 + 年以 內 不 得變 更 或 籍 , 如 租 於 外人 使 用 時 , 應 光經

第 第 JU 條 倏 領 艇 取 勵 獎 金 勵 之 金 船 而 舶 違反第 , 非 經 1: 交 通 一條或 部 核 第 准 + , Ξ 不 得 條之規定者 任 用 外 籍 船 , 交 員

通

部

得隨

時

追

繳

其

0

第 + 五. 條 因建造新船將原有舊船拆毁者,除新船應得之獎勵金外,並給予拆毀舊船之獎 0

金

0

條 條 以詐偽之行爲取得造船獎勵金者 勵 本條例施行日期以命令定之。 金 ,其金額以每舊船 兩噸作新船一噸計算 ,除追繳原領獎勵金外,並送司法機關懲處

0

第 第

++

七

戰後各國對本國航業所採的保護政策

種 補助與保護的措施,實足爲我借鏡 戰後各國均以擴充商船隊爲國策 。以下分述各國對本國航業所採各種保護措施 ,尤以一般新興國家更極力建立新式商船隊 ,並採 取 種

Construction differential supply-

不得超過三分之一造價,最高不得高於百分之五十造價。 (1)造船差額補助 航商在本國造船,本國造價與外國造價之差額由政府補 例如海員型 (Mariner) 貨船造船 助,通常此數

受益 差額補貼即爲造價之四十五%。 · Operation (2)營運差額補助 航行於政府指定之國際定期航線之船隻均予補助,目前有十八家公司

息每年百分之三·五,分二十年償還。 航商購建船舶,自籌價款百分之十二·五至二十五,其餘由政府貸給,利

(3)低利貸款

(4)保護辦法 美援或政府貸款之物資, 美國船優先承運百分之五十,公布雙面 LONG RANGE SUIPPING BILL 運價

Rate)法案,以對抗外國不定期航商。十多後

0 (5)其他辦法 戦後各國對本國航業所採的保護政策 PECERVE 造船基金減税,政府鼓勵權宜船籍,政府出資收購十二年以上之舊 FLEET

## 一英國

但最 近因時勢所迫,亦不得不規定新船可提百分之四十之折舊 英國爲航業之先進國家,歷史悠久 ,根深蒂固 ,故不採取保護措施 0 ,而 主張自由競爭

## 日本

現 每年仍繼續 (1)營運補助 區補助中 一九六○年日本政府補助航業公司二十家,共計美金一、九二○、○○○元 0

外之船舶,政府補助利息,政府銀行利息超過百分之三・五,商業銀行利息超過百分之五部 年 份由政府補 百分之七·五 (2)低利貸款 助 ,貨輪分十五年還清 本國航商 造船 ,自籌百分之七十至七十五造價 油輪分十三年還清,前三年免還本金。 ,餘款向銀行貸款,利息每 又建造航行 國

(3)其他辦法 新船前三年之特別折舊率,較普通折舊率增加百分之五十。

# 四義大利

七 ,一九五四年至一九六四年造船補助預算,爲一一九、六○○、○○○美元 (1) 造船補助 航商於本國造船 ,本國造價與外國造價差額,由 政 府補助百分之十至二十 0

2)營運補貼 保證公營公司之郵輪利潤爲百分之四。

発 税 ,在 (3)発 西 稅 西 或減 里島設立之航業公司 稅 自 國 外購舊船 可発稅十年 , 其營運 納 稅由百分之三減爲百分之一,進口修造船原料 0

## 荷蘭

五

新船得於開始時,即提三分之一的折舊。

# 八法國

分之二十至三十。 (1) 造 過船補助 航商在本國造船,本國造價與外國造價差額由政府補助,最多爲船價之百

(2)營運補助 公營公司國外航線之郵輪部份,予以差額補助

0

(3)低利貸款 造船貸款每年利息超過百分之四•五以上部份,由政府支持 0

4)保護辦法 輸入油料三分之二需由本國船承運。

# 七德國

年 ·利三分—三分五厘 (1) 低 和貸款 訂造船隻貸款利 , 一般商業銀 行或金融機構之貸款利率約爲 率 太高者 ,由政府補 助 利息 0 七分 九五八年度起 ,同 年 利 息補 ,補 助 金 助 額 利

戰後各國對本國航業所採的保護政策

六五

七百萬馬克 (2) 発稅或減稅 0

减 税率約百分之二十。

(3)其他辦法 新船前二年得增加百分之十五折舊,平日每年折舊爲百分之六•五。

建造輸出船隻之德製器材苑稅百分之三,國外營運收入百分之五十減稅

# 臘

発 稅 新登記之船舶在二歲以下者免稅五年,二歲以上者免稅三年 (貨輪) 0

九

瑞

低利貸款 新船如向政府銀行抵押,其貸款較之民營銀行爲優惠。

年准提百分之廿五,自一九五九年起准提百分之三十折舊 (1)折舊之優待 代他辦法 每年純益得提存爲增加資產金,並予免稅 第一年船舶之折舊單一計算,一九五七年間准提百分之二十,一九五八 0

0

### 比 利 時

(2)

低 利 貸 款 航 業 公司 向 政 府 借 款 利 息 每 年百 分之一, 航業公司 如 無盈 餘 可 延

### 律 賓

0 價 此 毎年擬 款 項貨 (1)百 低 款 分之五 利 貸款 (造價之七十五) , 其餘 自 九 由 政 五六 府 分二 貨 年起,五 款 一十年還 , + 年 九 年 本 內 還 政 , 清 利 府 ,利息 息 毎 毎 年 接非 年百分之四 每年百分之三 幣二千 · 五 萬 元 • 0 日本賠 五。又自一九六二年 貨 給 船 償 東 船 購 曲 建 船 外 東自 洋

,

料 (2)発稅 或滅 撥一億非 稅 國 際 航 線 船 舶 ,自一九五 五年起十年免稅 ,但 應 將盈: 餘 勝船 , 修 造

船

材

耗 用物料発 除 外 滙 稅 0

起

,

幣

,作購船

调

轉

金

(3)保 **港辨法** 美援物資 自 運百 1分之五 十, 政 府 購 入物 資 全 部 由 本 國 船 承 運 0

法 較 カ 較 重 發展 少外 曲 一要的 Ŀ 其 , 可 本 各 補 知 國 助 國 , 辦法 之航 政 除 府 北 有 業 均 歐 採 各 : 0 建 我 取 國 造 國 各 及 英國 新 種 對 船 航 辦 等航業 業 法 , 銀 所 , 或爲 行 採 貨 之 先 一款最 補 造 進 船 國 助 高 與 補 家 爲 保 助 , 造 護 因 , 或爲 價 其 與 之相 之百分之十 航 營 業 運 Ë 較 ,頗 補 根 助 深 五 多 蒂 , 或 , 遜 固 政 色 爲 , 所採 府 低利 0 現 保 證 在 貨 獎 款 分 政 勵 期 等 府 補 付 等 助 款 辦 ,

戰後各國對本國航業所採的保護政策

造

之百

0

購買

現

期

航

舶

船

船

在

年

,

貸

保

分

期

付

款

價百 價

分之

+ 七

, +

貸款

保

證

期 成

限 船

以 ,定

五.

年

限 線

0 船

期

航

線 七

船 山

船 內

在

七

年 款

以 或

內

貨

款

分

期付款

爲 七

船

價之百

分之六

+

,

貸款

或 爲

保證

期 不定

限

以

四年爲

限 舶

,

不 龄 者

定

期船

船

協合

在 者 證

七

年以上

六七

戰後各 國對本國航業所採的保護政策

年以內者 1,貸款 或保證分期付款爲船價之百分之五十,貸款或保證期限以

美援 輸能

カ (載

重 口

噸

速

超

過原

有之百分之三十時,其新

大宗物資

及

中日 乘 時 0

大宗物資百分之五十由國輪承運

一等等 0 船

欲求 營業盈餘 我航

業能

與各國 以輔

仍當參照他

國所採之措施

,並斟酌國

情,制定辦法

,採取更有效之措施

,

助 保 並 二駕齊 護之。

造船材料進

一 発 稅

又合於政府獎勵標準者

,每年營業盈

餘免徵所得稅百分之十,新船

部份免徵所得

稅 五.

年 之運 。修

公三年爲

限

## 海運費率與運費同盟

## 一 海運費率之一般性質

則 以運費 般輪 表示之。以下爲常見的各種海運費率形式 船公司 將其船舶之空艙位出售 與 人 ,自 裝貨港裝運貨物至卸貨港 0 ,其所得之報

` 從美太平洋岸各港至臺灣散裝小麥運價,爲每長噸一〇·六五美元 的紙漿則爲 每公噸二十四美元 0 ,但從同地運至臺

、臺灣至美太平洋岸各港口之鋼筋運費,爲每短噸十八美元 0

、從巴西至美大西洋與墨西哥灣各港口咖啡之運價,為每袋(六十公斤)一・七五美元

0

JU 、從臺灣運至美太平洋岸各港口鋸材運價,每千板呎卅六美元 0

、從美大西洋岸各港口至太平洋岸各港口之罐頭,整車運價爲每百磅一•三七美元 於每 短噸二七•四美元,而整車之最低重量須在二萬磅以上

0 所以 以 如用 上的 順來 例子,舉出了許多運費計算標準的重量單位:如長噸、短噸、公噸、板呎、袋等 表示運價的單位時,則必須說明其爲長噸 (二、二四()磅) 、或爲短順

國際貿易 上通常由船東決定其按重量或按體積計算運費,如貨物每噸的體積在四十立

海運費率與運費同盟

、或爲

公噸

(二、二〇四磅)

方呎以 達 到 或 下 超 時 過 , 儿 則 十立方呎 通 常 按其 重量 ,則按其體積 計算運費 計算 有 些航線 運 費 則 以五 一十立方呎爲標準) 9 如 果其每 噸

體

### 二 海運費率之種類

非 渾 費 輪 同 船 盟 公司如爲 之 會 員 運 , 費 則 海 同 運 盟 費率 之 會 由 員 其 , 本身自由 則 以其海運 決定 費率之訂 。通常貨物之費率 定,由同盟內各會員共同協議之,如 與其裝運之特性有關

**逼的海運費率可分爲下列數種:** 

-商 物 稱 品費 率 均訂有商品費率,但亦有 及其運價,依航線之不同約爲七十五至一 (Stowage factor)、價值 , 則 率 另 (Commodity rates) 有雜貨費率 , 以資引用 不少的貨 、競爭情況及其他各種因素而定 通常輪 0 物因爲承運的機會較少,不足以供訂 船公司 百種 的運價 0 此 種 表 費 Ŀ 率 , 列明 通 常乃 。大量而經 7 根據 各種 貨 商 品貨 定一 常運輸之貨 物之 裝 物 種 商 載

雜貨 品 費 率的 費 率(General Cargo rates) 各種貨物 此 種費率通常訂定較 有許多運 高 ,以発輪船公司 一價表 上列明 有一 吃虧 雜貨 0 費率 , 以 包括 無 商

分級: 運 價愈低。普通密度較大而價值較小的貨物,其運價自然較低 費率 或 數 級 (Class rates) 0 通常依航線之不同從一級至六級或十級 此 與郵局 與鐵路之貨物分等相似 。第一級運價 0 即將 貨物依 最高 , 級數愈多則 其性 質

、協議費率(Arbitrary rates) 商品費率、雜貨費率或分級費率均爲基本費率 加協議費 率。 如貨

几

必須轉運,或港口情形使船舶航行困難或貨物數量太少時,則可

六 五. 、冷藏貨物費率(Refrigerated-cargo rates) 、從價費率 (Ad Valorem rates) , 如鈔票、珠寶或化裝品等等。 如貨物價值甚高而體小質輕時,則可應用從價費率 此一費率比之通常費率爲高,因運送人

、甲板貨物費率 (Deck-cargo rates) 必 須提供特殊設備的艙位,而維持一定的溫度,以免貨物遭受損害 有些貨物有危險性或者能侵害及他種貨物 ,故只

准於 甲板上存放,如炸藥或各種酸類藥品。木材亦爲甲板貨物之一 一特別之費率, 以資引用 0 種 。此等貨物 ,自

最低費率 (Minimum rates) 即規定貨物最低之託運運價

九 、包裹費率 則 應引用包裹費率。 (Parcel rates) 太小的包裹不能存放於船舶貨艙之內 ,而須特別的照料 ,

十、未定費率 ,而可依競爭之情形,隨時設定其運價。 (Open rates) 如某種貨物之競爭性甚大時 則運送人不訂定一明確之運

,

### 海運費率之適用

依 照國際貿易之慣例,海運運價包括之範圍,為從裝貨港之船舶吊桿下至卸貨港船舶之 海運費率與運費同盟

被被 桿 船 下 舶 吊 止 下 , 之 位 所 謂 吊 桿之下 。故 貨 物之 意 一運價並 謂 貨 物 不 置 包括將貨物從船 於 碼 頭 船 邊 供 船 公司 舶 吊 倉 桿 庫 或 其他 1 火車或卡車搬 裝 卸 設 備 吊 靠船 入艙 過邊之 內 ,

成 本 , 也 不 包括 任 何 在 目的地 地將貨物 搬 離 船 舶 吊桿 之費 用 0

但 亦 有 例 外 , 卽 部將所 有 附 加 二之費 用 皆 包 括 在 內 0 在 美太平洋岸有 此 一航線 ,運 定送人附 加

5

如

從船 公司 倉 庫 至船 邊 之搬 運 費 用 於 運 位價之內 0

水手的獎金 當情況 特 , 燃油 殊 時 成本之增加 , 運送 人亦 經 **,**兵 常 險 在 港 運 價 之 口 擁 內 擠 , 以致船期 附 加 部 份 延 擱 費 用 , 以 補 賞突 八發的 成 本 ; 譬

### 運 送 人 與 海 運 費 率

四

其 通 之貨 常 75 以 根 租 物 H 據供給 所 賃 種 契 述 類 約 有 較 與無 , 3 關 H. 海運 , 一多爲 要的 故 其 費 運載 情 費 率 者 形 率 ,即按 單 之 , 結 均 一的 爲 構 競 貨 亦 應 必爭之情 用 物 較 , 複 於 而 雜 公 形而隨意訂定其運 經 用 , 過 而 事 不能 的 業 八或定期 港 隨 口 亦 意 不 訂 海 多 定 運 價 , 方 0 其 0 而 面 費 爲 相 率之構造甚爲單純 反 限 的 , 此 , 不 等 定期 運 没 航 X 所 運 運

因

0

### 五 決 定 海 運费率之 因

下 列 定 種 期 海 運之費 率 , 通常 曲 **運費同** 盟之各會員公司 所共 同 商 議 決定 , 其 決定之因素通常有

:

貨 物之 製量 及其 性 質 貨 物之數量

、品質及運

送人交貨

時貨物應有之情

況

,

均

須

予

以

細 的 考慮 0

1 能 數 定 太 如 高 貨 物 , 以 數 発 量 多而 影 響 貨 來 源 源 穩定 0 可 時 靠 愐 , 則 穩 定的 運送 收 人 可 入 實 得 爲 -輪 可 船 靠 的 公 口 收 所 入 最 , 需 如 要 此 白 的 然 運 價

方 便 如 船 舶白 裝 卸 此 等貨 物 是 否 可 就 近裝 卸 或 須 移 至 另 特 殊 地 點 裝 卸 如 屬 需

,

,

要 , 則 自 須 預 先 附 加 其 所 發 人生之費 用 0

3 有容 定 是 費 否容易 易受盜竊 率 時 發生 , 必 須予以 的 危 危險 險 或 考慮 易 ,對於此 受盜 0 而 竊 等貨 有 些貨 有 物 此 運 物 貨 送人 物容 如 衣 , 物 易 通 損 -常需要特 食品 害 , 因 1 酒 而 殊的 類 增 及 加 存放 其他 理賠 地 奢 的 侈 方 費 的 用 0 其 物 , 費 故 品 率 於 , 則 訂

,

自

不

同

於

般

貨

物

4 大 價 0 如 , 不 H. 分 價 運 其 値 送 價 高 1 、對於價 値 之 貨物 而 課 以 値 , 其 同 高 運 一之費 的 費 貨 負 物 介擔之 率 9 其 , 所 能 則 價 力亦 負的 値 較 較 責 强 任 低 者 , , 自 而 , 比價 比 通 常 例 其 値 E 所 負 較 擔較 能 低 獲 者 得 其 重 所 之 , 因 利 負 潤 之 而 責 减 亦 較 任

雏

出

口

的

數量

0

裝載 包 , 必 考 有 如 貨 慮 及貨 貨 物 包裝 物較爲堅實 物 之 堅固 包 裝 , 則 可可 , 是 口 以堆積節省艙位 否 便 有 利 捆 搬 運 扎 ,節省 或 包裝 ,有些則體 是 艙 新 位 是 , 舊 减 少 0 大質 理 賠 加的損 輕 , 而 失 不 , 容易 故 訂 裝載 定費 0 率 有 時

海運

費率與運費同盟

於 以

発

噸

位

JU 1 重 費 及 量 與 他 易 體 Ż 種 處 時 積 貨 理 之關 物 , , 均 有 ; 須 係 如 的 不 加 麵 爲 以 粉 容 易 獲 考 不 得 慮 處 可 最 與 理 0 硫 大 0 的 磺 有 收入 裝 的 在 貨 , 物 \_ 船 起 因 舶 其 , 洋 特 最 有 好 葱 能 不 之 氣 裝 口 載 與 味 貨 米 必 物 裝 須 在 在 , 特 至 別 其 起 地 滿 , 此 方 載 等 存 之 因 放 載 素 , 重

Ŧī. 而 萬元 五. 重 同 百 噸 時 爲 裝 長 0 滿 噸 一萬 其 裝貨 噸 0 如 的 其 省 容 (滿載 船 , 其油 (Full 毎 噸一百立方呎之貨 水 and 及 物 down) 料 (store) 例 如 物 等佔 : 時 有 , 毎 1 二千 艘 噸 裝 運 價爲 Ŧi. 貨 百 容 量 十元 長 噸 爲 Ŧī. , --卽 則 其 萬 其 總 立 미 装貨 收

如 其 充 率 裝 分 加 訂 立 DA 定 方 干 利 適 呎 噸 較 宜 \_ 噸的 重 , 則 的 貨 貨 可 物 鼓 物 勵 Ξ , 干 毎 各 四 噸 種 百 儿 不 同 噸 + · 貨 , 毎 方 物 呎 的 噸 運 , 流 運 通 費 + 費 , 元 爲 同 七 時 9 亦 如 • 此 石. 可 使 其 元 總 收 , 收 入 而 入 增 其 爲 餘 加 六 的 , 萬 船 艙 四 位 舶 艙 干 則 元 位 可 得 裝

到

的

用

0

Ŧi. 超 等 超 此 起 他 重 長部 此 特 與 貨 物 等 殊 超 份當 之 重 的 長 長 裝 物 取附 度 加 卸 , 貨 特 其 設 加 物 長 費 備 費 毎 用 , , 之 件 故 這 , 長 必 增 自 之 度愈 須 加 雁 重 予 亦 將 量 觧 長費亦應愈高 以 是 過 特 不 增 重 别 加 可 , 避 之 則 的 處 死 費 船 理 的 用 舶 加 吊 0 0 使 超 於 桿 用 重 運 無 特 愈 費 法 Z 殊的 1/3 使 時 內 用 搬運 , , , 則 如 而 一設備 附 船 必 加 舶 須 或 費 有 用 養載 特 應 水 愈 殊 H 地 的 13 起 位 設 重 0 備 機 0

此

口 或

營 港 與 運 薪 卸 成 貨 金 本 港 , 維 間 海 之 護 運 之 距 費 離 費 率 與 用 必 此 須 及 等 修 包 費 理 括 費 用 船 有 用 隻 營 等 面 接 運 , 之 的 否 則 直 關 船 接 連 東 成 0 寧 本 將 , 如 船 隻 燃 停 料 航 1 淡 或 拆 水 解 ` 而 食 物 不 營 1 物 運 料 0 裝貨 ` 船

1 理 貨 物 的 成 本 此 包 括 收 貨 • 交貨 1 點 數 1 看 守 • 分 類 -裝 卸 及 其 他 運 没 1 處 理

2 駁 貨 物所 船 費 發 用 生 之 有 此 費 航 用 線 0 貨 而 物 其 主 心 要 須 由 的 岸 成 本 F. 用 實 駁 爲 船 貨 駁 物 之 至 裝 船 上 卸 費 , 或 用 由 及 貨 船 物 H 駁 之 理 至 岸 赔 上 0 , 有 時

此

3 固 各 種 定 費 種 間 成 運 用 接 本 是 F 另外 去 費 營 用 , 運之 自 收 , 如 須 取 彩此 固定 的 行 政 , 等 X 成 否 費 員 本 則 薪 包 用 , 加 水 括 就 入 有 必 • 運 辦 還 須 公室 價 債 加 之 基 入 中 金 運 租 金 價之 0 1 叉 折 -必 碼 舊 內 頭 須 ` 0 倉 利 加 1 庫 息 費 預 -期 用 稅 等 捐 利 潤 及 職 0 項 船 員 公 , 薪 可 否 水 如 則 欲 企 包

4 保 重 家 運 險 費 航 没 人的 用 便 負 通 毫 常 擔 無 興 , 故 般 趣 經 保 常 險 費 加 入 用 運 均 價 包 括 或 於 另 固 外 定 有 成 附 本 加 費 之 之 內 設 0 惟 0 情 形 特 殊 者 , 如 兵 險 卽 加

對

業

0

5 運 或 河 南 費 美 洲 西 有 岸 此 各 航 線 港 必 , 須 必 須 經 經 過 運 過 巴 河 拿 , 譬 馬 如 渾 從 河 美 , 訂 大 定 西 費 洋 岸 率 時 , 或 , 自 黑 應 西 哥 將 此 灣 各 等 通 港 過 至 太 運 平 河 洋 所

費同 I 盟 捐 ` 碼 頭 費 ` 燈塔 費 及其他政府 或港務當局 向 船 七五 隻 征 收 的 稅 捐 , 均

6

港 生

口 費

> 港 入

> 用 用

> > 加

考

慮

海運

率 費

與運

須 加 入 運 價 之內 , 因 此 等 費用 增 加 5 船 舶 營 百運之成· 本 0

七 港 其 險 水 他 口 設 道 位 施之 置 , 自 -1將影響 便 裝 利 卸 與 設 否 及 備 船 及 , 直接影 人各港特. 期 而 發 響裝 生 有 種 之 貨 種 規 的 及 定 交貨 額 外 有 之 費 此 成 用 港 本 口 0 0 又 位 港 碼 於 口 頭 江 之 河 ` 規則如規定船 港 E 內設 游 , 備 或 需 1 船 通 隻 席 過 可 險 1 隨 灘 到 I. 或 及 隨 危

入

港

,

自

然

比

限

制

入

港

之時間

同對於

運

送人

有

利

0

以

H

種

種

均

與

費

《率之訂》

定

有

關

0

收

運

九 八 1 ` 競 巴 運 入 與 自大為 費率 他人 争因 貨 頭 貨 物 之競 可 競 素 訂 爭 减 良 争地 定 少 好 0 除 又海 的 較 以 ,此點在 低 位 航 E 線當 運 亦 各 , 如 因 費 必 極常對 此託 是 素 訂 須 使船 定費 外 1 運 解 , 舶 人之 運送 內 率 , 陸 如 時 出 成 運 運 航 1 , 本 轉有 更須 自然 價 及 巴 可 太 歸 平 高 考慮 必 航 衡 須 均 , 之 致 則 考 能 及 盟外 作 慮 滿 託 0 譬 載 用 運 0 如 船 ٨ , , 如內 、將貨 美 如 或 回航 國 不 定期 中 陸 物 運輸 西 無 運 部 至 船 囘 各州 費 頭貨 目 的 用 的 競 之貨 較 爭 地 , 高 後 則 0 物 時 其 又 , 將 對 航 , , 則 次 可 無 託

## 六 運費同盟之起源

增由

加託西

運

人之競

爭

地

位

0

洋岸

,

墨西

哥

灣

及

太

平

洋岸各港

口

而

運至

其目

的

地

,

其成本

大致相

同

,

如

此

H

海

船 公司 自 趨 蒸 於倒閉之危險 汽 機船 替代 帆 船 0 之後 同時因貿易發達之結果 , 航業 即受 **到惡性** 競 ,需要有經常的船期 争的 困 擾 , 因 運 價 波 , 不 動 之属 管船隻是否滿 害 , 有 使各 載 輪 ,

到 在 此 規 定 種 情 時 間 形 Ž 就 下 必 須 , 運 開 費 航 同 , 如 盟 此 便 雁 船 隻之 運 ΠΠ 生 艙 位 0 自 受 損 失 , 因 而 運 没 人 心 須 訂 定 對 其 有 利 的 運 價 ,

造 的 船 廠 最 造 先 , 战 的 H V. 數 運 1 以 費 加 百 百 計 爾 盟 的 各 , 答 新 是 鐵 運 費 殼 八 II 船 七 盟 Ŧī. , 以 年 , 他 代 的 以 們 加 前 訂 爾 定了 的 各 木 答 統 殼船 運 費 的 隻 同 費 盟 , 航 率 0 業 因 , 與 大 爲 運 爲 當 輸 發 時 條 達 鐵 件 造 , 在 船 , 此 並 隻 時 的 規 定 英 成 撵 或 功 任 至 , 印 美 何 度 託 國

撣

均

無特

別

優待

之費率

或

扣

0

此 待 不 種競 願 與 率 時 運 爭 有 費 , , 運 故 許 同 多較 盟 費 他 簽 們 同 大的 約 盟 亦 與 派 託 託 遭 因 運人 訂 運人 船 約 隻 折 之 在 ,對 之 後 間 英 於 國 訂 , 此 並 V. 與 不 1 印 等 能 協 度 運 之間 費 享 約 受 同 , I盟之規· 特 以 航 別 承 行 的 運 , 以 定 優 託 並 待 與 運 (運費 X 不 所 滿 有 意 百 的 盟 , 貨 的 因 物 船 他 隻 們 , 但 鏡 原 有 先 爭 許 均 0 多託 可 享 5 運 受 應 付

,

0

得 託 有 運 部 延 Y 期 份 如 5 9 囘 在 解 決 初 佣 約定 僅 此 , 用 如 種 於 此 ナ 困 棉 可 時 難 花 使 間 , 運費 之運 託 N 運 , 其貨 没 X 同 對 盟 , 嗣 物 於 運 費 全歸 後 八 涿 ıi 七 漸 盟 運 七 費 擴 忠 實 百 年 及 盟船 其 開 , 他 始 而 阻 隻 使 Conference Contract) 承 用 種 止 盟 I 運 外船 延期 運 , 卽 隻的 H 巴 佣 在 此 侵 (Deferred 段 入 時 0 此 間 法 期 滿之後 實 rebate) 行後 , , 獲 卽

的 防 遍 禦 方 , 競 法 巴 攬 佣 2 船 另 及 隻 有 包 即 攬 爲 承 種 攻 同 運 盟所 學之 合 同 派船隻 方法即競攬 (Exclusive , 以低價與盟外船隻競攬貨物 船隻 Patronage 0 (The Fight Ships)此 , 而 其損 種 方法 失 由 均 並 各 不 爲 同 如 運 盟 前 費 會 兩 同

海

運費率與運費同

盟

共同 分擔 如如 此 其損失自比盟外船隻的運送人之單獨負擔爲輕, 因 m 可將其趕出同 盟船 隻營

### 運 費 同 盟 合 約 之 形

運範圍之外

通常運費同 盟之合約 ,包括 有 下列各重要 項 目

同盟之名稱,所包括之地區 範 圍 , 合同之目的 0

0

視

,

止

特

別

的

運 價

或

權

利

-

優 遇

等 0

-

儿 1 -關於經紀費之條款 海運費率之根據標準及其收取方式 對託運人無不當之優待或 0 不 合理之歧

Ŧi. -有 同 開同盟 盟之各種規定及規則 會員之入會 會 0 費

-

會

議

1

投

深權

及特

權

• 辦

公人員

-費

用

及

與 其他

同 盟

會 議

、服務之維持條款 等之規定 0 , 說 明 活 動之會員 與非活動會員之分別 0

如 會員觸 犯規定時 , 應採 取之方法 0

政府法 定機關之批 准 0

總之 需修改或 ,同盟之合約 取 消 之期 ,爲所有同盟中會員們所同意之基本文件 限

運

中

的相互關係

0

此 文件表明了他們在海

### 運 黄同 盟之海運費率

訂購運價 更 ,故通常運價 運費 同盟的 表 , 每年付若干訂閱費 表爲活頁式 主要功用之一 ,以便隨時更改 ,即爲設立並公佈其海運費 , 通常運價表包括有下列之項目 。有些. 船公司採 率,因此等費率常隨市場行情 取 訂閱方式 : ,即託運人必 須向 而

其 變

-

貢說 明其 應用之範圍及港口

、更正檢查表 更正後之運價表是否已附上,其運價表是否爲最新的 (Correction checking sheet),每一張運價表均予編號 0

,而由此

表可

知

几 -起訖港之索引。

い目録

0

Ŧī. 、所參加航行之輪船公司

-與託運人訂定之運價合同或其他形式的合約 0

0

1 各種規定與規則 1 費 率之引用 ,及有效期 ,包括有關 限之更改 下列各項之條款 0 :

3海上保 2提單 、運送人之責任 險 -· 兵 險 、龍 工條款等 , 船東之風險等條款

4 運 費之支付及最低運價

海運費率與運費同盟

5 炸 藥 . 危 險 品 及 不 接 受之貨 物 0

6 裝卸 貨 港 之附 加 費 用 , 裝卸 貨 港 之 港 口 費 用 0

7 包 一裝貨 物 之捆 扎 1 封 包 及標 誌 號 碼 等 0

9 牲 畜 1 其 他 動 物 -家 禽 及 鳥 類 0

8

提

單

及

領

事

簽

證

-

Ш

口

貨

物

之

申

報

等

0

10 各種名 詞 定義

0

11 各種簡 官字之解 釋 0

商 價 均於 品 費率 其 部份 商 品 名 稱 此 之 項 一下表明 目 下 ,列明 0 各 種 商 品 之 運 價 , 其 運 價 依 各 目 的 港 而 不 同 , 各 種 運

九 1 雜貨 短 內之貨物 距 用 分級 離 費 及 率 國 費 或 0 率 內 但 分 航 在 級 , 線之 將運 費率 美國 一價分為 之沿 用 通 0 岸 常 數 及 國 級 拉 際 T 貿 , 毎級 美洲 易 E 包括數 等 均 航 用 線 雜 + 貨 則 或數 應 費 用 率 百 分 , 級 種 以 貨 費 引 物 率 用 未 , 0 此 又 被 臺 種 包 分級 括 灣 省 於 費 環 商

率 島

較適

航 費

線

亦 項

品

率

### 九 海 運 費 率 之 調

**代先行協** 或 貿 商 易 團 0 大部 體 均 份 可 的運 與 運 費 費 同 同 盟 盟 均 商 有 議 申請之表格 , 以 調 整 貨物之費 以以 供 獲 率 得決定運 , 通 常 係 價所 與 運 有 費 有 同 關 盟 的 總 種 辦

事 處

之人員 個

别

商

X

:

一、商品之名稱及其說明。

、商品之性 質 , 是否 有 危 險 性 ,易燃 ,爲 固 體 或 液 體

0 0

、包裝貨物之內容 ,材料及形 狀 如箱 ` 桶 • 鎮等

四、包裝貨物之長度、寬深、立方體積及總重。

五、包裝貨物總重每短噸或長噸之立方體積

六、貨物每噸、磅或件之價值。

貨物之用途 現在之運 價 及計劃之運價 可使同 ]盟對貨 , 起訖 物之運輸 之港 及銷 口 , 如 售 起 所 運 發生之問 地 在 內 陸 題 , , 則 更 從 加 起 了 運 解 地 至港 0 口

之火

車

九 -國外之競 爭及 在此 競爭下從生產地 至市場之運 率 0

運費

0

、貨 物運輸之數量 及性 質 , 是否其運輸爲 不斷的 ,季節性的或偶然的 0

•

費率更改之理由

大多數的運費同盟均給 與 申 請 人 與 同 盟代 表或委員商 議之機會 , 並儘量 予以 方便 0

# 十 運費同盟與託運人間之合約

毎

運

費

海運

費

率 同

與運

費同

盟

盟 均 有 運輸貨物之合約 ,以與各託運人及受貨人簽訂 0 這些 託 運人或受貨

其貨物 知 可承運之 , 並對 平均分配與各會員承運 YA 装貨 限 制 , 人不論 而 п 自 由選擇同 其大小均應平等待之。所簽合約之託運人,並不受一定由 0 合約 盟內之各會員 內通常有對不守合約之罰 公司承運 位。相反 則 的 , , 取 有些同 盟更鼓勵 託 運人 0 將 公

# 十一 運費同盟制度之贊成與反對意見

Report)報告中所列舉之數點,以說明之。 關 於運費同盟之優點,可由一九一 四年, 美國 政府調查 航業 之亞 歷 山大 (Alexander

一、增加運送人之機會。

二、在一定間隔有固定可靠的船期。

、運 價較爲穩定 而 。故託 運人 對將來的 交易 , 可 開價 或訂約而 不 必擔心運價不穩或有劇烈

几 、統 之變動 一之運價 , 因 , 不計貨物之多寡及 阻 碍 了 貿易之進 行 託 0 運人之經濟力量

Ŧi. 、維持同盟 運價與非 同 盟運價之適 宜 關係 , 而 使運價市場不致波動太大 0

0

六、防止較小輪船公司之遭受淘汰

另

方面,非運費同盟會員而與運費同盟競爭者,則常以運費同盟有獨佔性

•

無彈性及

八二 所增加時,必須於事先通 不受一定由何家會員公 些同盟更鼓勵託運人將 進內及漲價之通知等。 整心運價不穩或有劇烈

歧 視 自由 及聯營合約 競爭之權利 爲 (Pooling and 理由 9 反對之。 sailing agreement) o 而受攻擊最多的是双 面費率制度(The Dual

### 双面费率制度

在 之時間 此 願 較 高 制 與同盟訂約 撣 不 的 訂約與否之 度 費 費率 之下 同 內 同 盟成 不 , -與同 其運 能 。有人說 變 立 , 自由 之 則 盟簽有合約 價 更 亦可· 其爲 後 , ,如它 :此 相 。即 有所 自 反 種制 願付出較高之代價以運 地 發 與運 不同 之託運人 非 現 度實爲對於託 因 一費同 運 其 0 費 運 人 盟訂約 ,可享受到 而 同 價 運費 盟者 係 由 自自 運 同 不 運 X 盟 但 費 一較低的 **一輪貨** 之 採 可依 同 然便能 盟 用 與託 了 船 物 種 享受 一差別待遇 双 同 隻 盟 乏 運人 面 到同 費 費 不 率 率 同 相 盟費率的優待 , 制 4 0 , 實則託 īm 度 間 而 己合約 變 其 , 更其 他的 以補 運 人 救此 規定 託 運 有選 價 , 運 如託 人 , , 缺點 一擇與 而 則 且

依 於

託

0

運 雁

### 聯營合約

退 出 航 , 使 業之聯營,在二次大戰前之大西 得此 種 聯 營制度逐漸 消 失。 洋 海 運上頗 爲 風 行 ,但 因 戰爭及交戰國家航業公司之

如此 及其所得之營運 當 可避免惡性的 業之聯 營 總 , 收 通 競 入 常是規定於 爭 ,而依所規定之標準分 , 但未免帶有獨 \_ 定之時間 佔之性質 内 配 ,在 品與各航 一特定航 業 線上 公司 , 各航業公 , 此 等航業公司 一司所航 印謂 行 己聯營 之航 次

0 ,

海運費率與運費同盟

### 結

語

立. 東岸至英國 公司組成之 船舶 减 務之繁盛 。在此 ,新輪 破 0 國際 如 同 , 船 **,**而 ;以 之穀類運費同盟」 種 貿易因而異常蕭條 物 盟 ,卽不定期船 方面 國際油輪同盟」 不利 資 公司之增多 日趨複 求 减 不斷慘跌的貨運市場得以穩定 之情況 織 ,將多餘而性能過劣之船舶停航 , , 貿易萎縮 起 雜 舶亦有此 初 下,迫使 ,世界上運費同盟之數量與規模,亦不斷地增加擴展 0 僅 ,即爲世界第一個不定期船舶之運費同盟 (International Tanker Pool),乃針對油輪之供多求少 , 少數定期船舶 更加 , 其後又逢 類組織 世界各 上船 如 地輪 舶 噸位 二九三 九二 船 加 直接 ,但 。由 公司紛紛組 一九年世 ,給予津貼,一方面 一是歷二次世界大戰以迄於今, 四年「普拉 接的 界大不景 增加 運 他 費 ,嚴重 同 河 氣 、澳洲 盟 戰 之來臨 地打 統 。同年更有歐洲 後 , 以 ,各 求 運價 擊 、加拿 ,各國 **此**,其性 到 É 國 保 航 , 大及 業貨 分配貨運 經 濟 濟 而 美 僅 運的 大受 遭

灣區運費同盟 Conference),歐洲遠東區運費同盟 Overseas Joint Shipping Office, China) 等。 (Japan/Thailand Freight Conference),及為穩定臺日線運價之海外航務 目前 與我國航線有關之運費同盟,爲太平洋遠東區運費同盟(Trans Pacific Freight (Japan/Atlantic and Gulf Freight Conference) . (Far Eastern Freight Conference),日美大西洋暨海 日本、泰國運費同盟 聯營總處

(本文會刊載於民國五十四年七月十五日及卅一日航運半月刊第三〇五、三〇六期)

### 海上保險契約

### 海上保險之定義

or 不保證標的之繼續存在或換新 通常稱為要保人(Proposer 或 Applicant),在保險契約訂定後,方稱被保險人(Insured 發生,乃由於保險單 (Policy) 上所列舉之危險而發生者。被保險人在商訂保險契約以前, 者,同意在一定之報酬下,即保險費(Premium),賠償另一方,通常稱為被保險人,所保險之 Assured)。保險單僅約定對於被保險之標的之滅失或毀損所引起之損失予以賠償,但並 (Subject Matter of Insurance)之滅失、毀損、費用等,而此等滅失、毀損 謂海上保險 (Marine Insurance),即一方通常稱爲保險人(Assurer or Underwriter) 0 , 費用之

# 二 海上保險契約非一完全賠償契約

常 可以 一補 卽 償被 ·償還或使一 海 上保險單爲一賠償契約 金錢賠償 保 於險人 5,故亦 ,因保險標的實質之損失 人對某一特殊事物或環境 可以估計其價值) (Contract of Indemnity),但並不能完全賠償。所謂賠償 , ,或法律上之損失, ,恢復其原來之經濟地位 而並不能對被保險人補償任何情感上,或藝術上 (因法律對第三人之責任 。保險儘量想辦 法在 一金銭 通通

海上保險契約

貨 我 價 國 估 値 價 海 , 者 商 除 法 非 皆 第 此 得 力 等 爲 章 價 保 海 値 險 1 , 標 保 пí 的 險 以 第 省 幣 百 估 六 價 + , 七 而 條 保 規 險 定 X 與 : 要 航 保 行 人 中 4 相 可 能 同 發 意 生 此 危 險 價 之財 值 者 產 , 權 方 益 得 得 保 以 險

### Ξ 海 上 保 險 僅 保 意 外 之 損 失

,

0

品 責 所 其 或 事 0 , 美 之 以 保 因 常 故 Ħ , , 國 內 險 固 常 此 在 致 面 海 標的 法 於 部 有 發 爲 於 使 因 H 保 引 生 被 此 損 似 保 , 險 之 陷 之 保 失 承 卽 起 險 發 延 認 單 內 內 損 险 並 (Inherent 部 在 擱 主 此 節 生 失 X 非 之 特 , 不 75 因 圍 細 設 腐 並 能 因 75 原 內 南 性 來 E 爲 則 爛 不 控 保 者 , , 負責 保 海 保 而 制 護 , 0 , Vice) 爲 險 難 (日 故 險 引 之 被 之 捐 認 通 X 固 起 保 0 , 危 , 失 而 爲 常 通 有 之 雖 險 1 險 常 缺 損 發 因 非 保 海 0 所 陷 失 4 競 延 险 對 保 , 1 致 擱 X 保 於 之 , 損 爭 險 對 關 於 撑 險 此 而 失 X 0 -, 的 對 非 能 不 於 單 等 例 係 天 意 因 後 情 於 損 過 中 0 , 此 外 果 此 傷 海 形 因 只 , 美國 般 要 所 下 難 不 點 省 其 不 保 包 負 有 發 有 物 財 而 , 貨 更 物 險 4 括 責 滴 生 相 之 物 之延 之所 性 因 當 者 雁 當 任 保 的 照 的 質 通 躭 , 0 險 常 擱 由 此 變 有 擱 除 熱 1 單 於 實 動 之 均 非 度 包 , 或 中 而 貨 滅 不 運 此 及 行 裝 , , 使 物 但 願 没 等 狠 0 失 1 所 常 貨 負 延 結 外 其 及 或 度 謂 長 有 擔 物 果 表 原 航 毁 , 下 因 變 所 爲 處 固 則 行 損 在 列 延 質 理 有 仍 所 致 外 內 , 之公 擱 時 之 力 類 不 缺 然 不 而 陷 可 僅 所 貨 直 及 當 存 對 會 4 則 物 接 疏 而 避 在 , 意 之 所 菜 生. 卽 発 磁 須 , 埶 因 尤 外 負 致 ,

### Clause) ·

對

於因延擱

加

失去

市

場

, 或

滅

失

,

損

傷

`

或變

質

,

不論此爲

因

受保危

險所

致

或否

,

除

在後有所書明,均不得要求賠償。

原 因 常 , 以 常 致 在 於 某 航 此 行 行 延 業 長 41 , , 而 加 其 青 延 菓 乏輸 長 之 H 入 數 , 等 對 於 於 或 因 超 推 過 淮 機 約 器 定 之 損 H 數 壞 , , 則 舵 因 之 而 故 貨 障 之 , 腐 及 爛 其 他 , 亦 指 特 定 別 之

### 四 金額責任條款

有

保

險

0

没 及 举 超 並 限 負 , 所 註 於 其 渦 及 0 我 海 在 貨 僱 有 明 此 Ŧ 國 青 定 法 物 用 於 牙 之 X 載 海 任 規 金 律 等 元 装 貨 商 不 則 額 許 控 危 制 限 證 法 超 最 之 可 卸 險 券 第 均 過 大 責 範 大 下 0 所 予 者 美 優 任 加 章 \_ 點之 之 生 保 曲 外 百 4 1 0 之 + 於 如 內 險 五 iL , 損 對 運 几 , 百 \_ 毎 , , 如 没 條 運 而 失 疏 元 件 , 第 兴 裝 忽 X 卽 美 抵 , 0 英國 銷 由 載 所 或 在 金 X 常 致 船 項 Ŧi. 疏 於 不 規 忽危 危 定 + 常 海 良 舶 規 海 定 險 所 元 牙 E 除 在 1 Z 貨 險 規 沾 有 : 非 載 , 保險 則 保 X 或 貨 物 特 汚 Z 險 對 除 運 殊 每 證 1 泛不 貨 普 油 於 没 情 立 券 , 貨 物 清 沂 方 內 漏 條 形 之 良 實 年 物 呎 例 外 加 1 效果 擦 之 性 施 大 規 美 入 , 傷 爲 毁 質 淀 每 金 其 , 運 增 損 價 件 Fi. 對 -, 0 貨 没 滅 値 毎 + 毎 鈎 加 物 元 X 失 件 破 , , 之 於 件 故 或 賠 , 0 , 責 保 其 裝 習 美 及 償 , 任 其 險 賠 載 額 慣 或 或 加 他 商 僧 前 以 E 海 毎 之 大 類 現 青 E 不 H -貨 次 似 在 任 經 超 貨 , 使 的 差 託 過 物 物 運 , 得 在 不 以 運 單 運 没 兴 貨 運 運 多 每 X 百 位 條 物 没 没 可 件 聲 鎊 , 明 運 例 所

### 八七

海

上保險契約

# 五 現代海上保險單之範圍甚廣

之 運 倉 -海 陸 庫 H 運 保 , 直 險 1 水 至 實 運 經 以 之運 由 改 空 稱 輸 運 運 輸 保 1 險 陸 保 運 險 0 爲 因 1 此 水 宜 在 運 , 貨 現 , 物 而 代 運 之 至 没 收 貨 終 貨 物 人之 1 海 時或貨 1: 倉 保 庫 險 物 爲 單 在 1E 之 所 保 0 有 故 險 人保 廣 範 義 圍 管 解 , 之下 常 說 自 -海 貨 , 卽 物 E 保 離 不 需 險 託 運

海

保

险

0

間 期 均 的 巳 運 如 可 躭 , 0 , 天 美 包 擱 m 旧 途 此 貨 海 復 括 , E 或 中 物 活 並 1-在 , 所 有 損 在 保 節 海 運 原 進 謂 失 收 險 没 或 E 則 倉 震 可 省 單 聖 保 中 , 現稍 之 蔽 能 1 卽 誕 險 斷 節 П 捐 在 倉 H 之 以 能 運 2 內 供 傷 庫 包 有 貨 卽 没 收 括 貨 變 0 於 有 主 中 到 此 物 更 箱 斷 來得 之 段 此 檢 , 学打 而 後 時 竹 驗 卽 貨 物 , 間 過 , 在 開 物 改 貨 發 早 因 , 之 未 裝 物 見 直 等 , 失竊 後 拆 從 保 故 候 至 險 貨 存 散 原 , 更 方 時 或 物 放 有 爲 來 之 發 發 破 運 於 利 小 保 現 生 損 没 之 包 託 之損 稅 市 至 , 運 0 , 保 收 倉 場 而 人 爲 之 傷 險 貨 庫 重 , 防 人 X 內 因 行 倉 , 止對 故 八之倉 運送 或 口 而 庫 最好能 於 能 自 在 , 至 對 庫 運 至 由 內為 於 港 没 不 收 爲 繼續 涂 同 貨 蔽 所 , 要 II-以 1 目 1 投保 水之 的 運 (Concealed) 便 , 0 没 貨 或 如 地 賠 之 當 保 物 下 倉 時 去 償 險 미 庫 中 間 , 有所 單 隨 内 , 縱 不 時 等 , 使 運

貨 物 火 險 險 延 , 旧 至 其 貨 他可 物 到 能發 達 收 貨 生隱蔽損失之危險,在 人 之 倉 庫 之 後 , 而 173 舊 包裝打開之前仍保海上 保 持 原 有 之 包 裝 甚爲 保險 普 遍 , , 有 同 樣 此 情 , 在 形

口 貨 括 物 於保 方 面 險時 , 海 間 上保險 之內 之保險人可 0 將貨物已在倉

庫

待

運

,

而

距實際運送未超

過三十

日

之時

間

### 信 R

保險 足 感據實 以 m 公基石 保 變 書 此 信 更或減 說 險契 等船 册 用 明 , 兩 字在 約 及 貨 0 0 少保 要保 依 條文所保 航 常 所有保 我 業 在 文件 千里 險人對於危 國 八故意隱 保 險法 之遙 險業 護 中 , , 尋 不中,以 匿 第 但 , 保 或 其 險之估 不 十 因 H 大 險 四條 過 部 對 其 1 失遺 份 毫 海 計 他 者 之 心 之 無機 上保險最爲 須依 規定 漏 資 , 會檢 保 料 或 靠 險 爲 , , 人得 訂 其所 則 不實之說 杏 V. 惟 之 重要 契約 不能 解 有 0 完 除 在 0 契約 證 此 保 全依 明 時 時 實 種 險人常 , 要保 之資 賴 情 0 , 其 要保 形 危險 人對於 料 被 之下 匿 要 0 發生 一遺漏 所 ,保 求 信 保險 提 用 一船 後 與 供 或 險 人之 之聲 亦 不 公正 Á 實 如 同 , 實爲 或 書 明 在 0 驗 面 , 明 詢 海 保 船 貨 間 險 協

### 七 保險契約之要素

統約 有 常 約 保 約定 雙方之意思 險 之雙方當 必 契 之報酬 約 須 有保 有 事 以 **於險利益** 合 X F (保險費) 各要 必須有資格締結契約 0 (素: (Insurance Interest) ,或支付保險費之保 證

海上保險契約

(五) 契約 必 須有合法之目 的 0

### 法 與 個 人 之 保 險

之規定 海 及 在 營 海 約 其 E E 美 保險業之資 , 海 他地方之個 國 保 並 保險之要保 。未成年人之保險契 E E 险 保 H. 習慣 均 在 險 契約 保 由 於 格 險 公 契約 可 X X 法人形式之 在 0 對於 保險商爲 組 根 , 此係 織 中 本 更有 上與 個 所 約 指 X 經 不能經 其他 保 其 營 許 保 , 險市 多條 險 미 必須達法定 , 此 由合法之代理人締結之 商 契 營保 件以 場之一重要 等公 約 認 並 險業 其 司 保 無 / 較爲 年齡 曲 護 不 並 各 被 同 部 可 無 州 保 • , 非 充 份 靠 政 險 精 分 般 0 0 府 X 此 理 契約法 神病 任 與 所 何 與 由 特 保 0 ,從前, 患者 英國 許 險 人 如 1 律 , 其 保 在 , Ŀ , 及 此 有資格締 險 有 其 特 市 個 保障 合乎其他法律對締約 爲 許 \_ 場 經 般 不 範 , 營保 契約 同 亦 結 圍 之內 契約 , П 在 險 所 應 業者 英國 ,有 用 時 無 於 , 0 均 勞 合 在 保 , 但

### 九 保 險 利 益 之 必 需

一毁損 保 險 除 標的 非 或 為其利益 要保人 滅 失 有 一直 而 而保險 有 遭 受損 接 保 或 險 **数**,要保 失 間 利益 , 接 或 之關 , 人必須與貨物有某種關 產 否 生 係 則 責 海 , 任 可 上保險之契 0 因 换 物 言 品之安全到 之 , 約 卽 個 不 存在 能成立 X 達 不 9 ,方能爲其本 能 或 僅 繼 0 所 因 續 某種 存 謂 保 在 貨 險 而 身利益 物 獲 利 有 利 益 遭受 , 9 但 刨 海 將 要保 險 難 因 物品 之 X 危

係

而

保

,

險

卽

爲

替 兩 條 他 件 1 時 擁 有 , 則 TE 視 當 爲 保 無 險 效 利 益 , 且. 者 爲許 保 险 13 時 美 , 或 則 州 兩 政 者 之 府 間 及 英 必 國 須 政 有 府 一合 所 法 禁 之 止 代 0 我 理 國 關 亦 係 然 , 保 , 保 险 險 如 法 不 第 符 合此

## 十 保險費——正當之報

酬

定

\_

要保

1

或

被

保險

人

松

於

保

險

標

的

物

無

保

險

利

益

者

,

保

險

契約

失其

效

力

0

當 定 開 危 貊 之 險 者 同 發 意 金 之 海 , 旧 生 者 額 1 後 北 , 保 , , 或 重 , 則 險 或 爲 要 同 契 保 保 险 保 者 意 約 標 險 爲 執 之 險 標的 第 的 費 其 行 服 損 報 Ξ 0 此 酬 務 必 安 失 之人 要 全 時 之 條 金 形 到 , 額 達 保 式 9 件 之大 接 時 險 爲 , 在 受 X -, 小 亦 所 不 或 IF. 有 將 當 能 不 , 在 得 以 之 接 的 保 法 契 要 受 報 約 求 險 律 酬 退 費 F. 內 滴 , 當 在 殊 皆 巴 過 保 無 之 任 低 訂 何 險 爲 關 有 報 之一 條 酬 理 重 \_ 合法 由 要 款 0 訂 部 規 , , 或 而 如 定 約 之 契 全 拒 要 要 之 雙方 部 約 絕 保 保 X 賠 1 中 付給 與 爲 償 , 適 保 必 , 而 險 保 當 須 險 要 X 報 表 對 保 1 柵 明 此 執

# 十一 締約双方之意思必須合一

成 類 成 ₩. 似 某 法 契 而 約 情 律 雷 後 完 況 L. 之保 締 全 , 加 結 不 契 同 險 契 約 約 的 有 對 所 之 事 於 物 商 基 雙方之意 或 議 本 情 , 原 要 則 況 保 , , 爲 見 則 X 雙方 心所 皆 雖 雙 無 想者 之意 關 方 協 連 思 議 , , 爲 則 達 心 成 爲 須 \_ 事 合 無 , 保 效 物 -险 献 0 , 在 單 情 如 海 發 況 要 F 出 保 , 保 保 X , 險 在 险 與 法 中 X 保 律 i 險 , 所 最 E 人 對 重 13 想 要 視 者 爲 , 爲 則 無 事 所 爲 效 有 0

海

上

保

險

契約

他 有 契約關 H 關 期 之事 有 係爲多 所 實 誤 均 解 N 須 0 公平的交易 表 明 ,以免對保險之金額、 在海 上保險如此 財物 之重 之數量種類 要 ,故法律規定有關資料之表明 、交通 工具、航程 、開航或 ,較諸 其 裝

其事物本身同爲不當 之方式作爲賭博 家 及國際 契約 上之法律時爲然 心 須有一合法之目 , 對社會風氣之影響 設定之方法,一商人可直接與保險商磋商,但亦可依通常之為無 係 險 之 直 接 及 間 接 設 定 為然。 社會風氣之影響,與以其他低級方式賭博無殊,違法事物保險之品合法之目的,法律禁止假借以保險為名而違反公共秩序之行為。以必須有一合法之目的 ,僅在其遵守國 以保險 設立 與

# 十三

前 保 能 解 因 者之優點爲要保人在直 **險經紀人** , , 要求及接受不能完全保護其貨物之保險而吃大虧 而 因 通常保險有兩 能 較 在許多情形之下,向保 由 (Insurance broker) 代爲接洽保險 經 紀人接洽者爲有利 種設定之方法,一商 接與 保險 險 人接洽 X 0 表明 反之 海 時 , 如 水浸漬之結果及貨物搬運 , 可因 一商 事務 人 其 、對保 ,此 對 所要保 險之原理無相當之了解 \_ 經紀人通 之標的之特殊性 對於 曉保 除險之 所要 有 原 保 ,則其 險貨物 較充 方法 理 及 元分之了 ,請 實 之影 務

0

### 四經紀

及 了 八之增加 訓 付給報酬,爲使雙方對於保險契約均感滿意 解 練 如 , 可 , , 由 委 商 致 於 由 X 使保險 各種新額 保 或 險 船 經 舶 商 紀 所 有時 保 有 X 險 代 人之經 必須違反 經 其 、設定保 紀紀人之 營規 其健全之保 增 險 模 加 及 0 保 範 , 使保 險 犚 經 ,實雙方均 甚 險業 險 紀 大 原則 X , 大馬 必 但 0 須 對 不 經 發 與 於 易討好 展 紀 保 海 人爲 。反 險 E 保 商 要保 之, 有 險 0 相 所 等 包 ٨ 控制大量 八所僱 之保 括之 用 險 複 生意之經 技 雜 , 但 術 問 由 題 -保 知 不 險 紀

## 十五 海上保險之要保

運 種 有 塡 送之詳細資 類 要保 保 , 載 險 人姓名 **欧之要保** 運船隻名稱 料告知其經 , ,經手之人名 爲 設定保險之基 , 裝 載 紀 港 人 及目 及何人爲受益人之空格 , 而 的 經 本 紀人 ; 如 港 , 八則在 以 有 及 裝船及船 商 -印就之 人 、欲投 要保 舶開航之大約 保 , 此 外有供 百箱 書 表格 乾 貨從 塡 Ŀ 塡 H 保 期 一明之 險 紐 等空 約 金 額 至 0 格 此 孟 , 貨 表 買 物 格 , 應 箱 內 數 包 將 及 其

### 六 有 拘 束 力 之要保書 及 磋 商 之 要保 書

驗船 協 經 會 紀 書册 X 塡就 ,及本人 兩 份要保 八之記錄 書格 式後 ,以求其他有關船舶之資 ,即交與保險商 ,保 料 險 0 商 然後提 除 根 據所提供 Ш 費率 之事 , 及 實 表 外 明 , 在 並 何 參 種 腿

海上保險契約

几

經 拘 紀 其簽字 率 束 , 0 介力之 在 此 或 在 之下 不 種 條 TE. 之 定 件 保 開 本 , 契約 ,在 後 險 允 價 E 契約 簽 , 子 , 與其 此 卽 字 保 (Open 種情 交 卽 , 險 與 他 產 而 , 形之 開 要 生 退 何 Contract) 價 保 還 種 0 下 X 接 與 情 或 樣 着 ,要保書 保 況 經 保 之下 , 險 成立,而其廢止及修改亦須雙方同意。此種同意必須以書面成立,而其廢止及修改 步驟。 必 紀 險 商 須 人 商 不 , 即不 在 0 根 保 允 要 據 險 保 相 簽字 所簽 保 商 險 當 X 則 0 之時 文字之要 前 或 在 如 經 副 此 間 保 紀 本 -費 內 險 人 保 上 接受 可能 簽 商 書 率 保 準 字 及 留 , 需 備 情 , 要時間 退 或 況 正 副 保 式 還 爲 的 險 本 與 經 商 存 以 保 經 紀 考 險 亦 卷 紀 單 慮 人 所 山 , 此 保 限 , , 願 僅 險 此 如 接 制 爲 商 一保 此 接 受 提 , 之 險 具 種 H 則 韵

### ナセ 契約之 廢

預

期之危險時

,

亦

可採用同一之步驟

保險 示 之 , 險 契約 或 在 要 由 保 訂 約 書 雙方 上寫 同 明 廢 意 止 而 條 款 , 而 由 要 保 X 或 經 紀 1 及保 險 1 簽 字 0 或 有 -廢 11-表

廢 保 曲 止 發 X 之 出 或 要 保 條 經 , 款 則 紀 人 人簽 或 將 , 退 經 由 雙 回保 字 紀 方在 X , 險 而 塡 其 由 人 寫 上簽 廢 保 , 險 而 11-字 在 人 之 其 保 , 理 雖 他 存 曲 保 記 及 , 險 錄 另 原 單 H 來 \_ 作 本 份 保 身僅 必 則 險 需 由 之 需 之 摘 保 由 更 險 要 保 改 商 , 簽字 險 以 , 人 在 発 簽字 若 發 , 干 而 生 例 由 糾 0 契約 紛 中 要 , 0 保 有所 可 X 於 保 份 更改 保險 廢 存 0 11-單 通 如 , 亦 保 上 知 書 可 險 由 單 明

同

様

手續辦理

0 設無

、保險

人簽字或同

意

,保險單上之文字對

其

無效

,

雖

然

因此

要保

X

有

解

解 除 之學 9 除 此 0 當 以 外 契約 , 要 保 完 成之 1 除 後 具 有 , 法 而 定 尚 原 未 因 施 外 行 時 9 未 , 經 要 保 保 險 X X 可 之同 大 防 意 11: 危 不 得 險 之發 隨 意 解 生 而 除 契 實 約 際 E 將 契 約

在 不 定 省 物 保 險 單 , 或 論 時 船 體 保 險 單 , 解 除 契約條 款為 契約 之一 部 9 寫 明 要 保 X 或 保

## 十八 習 慣 用 語

險

X

,

可

要

求

解

除

契約

之條件

及

情

況

此 的 習 慣 契 由 約 於 用 即 語 海 為完全· 表 Ŀ 示 保 險 9 有 締 有 約 效 關 之雙 之法 0 故 方 律 可 知術 在 大 草 部 語 擬 份 之應 契 爲 約 商 業 用 時 僅 習 , 在於 可 慣 不 之 引 求 顧 得適 循 申 語 , 當之意義 之 故 應 海 用 上 保 , 及 僅 險 效 需 單 力 契 意義 約 0 不 與法 , 大 都 律 衝 以 突 商 業 ,

## 一九 商 業 習 慣

必 0 而 慣 須 像 在 因 0 , 雷 契 不 習 -過 爲 約 慣 至 節 西 此 不 在 非 非 回 圍 商 之外 謂 能 業 交 在 , 海 易 商 如 , 業 尋 4 無 1 航 保 肯 求 , 締 尤 險 定 行 之證 單 約 其 中 雙 海 方 H 短 必 據 句 須 以 之 保 意 加 表 險 , 向 即 入 明 契 外 約 此 指 0 界 航 到 在 中 西 證 行 , 非 據 佔 爲 保 洲 險 , 有 單 各 特 非 以 常 口 表 殊 中 岸 明 性 重 9 的 雙 併 要 質 普 方 者 入 之 之 與 通 地 , 意思 的 位 則 保 商 通 險 , 業 與 常 故 有 所 航 在 依 關 許 用 照 之 行 之字 多情 普 行 , 實 業 通 具 之 何 習 形 有 商 慣 有 別 業 及 相 9

海上保險契約

之

伸

縮

性

# 一十 印刷、書寫及打字之字句

考慮者 的條件爲之無效,而使要保人處於比一通常形式之保險單更不利之地位 說 護而加之考慮欠周的字句,其後果則無人知曉。此等字句可能使保險單中之基本的與含 解釋保險單發生爭執最多之處 明完全相 所有保險單均包括有部份之印刷字句,及部份之書寫或打字之字句。保險單之基本部 ,而此 同 ,而附加部份則說明此 部份與基本部份相衝 ,基本部份之意義爲大家所熟知 突時 一特殊保險單之事實及合約 ,則此一部份 即限制基本之部份 。如附 , 但要保 加部份為雙方所特 人認爲對其可增加 。此等附加之字句 別 份

# 二十一 締約雙方之意思——術語

當意義相反 能有一個以上之意義 。術語或特殊之字的意義,係假定爲商業交易所慣用者 約雙方之意思,必須支配契約之意義 ,但如能證實所用字句不足代表雙方之意思時 ,故必 須決定何者爲所需之意義 。雙方之意思由 0 其所 保險單之解釋 ,則契約可 用之字句以 更改 不可與所用之字句 表 以 明 表示雙方之 ,所 用之字

# 二十二外界的證據

在正式書面契約完成之前,以口頭或書面商談實爲一 問題,此點必須在契約中書明 , 以

條 條 種 多 件 明 考査 及 雙方之 但 情 有 料 況 意向 時 載 經 可接受以 以 明 詳 於 0 通 細 保 常 險 檢 解釋 杏 單 及 最 , 0 字 但 妥 且 當之方法 句之意義 N 爲 ※ 考定 須雙方均 義 爲 同 及 放 意 描 棄 所 時 述 ,方可 起 有 見 IE. 式 , 作 ना 契 爲 有 約 證 保 成 據 險 忆 單 之前 , 以 口 頭 外 的 證 有 磋 關 據 商 危 不能變更契 , 險 而 之文 將 所 件 有 約 契 , 此

### ニナミ 要 保 書 對保 險 有 無拘 束

0

,

間 П 慣 保 題 形 , 能 以 要保 雙方之意見未曾 式 由 保 , 證 經 通 在 險 , 常 單 明其 其 HI 紀 書 普 與保 所 對此 通 之根本 在 X 簽字 情 所 此 未 等錯 險 形 曾 提 種 之 情況 供 單 下 , 注 爲 意 要保 者 誤 兩 , 合 要保 雙 立 者 及 之 , 主要的 F 卽 方所簽字之要保 此 書 而 , 包含 書 更 而 等 所 , 正 爲 約 要 契 不 矛 保 約 尋 束 保 有 , 有 書殊 特別 盾 險 爲 常 爲 時縱 宜 X 無 條 , 將爲 所 難 與 效 款 , 提 書 但 使 外 決 不 供 在 定 尋 反 由 0 , 因 對 保 法 是 常 要 , 此 保 而 此 險 律 否 的 書 發 單 項 包 Ŀ 可 條 生 更正 上將 含 則 必 作 款 此 成 有 須 更 , ,但亦 資 保 \_ 問 Œ. 依 而 要保 料移 照 險 題 保 保 單 要保 險 險 , 書是 單 轉 上部 單 須 之根 書 公 至 公 發 一否能 己條款 平的將其 份 正 保 H 立法 險 的 據 時 單時 拘 則 條 0 爲 依 款 束 更改 庭可 公平 更正 的 IF. , 據 移 在 式 能 保 0 轉錯 此 保 但 宣 起 險 , 如要 種 險 同 佈 見 人之 單 誤 情 時 非 , 保 的 形 0

### 四 所 在 地 之 法 律

海上保險契約

在 州 締 一之保險 約 有 在 關 \_ 契 公司 個 約 之 或 , 家 \_ 可 般 , 與 而 法 執 另一州之商 律 行 規 定 叉 在另 , 1 \_ 契 以 或 約 通 家 必 信 時 須 方式締約 符 , 則 合 締 顯 結 甚 9 重 契 要 約 地 可 0 根據 之 不必依照 法 美國 律 , 執行 及此 最 高 法 一州的法 等 院 法 之 律 解 解 律 釋 釋 0 5 0 此 在 點 某

# 二十五 清楚為保險單之基本要件

便 保 或 險 在 法 單 紀 發 的 在 人及保險商 要保 之爭 生 規 起 損 則 草 人之代 論 失 以 保 時 解 險 中 釋 契 , 9 理人之 互相 甚 僅 約 0 少 需 在 時 向 提 契 信 最 約完 任之證明。 商 法 出 要 議 院 損 緊 失之證 控 成 之 而 訴 時 和 規 解 者 則 , 據 不 0 , 爲 此為此 大部 , 9 致 以 對 及賠償 之文意 份意見之分歧 於 等交易在信 有 關 要求之 必 保 須 險 使 之 , 用中完成的證 理 其 事 均 算 實 -能 致 , 作 9 由 及 清 支 含 保 楚 險 票之支付 糊 的 之字 明 商 記 , 及他 載 同時亦爲要保人 句 9 方或 心 卽 m 可 須 不 澄 需 爲 0 要 在 清 求 保 海 助 , 於 上 以

# 二十六 保險利益必須為真實

因 直 接 0 利益 影 例 保 響 如 險 在 乏人 利 9 申請 整 益 以 船 必 保險時爲眞實 保 穀 須 險 類 在 之損 利 投 益 保 失 危 , 此 可 險 而 能 並 發 存在 示意 影 生 響 時 ,但 味 及 , 着 穀 能 可能因一意外事件之發生 直 類 , 加 市 接 與事 場 影 響 , 物 但 及 之關 此 要 事 保 係 實 人 爲 僅能 之 有 利 條 給 益 一而消失 件 予 , 時 因 而 此 , 非 則 0 此 便 特 輕 種 微 無 别 必須予 保 穀 或 險 類 必 利 損 以 徐 失 明 而 9

白 0 無法 說 明 。許多 律根據之事物之預期 不同 人可能 在 同一事物 利 益 並 上有 不 能 保險 給 一人由 利益,各 保 險單保險之保 人有其不同之 險 利 利 益 益 ,而 與他人不衝

突

## 二十七 保險利益之範圍

因 V. 契約 如 貨物 火 险 時 之保險 有保 之運送常常 險 利益 利益 ,於訂 轉 , 輾 祗 經 需 定契約 由若 有期待 干人(包括 可 及 獲 發 得此 生 損 利益 失時 銀 行 之 , , 均 可 其 能 須 八利益 有 卽 可 保 ,但 險 亦常常轉 利 在 益 發 , 生 海 移 也 損 Ŀ 失時 保險 必 則 ボー 需 有 定在 利 益 , 訂

金 何 同 , 時 或 , 利 及 其 同 益 收 保 八與物間 雖 險單乃對人保 取 機 然甚 續 同 事物之保 仍 毁損 之確定關 在 小 所附價 , **K**險利益 如爲 事物 險 心之價值 値 明 係 , 可能 白 而非對物 , 0 ,則無保 此 而 合法 基 故 數字 多 保 , 者 險 , 但所 保險 險 必 利 , 軍在 須 均 盆 爲 有 單 可 0 各個 此 保險 要保 保 僅對其在物 等利益 險 不 保 , 同 險 如 並 二之保險 一個 利 事 不 上之 益 物 需 一時不能 毁 經 要 總 金錢 損 紀 對 後 額 商 整 不能 利益 重 , 對 個 能 複 商 事 收 超 品 物 而 , 過事物 回之 之價 保險 否 安 則 全 便 總 抵 値 其 發生 之總 1 數 達 發 生 0 0 而 雙方 雙重 金 關 如 分 錢 銷 無 係 不能 保 價 之佣 此 , 任

## 二十八 具有保險利益之人

情形

下 列 爲具有保險利益之人,或能以其名義保險者,或可由其授權之代理人簽訂保險之人。

海

上保險契約

舶 所 有 人(Owners) 為法律 上上之物 主 , 故 可 保 險 其 財 物 0

託 份分為 而 經 營之 舶 營 六 十四份或二十四份。 運 0 人 (Managing owners) 爲避免麻煩 , 此一船舶 各股 東可能均 在 營運人可能 以前 有許 不 參與管理 授以保險船隻之責 1/2 此 種 情 , 但 形 其 , 現 中 在 人可能受其 亦有 , 面 可以其 創 帆 本身之名保 他股 船 或輪 東之委 船之

败。

常常抵押 ,但 抵 一為所 押 權人 而借得其價值之相當部 有有關方面之利益 (Mortgagee) 商業之交易大都 , 亦 份 可從其 。借錢之人 全價 以信 或對貨物 ៣ 保 險 用方式進行 0 , 或對船隻有借出金錢 , 而 船隻與其他財物相同 數額之保險 亦亦

之錢 不爲 受貨人 (Consignee) \_ 發票所限制, 貨物常 而爲賣得之錢之一定之比率,在此情形之之下, 爲 Ш 售 而裝運 ,故 受 貨 人對貨物有危險 之存 受貨人對貨物之全 在 , 受貨 人所付

價有保險利益

0

利 益 ,或 代 理 佣 商 金 或 有保 經 紀商 險 利益 (Factor 9 如此 or Commission Merchant) 等利益係依賴財物之安全及繼 代 理商 續 存 在 或 者 經 紀商對於其所附着之 0

而 將其 權 產 X 護 之受託者 渡 ,在此種情形之下,破產管理人或受讓人爲所有有關方面之利益 (Trustee for Creditors) 財物之所 有者可能破產 0 或爲 債權人 有保險 之利益

代理人 (Agent) 如經授權與代理人, 代理人可以其本身名義保險, 但在 保險單 中 必須

明 其 代 理 關 係 0

義 保 船 利 險 船 得 舶 0 Boat 根 承 亦 有 據 租 X 保 租 Charter) 險 約 (Charterer) 之規 利 益 定 9 是 此 , 0 爲 船 在 其 舶 船 此 文付 承 隻 種 租 可 情 之船 X 能 形 對 在 之下 租 於 由 船 船 , 與 隻 , 舶 船 之收 載 承 舶 貨 租 承 入 證 1 租 可 券 負 X F 有 責 有 共 保 保 切的 所 險 之利 險 載 利 貨 條 益 物 益 件 , 收 F 0 入 同 而 H 之 時 可 和 船 差 用 , 其 如 額 舶 承 自 光 0 和 己 船 之 出 名 租

必 須 負 修 責 船 廠 其對 (Repairing 於此等危險 Yard) 在船 隻 船隻 上 有 入 保 塢 險 修 利 理 益 時 , 修 船 廠 對 於某些 能 危 及 控 制 F 船 隻 之 危 險

0

,

條 額 由 及 內 規 海 定 於 有 船 公 上貨 以其法 保 隻 : 共 及 運 險 利 船 運 物 輸 律 益 運送條 業 貨 没 上之責任 抵 人 , (Common 或 押 因 例 此 保管人對所 (Bottomry , 中 , 或其 對 不 致 Carrier) 一公共運 海運業之規定 、應有 因 運送 財 and 物 責 之損 任 或保管 Respondentia) , 對其 ,在法 失 之貨 , 債 保 輸 業除非 務 物 管 律 上上有 下之財 X , 得 以其 船隻 発 安全 被 除 所 物 法 土運送貨 其 抵 負之責任 有 律 押之 保險 責 解 除 任 利 物 ifij 債 責 任外 遭 主 爲 益 至 一受貨 受 對 限 0 損 我 於 , , 人之資 失 財 有 國 如 物 保 保 在 0 在 險 險 美 其 法 任 國 利 借 第 哈 益 0 運 款 + 0 Ħ 没 金

捐 險 發 失 生 時 船 船 貨 時 貨 , 其 抵 抵 , 債 學 押 押 之債 於所 現 務 1 在 借 方 務 殊 能 1 11 ナ 數 亦 発 , 而 除 額 有 其 保 僅 並 限 債 險 不 於 務 損 利 失 益 船 , 隻在避難 則 , , 其 此 但 其 對 75 爲 數 於 其 港 借 額 爲 他 僅 錢 危 繼 1 限 險 之 續 於 航 能 損 財 物 有 失 行 價 所 其 0 需 財 値 旧 之 物 如 超 支 總 契 過 出 價 約 所 値 借 而 規 學 ン 定 款 之債 保 僅 額 險 在 之 務 利 某 數 益 此 0 , 特 因 0 别 財 物 危

海

上保

險契約

有保險利益,並可將財物之全部或一部對其所負責之危險之全部或一部再保險,以減輕其責 再保險 (Reinsurance) 保險人對於要保人之財物所受之危險負其責 , 故對此等財物亦 海上保險契約

任,但其原來要保人不能再保險,同時其對再保險亦不感興趣。

(本文督刊載於民國五十三年一月航運季刊第二卷第二期)

## 十年來我國航運事業

述

國之航運事業,自 一九五〇年至今,可分爲 兩個階 段 , 兹分述 如 下

底 , 噸 止 , 二一〇四、四三六總噸,增加大型現成船一五艘,共計一一四、一七四總噸;至一九五八年 ,商船艘數雖減少至八五艘,比較一九五○年減少四二%,但噸位仍有三一四、九○二 (1)僅較 整理階段:自一九五〇年至一九五八年九年之中,陸 一九五〇年減少一九%,而每艘商船的平均噸位,則自一九五〇年度的二、七三 續淘 汰較 小以及逾齡 舊船七七

總順 ,增爲三、七〇五總順 ,增加三九% 0

(2)

年者五 位增加 ; 用 二浬 現 成 七艘 ,船齡 五八% 艘 九六二年底止 船 改進階段:自一九五九年至一九六二年四年之中,更進一步有計 五 ,二一
二二
一二
五
五
五
大
一
二
六
一
三
○
年
者
五
般 八艘,計三一一、四三〇總噸, 見船舶性能 在五年以下者一三艘,六~一〇年者五艘,一一~一五年者八艘,一六~ ,平均噸位又增大二五%,艘數則 , 共有商船一〇三艘 能之改進 ,計四八五、 同時亦拆解 增加二一%,而平均速率由 了舊船三四艘 九七七 三一~三五年者三艘 總噸,與一 ,計一五〇、九 劃 九五八年比 增建新 每小時九浬 船 與選 四一年以 較 增爲 總 購 , 噸 吨

十年來我國航運 事業

,足

自

一九五四年度之二、七一七、○○○順 我國航業近年雖有快速之發展

來增加一七六%,其中由國輪裝運者一九五四年度佔四五•○五%,一九六三年度佔五○•四 九%,已能維持半數之裝量比例。 兹將十年來國輪與外輪裝量比較列表如下 單位:千噸 0

_									
_			輸	計	總	入	出	輸	年
輪裝	百分比	輪裝	7,101	百分比	輪裝		輪裝	總量	度
0111	三さつ	五五九	1、大九九	五四·九五	一、四九三	四五·O五	图111.1	414,11	一九五四
四十二十四	三五	吾	1,750	吾·元	一八元	四六	中0世,1	X:1.X	九五五五
一、五七四	宝六	五四八	11.11	福·iii	二六	壹·芒	11011,1	Oct 11, 111	一五五六
一、美一	IIO·DII	五五七	二三元	充·宣	二、五〇六	井二	01.1	三、大四大	一 空 七
一、四九〇	三三三	七七九	二三六	至·型	二、五、天	芸· -	二四二	四、0至	1
一、四三四	四二六	× 00.1	11,881	<b></b> 充	二、四七六	回:·10	二、吉六	图(11)图	一九五五
一五元	四五六五	二、三、六	三、八〇至	五0-0五	二、至二	四五· 空	二二品	四、岩大	1250
一、至二	四五.九〇	1.01	三、0年四	五四六四	二、八六七	ピー大		四、三九	15
	四一四六	立	二三五	五四一大六	ニ、たたハ	四五一三四	二、四八七	五、四八五	元公
ー、バカニ	四大·大二	二、茶芸	三、五四五	四九五	三、七二六	五〇一四九	三、大九	七、五〇五	元

〇四

,但臺灣對外貿易發展更速,以臺灣輸出入貨物量爲例, ,增至一九六三年度之七、五○五、○○○順,此十年

四六·OH	五。	至六次	五三、九五	五九二六	おかれ	五大·O七	四七五九	至05	高·六	分比	百百	入
二公量	一、大岩	五二,1	1至0,1	1.0001	五0.7	七四四	五九四	五四五	臺	輪裝量	外	
<del></del> 至	<b>門·</b> 02	<u> </u>	野·O宝	四〇六四	完	三土	三三	五六九五	至 三	分比	百	
17.11年	1、差0	太()	八六	0114	20年	吾	六五四	当二	六会	輪裝	國	
三、九大〇	五三五	三二宝	一、至一	1.光二	一、大大	<b>小三</b>	1,三5	1. 三次	7.0.7	量	Table 2.	輸
<b></b> 三	門語	超-10	五 三 五	吾 - 三	至·六	岩・九七	占一九	六· 元 元	☆·10	分比	百百	出

輪運 岸定期航 不但政府應支付鉅額外滙運費 價 每月僅有五○○~一、○○○噸,一九六三年十一月已增到一八、○○○噸 從 郎跌 E 線 表所列數 然未開闢 至每 噸二六美元 字 前 , 自臺輸美之三夾板 , 可以概 ,國輪運價則在二一 見國輪對臺灣 , 且可能受外輪操縱 ,每噸運價爲美金三五元 國 際 美元左右 貿 (易貢獻之實績 ,影響出 (美西岸運價) 口 成本 0 設無國輪參 ,開闢 0 譬如 在臺 ;以前三夾板輸美 定期航線 加運 灣 0 至 一美國 以後 輸 工作 ,外 東西

,

## 國 際 航

#### 定 期 航 線

經營定期航 十年來我國航運事業 線 ,遠比不定期航線爲難,船隻需要優秀,班期需要準確 0五 , 服務需要週到

,

而 知奮 定期 船 渾 至 價 , 航 二九 鬪 以 則 線 噸 需 , 其基礎 位 六 爲 要 穩定 維 利 潤 持 定定 不 , imi 經 是 言 奠定 其 期 ,故 , 則 船 優 與不定 其 , 點 有 所 卽 + 0 非 故 獲 \_ 定 期 利 輕 年不定期 知航 易所 船 潤 以資 ,有 能 線 動 開 船 本 時 分 尚 搖 闢 高 不 經 於 紅 定期 比較 營 及 後 經 營 船 , , + 必需 不定 0 惟定期航 五年之中有 期 具 有 航 堅定之信 線 0 據 之貨 + 英國 年 亦 iù 源 定 與 與 統 決 運 期 船 i 價 , 高 自 , , 於 均 定

組 同 嘗試 與 盟 班 灣 , 假 , 期 現 但 之 如 營 準確 之定 在 加 不斷進 入 同 期 , 都 盟 航 步 不 者 線 之中 及定 調定 , 共 期 期 有 , 假 航 線 71 條 以 線 , 時日 則 所 , 我 需 嚴 要之國 們 , 格 不 倘 而 難 未 雄立基 際 加 9 水準 未達 入 同 理想之 礎 盟 ; 此 0 , 兹分述 所 祗 以臺 境 山 稱 0 外 灣 爲 於 開 非 商 下 定期 關定期航線 經營定期航 0 線 0 蓋 我船 至近幾年 線 者

隻之

,

(-)

中

美

定

期

航

線

此

線

係

H

前

美

人接運

用

委員

會

及

外

滙

0

貿易審

議

委員

會

爲

節

省

美

援

物

資運

費

,

促

進

對

美輸

期 僅 建 招 議 開 商 局 闢 及 於於 復 雕 \_ 航 九 業 DU 九 公 年底 H 各 開 派 始 兩 航 輪 行 ; 行 此 駛 線 西 岸 分 兴美東 線 者 岸 , 曲 及 招 美 一四岸 商 局 及臺 网 線 灣航 0 行 業 駛 東岸 公司 線 各 者 派 兩 , 其 初

興 航 (1) 航 業 行 公 司 港 派 輪 東 岸 0 線 嗣 去 後 程 逐 年 擴 基 展 , 高 九 雄 Ξ 菲 年底 律 宿 或 止 日 情 本 主 形 一要港 如 F 洛 Ш 磯

復

巳 程 : 巴 的 摩 爾 查理士頓 (Charleston) 紐奥良 休 斯頓 (Houston) 紐 約 哥 0 爾

斯頓 (Galveston)—日本主要港口—基隆— 高雄

西 岸線去程 巴 :基隆 :溫哥華 一高雄—非律賓或日本主要港口—舊金山—西雅圖。 朝維 (Longview)—波特蘭· —日本主要港口—基隆

高雄

0

(2)航行次數 東岸線及西岸線每月平均各二~三次 0

招商 局之海健輪 公司二艘,共二三、○三一載重噸;益利輪船公司二艘,共二一、一六○載重噸。其中以招商 局 (3)四艘 参加船隻 、復興航業公司之復安輪、中國航運公司之如雲輪,均屬新建貨輪,堪與外輪嫓 ,共五四、六四二載重噸;復興航業公司四艘,共四五、〇四四載重噸;中國航運 一九六三年度參加東岸線之船隻共十二艘,計一四三、八七七載 重 並順。內

美,餘多是二次大戰時所造之勝利型標準貨輪,性能較差。兹列表如下 0

復	海	海	海	海	船
安	勇	忠	達	健	名
復興	"	11	17	招	公
就業公				商	司
	n	"	"	局	別
Ξ	五	五三三	10,	三	載重
二、芸	宝三0元	量	、公公	五三三三	噸
六〇	宝宝	五	) 三 三	八:0	(理)速
一类	一九至六		一九四五		年建 份造
		於			備
		田,另以海行			註

一〇七

十年來我國航運事業

			1四二、八七七	一二艘	計	合
嘉利二輪入	一九四五	14:0	10、七人0	ח	利	椿
)均於一九六四年度調出,另	一九四五	三五〇	10.000	益利輪船公司		永
	九四四	0.41	10,400	"	雲	祥
港生産、香港航運三輪。	一九六十	7.0	111,011	中國航運公司		如
一して日戸をみの手を	一九四八	14:0	0年、01			復
	九四五	五〇	10、八0人	n		渝
於一九六匹年度調出。	一九四八	14:0	0年,01	復興航業公司		復

公司調出永利、 重噸) 外;中國航運公司則增加香港商船輪 〇載重噸 一輪入代,餘維原狀,現共一三艘,計一五二、八○一載重噸。 、香港航運輪 ,係臺灣造船公司承造)入替,減爲三艘;復興航業公司亦調出復中輪 椿利二輪,另以翔利(一一、三三七載重噸) (一○、八○○載重噸)共三艘,連同原有二艘,共爲五艘;益利輪船 (一二、〇〇〇載重噸) 、嘉利 (一三、三四六載重噸) 、香港生產輪 (一〇、六〇〇載 ,減爲三艘

三九五載重噸;復興航業公司一艘,計一一、一八四載重噸;臺灣航業公司五艘,計四八、 一九六三年度參加西岸線船隻共九艘,計九五、五七四載重噸。內招商局二艘,計二五、

六 Ŧi. 載 重

1

海

E

輪

,

註

臺航 臺 基 復 船 海 海 公司 高 雄 名 隆 明 之臺 噸 ; 復 遠 招 公 遠 中 灣航業 東航 興 東 九 航 臺 航 商 可 業公 業 業公 興 艘 公司 -司 局 别 臺 司 隆 \_ 載 艘 九五、五七四 四三四 重 1,0年 , , 計 噸 性 能 Ó (理速 較 === 0.0 優 四五 DU DU Ħ. 八 , 餘 八 年建 九四 九四三 九四五 九五 た五二 2 五 九五七 皆 份造 自 載 由 重 船於 於 型 噸 備 0 九六 司九 其 0 開六 中 玆 四年 利匹 列 以 輪年 表 招 入度 度 如 商 另 代調 下 局 。出 加 之 0 入 , 海 臺 另 明 由 勝

0

遠東航業公司 自 -十年來我國航運事業 九 六 四 之惠 年 度 利 起 輪 , 調 除 出 復 , 興 另由益利輪船公司開利輪 航 業 公司 另 增 加 臺 勝 輪 (一〇、七二〇載重噸) 五. 八 JU 載 重 噸 , 入 增 代外 爲二

盆

利

輪

艘

; 车 來 我 國 , 計 \_ 〇 五

餘維 原 狀 現共 艘 口 、九九八八 載 噸 0

者 以黄豆 (4)貨 (運情形 • 棉花 爲主 此 線 ; Ш 由 貨 西 岸線進口 物 以 加工 木 者以小麥爲大宗 料 、木製品 爲 大宗 0 九六二年度進出 罐 頭食品等次之 口總

國輪 三一噸 裝量佔三八•○五%。 , 國輪裝量佔 ју = 兹列表如下 ·六六% 0 0 九六三年度進出 口總量計 五七、 九五六

單

位

二十噸

運 價 年度 0 (5)至於 貨物 總 一一一 たー 量 運價 輸 外輪運價 **裝國** 79 79 三九八 Ш 臺灣 **兲**· 穴 四三六九 比百 分 入 , 參 裝外 總 七一七六一九二 五三 般高過國輪一至二成之間 加此線各公司 量輪 五六·三 計 比百 分 總量 子 元 12日 三七 所訂貨物 輸 裝國 量輪 臺 101 元主 **公主** 比 安 量 量 運價 0 兹以招商局一 , 五三 彼此雖大致接近 六〇二回 三七七九 出 比百 分 總量 九〇四 六九四 九六四年承運此線主要貨 輸 裝國 量輪 芸 ,但迄 毛·六· 三七・九〇 比百 分 無劃 裝外 量輪 五公 <u>=</u> 協定之 六二 完 元 至:10 比百 分

物運價

列表如下。

0

東岸線 計

推

量 由

九

噸

十年來我國航運事業

時 則 個 則 極 客 位 茶 香棉 花 小 成 (6)小 旅 客運票價 (袋裝粗糖) , 頭 滿載 客 且. 夾 一因性能 , 食 鳳 惟 0 客 油布衣梨品 玆 位 及 此 以 設 中 有 線 備 或 限 尚 航 不 無 , 客輪 運 毎 同 及臺 屆 , 美 谷 行 航 國 公司 駛 74 10 各 兩 , 大學開 僅 所 公 於貨輪 訂票 可 37 九六 學 價 前 附 煙 黄 鋼 機 1 棉 , 四年票價 相 設 , 鐵 客艙 學 差 生訂票 甚 製 大 公 開 豆品器花 草 , 0 列 擁 去 售 擠 程 票 表 以載 如 , , 下 切 毎 W/W LI 有 艘 留 0 供 美學 貨 不 輪 生最多 應求之 最 芸 约 祗 勢 , 有 返 ZIS 程

單位:美元

出

口

貨

物

名

運

價

單

位

西

岸

東岸

進

口

貨

物

名

稱

運

價

單

位

運

價

西

岸

東岸

運

價

十年來我國航運事業

如

雲

輪

祥

雲

輸

基臺

隆中

輪輪

室

西 東 航 岸 岸 線 線 線 雙 特 三五〇 七 舖 几 位 單 舖 九 六〇 級 位 頭 六 Fi. 四 等 普 Ħi. 儿 几 七 通 普 三七〇 JU 八〇 通 儿

#### (=) 中 日 定 期 航 線

派 社 九 輪 日 7 入 本 替 大 年 阪商 開始 , 現狀 船 航 如 會 行 社 F , 亦 初 各 一九六 由 派 招 商 四年 輪 局 、臺灣 , 共同 度 航 航 業公司 行 0 嗣 以

-

上海

實業

公司

各

派

輪

,

儿

上海實業公司

倒閉

,

改由

僑 及

果航業 日 本

(1)

航 公

行 司 會 於

港

口

去 巴

程

: 基

神戶

大阪

程

:

大

阪 隆

神戶

基隆

郵 此

船

線

行次數 蕉 出 香蕉出 口 旺 季時 П 旺季 期 時期 加 1 七 , 月 每三~四天開航 並 灣 高 雄 開 次 航 , , 平 到 時視其需要而 達 港則 亦 灣 至 定 横 濱 , 約 0

爲

pu

1

(2)

在

臺

灣

香

單

位

:美元

五天開航一次。

重噸,其中國輪均裝冷藏設備 一
丘、九
二
四
載
重
頓 (3)參加船隻 一九六四年固定行駛神戶 。日侖碩立一致,図侖頤立則大小下一。弦刊長四下 ,爲裝運香蕉之專輪 、大阪線者, 計有五家共五艘, 一六、六五八載 ,另於旺季行駛橫濱線者,計三家共三艘

	三二、五八二				Л	計	總
	一五、九二四			艘	Ξ	計	小
四・〇	七、三四八	局局	招商		海		
		公	航		臺		
四五五.	三、〇七六	業公司	洋航		建	魚線	横濱
	LL			艘	Ŧi.	計	小
一 回 ○	六	商船會社	日本大阪	砂	高		
三 去.	三、五五六	會	日本郵	Щ	玉		
五. 五.	三、八九二	業公司	果航	果	僑		
五.		局	招商	仁	海		
五.0		業公司	灣航	靑	臺	大阪線	神戶、
時速(浬) 建造	載重噸	別	公司	名	船	線別	航

十年來我國航運事業

(4)貨 運 情 形 此 線 出 口 貨 物 以 香 蕉 爲 È , 過 去 十年 , 平 均 毎 年 不 超 過八 萬 簍 , 近 年 香

四

几 蕉 增 產 儿 萬 ,出 簍 0 口 其 數量 次 爲 激 鳳 增 梨罐 • 九六 頭 1 = 麻 類 年. 度 1 香 輸 茅 H 油 香 蕉計 1 茶葉 一、二〇五 、竹筍 洋 七 葱 七 等農 篡 產品 ,一九六 9 數量 DU 有 年 更增 限 0 雏 至

低 口 十年運 多 , 今後 屬 機 量 約 器 工業品 在 9 以 + 萬 一九五八年度之九九、〇四一噸爲最高 噸 電電 左 氣器 右 0 材 1 車 輛零件 、化學樂品 、染料、金 ,一九五五年度之七〇、三五二噸爲 屬 及製品 、奶粉罐 頭等 0 過

横 濱 般 者 (5)貨物 毎 簸 貨 何 美 運 噸 金 價 美金 元 此 線 0 貨物 七七一二元 返 程 貨 運 物 價 依 均 之間 照 經 海 劃 外航 規定 種 類 務 繁多 聯 9 營處 出 П , 臺 香蕉 日定期航線組所規定之費率表 至 神 戶 者每 隻美金○•九 六元 計 , 至

雜

在

,

0

玆

從

略

0

如下。 二、000人左右 (6)客運票價 ,餘皆貨輸附設客位 此線客運 以招商局之海 , 運量 歐 客貨輪 一有限 爲 0 兹將 主 3 每次滿 一九六 JU 載 年招商 可達九 〇人 局 海 歐 , 輪票 全年 連 價 列 量 約

單位 · 美元

四四		を行くこうとこう	7	10000000000000000000000000000000000000	<u>a</u> =			二〇ラ	<b>英</b>	?)
1		7 7		•	Ξ		-	-		
通	普	等	頭	人	Ξ	等	転	—	等	特

九 載 ○一、五○○載 重噸 輪 Ŧī. , 參 金 二、九〇 載 加 重噸 中日 兩 輪 ,大成 航線 , 重噸) 〇載 載 九六五年三 , 重 重 海運公司之福仁輪 四輪 画 H 噸 有 臺 ,信義航業公司之信德(四、二○○載重 ,建 , 永大航業公司之東青輪 灣海運公司之臺蕉輪 月廿八日 國 (二、九五〇載重噸),建 失事)。今後 (四、二二〇載重噸) (五、五 **元** 中日航 Ŧi. 線將因此項船隻之增加,使日本 ŏ 及國際海運公司之國安輪 臺 載 二、七五 載 重 一顿) 重噸) 噸 , , 〇載 信義 新 , 大 臺 洋 海 二、八一 噸 運公 航 業 , 公 可  $\subseteq$ 可 建 DU

#### (三) 對 東 南 亞 定期航 線

船

隻在

此航線

中比重減輕

,惟我國

船隻亦

可能引

起競

爭

0

加 九 變 Ŧ. 更 カ 此 線 , 年 自 係 \_ 月 外匯貿易 九 起 六 IE 四 式 審 年 開 議 起 始 委 , , 復 由 員 會及 興 招 公 商 司 局 中 另 央信 及 增派 復 興 託 航  $\equiv$ 局 業公司 的接受我 艘 ,臺灣航業 各派 國 駐 越 -輪 公司 南 經 行 及永 駛 濟參事處之建 , 大航業公司 以 泛於 九 議 亦 六 開 各派 三年 闢 , 一輪 度 於 均

入 額 外航 , 現 狀 如 F 0

(1) 航 行 港 П 巴 :基隆 :檳 高 基 西 隆 貢 曼谷 新 加 坡 檳城

: 招商 城 局 船隻灣 高 靠 雄 日 本 , 臺 航 公司 船 隻灣 靠 香 港 0

(2) 航 行 次 商 局 船 隻 每年航行四次 ,復 興 公可船隻每年航行 八 次 , 如 連同額外航

+

年來我國航運事業

十年來我國航運事業

船隻,實際平均每月航行約爲三次。 參加船隻 一九六四年額內航行此線者二艘,計一四、九八一載重噸,額外航行此線

(3)

者五艘,計二六、六一五載重噸,列表如下。

7	爲主,進口以鋁	紙張及雜貨	<b>小泥、茶葉、</b>	1貨物以糖、水	線出口	運情形 此	(4)貨幣	807.04
廣沙、							1	Date of the latest and the latest an
		,		四一、五九六	艘	七	計	合
		一九四五	二 元 无	二、九三二	公司	永大航業	明	東
		一九六三	三五五	五、五〇〇	公司	臺灣航業	永	臺
		一九四五	一 <u>五</u>	六、〇七三	n	"	生	復
		一九四五	一 <u>-</u> 五	六、〇九〇	"	"	權	復
	*/	一九四五	一〇.五	六、0110	17	n	新	復
	n	一九四五	一 ○ 五	六、〇七二	公司	復興航業	運	復
	額內航行船隻	一九四三	四五五	八九〇九	局	招商	亞	海
註	備	建造年份	時速(浬)	載重噸	別	公司	名	船

輪裝量佔三四•七九%,一九六三年度佔三○•八二%。兹列表如下。

總量

裝國

量輪

百分比外輪百分比

總量國輪

百分比外輪百分比

總量

裝國量輪

百分比外輪

百分比

輸

出

入

總

計

輸

出

輸

九四

元

至

六九一八

七七四

云

IIE-OII

兲

宝・九七

至

101

夳

(5)貨物運價

此線

出口貨物運價每噸約爲七~一○美元之間,進口礦砂每噸約四美元

	基	基	走	E
十年來我	隆一曼	隆一西	Till I	Ż
國航運事			Ħ	ŧ
業	谷	貢	F	1
			普	海招
	105	九八	通	亚商 輪局
			四人	臺
	一〇五	七〇	室	過
			=	航
	四五	00	人室	業
		U	一个特	公
11七	=	_	一別	可
七	八〇	八五	○室	臺
			<b>~</b> 特	永
	四〇〇	二八〇	二別 公室	輪

二九先令) (6)客運票價 0 此線客運有限,茲以一九六四年招商局及臺灣航業公司票價列表如下

跚位:美元 0

基基基 香 西 香 貢 港 降 隆 曼 西 生 港 加 庇 谷貢港 能 坡 Ŧī. DU Ŧi. JL Ħ. Ŧi. 五〇 七 五. Fi. Ŧī.

(四) 中 歐 定 期 航 線

月 此 五. 日 開 應 航 外 , 滙 現 貿 狀 易 如 審 下 議 委員 0 八會之建 議 而 開 闢 由 益 利 船 可 派 , 於 九 年

卡

薩

布

蘭 +

德

鹿

特

升

白

航 行 港 高 漢 雄 堡 新 加 高 坡 雄 亞

(1)

(2)航 行 次 數 毎 個 月 對 開 次 0

(3)九 參 几 Ŧi. 加 年建造) 船 隻 此 及 線 嘉 由 益 利 利 輪 船 公 可 七 派  $\equiv$ 勝 九 利 型 載 重 華 噸 利 輪 , 時 速 五. 浬 五. 七 , 九 載 几 重 六 噸 年建 , 時 造 速 Ŧi.

浬

家 行

駛

開 六、九八八噸;其中進口八一、七九五噸,出 闢 時期甚 (4)貨 運 情形 短 , 尚 此 在 線 試 出 航 時期 口貨物以 班 次並 糖、茶葉、水泥 不固定 ,視 口三五、一九三噸 貨 、雜貨爲主,進 源情形調 配 。一九六三年度國 口 以 礦 石 • 肥料 輪 爲 共運 主 ,因

0

## (H) 對香港定期航線

裝量佔五○•一五%。兹將一九六四年參加船隻列表如下 以 計三六二、三五七噸;進口五二、三四六 可 E 組 一九六三年總運量四一二、四七 猪 織 此 、蔬 近 線以基隆 海輪船聯營處負責營運 菜 八、水泥 、高雄爲起點,分爲基 、鋼筋、糖、雜貨爲主,進口以中 ,視 五噸;進 貨 、順・出 (運情) 港 、高 口五一、七四七噸,出 形 港兩 口三一〇、〇一一噸;國輪 ,按月排 線,由國籍小型海輪 藥、雜貨爲 定航次與班 口三六〇、七二八噸;國輪 期,劃一 主。一九六二年總 行駛,並 裝量佔 運價 四九•四三% 。出 由 參加之公 運量 口 貨 共

國建東	船
孚 華 海	名
信建東	公
輪航航船業業	司
公司司司	別
	載
7 -	重
、 七五 二 二	噸
	時速(浬)
	建
一一一九九九	造
九六二四四	年
	份

十年來我國航運

事業

一九

隆 輪 船

Ti.

九

生中平和生 生

和

華 輪船

福宜瑞興光光海海

公司

海運

公司

亞

洲 隆

計安

安輪

船 業

艘 公 蘭

航

公司

Ħ.

Fi. Ŧi.

五 几

九

九 九 九

七

71. Ŧī. 几

几 五.

九

五 七 九

九

九 九 九 九

五.

四 四 四

九

九七

九

對 中 南 美 定 期 航 線

外

部

准

,

洲 與 七 該 , 預定 預 浬 此 地 定 品 線 , 九 於 係 月 九 商 由 九 E Ŧi. 務 六 旬 六 關 交 JU 到 年 係 年 達 建 而 駐 + 造 建 0 月 另 議 外 内 於 使 開 艘 接 闢 館 航 通 九 所 0 利 六 E 請 , 直 輪 川 由 爲 放 年 益 \_ 八 南 利 加 月 强 輪 九 船 對 0 居 日 公 拉 -時 Ħ. 在 可 T 寶 西 美 派 利 載 德 寶 洲 輪 漢 或 重 利 業 噸 堡 輪 家 之外 E 接 , 返 時 船 速 後 文 3 該 横 化 七 浬 渡 儿 及 兩 大 輪 , 宣 西 \_ 載 傳 卽 洋 九 重 可 T. 定 空 Ti. 噸 期 几 放 , 南 年 時

> 建 美

速拓

其起訖 及經 過 港 口如 下 :

輪常 六四 ▼alparaiso,智 阿根廷首都 一六浬 JII 行駛 ,每 航 行 高雄 需時八 一個半月可有 利 首 都聖地 里約熱內盧 七天 夏威 , 北牙哥 夷 裝卸 一輪 (Rio De Janeiro) 自臺 及整待需時三三天 San Tiago Callao(秘魯首都 開 出 外港) , 利馬 共 一二〇天,全年計 ·經巴拿馬運河返臺 布 Lima 宜諾 出斯艾里 外港) 斯 (Buenos Aires 可航行三次,兩 0 法 全程約二八、 爾巴來索

0

物運 我可 合板 丁美洲 品 Ŧī. 九年少至三六噸 ; 價 推 而 目前臺灣對 1 建築 廣 其輸 主要 , 月前 0 此 〈輸出 材 入 線 貨 係比照日 料 災既關 物如機器 貨物如砂糖爲 拉 1 手工藝品 ,一九六〇及一 丁美洲地區之貿易 以 本 後 至南美洲之外輪 , -配合政 車 • 電工 我所 輛 1 府極 一器材 鍋鐵 有 九六一兩年甚 ,咖啡則非 , 製品等 、像俱 力向該地 可謂微乎其微 運費同 , . 臺 盟運價八折 區 肥 我所必需 至一噸亦 料 爭取貿易 灣 能供應 , , 玻璃 無 九 ,此 計算 之政策 者 7 -,一九六 罐 外原棉 雖 八年出口只有九七二噸 頭食品 屬 ,整批貨物另行 ,當能 有 限 及礦砂則多輸 二年度亦僅二噸 -, 茶葉 惟 逐 紡織 漸 開 -鉛錠 議 展 品 定 向 0 -至於 其他 等 味 0 , 精 蓋 , 則 地 -

#### 不 定 期 航 線

臨 時 攬 國 籍船 貨 , 其 隻除少數固定班輪 經 營方式胥視貨源 外,大多均 而定。與遠東地區有關者,大部分爲承運菲律 在外國與外國之間 攬 選貨物 ,或 有長期租 賓之木材與椰 約 , 或

十年來我國航運事業

運

事

業

靠 0 H 女女 線 ン . , 將 最 統 各線 爲 計 重 果 0 經 以 要 亞 營 (,一九 臺 ナ 現狀 灣 礦 爲 砂 ,分述 六二及 基 , 地 美 者 國 二九 於 , 至 下 可 日 六三 0 分 本 爲 之 一年度 臺 廢 中日物資均由國輪單獨承運,年約六○餘萬噸,一航線農之運量,佔臺灣進出口總量四分之一强,概可想見 日 鐡 煤 1 臺 炭 韓 等 1 , 臺 其 灣 貨 至 載 中 及 東 航 次 -臺 情 菲 形 及 , 臺 因 琉 業 諸 務 線 不 ; 定 其 , 中 尚 以 無

臺 可

#### 臺 E 不 定期

Ŧi.

0

年臺

灣恢

復

對

日

貿易

比 係 年 九 例 由 與 四 71. 月 = 招 , 九 一之比 以 年我 亦 商 歷 局 後 有 , , 國 1 臺 卽 即 調 對 灣 整 以 國 H 雙方 航 • 輪 簽 業 承 訂 九六 各半之 公 運 和 約 可 物 資 四 及 恢 全 比 佔 復 年 度 國 例 七 邦 之初 ,維持迄 .9 商 交 % 以 船 以 招 , 後 聯 日輪 日 商 營 今未 局 處 佔 輪 Ξ 佔 Ξ 再 單 = 卽 0 0 位 變 要 % 組 更 % 求 織 0 參 , , 臺 嗣 加 海 至 灣航業 外 於 又 承 航 國 改 運 輪 爲 務 , 公 聯 內部 六 訂 可 營 與 定 佔 雙 總 之 四 配 之比 方承 處 負 額 % 責 , 運 ., 調 亦 至 比 , 有 商 配 例 \_ 規 九 初初 船 ; 定 五 聯 營 者 七 ,

處 佔 此 Fi. 線 0 省 % 物 , 爲 均 攤 屬 大宗 運 原 , 則 H , 果 口 以 計 糖 調 整 1 米 0 • 鹽 ` 煤 主,進 П 以 肥 料 爲 主 , 貨 源 充 沛 , 運 價

極 爭 對 取 , 外 0 拓 國 人 此 展 輪 公貿易 經 , 日 營 方 , 不 使我 前 定 此 期 對 有 航 日輸出 再 線 度 中 變更 最 額佔總輸 重 要之 各 半難 出 運 條 額 比 9 之比例 例 自 之要 然深 , □ 求 爲 我 , 自 航 īfij 業界 \_ 爲 九五 我方 所 五年度之六 所 重 拒 퀝 0 , 亦 惟 爲 近 年 H - % 來 本 經 航 政 業 , 府 滅

爲一九六三年度之三一•○%,輸入比例亦自一九五五年度之六四•四%,減爲一九六三年度 年來運量列表如下。 之三九 · 九% ,比重銳減,瞻望前途,此線貨源已達顯峯,漸趨下降。兹將此線運價及近二

十年來我國航運事業

年

度

輸出入總

量

國輪裝量

百分比

日輪裝量

百分比

備

註

九六三 九六二

五二十二五

公园、三三三

四五五六 四四、大四

八一七、五〇四 汽汽汽元

五四、四四 <del>至</del>三六

**外輪裝量包括其他** 

年

、四四、五五

会

1. FOX

	對日不定期航線國輪與外輪時	
	輪	
-		

### (=) 臺菲不定期航 線

年約 佔七二·二八%,一九六三年度已减爲四五·五六 爲數至微 噸 、因臺 噸 , 出 一四萬噸至 ,出口八五 此 **当灣木材** 線貨源進口多於出 口 ,年來非 加 工業發展 一〇萬噸之間; 輪亦參 二六七 八七七噸 噸 甚 加裝運 口 ;一九六 0 速 ; 在 出口貨 , 需要原木增 一九六一 , 一九六二年度已 國輪裝運比 、三年度 物以水泥 年度以 更增達五 加 例 -, 一增至二八〇、四八八 故此線 鹽 % 前 , 漸趨 油 0 , 此線貨物大部由國輪裝運 一一、六 類爲主 派運量 下降 年 0 四五噸,內進口三〇一、三七八 一有增加 ,進 一九六二年度國輪裝量比例 口貨物以柳安木爲主 噸 ,內進口一 在一 九六一 ,非輪 九四、六 年以前 承運者 0

尚

#### 巨 臺灣中東不 定期 航 線

中東航線包括臺灣至伊朗 、科威特、伊拉克 、沙地阿拉伯等地區。輸出貨物以糖及工業

#### 二四四

單位 : 噸

品 運量 爲 佔 主 六〇・八〇 計 , 數量 一、三三〇、四九 七五 極 五 型少; 四 八 輸 噸 入 貨 , 噸 出 物 , 以 內 僅 原 進 Ξ 油 四、六 口一、三一八、 爲 主 0 六 九 噸 , 國 九 年 九八 輪 ·度總運量計 裝 噸 量 ,出 佔 五. 四 口僅 四 儿 % 四九二 0 九 噸 七 , 噸 國 年 , 度

## 四 臺韓不定期航線

九 起 務 標貨 九、三九二 , , 、九二〇噸 南 加 , 此 影響甚大 韓 有 物 本國航 大 省 , へ 宗貨物 物運 計 噸 有 , , 業 。一九六二年 枕 量 出 國 亦 不 木 須 輪裝量 口二九〇、 派 及 視 1 4 清 水 我 型船 運時 泥 國 佔 參 1 七 度  $\equiv$ , 鹽 加 四 四 此 艘 則 南 -<u>•</u> 線 曲 七 ,定期航 糖 韓 總運 噸 海 標 1 JU 外 煤 , 購 % 或 量計一〇五 航 等 貨 0 聯 輪裝量佔二一・ 行 物 , 韓 處 進 九六二 之 另 . 能 П 臺 調 貨 否 五 臺 物 得 年度 港 日 爲 標 四 線 , 數 爲 總 九 174 曼 不 前 有 運量 噸 谷 定 限 提 % , 間 期 0 計二 內進 0 國 , 目 過 對經常航 輪 前 去 九八、 口 協 僅 臺 六、 運 有 灣 六 國 輸 0 六 万. 自 行 輪 往 七 七 南 南 九 艘 噸 噸 韓 韓 之 航 五. 之 , , 大 内 出 或 九 行 年

# 田 臺琉不定期航線

由 1 型 國 繼 輪 至 琉 余 球 滿 間 干 貨 噸 運 者 , H 經 口 常 以 航 圞 行 -錙 , 琉 筋 球 、鋁 亦 有 錠 小 型 輪船二艘航 貨 爲 進 行 口 以 0 廢鐵 一九六二 1 年此線 貨 總 運 0

+

年

來我

國

航運

事

六

佔五八•八四% 九六三年度總運量計三六、一〇九噸,內進口五、二五五噸,出口三〇、八五四噸,國輪裝量 四五、二三四噸 內內 進口 四、八一七噸,出 口四四 〇、四一七 順 國輪裝量佔三九•九 0

## - 飛

者共五 析, 總噸(七六一、四五九•一一載重噸)。截至一九六四年十二月底止,則增爲一二四艘,計 ○年以上至二○年者共五二艘,計二五一、三一三•二六總噸,佔三九•九七%;二一年以上 二八、六二七·〇七總噸(八八五、五二一·〇八載重 一%;民營航業公司八九艘,計四三四、四七七·七一總噸, 佔六九·一二%。 如以船齡別分 一•三一總噸,佔二三•八六%; 屬於一〇年以內之新船,共二一艘 一九六三年年底止,臺灣二〇〇 艘,計二三六、五六七,八一總噸,佔三七,六四%。 臺灣航業公司一一 總順以上之商船共有一〇四艘,計五三三、六二五・七〇 ,計一四○、七四六・○○總噸,佔二二・三九%;一 艘,計四四、一五八,〇五總噸,佔七, 噸)。內 招商 局二四艘 , 計一四九、九九

有商船 年度 可 同 H 從 人上分析 灣 仍屬不敷需要;如以全世界商船總數一四五、八六三、四六三總噸計(一九六三年七月 而 進出 語 依照航業界估計,每一○噸貨物大約需要一總 口貨物運量七、五〇五、九六六噸來估計,需要七五萬總 ,可證臺灣商船近十年來發展甚速,無論就量 與質 噸 商 一言 船爲其服 噸 ,比較政府 商 船爲其服 務 , 如 以 一九六三 則 現

之有待增進,實爲勢所必然。 九七、九九三總噸而言,臺灣商船僅佔四•四九%,居第四位,比重亦小。故臺灣商船量與質 ,臺灣現有商船所佔其比重而言,固屬微不足道,即以亞洲主要各國商船總數一 三、九

五、 五一四、一五三・七二載重噸) ,自一九六一至一九六四年十二月止,共已建造新船一一艘,計五七、六五二,六○總噸(七 臺灣於第三 一二•九二載重噸)。其間 期四年經濟計劃中,擬建新船二一〇、〇〇〇總噸(三〇〇、〇〇〇載重噸 。兹依次列表如下 ,拆解及海損 購進現成船 船舶 較多 ,共六二艘,計三六九、○三七·四九總 共二四艘,計一〇四、五四八·五五總噸 噸

九六四年底止國輪順 位

0

三六、四○五・○○載重噸)

總

招

商

局

臺灣航業公司

民營航

業 公

可

十年本	1六~三0年	二~三年	六~10年	五年以下	船份	合
<b>水</b> 我	74 24	л	01	=	數艘	
<b>十手來</b> 我國抗軍事業	九九、五八十八	五一、七五四・大大	公人、公三二二元	五四、[11]三十二 五	總順位	
	六	-	五	五	數艘	
	六、一九六·四六	对、中国O-OC	五五、三九七·1○	11.04图.中11	總  極  位	
			六三九五	至O·七五	百分比數艘	
	E	=	-		數艘	
	一四十三 三 五、七八十九六	11.0九三二六九三宝·四八	会立六二	四、01六·六七	總噸位	
_	<b>元九○</b>	04-[1][	〇九七	11图·中	百分比數艘	
=	玉	껃	깯	五		
<b>-</b>	一六五、五八〇一八	元、〇八九二八	三の三人士三七	二二、六三六・九三	總順位	
	八二九七	妻·二	量・分	四· - -	百分比	

一至多事国州武馬寺

			-	_
總	兲~	<b>≡</b>	云~三	= ~
計	長~四年	三~壹年	亭0年	<b>宝</b> 年
	1	29	Ħ.	<u> </u>
六六、六二十〇十二	1	七、五九五・九五・	れ、九一五・二二	二十九、〇五六-六四
豆				-6
一四九、九九一三二	1	1	1	三二八七六四
宣炎二	!			三三三
图、一五八〇五	1	11、1三四·六四	1_	一四四十六
1-01X	-	₹10		六六0三
カム	_1_	=	<b>∃</b> 1.	=
七・〇二八九 四三四、四七七・七一		五、四六1・11	九九五二二	114-40風,14
六元・二二	Î	七六九〇	100.00	· 六 · 宝

# 近四年來建造新船統計

_							
-				一九六二年 一月	-	_	建造年月
東海航業公司		招商局	復興航業公司	中國航運公司		招 商 局	公司別
				如雲		海通	船名
交1·三0	110-IIII:0.1	三、1六O·盟六	10、111四·闰11	10、三七九六四	[]][[][][][][][][][][][][][][][][][][]	113-11-411.11	總域位
00-11地0.1	五、五00-00	三、七三二、五二	00·公司,111	03-1川風川1	1,711110	二元二0.10	栽重噸位
0-B1	三	三	八.0	八0	0::1	0:111	時速
"	. ,,	n	貨輪		"	油輪	種類

十年來我國航運事業

一四五	1九四〇	00.0011.11	4、台大·00	平	復	復興航業公司	七月	_	九
17.0	元皇	10、九六0.00	八、七六九・〇五	利	通		六月	77一年	一九六
10主	九号	10、九八1.00	14-11-41	利	慈	遠東航業公司	六月		九
- N-F	九四二	10、大人四·00	七、五五六・七六	明	益	益明輪船公司	五月		九
10·k	元四二	00.040.00	七、四六六十二六	興	雍	興航	三月	_	九
五01	元豐	10、九110.00	七、五二十三天	雲	錦	國	三月	_	九九
¥-01	一造	10、公司	六三二五十八	星	臺	臺灣海運公司	月		九
時速	年建 份造	載重噸位	總順位	名	船	公司別	月	進年	購

近四年來購進現成貨輪統計

* *	一九六四年一一	六四	六三年一	一九六三年 八月
	月	月	月	月
合	永隆	11	招	臺灣
計	輪船公		商	灣航業公
Πl	司	11	局	台
_	海	海	海	臺
艘	强	行	健	永
五七、六五二・六〇	たこと・一四	九、七九三、九十	九、七七〇・九二	图、01六六七
宝、二二九二	1、至20.00	1三、三元二・七〇	00-11111111111111111111111111111111111	萬、南00.00
	0-III	1六0	1六0	[O·B]
				貨
	17	"	17	輪

一九六二年一二月	一九六二年 七月	一九六二年 八月	一九六二年 三月	一九六二年 一月	一九六二年 一月		一九六一年一二月	一九六一年一〇月	一九六一年一〇月	一九六一年一〇月	-	一九六一年 九月	一九六一年 九月	一九六一年 八月
東華航業公司	新臺海運公司	偉業航業公司	復興航業公司	民生實業公司	中國航運公司	1251年度小計	益利輪船公司	招商局	"	臺灣航業公司	僑果航業公司	遠東航業公司	招商局	友聯輪船公司
東華明利	新臺	永利	臺勝	新惠生	祥雲	云艘	椿利	海勇	臺隆	臺興	僑果	惠利	海忠	友聯
七、六五1.00	九0四六二	00-三萬二九	七、六九八:三一	六、六三六・七六	七、六八六八十	二二六六六三壹	七、六四〇・1七	10、0次0、00	五 三 六 〇 · 四 六	室,三六〇·四个	四、八六〇九一	八、四〇五・〇〇	10,111.0x	00.时间,中
二、元三二-1三	1、五六.00	00.000101	10、天四·00	九、六五0.00	10%00.00	一六〇、七九三二五	00.0%中、01	1五三0元-00	00·018.7	00·01A	三、大九二:00	10.440.00	00小川川川州1	00. 阿耳中,01
一九贤	一九四八	一九四五	一九六一	一九四五	一九四四		一九四五	一九芸	一九五一	一九五一	一九芸	一九四五	一、五六	九四四
1三五〇	10.0	() 至:()	五五	10亩	0.41		13.0	五五	三三五	三五	三五五	17.0	五五	0.01

-
年
來
我
或
航
運
事
業

				Ř.	四抗重事.	<b>十手來发國坑重事</b> 養	
九四四	10、九五0-00	00.图111.中	國泰	瀛海航業公司	二月	一九六三年	
九四三	10.410.00	17.1.00	永保	益壽航業公司	一〇月	一九六三年	
九四一	17.00·00	三、04六.00	建福	大洋航業公司	一〇月	一九六三年	
一九四五	10、11でか・00	七、二八九.00	興榮	繁榮航運公司	九月	一九六三年	
一九四三	B.11111.00	二、七六九、七五	明臺	新臺海運公司	九月	一九六三年	
一九四三	10、大大豆·00	七、二六三、六四	新開龍	開泰航運公司	九月	一九六三年	
一九四三	10、八五0-00	中、二四六-00		大隆輪船公司	七月	一九六三年	
一九四六	11.Filt.00	九九二三.00	嘉利	遠東航業公司	七月	一九六三年	
一九四五	10.414.00	中、六四二-00	海達	n n	七月	一九六三年	
一九四五	00.11年01	七、六五〇-〇〇	海富	招 商 局	七月	一九六三年	
一九四八	00-中国11	ス.カリ三·00	翔利	偉業航業公司	五月	一九六三年	
一九四五	00.0阿内.01	00·0111.rt	新開麟	開利航運公司	五月	一九六三年	
一九四五	10、大九三-00	00·1111.4	復裕	וד וד	三月	一九六三年	
一九四八	00.0至4,01	せ、二二六・00		וו וו	二月	一九六三年	
一九只	00.0至中、01	中、三六.00	復中	復興航業公司	月	一九六三年	
	英二三四:1三	三元、八五六0	七艘	一条三年度小計			
-							

一。	11.近於0.00	ハ、六〇七·OO	岳	安	全安航運公司	全	八月	一九六四年
九四三	00.沿河。01	六、七六六、00	樂	永	壽輪船公司	益	八月	一九六四年
一九五六	00.000.111	九、八八五・〇〇	利	寶	利輪船公司	益	八月	一九六四年
二型	11、00時00	LT、国六五·五〇	平	德	德和輪船公司	德	五月	一九六四年
一九四八	一九一九.00	三元:00	興	大	"	"	二月	一九六四年
一九四六	00.1140.4	四、公元、亳	成	大	大成海運公司	大	四月	一九六四年
一九四五	三八九七七〇	二二些一三	高	臺	臺灣海運公司	臺	三月	一九六四年
九四四	Olii-Olia, a	元六三	臺	富	"	"	二月	一九六四年
九四三	八五〇三主品	六、O四四·六九	臺	榮	新臺海運公司	新	一月	一九六四年
一九四九	二、大大〇・〇〇	三、0七九・00	青	臺	臺灣航業公司	臺	四月	一九六四年
一九四五	10、七七九・00	七、六三四·玄四	富	海	"	"	七月	一九六四年
元五〇	九、八九七・00	时、中国O·00	和	海	"	11	六月	一九六四年
一九四八	九九二〇-〇〇	五八八九.00	平	海	17	17	四月	一九六四年
一九四八	二、九五〇-〇〇	N.1100-18	仁	海	商局	招	三月	一九六四年
	1至0、九七七.00	二三十十五十二二	艘	云	元至年度小計	元		
一九四八	11. 闽图11.00	三十四日十二	Ш	大	大來輪船公司	大	一二月	一九六三年一二月

五四八五三十二 五八四八00000000000000000000000000000000000		四、0五八五八二八二八九六、九二五八二八九、九三五八二	· 云 · 云 · 信 · 信 · 信 · 信 · 信 · 信 · 德 · 義 · 德	四年總計 無統業公司	大 六 四 四 年 年
20.0至元,1	<del>克</del>	三、五三十八九	建建昌臺	נו נו	一九六四年一二月
二、九五〇・〇五	1.00	00-1141.II 00-1111.4	建金國星	大洋航業公司	一九六四年一〇月
00、大公元00	Ċ	00-17に中		國泰航業公司	六四年 九
20·004.11	-	二、茶豆〇六三	大朋	大鵬輪船公司	六四年 八
八十 二、五 三 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二		1、充二六七	中和	中南海運公司	六四年
艺 三、〇三六六〇	-	三二三	新利	大利海運公司	一九六四年 八月

一九六三年	一九六三年	一九六三年	一九六三年	一九六三年	一九六三年	一九六二年	一九六二年	六二	一九六二年	六二	一九六二年	一九六一年	年
六月	五月	五月	四月	四月	一月	一〇月	一〇月	一〇月	二月	三月	二月	九月	月
上海實業公司	德和輪船公司	開利航運公司	וו	וו	ייי	IF	招 商 局	上海實業公司	益利輪船公司	וו	招商局	臺灣航業公司	公司別
滬	德	開	國	永	海	海	民	滬	永	永	永	延	船
廣	和	疄	富	淶	黃	張	三0元	民	利	潼	涪	平	名
1、八三〇九九	二萬·四萬二、1	三、云云:三	<b>芸·00</b>	1111-01111.1	[[[-]]]]]	111-11111.4	五九六六六七	一三三一門	00.国间1.中	10.国   1,1	1111.01111.1	六、七七五·六四	總噸位
1.川水0.00	1、五六0.00	图、六二十.00		00 Miller, 1	00-IIIOH, 01	00.844.01		1、六八四.00	九九八二:00	1、五三六-00	1,当三元・00	10,<1111.00	載重噸位
n	17	貨輪	拖輪	油輪	11	貨輪	拖輪	17	貨輪	11	油輪	貨輪	種類
"	"	n	"	n		海損	"	n	17	17	n	拆解	海拆解

三四四

十年來我國航運事業

九四九年

五月, 淞滬撤守

九六三 九 九 九六三年 九六三年 九六三年 九六三年 九六三年 九六三年 九六三年 九六三年 六三年 九 九 儿 七 月 月 月 月 遠東航業公司 復 益 新興航業公司 招 招 遠東航業公 繁榮航運公 開泰航運 興航業公司 利輪船公司 合 公司 計 司 司 海 惠 永 通 復 復 艘 興 祥 利 漳 榮 龍 航 利 康 10四、五四八、五五 七、六至0.00 七、二十四·五七 011110 01 五、七二十二四 三三金三 三、六九〇·OB 六、古BO·英 八三三六 一公三三 七六九 〇五 1三六、四〇五・〇〇 10、四九0.00 00.图14.01 图、六图图·O( 10、三元 0 10、天0.00 0.九六0.00 0.440.00 六,0六六,00 一三元·OC 貨輪 油輪 貨輪 拆 拆 海 17 17 解 損 解

#### 四 航 運 公 司

#### 國營航業公司 招商局總公司撤來臺北,隨撤來臺之船舶 招 商 局 輪 船股份有 限 公司

, 共

(有九五)

艘 ,

十年來我國航運事業

立辦事處 撤退來臺之船隻僅有七艘,計二二、七○二・○八總噸 止 計二四六、〇 。該 ,該公司所有船舶共二四艘 ,已不適於遷臺後之遠近洋業務之用 公司除總公司設於臺北外,並於基隆 ,馬尼拉設 ○○•二八總噸 **設置代表** 一人,經營航線計有 ,除部份爲 (包括小型船) 自由 。嗣經 型輪外 、高 ,計一四九、九九一·三一總噸,其中屬於 歷年來陸 中美 雄 及 ,大部爲江輪及適於沿海運輸之中小型海 日本之東京設立分公司 ,並包括停航待處理之N3 1 中日 續汰舊換新,至一 、東南亞等定期航 九六 ,神 線 四年十二月底 戶 型輪 ,世界不定 及 紐 川 約 艘

及波斯灣至臺灣之油

運 0

效將該

公司近四年來

營運

**性實績列** 

表如 下 0

> 設 在 陸

1二六、八三四-克〇	三八八六四十二五	ニボニボニ	1三、六〇六二六	入 (美元)	入	收	運	客
10、二七、七十八三	六、八二四、七三三、八四	せ、六八七、〇八二・〇〇	八、六氢五、七二六・六二	(美元)	入	业收	運	貨
三、至三人、11元	三、二四五、四九五	河(四)川(河)	四、三十九八		浬	人		延
国时,1	01:1.11	二、四六二	01,11	人人	量	運		客
六、ニカカ、七九五、三八八	四、六〇〇、三五五、六八七	五、五五四、四三七、九二〇	六、六九六、八10、六二六		浬	噸		延
1、1二九、九八、00	九二二、六七九	国国1,180,1	九九十、三七五	(公噸)	量	運		貨
1四七、七四〇六〇	10年、日本中十六	1三角八月时1日	四0-1回1.周回1	(總噸)	噸位	柏柏	運	營
一九六四年度	一九六三年度	一九六二年度	一九六一年度	目				項

共 軍 船舶出 入 美元 、美元) 九、〇六二、九七四·五 九八、五七四・六四 六、 三 三 六 至 三 六 五 三、五三三 八二五十八六・〇八 二大、臺六二七 四三、七七一七六 三一、六四九九〇 七二九八九六八八三 二三三六·OH 八二、九五四三七 九、二七一三五 一、三五、一七一三 二01. 大型:11 七四四、三七二・五六 四三六元

:不包括於十月廿二日建造完成参加營運之海健輪,及於十一、十二月修復参加營運之海宇、海宙I 總噸數在內

# (二)省營航業公司——臺灣航業股份有限公司

定, 正式參 省合營之原則, 行恢復 ,②日本郵船會 ⑦南 M 產 光復後 臺灣在日據時代 省際航 敵 加 , 日本汽船 層運 從事整理 偽輪船公司之資 , 前臺灣 揮 0 會社 社 核定資本額爲法幣一 同 9 年 , 0 ③辰 省行政 七月 。在最 ,航運原具規模 面 一九四六年 撈修 以馬汽船 產 沉船 長官 ,統 日即 盛時期所配駛之船隻共達六 會社 由 正 公署交通處 , 一月成立臺 國營招商局 式成立臺灣航業 至 〇〇億元 一同年六 , , 4 = 其在臺省設立之輪船 上灣航 月 井船舶會社 ,乃於 接收 ,出資比例爲國四省六 , 撈修萬 業 ,故於 公司 公司 九四 籌備 三艘 噸 0 ,⑤大連汽船會社 省方初擬獨資經營 級 Ŧi. 心之臺北 年十 九四六年十二月奉令改組 處 公司 , H , 即有 三三三、七〇〇 及臺 月派員接收 面 利 (招商 七家:①大阪商船 用接收 南 ,⑥東亞海運 輪 局代表中央) ,因限於中央規 先 之機帆 上述七家 噸 後 竣 船 **9** 會社 I 公司 ,先

一三七

十年來我國航運事業

+ 年來我國航運事業

以 限 , 並 得由 公司 無 ,資本 國 國 今り並 民 民 認 認 和改為 購 購 定名爲臺灣航業有 ,仍屬公營之企業。 , 在 未認 新臺 購前 幣三、 則 限公司 由省方墊購九 〇〇萬元 嗣爲凑足股東五人之數 。一九四九 出出 資比例 年 萬元 四月再度改 仍舊 ,招商 ,以符公司法規定,於省方股權 , 分由臺灣人壽、臺灣產物 9 但 一公司 局 組 整購 , 章 定名爲 程訂 六〇 ) (萬元 明 臺 資 灣 本 航 業 額之半數 ,至今實 股份

分由臺灣銀行認購八、八○○萬元,由省府認購三、○一○萬元 其後先後於一九五三年七月發行優先股二、 ○○萬元, 一九六○年二月三度發行優先股二、三一○萬元 五. 〇〇萬元 , \_ 。目前該公司資本額分配情形 九五 ,合計一一 九 年六 八一 月再發行優 〇萬 先 元 股

如下。

險

公司

各認購六萬元

,迄未變更

0

護出半數九〇

)萬元,由臺灣銀

行認

購,又讓出十二萬元

兩保

截至 九六四年十二月止) 單位:新臺幣元

臺	臺	招	股
灣	灣		IIX
	省	商	
銀	政	1	東
行	府	局	果
			普
九(	へ	1117	通
£,000,000	XX0,000	000,000	股
	9		優
<b>公</b>	EO,		先
000,000	00000	1	股
			合
£4,000,000	三八、九八〇、〇〇〇	000,000,111	計

000,000,201	114,100,000	000,000,011	計	總
₹0,000		₹0,000	臺灣產物保險公司	臺灣產物
<0.000	1	₹0,000	室灣人壽保險公司	臺灣人憲

度 所 ; 入 以 , 有基 後 1 中日二定期航線 以 起 除 計 自 逢 ; 省 成 有 曲 , 該 該 0 四 1型輪二 船 花 積 臺 公司 一九 或 内 際 極 續 者 航 源 匹 -六 花 航 開 線 初 汰 JU 共 成 1 四年 臺 艘 舊 總 + V. 高 運 拓 保 期 艘 初 等 低 遠 留 榕 業 换 噸 , 期 線 潮 洋 外 新 度 , 務 及 0 , 1 及臺 臺 此 計二一、三八 之船 船 起 ,不 航 , , , , 計新 線 改 全 全 穗 項船舶用之於 , 並作 易爭 由 日 以 部 + 舶 -, 年之現 臺 計 建高 沿 -豪 爲 , 臺非 東南 海輪 取貨 其 厦 對 有 H 線 馬 屬 臺 大 1 0 四 臺 成 線 亞 船 灣 爲 陸 於 不 源 定期 が一一一次一一 津等 客貨 大陸 至 主 沿 船 不 同 , \_ 定期航 業 九 中 , 海 四 總 經 航 九 線 各 艘 輪 沿 沉 東 及 線 臺 船 營 線 无 埠 **,**至 海 噸 , 省 艘 航 ; 者 線 ;省內部 九 港 之 , , 年度起 之業 日本 該 內計 貨 屬 共 一九六四年 線 -, 公司 臺 運 及 份 於 Ŧi. 務 至 菲 Ŧi. 可 投 艘 有 , 則專 份因配合 以 印 資 , , 1 高 , , 以爲 調整營運航 度線 計 臺 五 馬 及 却 而 · 駛高 士二 不適 灣 高 來 二一、七九九•四 ` 開 者 至南 基 雄 1 政府 於遠洋 )載重 闢 月 雄 H 花 至 招商 至 美 洋 中澳定期 馬 底 1 一噸級之 扶 線 線 祀 馬 線 止 公 公定期 植 爲 高 間 航 局 外外 , , 美歐線 次 之 共 線 民 等 投 營航 線 有 貨 資 線 洋 0 Ŧi. 0 自 Ż 航 部 船 輪 總 0 運 九 準 線 業 份 政 = 噸 舶 -, 九 之政 專駛 加 府 經 備 艘 Ŧi. 艘 ; , 屬 澳 五. 澀 營 以 Ŧi. 0 , , 並 年 於 策 中 線 Ŧi. 臺 之 艘 美 度 運 等 年 儿 ,

十年來我國航運事業

十年來我國航運事業

中,現正擬治購者,計有二艘萬噸級輪船。兹將該公司四年來營運實績列表如 計四四、一五八•〇五總噸;其 中屬於初期購入之船隻僅剩三艘 ,已於一九六四年度辦理出售 下 0

三、二九一、至三六・宝一	三、大大四、大六六・10	三、四、四、四二九・〇四	三、10五、八九三・七七	(美元)	入	收	=	納
图,川田,00	六、101.四九	一七、六九二·四六	二二、五八五、三〇	(美元)	入	收收	他	其
1_	1	七四、六三〇・三三	110、九七四.六二	(美元)	入	收收	運	軍
10三、四0五.九0	1二四、五三五·五六	11171三十九五	10八八十六	(美元)	入	收收	運	客
三、一八四、九〇六・五一	三、五三四、〇二九・〇五	三、二〇九、九七四・三〇	二、九五四、五一七・三七	(美元)	入	收收	運	貨
六、八五三、五五五	八二三二九	国域0,011年,中	间间,1间角,		浬	人		延
70人01	九六、九八一	たし、八九〇	人七、1四〇	へ人し	量	運		客
国内川、国国内、闽口〇、1	国国1-11中代,增国1、1	1、0七九、八四二、五七0	九六八、七四七、七六四		浬	噸	1	延
11111-中中国	四六、1九0	三七八、10至	四〇四、四〇四六	(公噸)	量	運	5 0	貨
兲、 云三· 至三	114-公00,1国	四一、五四八六四	三四、九〇九・四〇	(總順)	岐位	船舶	運船	營
一九六四年度	一九六三年度	一九六二年度	一九六一年度 一九六二年度	目			項	

# (三) 民營航業公司

外 71. , 公司 九 而 , 共 艘 新 抗 增 有 成 戰 , 11 加 7 勝 九 七 之 利 , 至 家 DU 航 以 Ξ 業 後 , 其 九 公 , 可 大 六 後 陸 DU 法 , 年 續 七 更 原 總 年 倒 加 右 閉 底 噸 之 B 11-或 後 航 , 停 是 春 業 , 民 業 爲 笱 公 營 者 民 可 , 甚 營 較 紛 航 航 業 多 大 紛 業 之 公 復 0 可 近 之 航 業 全 業 共 年 , 盛 有 以 公 戰 來 時 可 時 Fi. 期 移 \_. , , 家 人 計 鱄 0 遷 料 或 有 9 臺 民 外 籍 \_ 營 習 之 之 易 輪 船 Ŧi. 船 舶 發 船 家 舶 共 展 公 , , 可 八 甚 共 又 九 速 有 , 巳 艘 除 船 復 , 新 1 舶 本 , 計 設 型 國 之 几 九 或 航 家

### ○ 復興航業公司

DU

兀

七七・七

\_.

總

噸

0

玆

將

쬾

史較

久

1

節

圍

較

大

之航

業

公

可

簡

述

如

F

0

美 在 政 υV 當 貸 府 + 際 , , 僅 作 時 六 款 核 航 復 次 几 均 治 准 萬 業 興 於 年 爲 陆 民 噸 航 政 中 營 招 + 府 性 戰 業 , , 能 時 航 抗 商 長 頗 公 期 局 月 優 剩 業 戰 有 口 底 貨 越 餘 公 勝 相 於 0 經 IF. 款 船 司 利 當 , \_ 營 1 隻 船 以 基 九 , , 該 航 分 後 價 舶 礎 儿 , + 該 八 線 公 捐 -, 0 除 可 71. 公 失 政 其 年. 賠 4 共 年 Ti' 府 成 六 攤還 遂 月 美 有 償 依 V. 九 及 船 選 金 軍 八 東 購 背 舶 計 事 + 9 南 以 徵 景 勝 + Ξ 亚 Fi. 沓 六 五. 用 利 H , 定 九 艘 鼓 + 刑 法 因 TF. 期 美 萬 在 , 勵 輪 式 , 決 線 計 元 餘 抗 成 o 外 定 九 艘 戰 V. 大 美 , 陸 及 元 對 期 除 , , 側 撤 徴 間 爲 以 , CI-MA 當 重 守 政 用 , 時 七 於 民 後 府 時 船 B 、遠洋 賠 政 舶 營 + , • 七 該 府 輪 償 首 Ŧi. 不 公 金 IF. 子 船 年 定 型 依 爲 總 H 抵 賠 , 期 輪 美 因 噸 船 充 償 政 航 國 其 隻 八 府 , 0 部 線 爲 艘 售 徵 全 船 部 外 船 九 舶 民 用 0 0 營 移 此 法 JU 損 優 , 航 不 案 失 臺 項 六 秀 足 船 年 0 , , , 向 共 舶 ,

來我

國

航運

事

### 中國航運公司

六年 艘 ,爲 , 開 國 六總順)由 ,初期僅 4 人資本 創 國航運公司正式成立於一九四六年八月,其前身為中國航運信託公司,創立於一 國輪航 有船舶七艘 、國人經營 上海出發至南庫頁島承運新聞報紙至法國之哈佛爾,於同年十月廿八日抵達 行遠洋之光榮記錄 、國 ,計三一、九七三總順 人駕駛 0 目前該公司在臺國籍輪船有五艘 ,並以本國口岸爲出發點 。
曾於一九四九年八月四日,派天龍輪 ,遠涉太平、大西兩洋之第 ,計四六、四 〇四•四=

總噸(一九六四年十二月底數)。

航業 民營航業公司近三年來營運量列表如 公司 公司 、盆 除 上述二家民營航業公司外 ·利輪船· 、新臺海運公司等九家 公司 、偉業航 業 ,其在 公司 辨 有船 下 、遠東航業公司 一萬總噸以下者,計有中興輪船公司等四 舶一萬總噸以 、盆壽航業 上者 ,尚有益 公司 詳輪船 , 濟運 輪船 公司 公司 、臺安航業 家 、大洋 0 兹將

遠洋航行艘次(艘次	項目
00	- н
九一	一九六一年度
11   1   1   1   1   1   1   1   1	一九六二年度
100	一九六三年度

九、三六〇、九〇六、三二三	1二、四七七、三九六、四四五	アニスロボニれ、オニア	音延哨	
100 mm		しまるうなもっない	十三頁	
六、九八二、〇八一、1三1	10、七六七、10九、1四九	七、一二七、七四〇、六四三	洋延噸	
二、三大、八四五、一八二	1、七10、二八七、二九六	一一三二八九八九八五	近洋延崎浬	
ニ 五七六 三九三	ニニ四七 五カモ	- 1/ 22		
11.744 (17.44	17.11 19.11.11.11	一、台で、コンスマ	合計頓數(公頓)	
1、三10、五11	1、二〇五、四九六	1、河西西、河南1	遠洋貨運噸數(公噸)	
1、二豆豆、八七二	101,1180,1	七三六、六十四	近洋貨運噸數(公噸)	
六八四	六四五	至六	合 計 艘 次(艘次)	
			Į	

(本文督刊載於民國五十四年四月航運季刊)

# ー国海運事業の十年

### 概 説

說 明するのが適当だと考えられる。 台湾 の海運事業を概観するにあたって一九五〇年から今日までを次の二段階にわ けて

### 一)整理段階

あった。 尚三一四、九〇二G 四、 その爲五八年末には商船は八五艘に減り、 7 四三六G/Tを淘 しかも商船 年から五八年までの九 の平均噸数は五〇年度の二、 /Tを保持することができ、五○年に比べ僅か一九%減少したの 汰し、 年間、 大型旣成 小型船舶及び消却 船一五艘、 五〇年に比べ四二%の減少を見たが、 七三〇G/Tから三、七〇五G/Tとむ 合計 年限 四、 12 達 一七四G/Tを補充 した 旧 船 一五艘、 噸数は 合計二 みで

### (二) 改善段階

しろ三九%増であった。

Ŧi. 九年から六二年の四年間、計画的に新船 及び 使用価値のあ る旣成船 Ħ. 八艘合計

中國海運事業の十年

4 國 海 運 事

業の十

年

年 12 1 比較 から一二ノ 川 す その 3 六 ٤ G 年 六二 噸 " T בלל 数 ŀ 5 年 12 は を 增 Fi. 末 律 Ĺ 〇年 八 浩 12 % は 又 Ŧ. 船 增 商 は 七艘、 齡 船 買 は 平 数 入 71 均 n は  $\equiv$ 年 噸 以 数 百 年 F  $\equiv$ は 時 艘 から二五年九 12 五% 旧 艘、 合 船 增 1 六年 DU DU 艘 八 艘 から 数 艘、 Ŧi. 合 は 計 0 九 六 Ŧi. 七 年か % 年 七 五 增 G 九三 0110 艘、 T 平 2 均 \_. 年五 な 速 年 6 度 T か B 5 Ŧi. \* 九 五. 1 解

华 三五 年三 艘、 四 二年 以 E 一艘とな 2 た。

t て輸 五. 台 湾 送さ 入 0 貨 海 n 物 渾 た 噸 2 事 貨 例 業 12 物 增 は 12 加 2 は 近 五四年四五•〇五%、 L 0 年 2 急 T 速的 見 0 3 + 12 年間 発 Fi. 展 の増 し DU たが、 年 加 度 六三年五〇•四 率 の二、七一 は 対外 七三%に達 一貿易は 九% それ L に達し、 以 た。 噸 E נל 0 そ ら六 急 ほぼ 0 F. 三年 中 " 4 チ 数 中 度 で 国 12 0 伸 あ 船 長 た 12

る。 表 1 参 照

涌 33 没 2 開 12 25 操縦 參 は 通 表 す 加 0 から 玉 3 3 L づれ 船 前 n T 台 13 0 は 5 大 な 湾 8 運 な 0 賃 7 7 5 影 2 玉 は × x 響 す 際 y 噸 IJ 貿易 力 あ 力 圣 n 西 向 蒙 ば 72 「海岸 5 12 ~ 2 多額 対 = 72 する中 まで 六 0 ヤ F° 板 あ 0 B 外 の運賃) in 0 50 運 貨 玉 中 賃 運 船 賃 の貢 玉 は た 0 随 2 から 船 支出 え 獻 L 0 あ か 72 ば 運 度 B <u>ь</u> 台 3 から 賃 湾 礼 明 は ~ = 五. る 5 嗵 7 ば בלל ヤ あ ŀ × 板 IV y 12 72 かっ *b* 0 で な カ 6 7 あ 東 3 カン 西 0 × 2 y た 海 輸 仮 F. が 力 IN 出 5 向 前 間 12 = 定期 け輸 中 後 0 ス 定期 女 玉 1 出 で 航 8 船 量 12 航 が

K

月五〇〇噸~一、〇〇〇噸程度から、六三年一一月には一八、〇〇〇噸に増加した。 最近一○年間中国船と外国船の台湾輸出入貨物積荷(単位一、○○○トン)

表1

					1					
輸	出			輸	計	総	入	出	輸	年
中総	百夕	日	中	総	百	外	百	中	総	
玉	分	分	国		分	国	分	国		
船	船		船			船	180EU	船		
積 量	比程	比比	積	量	比	積	比	積	量	度
一,01人	公中:10	三元	五五九	一、六六九	五四九五	一、贺九三	四至·0五	1,111	414,11	九五四
当芸	六八克九	三三三	<b></b>	1、公公	<b></b> 天:九	一八元	四六	rt0;ii, 1	三二六	一九五五
一、一	七四十九		五四八		六四·三三		量·	1.011.1	0代世,世	一九五六
一、 吾	七五・九七、六		五五七	171111 1711	六四·三三 六八·七三	二六六二、三六	三二	0周1.1	三、六四六	一九五七
大五四   五八三   七〇四   七二〇   七二	七五九七六五六八		七七九	二二元	六三・四七	二、五七六	芸· 妄三	一、門二	四、0年八	一九五七一九五八
三, 法	天七二	四二元	7,00		五八九0	二、五十六二、四十六	E1-10	一、芸	图(110周	九五九
八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八九五八	五八七一五四十五	いい。	一、一、六	二六〇五	五八.九〇五四.〇七	二、至二	盟· 九三	二二公	四、宝六	1元公
=;	五四十〇	四五九〇	1.00% 1 公元、1		五元八四	二、至二二、大公屯	盟·六	二二公二、景二	四、三元	九六二
九六〇一、五五〇二、一三七	四八五四		九三六	三、〇五四 二、二五九	語·六六	二、元六八三、七一	五三四	二、四八七	五、四八五	1九六〇   1九六二   1九六三
二、二是	至三六		一、云至三	三、五四五	四九主	三、七十六	五〇四九	三、大九	五0年、中	一九六三

四七

中國海運事業の十年

 $\pm$ 分 船 比 比 一 元 六 ∄i. = 三:〇社 五六九五 71. 29 31. 四七五九 五 34. 九四 要·04 四三九三 七四四 六〇·六七 一、〇八五 完 壹 四〇六四 五九一六 II 100 1 五三九五 DU 天·GH 五五八六 **ल्य** 29 34. 34. **門**,0七 、六五 一 五三九五 DU

# 二国際航

## (一) 定期航路

 $\pm$ 0 3 年 統 n 5 間 保 般 1 は は 12 72 12 定 t な 定 期 ると、 期 < 優 船 秀 航 T t は な 路 b な 船 DU 0 経営 6 \$ 六 舶 年 不 な 定期 正確 かる v は、 6 か とく 船 六 らだ。 な 0 7. 配 ケ 年 10 当が その 女 3 新 で I 3 爲 0 1 V < 利 航 IV Ŧi. , 潤 路 年 噸 3 一定 0 あ 間 経 不 定期 運 72 0 定期 賃 3 は 航 0 0 保 定期 船 路 利 潤 ٤ 持 12 不定期 12 及 お 航 ば t 路 0 5 CK な 0 良 船 経 7 5 本 2 営 0 V 投 ٤ サ t 1 6 資 B 年間 配 あ 難 E 当 る。 ス が は は 不 英

善 定 0 期 余 現 船 地 在 T が多 台 お 方 35 湾 h 4 0 利 あ 経 潤 2 る。 営 n 力 が 1/2 外 そ T 5  $\pm$ 0 5 る定期 船 優 L が定期 点 カン L 2 航 游 云 航 期 路 え 路 は t 航 を経 万. 路 航 0 営する時 貨 路 物 あ 源 3 及 は U 先づ 運 かっ L 賃 同 厳 は 盟 あ 格 圣 12 < 形 云 まで 成 5 2 \$ L 可 不 5 定期 盟 す n 0 参 船 \$ 加 t \$

者

\*

だ

6

\$

定期航 要とする国 さらに 路と称するのであるが、中国 過去 際水準に達していなか 10 於いては 中 国 船 0 0 性能、 た。 は同盟に参加していないゆえ非定期航路としか云えな てれが台湾の定期航路事業が近年に至 スケー ジュルの正確性等いづれ も定期航 っては 路 の必

て試みられたゆえんである。

#### 中国 1 アメリカ定期航

路

その後 局と台湾航業公司の二社が各々二艘、 があり、東海岸は 運 四八年末に運航を開始したものである。 賃を節約し、 この航路はアメリカ接 逐次拡充し六三年末には大体次の情況となっ 一初め招商局と復興航業公司の二社が各々二艘ずつ配船し、 併せて対アメ 助資 リカ輸出を促進する爲に開通するよう提議した 金運用委員会と外貨貿易審議委員会が、 復興航業公司が一艘配船し経営したものであるが、 同航路にはアメリカ東海岸と西海岸の両航路 7 メリカ援助物 西海岸は 航 路であ 招商

#### (1) 東 海岸 ―行き=基隆→高雄→フィリ 治

港

1 帰 6 1 110 w チ E 7 (Baltimore) → チャ 1 IV ス トン (Charleston) J \_ ユ . 才 V

ピン

あるいは日本の主要港

D

ス

アンゼ

ルスシニ

1

1

(New Orleans)→ホストン (Houston)→ガルベストン (Galveston)→日本の主要港→基

隆→高雄。

中

國

海運事業の十年

四九

-國海運事業の十年

#

ŀ 西 一海岸 行き=基隆→高雄→フイリピン或いは日本の主要港→サンフランシスコ→シ

land)→日本の主要港→基隆→高雄。 帰り=バンクーバー(Vancouver)→ロングビユー(Longview)→ポートランド (Port-

(2)航海回数 ―東海岸・西海岸とも毎月平均二―三回。

(3)

運航船舶

四D/T、中国航 D/T、その内招商局所属が四艘五四、 運公司所属が二艘二一、一六〇D/Tで、招商 六四二 D/T、復興航業公司属が四艘四五・〇 局 0 海 健号、 復興航業公 四四

六三年度にアメリカ東海岸航路に配船運航された船舶は一二艘、合計一四三、八七七

可の復安号、

中国航運公

可の如雲号はいづれも新造貨物船で性能は外国船に劣らない。そ

他の各船は二次大戦中に建造された勝利型標準貨物船で性能はあまりよくなかった。 六四年度には招商局は同航路から海忠号、海勇号の二艘を引き拔き、新造の海行号

って招商局 三九二・七〇D/T、台湾造船公司によって建造された)が代って就航した。従 の配船は三艘となる。 復興航業公司 も復中号を引き拔き航路就航船 は三艘と

な OD/T)、 中国航運公司 香港航運号 は香港商船号(一〇、八〇〇D/T)、 (一〇、八〇〇D/T)の三艘を増配し、 香港生產号(一〇、六〇 就航 船は五艘となり、

益利輪船公司は永利号と椿利号を翔利号(一一、三三七D/T)、嘉利号

(一三、三四六

長2 六三年度にアメリカ東毎学成各と重立して沿自

永	祥	如	復	渝	復	復	海	海	海	海	船
利	雲	雲	華	勝	中	安	勇	忠	達	健	名
益利		中国				復興				招	会
輪船	11	航運	17	11	11	興航業公司	11	"	17	商	社
公司		公司				公司				局	別
00100	00次01	1三萬二	0五十、01	10次0次	0萬4,01	三、芒	一五、三〇九	1周二年1	10、公式	知心[1]	載貨噸
	9			,			,,				う時
○· 王·	0.41	17.0	140	0.班	150	14.0	五主	五	()·王·	八0	・速
一九四五	一九四四	15六1	一九四八	一九四五	一九四八	1九六十	一九五六	一九五六	一九四五	元空	建造年
一九六四年度より同航		{号、香港航運号の三艘		2	一九六四年度から同航		Ex	一九六四年夏から毎日			備
<b>加路は参加せず、</b>		殿を増配した			肌路に参加せず		1	すがたった			考

1
或
海
里車
業
0
+
年

五三

内招商局の 秀であり、 海明号、 その他は全部自由 海上号、 、台湾航業公司の台中号、台興号、台隆号はいづれも性能が優 型船舶であった。

航業公司は五艘合計四八、一六五D/T、

遠洋航業公司は一艘一〇、八八〇D/T。その

六三年度にアメリカ西海岸航路に就航した船舶

表3

	九五二	1 = ·0	010,010		n	†	台
	一九四三	0.01	10、九七0	業公司	湾航		基
一九六四年度に台勝号を増配。	元至六	1四五	二、一品	業公司	復興航		復
	一九至六	1E-0	1四川四1		17	上	海
	一九五七	五五二	11、0对图	局	招商		海
備考	建造年	(マイル)	載貨噸	別	会社	名	船

を増配して、

一艘とな

益利輪船

公

七二〇D

T

罐

詰

5

入

n 0 雜貨

貨 没

物

0 あ

内 九

から

輸 3

な は

五六 一中国 輸 食品

噸 船 3 等

で、

中

玉

表 4 7 × 1) 力 定期航路に於ける中国 船と外 玉 船 0 貨 単 物 輸 位 泛量 -• 0 比 001 較 2

4 ・國海運事業の十 年

or Litt Lite		_	4	
死罐 罐 詰詰	輯出	Ñ.	元元年度	Ē
鳳食	当物	1	一二	輸
<b>≒ w</b>	—— 道		<b>四</b>	出
M M	1 1	Ĭ	景 <sup>豐</sup> 比百 分 分	入
	付付		七三 船外	合
=	西海	運	○	計
	岸 東		<b>三</b>	輸
	東海岸	賃	一	中怀
	輸入		元 空 比百 完 二 分	
I	が貨物	î	三 至 至 章	
т Т			○ 売 比百	出
	貨	ŧ	九六品量	輸
	) 位		壹 芸 船中 積国	441/
	西海	運	売 売 比百	
_	岸		五 三 船外	
章	東海岸	賃	查 查 此百 豪 · ○	入

一五四

中國海運事業の十年

				-	12	でカ		T	(6)		1			
		航			中国航	アダ		いると	旅	砂糖	~		香	棉
中國				表 6	車	リカ学	船儿	度 航	客	粗袋	=	茶	茅	製
海運				-	公司	各生族	社一	で路せに	運	糖入	* 7		油	品
海運事業の十年		路		九六四年度	台	学の始業前客が最も多	定十	は未だ旅	賃	1、000公斤	W / M	M	桶	W
•	二人	特	如	0	業公司	始業前などは、帰	客	二 客		斤				
	部屋			アメリカ宗	の旅	v b	賃もそれ	が就航して		1四.闰0	≓	荳	岩	亖
	人部			定期航	賃を	つも予約	ぞりれり	しいな		一九	宝	7	哭	六
	屋	等	雲	路旅	6	済でなが	b 1	ない。				小	煙	大
	_			客運賃	に掲げ	でなかない	2	。僅かに						
	等			表	りる。	か切し	差し	に貨物				麦	草	豆
	普		号			労符がし	カット	統統船				L T	WT	L T
_	通					手にに	5 0	の性室				Ī	::T:	1000
5. 5.	普		祥	(単位		入し	3	能や別						¥
	通		祥雲号	F.		らない。	行	設備し				10-瓷	当	1
	客戶室戶	1	基台隆号	ル		。参考まで かりないの	はアク	旅客を乗				<b></b>	だ.in	二十二二

西 東 三五〇 七 四 九〇〇 Ŧī. 川 Ŧ. 四 川 七 三七〇 儿 八 匹 7

中 国 日本 定期 航

上海 H りである。 実業公司が倒 本郵船会社 2 の航 路は ٤ Ŧi. 產 H 本大阪 一年に開 代りに僑果航業公司から一艘就航した。 商船会社からも各 かっ n 始 州めは招京 商 一艘が配 局 • 台湾航 品船さ 業公司 n て共 六 同 E 四 運 海 年現 航 実業 L

在末の情況は次

た。 から

そ

の後

公司 T V

(1)停 泊

行 き=基隆 →神 戶 港 →大 阪

り=大阪 →神戸→基 隆

濱まで伸 び る こともあ る。

台湾バ

ナ

ナ

の輸

出

一全盛期

四一

七 月)

12

は

高

雄 t

り出航することもあり、

到着

港

も横

(2)日 12 台湾バ 航 航 海 ナ 海 ナの 0 巴 程 数

(3)Ŧi. 運 航 船 度 輸 舶 である。 出 全盛期 12 は 川 H 12 航 海、 平 時 は需要に応じて決まり大体四

る。 ている。その内中国船は全部冷凍設備があり、バナナ輸送用の専用船である。 ナ輸出全盛期 日本船の噸数は大体同級であるが、中国船の噸数は大小様々である。 には三社五艘、 合計一五、九二四D/Tの船舶が横濱航路に配船されてい (表7参照)

現在神戸・大阪航路には五社五艘、合計一三、六五八D/Tの船舶が專属的に就航し

その外バナ

表7 一九六四年の対日航路就航船

		横	合	神戶、				神戶、	航
11	11	濱		阪	11	17	"	阪	路
		線	計	航路				航路	別
海	台	建	Ħ.	高	丟	僑	海	台	船
欧	永	福	艘	砂	Ш	果	仁	靑	名
招		大		日十			招		会
		洋		本大	-10	果		湾	
商		航業		阪商	野船	航業		航業	社
	SALL	不公		船会	会	公公		公公	
局		可		会社	社		局		別
+	7	==	一六	Ξ	Ξ	=	_	_	載貨
=	•		•	六六		八	7	六六	^
一四八	00	七六	五八	0	五六	九二	五〇	六 ()	噸
									う時
四四	Ξ	四四		四	Ξ	五.	五.	五	ット
Ó	五.	Ť.		Ó	五	五	ò	Ó	と速
_	_	_		_	_	_	_	_	建
九四	九六			九五	九六	九二	九四	九四	造
Ξ	$\Xi$	-		九	ô	-	八		年

五七

中國海運事業の十年

一五八

二、五八二四二、五、九二四

総合計計計

### (4) 貨物輸送情況

車 茶 日本 は ・輛部 毎 は 35 向 竹 輸 年 Ŧi. 份品 約 八 0 H 近 出 年度の九九、 子 年 貨 110 〇万 ナ 110 物 • ٠ 万籠 化学薬品 ナ 玉葱等 ナ は 0 主 噸 ナ ٤ 輸 前 に達する 0 後の 增 0 出 Ū 農產 量 產 T 0 • 見込 四一 染料 は 12 110 品 とも ものと見積ら ナ 順が ナ みで だが数量 ·金属製品 0 0 〇 五 ある T あ 最 高 輸 る。 は 出 多 n 七 数 過 Ŧi. • Ŧī. < T 七 量 去 = も急激 一年度 0 n な 5 る。 籠 + 7 V 0 0 18 年 七〇、 その ウ 輸 六 な 間 四 ダ 入 增 12 次 1 は 年 加 は 罐 殆 は 12 三五二噸が最低であっ を 平 計 見 h 18 は 均 ど機械 等であ 1 几 る 毎 ~ t 年 C 罐 5 Ō 八 る。 万籠 詰 12 T. 0 一業品 な 万 • 麻 過 5 籠 電電 類 Ŧī. 去 \* 六三年 五. + 2 • た。 年間 年 気 香 え 器 茅 12 な 今後 に於 油 は 度 מל 材

## (5) 貨物運賃

略する

0 によ は 貨 る。 籠一 物 運 1. 賃 般 IV は 雑 で 統 貨 あ 規定 は 3 大体 0 帰 3 n \_ 6 の貨 噸 T 七下 V 物運 る。 IV から 賃 輸 は 出 海 一二ドルの間で多種多様であ 110 外 ナ 航 ナ 務 は 連 神 営 戶 まで 処 台 は 日 定期 \_ 籠 航 路 • 九二 るのでここでは省 組 0 規 10 定 IV 0 L た運 横 濱 賃

(6)旅 客 運 賃

設 人で、 したもの 旅客運送 全年 で運 の輸送旅客人数は二、 は 招 没 商 局 の客貨 船海 海欧号の旅客運賃は 欧号を主体としている。 ○○○人前後である。 表 8 の通 その他は貨物船 海 歐 りで 号は ある。 毎航 海 に客室設備を附 12 つき満 載 は 九

表8 日 中定期旅客船海欧号の運賃 一人数は 少な 0

四六ドル		六六ドル		ドル	Ξ			二〇六ドル	=		
通	普	等	_	人	=	等	特	人	_	等	特

#### 東南 アジア定期航 路

三艘增 可より各 りとな け 入 2 ってい の航 配 n Ļ \_ て開 艘ずつ配船 路 は 3 台湾航業公司 かれた航路で、 外貨貿易審議 Ų 大三 と永大航業 五九 委員会と中 年までは変化がな 年一 月正 公司 央信 \$ 式に運航を開始 各 託 局 艘 か から す った。 中 つワク外就航 玉 0 六四年から復興航 L 駐 た。 ~ 1 当時招 ナ L 4 た 経 ので現狀 商 済 局 参 業 ٤ 事 復興 公司が更に 処 は 0 統業 次 建 0 議 通 を

#### (1)停 泊 港

6 3= 中 國 基隆 海運事業の十年 ナン→高雄→基隆。 高 雄 サ 1 ゴ ン 但し招商局の船は日本に寄港し台湾航業公司 N 2 = " クレ V ~ ガ 水 1 ル ナ 1

五九

の船は香

港

	۰		•	•
		,	t	
	1	ŕ	ð	V

(2) に寄港す (3) せ 海

アク内就航の アク内就航の 船 船 船 にの船は船回

D (表9参照) ・ (表9参照) ・ (表9参照) 一航海となる。

九八一D/T、

ワク外就航は五艘、

合計二六、六一五

0 船 は 年 12

八 航

その

他の ワ

ク外運航船舶を合

船	
名	表 9
会	一九
社	六四
別	年東京
載	南ア
貨	ジアか
順	航路に
`時	就航
速	した船舶
建	0
造	狀況

船	名	会	社	別	載	貨	噸	(ノット)	う速	建	造	年	備	考
海	亜		商	局	īŢ	八、九〇九	力	_	四 五.	<u>-</u>	九四二	Ξ	ワク内が	運航船
復	運	復興航業	業小	公司		六、〇七二	七二	_	〇 五	_	匹	五.	"	
復	新		17		<u></u> .	六、0110	<u>-</u>	_	○ <u>五</u> .	_	九四	五.		
復	権		17		<u>.</u> .	3	九〇		○ <u>新</u> .	_	DC	五		
復	生		17		٠.	六、〇七三	七三	_	○ <u>チ</u> .	_	九四	五		
台	永	台湾航	業	公司	<b>∓</b> :	五五	00	_	三五.	_	九六二	=		
東	明	永大航	棄	公司	_	六九	===	_	二 五	_	九四	五.		
合	計	七		艘	四	五	五九六							

(4)貨 物 輸 送情 況

量は三四・七六%を占め、六三年度には三○・八二%を占めた。 殆んどマレーシャ地区あるいはボルネオからの積入れである。 輸送貨物は砂糖、 セメント・茶・紙・及び雑貨、輸入貨物はアルミ礦、 六二年度の中国船輸送 鉄 礦 等が主

(5)3 リン)である。 貨 輸 出 物 運

賃

貨物の運賃 は 噸当り約七─一○ドルで、輸入礦石の運賃は噸当り約四ドル(二九

表 10 一九六三年東南アジア定期航路に於ける中国船と外国船の輸送量比較 単位:一、〇〇〇噸

(6)			
旅	九四一	量 総	輸
客	元0	荷船中 量積国	出
運	10·41	比分百	入
賃	至_	荷船外 量積国	合
	究·六	比分百	計
	品中中	量 総	
	云	荷船中 量積国	輸
	11EI-011	比分百	
	吾	荷船外 量積国	
	七五・九七	比分百	出
	一空	量 総	#24
	100	荷船中 量積国	輸
	△ 三 六	比分百	
	空	荷船外 量積国	
	114-411	比分百	入

少ない。参考までに招商局及び台湾航業公司の旅客運賃を表11に掲げる。

旅客輸送は

中

・國海運事業の十年

中國 海運 事業の十年

表11 九六四年東南ア 2 ア航 路 の旅客運賃

単位:

F.

in

基 基 基 木 航 1 降 隆 隆 降 路 サ が 水 = 1 コ 別 普 海招 亜商 五. 几 0 九八 号局 通 几 台 X 四〇 五〇 八 室 湾 航 人 業 四五 七五 五〇 室 公 特 可 一別 100 八〇  $\equiv$ 八五 台 永 特 別 四〇 号 二八〇 Ŧī.

(1) 停 泊 港

一艘配船

して 路

六三年 は 国

月十

五. 議 日 委 路

に運航が開始された。

その 開 カン

現

狀は た航

次の通りである。

2

の航

外

貨

貿易

審 航

員

会

0

建

議

12 基

づ

いて

n

路

で、

儿

中

1

欧洲定期

益 利 輪航公司より

高 雄 2 ンガ 术 1 IV 工 デ 1 术 1 1 1 F 力 サブラン ガーアントウエ 1 U "

(2)12 航 4 1 海 ブ V 1 回 メン→ハン 数

ブ

n

グ

→高

雄

個月 と 12 台 1湾と歐 洲 t 5 艘 す 出 航

(3)

運

航

舶

益 利輪船 公司が 勝 利 型 0 華利 号 Ŧi. 七 无. ノツ O T 1 几 六 時 年に 速 \_ 建 Ŧī. 造 1 " 1 . 艘 几 を Ŧi. 配 年 船 度 12

同社 建 造 6 と嘉利 運航 L T 号 v る 0 七  $\equiv$ 九 D T 時速

(4)貨 物 鹼 送情 況

6 て適 かっ n 度 T 出 せだ 12 貨 運 物 時間 航 は 砂 L が短 7 糖 5 • る。 いので航 . 六三 七 × 年度 海 2 ス ŀ ケ 0 中 2 雜 国 ユ 貨 船 1 輸 0 IV 積 は 入 まだ固 貨物 荷 量 は は 定し 礦 石 てお ٤ 肥 九八八八 らず 料 を主とす 順でその 貨 物 る。 源 0 情 內 航 況 路 入 10 が 省 應 開

1 =7 1 定 期 航 は

七

九

五.

噸

輸

出

貨

物

は

Ξ

Ŧi.

-

九

噸

6

あ

2

た。

ス 中 ケ 玉 籍 2 1 0 1 1 型 高 n \* 船 雄 決 舶 を 3 出 8 近 発 統 港 海 とし 輪 運賃を定 船 連 T 営 基 処 隆 8 \* T 組 木 運 織 2 航 3 1 L 7 貨 高 物 雄 る。 輸 送 木 輸 需 1 要情 出 = 省 2 物 況 0 は 10 両 應 豚 航 C • 路 野 毎 12 菜 月 配 0 船 航 L 七 海 × 巴 数と 3

台

中

國

海運

事業の十年

海運事業 の十年

鉄筋 六・四三%を占め、 輸出 • 砂糖 三五七噸で輸入は五二、 出は三六 ·雜貨 六三年度の貨物総輸送量は 輸入 八噸 貨物は漢方 で 中国 三四六噸、 船 薬、 の積荷量 雑貨が主である。 輸出 四二、 は三一〇、 は五〇・一五%であった。 四七八噸で、 〇一一噸で 六二年度 の貨物 輸入 中 国 は 船 2 総輸 五. 0 が航路に 積 荷 送

表 12 九六四年度 ホン 社 コン航路 に就航 別 載貨(噸) た船舶

建

造

年

している船

舶

は 表12

の通

りである。

瑞	興	光	光	海	海	国	建	東	
生	中	平	和	生	安	孚	華	海	
亜	興	光	光	德	永	信	建	東	
洲	華	和	華	生	隆	孚	通	海	
海	輪	輪	輪	輪	輪	輪	航	航	
運	船	船	船	船	船	船	業	業	
公	公	公	公	公	公	公	公	公	
可	可	可	可	可	可	可	可	可	
五四五	五八〇	四八九	五五〇	三七〇	五九六	1,000	七五〇	一、〇五二	
							二二五.		
一九四六	一九四五	一九四九	一九三七	九三一	一九四三	一九四四	一九六〇	一九六二	
一九四六	一九四五	一九四九	一九三七	九三一	九四三	一九四四	九六〇	一九六二	

六四

量 量

DU は は 四

	÷	六、八二七	艘					_	計	合
一九四四	九五五	三五〇	可	公			安	福	安	福
一九四六	八。	五四五	可	公	業	航	隆	福	蘭	宜

中南米定期 航 路

寶利号 六四六マイ アゴ D/T、時速一七ノット、五四年に建造)とが就航している。その停泊港は基隆→高雄 伝工作を強化し、 カ月半に 都)→リオ **ベワイ→Callao(ペルーの首都リマ(Lima)の外港)→ Valparaise(チリーの首都** (San Tiago) の外港)→ブエノス・アイレス (Buenos の航路は (一二、一四○D/T、時速一七ノット、五六年に建造)と通利号(一二、一五○ 一年に三航海、 一航海ずつ台湾より出航することとなる。 ルで航海日数は八七日、 デジャネイロ 外交部が駐外大使館 商業取引を開拓するために開通された航路である。已に益利輪船公司の 両船が台湾とラテンアメリカより同時に運航するとなれば、 (Rio De Janeiro)→パナマ運河を経て帰国、全コース約二八、 荷役及び整備等に要する三三日を合せて一航海は約一 の要請に基ずき、ラテン・アメリカ各国 Aires) (アル ゼンチンの首 の外交文化宣 サン チ

かっ に九七二噸、 現在台湾のラテン・ア 中國海運事業の十年 Ŧ. 九年度は更に少く三六噸・六○年と六一年の二年は一噸もなく、 メリカ地区に対する貿易は微 々た るもので五八年度 の輸出は僅 六二年

六五

中

國

海運

事業

0

+

等を 同 X 度 力 地 地 12 12 区との 域との貿易 輸 輸 入 噸 出 するが、 3 だ = 貿易 1 け 0 E 開 額 中 あ 1 てれ 拓 玉 の増加を期待する は 2 12 向 中 た。 努力 は 輸 玉 台 出 0 2 Ĺ は 湾より 0 0 てい 余裕 3 理 Ū 由 て必 供 から 3 は のでこの航 給 な ラ ことは 出 要 5 テ とさ 来 ~ 甚 るもの . 方ラ だ n 7 路開 むずかし な × は テ 5 IJ 通後 限ら ~ B 力 . 0 0 S で、 漸 n 7 主要 次発 て × しかし 5 IJ 2 輸 る。 展 カ 0 出 Ŀ ĺ 貨 は て行 ながら中 從ってラ 機 棉 物 と礦 であ 械 < ことも 石 車 る 砂 国 は テ 輛 政府 殆 糖 1 考え • 錙 h は J. 鉄 中 は 7 6 他 玉 極 × 製 IJ 地

#### 不 定 期 航 路

る。

倘

物

運賃

は

今の

2

ろ

日

本

南

米間 政策をと

0

外

玉

同

賃

の二割引きで大量貨物の

場合

1

12

は

别

に話 貨

し合

いに応じ、

彈力的

運賃

2

てい 船

る。 盟運

7 5 1 ラ 遠東 中 1 " 玉 地 < X 船 X 1 は は 少数 为 石炭等の輸送である。 12 臨 於 時 な の定 ては大部分はフィ 5 12 0 集 目 期 省 下台 船 輸 を除ててはほとんど三国間 送を E H 台韓、 リピンの木材、 積荷と航海情況 経営方式は頗る不安定で、 台湾 中 東、 に関 台湾 印度 の貨物運 L ゴアの フ ては 1 IJ 業務 礦 没、 F. 貨 石 ン、 物源 日日 から ある 台 不 本• 安定であ 湾 12 5 琉 t は 7 球 長 2 × 等 T 期 の諸 左 3 IJ チ 0 右 力 + で詳 間 航 t V

台湾輸出入総額

の四分の一

強を占めている事実からも明らかである。

があ

る

33

その

中

台

日

航

路

から

最

も重要

一であ

る

0

これ

は

六二と六

両

年

度

0

同

航

路

輸

没

各航路

の経営現狀

#### 1 H 定 期 航

72 決 決 対 め 几 海 83 年 6 6 た。 外 兀 巴 航 n 2 n 復 度 現 務 T な た。 L 輸 0 5 連 お た 没 対 在 営総 当初 後 量 5 日 は 五. は 貿 招 招商 七 処 は H 年 易 商 から 年 七 本 約 为言 一四月以 局三 分配 対 船 局 六 Fi.  $\equiv$ は 路 0% 台湾航 運 余 0 0 年 責任 降 比 航 万 12 は 率 12 噸 復 • 台湾航業公司二〇%、 Ŧi. 参 業公司 程 活 をとっ 対 卽 加 度 L する Ŧi. 5 た 0 とな T 中 あ 当 5 及 玉 てとを 初 2 た。 た。 び 船 2 た。 全国 七 中 要 上述三 五. 日 また % 求 商 間 船 L 年 0 商 な 単 連 中 日 12 輸 船 位 営 国 本 0 両 出 連営 船 で、 0 処 側 玉 入 も各船 Ξ 比 0 0 貨 処五 平 率  $\equiv$ 両 物 B 単 % 玉 和 は 会社 % 幾 位 0 船 條 全 舶 度 あ 約 部 12 かっ t 0 圣 0 から 中 0 調 原 分 積 た 締 玉 2 則 整 配 T 荷 結 船 とし 30 組 額 率 3 分言 から その n 織 から n 輸 T 取 72 取 没 3 分言 b 後 b n Æ

得 る だ 12 本 2 事 力 運 口 奶 圣 n 没 航 あ 注 量 路 场 え 35 0 中 5 0 た。 0 中 多 輸 玉 お  $\pm$ < 出 0 貨 3 海 運 か 運 賃 物 H 前 総 L 界 於 は な 12 は t 主 額 とし 为 专 同 10 V 5 航 0 於 日 本 路 6 T 5 近 砂 T 年 側 を 糖、 対 重 中 t 中 日 5 視 玉 玉 米、 貿 積 L 船 政 T 易 府 荷 0 塩、 V 経 額 は 比 75 率の る 営 積 0 す 石 占 極 変更 炭 みら 3 的 8 不 で、 3 12 定期 を ず 比 他 要求 輸 率 地 は 日 航 出 X 貨 本 路 五 2 物 五. 0 7 海 0 貿 来 運 中 は 年 主とし 度 易 T 界 最 拡 0 \$ \$ 張 競 重 中 要 T 12  $\pm$ 2 T な 肥 35 カ を それ 運 航 入 没 路 n を 量 0 5 I あ 拒 獲

中

國

海運事

業の十

一六八

り六三年度の三一・○%に低し、輸入比率も五五年度の六四・四%から六三年度の三九・

中國海運事業の十年

九%に急減し、同航路の黄金時代すでに去ったとの感がある。

同航路の運賃及び最近二年の貨物輸送量は表13及び表14の通りである。 表 13

四・七〇	]	1	1	1	1		一台湾	北海道各港	
ニ・七〇	1	1	1	1			ノ台湾	大阪、神戸	
1	]_	三九八八	1	1	1		濱	台湾/小名家	
1	1	三九四	1	1	1		海各港	台湾/日本海	
r	1	三・七〇	1	1	1	J	产	台湾/名古屋	
1		三・五六	三。四五	1	1	J	神戶	台湾/大阪、	
ī	1	三八四	三-七〇	1	Ī	1	横濱、千葉	台湾/東京、	
1	1	三十七	====			1	門司間	台湾/関西、	
1	L	四・〇七	1	五。四五	ı		追各港	台湾/北海道	
1	六· 〇〇	1_	1	五。四五	六・三○五・八○五・四	六・三〇	横濱間	台湾/門司、	
肥料	槍木	塩	石炭	米	砂袋糖入	みが砂糖積	路	航	
jv	単位:ド			年度)	賃(六四	の貨物運	不定期航路	表 13 対日	
				The continues of					

五四·四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四四	八一七、五〇四	四五·五六	六八四、二二三	一、五〇一、七二七	一九六三
$\mathcal{F}_{\mathbf{i}}$	七八	四四·六四	六三五、七〇六	一、四二四、五二五	九六二
百分比	外国積荷量	百分比	中国船積荷量	輸出入総量	年度

# 2 フイリピン不定期航路

貨物の 五六% が、 加し、 四、 噸 の需要量も著しく増加し、 から二 た。 近年 六一一噸で輸出 輸入は主とし この に低下 大部 六二年度 輸入三〇一、 一〇万噸 航路の貨物は 7 分 1 i IJ は であっ 72 0 ٰ 中 中 7 ~ 玉 船 三七八噸、 は八五、八七七噸 ラ 国 船 たが六二年に ワン 船 によ 輸出よりも 多 同 の積荷量比率はなお七二・二八〇%あ 材で 航 って輸送 従 路 って あ 0 輸出二一〇、 同 る。 輸入が多い。 輸 され、 は二 航路運送量 没 に多 であ 近年来台 八〇、 加し フ 2 二六七噸 72 イ だ 四八八八 も激増してきた。 輸 IJ 湾 六三年度 の木材 L F, 出 72 V 貨 であ 噸 0 船 物 の運 加工業は急速な発展を逐げ、 で 12 は 中 2 12 增 送量 72 主としてセ 国 は 加 更に 船 ったが六三年度には四五 品の積荷 一は微 六一年以前 六一年までは年に一 L 72 五一一、六 々 その 量 72 メント、 比 る 率 \$ 中輸入は は 几 \$ 0 2 の航路 塩 であ Ŧi. 低 順に 下 四 油 原 った 7 增 九 類

中國海運事業の十年

中

#### 中 東 不 定 期 航 路

僅 年 年 度 D カン 度 輸 東 H 貨物 省 航 四 省 物 物 路 総 六六 総 は は PU 輸 = 台 出 九 没 12 湾 噸 量 噸 量 砂 か は 糖 6 6 6 は 合計 あ 合計 あ 2 1 Ī ラ 2 2 720 業製 た。 • その 品 2 儿 7 だ 0 I 内 为言 内 1 数 中 中 F 四九 量 国 玉 • 船 は 1 船 極 0 0 七 ラ 積 噸 噸 穑 8 7 で、輸 0 T 荷 荷 • 量 量 11> ++ は 輸 な ウ は六〇・八〇%を占 入一、 Ŧi. 入 V 3 四 7 • 輸 ラ 三八、 1 E 四%を 七 は + 五. 主 等 地 12 九 占 Ŧi. 原 X 九 DU 油 8 め 0 八 T 八 ていた 6 航 噸、 v 噸 あ 路 た る。 を 輸 輸 0 出 出

#### 韓 国 期 航

5 为 あ 去 噸 韓 型 B 3 12 船 貨 国 5 適 な 中 物 舶 宜 0 0 4 玉 0 2 船 貨 12 は 入 航 ---72 艘で 艘が 引き 札 0 物 分 極 路 i 穑 め 0 総 は T 貨 配 不 荷 輸 2 拔 物 定 n 船 輸 11> 輸 量 兴 5 て対 3 没 な 出 数 は 量 3 i 韓 n V L 量 \_ は 3 0 几 合 た 国 韓 は 路 定期 貨 • 計 航 n 中 航 目 物 路 な 玉 路 下 四%であっ 0 的 輸 5 同 0 から とき 大部 運 航 韓 Fi. 12 没 • 航 韓 0 路  $\pm$ 分 L 玉 協 12 12 0 Fi. は 献 は 購 7 力 DU た。 航 枕 いる中 台 買 12 九 湾 海外 あ L 木 物 噸 六三年度の貨物総輸送量 7 資 72 0 国 6 航 v 12 木 七 鹼 務 船 V 世 3 x 入 聯 中 コン 札 六 12 T 2 営 与 玉 1 H 5 , る。 船 え 処 来 が は 塩 る る 110 Ħ. 影 Ŧi. 台 かっ 2 九 日 艘 砂 否 7 噸 ツ 航 糖 は 年 L B -12 路 מל 大 7 12 輸 は 4 航 は 0 な t 石 出 炭 中 合 V 路 韓 5 2 九 等 T 計二九八、 で 玉 玉 0 九、 六二 運 海 籍 貨 0 決 航 運 不 物 あ 女 定期 年 す 界 35 る 0 度 3 カン 大 た。 0 t 6 量 過 0

六七噸で、 2 輸入七、九二〇噸。輸出二九〇、七四七噸、 中国船の積荷量は二一・四二%で

た。

5 沖繩 不定期航

路

入四、 総輸送量 艘を配船 プと雑貨 八一七噸、 沖繩 して運航 に三六、一〇九噸、 6 あ 間 る。 の輸出貨物 している。 輸出四〇、 現在 小型 は 二中国船 六二年度の同 主 輸入五、二五五噸、 四一七噸、 に塩、 (千噸未満 鉄筋 中 航路 国 船 アルミ 0 の貨物總輸送量は合計四五、二三 のもの)が就航 積荷量は三九 輸出三〇、八五四噸、 = ュ 1 ム、雑貨 九○%。六三年度 している。 輸出 中国 沖繩 船の積荷量 は 主に も小船型一 四 回順で輸 スク 0 貨 ラ は

舶

六三年末現在台湾

の二〇〇噸

以上の商船

は合計一〇四艘、

総

噸數五三三、六二五·七

五八・八四%であった。

航業公 内 総噸数は六二八、六二七・○七G/T(八八五、五二一・○八D/T)となった。そ 招 /T (七六一、四五九·一一 商 可 局 所 所属 属 船舶 船は一 は二四艘、 合計 合計一四九、九九一・三一G/T、二三・八六%占め、台 D/T)であった。六四年一二月末には一二四艘に 四四、一五八・〇五G/T、七・〇二%を占 め、民営会 增加

社

所属

船 中

舶 國

は

九

艘、

合計四三四、四七七・七一G/T、六九・一二%を占めてい

海運事業の

十年

る。

六G/T、三九・九七%を占め、二一年以上の船舶は五一艘、合計二三六、五六七・八一 三九%を占め、一〇年以上二 一〇年以 下の 船 舶は五二艘、合計二五一、三一三・二

G/T、三七・六四%を占めている。 以 1 の分析か らも わか るように台湾の商 船は この十 年間 に急速に発展し、政府が台湾

15

転

して来た当初に比べると

質量ともに著じ

るしい進步を遂

げた。

しかし海運界の見積

台 か に足らない。アジア主要国家の商船数一三、九九七、九九三噸から見ても台 心けで現· にその四・四九%を占め第四位にすぎない。 湾 ĺ٢ (一九六三年七月の統計)から台湾の保有している商 の輸 t る 究有の船 出入貨物総量は七、五〇五、九六 一〇噸の貨物には約 舶 では明らかに不足である。さらに \_. 噸の船 六噸 舶が それゆえ台湾の商船は量質ともに一層の努 であ 必要とされ 世 るので、 界 の商 船 る。こ 数 船数 七五 を の計算 万噸 見ると、その比重はとる 一四五、八六三、 の船舶 に従えば六三年度 が必要となる 湾 四六三 は

僅

を建 七、六五二·六〇G 買入れが行なわれ、 湾 る は 第 とに 三期四 な って T 年経済計 いる。 合計六二艘、三六九、〇三七·四九G/T(五一四、一五三·七 (七五、 画 六一年から六四年一二月までに で新船二一〇、〇〇〇G/T (三〇〇、〇〇〇D/T) 一一二・九二D/T)が建造され 已に新船一一艘、 ていい る。 その間 合計五 12 旣

成

必要であ

五四八· 二D/T)が買入れられた。 五五 G T 又解体或いは海難事故で損失した船舶は二四艘、合計一〇四、 几 •

受一問年 三—量年 三—三年 五年以下 一三年 二—— 个一年 表16 表15 1 艘数 三四 総 最近四 総 九六四年 され、させ・日 二九、0英・杏 一九九、五六・六四 五一、七西・大水 父、 会 三 元 語、三三·七 七、五九五、九五 九九五二 噸 年間 11 〇三六、 数 に建造 艘数 二月末の中国 29 17 招 総 四九九九一三 三、一心・商 六、一类·冥 選芸、元九七·10 11-040-11 30.08.1 吨 た新 M 数 五. 船 百分比 船 五〇·岩 局 三三六公 完完 六三・九公 # # P9 Ö 噸 数 艘数 /T)であった。 台 総 湾 問、一天·皇 园 园 四 六 五、大一、次 一大·九至·門 四、〇八六、石 二二語:品 噸 航 合い

三主

PE

元

五四六一 九九五二

古・たの 100.00 だ· 宝

水・水( 三元

14.40国、14 金、穴の・八 元"只元一六 三の、三六十三世 三、公灵·查

二· 岩

10.0

公元

中十十四、四四

充・三 三

数 業

分比 

**農数** 

総

噸 商

百分比

四一公里

量・尺

七四

公 H

民

営

船 数

会

社

(表15、

16

17、18参照

建 造 年 月 会 社 别

中國海運事業の十年 招 商 局 海通 船名 総 二十二十四 噸 数 載 1.7.10·10 11·0 貨 噸 時

一九六一

一七三

タン

カー

速

船

種

類

或
海
運
事
業
0
+
年

		宝、11二·九二	五七、六五三一六〇	二艘	計	合		
11	0:11	00.00至,1	九三七、一四	海強	公司	永隆輪船	_	一九六四
"	八〇	1三、三九二七〇	九、七九三・九一	海行		"	四	一九六四
"	八.0	00.图中国,回1	れ、七七〇・九二	海健	局	招商	0	一九六三
11	1 M·O	可,可 100.00	四、〇一六、六七	台永	公司	台湾航業公司	八	一九六三
11	() ()	00-11時0.1	穴1·言0	東海	公司	東海航業	=	一九六二
11	三	以,其00.00	图"0川川·011	海祥		"	-:-	一九六二
"	三 主	三、七三二、五二	三、一六〇·四六	海泰	局	招商	八	一九六二
11	元ら	三、岩六:00	10、1三四·闰1	復安	公司	復興航業	-	一九六二
貨物船		OB-1113,111	10、三七九六四	如雲	公司	国航運	-	一九六二
タンカー	0-111	二、九三二二〇	に正正に	海恵	局	招商	0	一九六一

表 17 最近四年間に購入した貨物船

一九六一

台湾海運公司

台

星

七、三二五・二六 10、六三〇・二五 1九四二 10-五

買入年月

会

社

別

船

名

総

噸

数

載

貨

噸

建造年

時

速

0.41	九 pu pu	00.00%01	セ、六人六八十	雲	菲	航運公司	中国航		一九六二
		一六〇、七九三・二五	一二二、六九八、宝豆	五.艘	<u>-</u>	度合計	1571年度		
1六0	一九四五	00.0%中,01	七、六四〇・1七	利	栋	船公司	益利輪船	Ξ	一九六十
五五	一九五六	1五、三〇九・〇〇	100.0000	勇	海	局	招商	10	一次二
三宝	一九五一	八、图10.00	五、三六〇·四八	隆	台	550	"	10	九六二
三宝	一九五一	八百10.00	五、三六〇·四八	興	台	業公司	台湾航業公司	01	一九六一
五五	九芸	三、バカニ・00	四、八六〇九一	果	僑	海実業公司	上海実	0.1	一九六一
17.0	一九四五	10,770.00	八、四〇五・〇〇	利	恵	業公司	遠東航業公司	九	九六二
五五	一九五六	1萬川川100	40.111.0元	忠	海	局	招商	九	九六一
0.01	九四四	00. 五三五,00	力、口声声-00	聯	友	船公司	友聯輪船	八	九六
一四·五	九四〇	111,1100.00	七、六三八・〇〇	平	復	興航業公司	復興航	七	一类
15:0	一九四三	10、九六0.00	ハ、七六九・〇五	利	通		"	ベ	九六一
五01	九四三	10、九八1・00	七二六二十二	利	慈	業公司	遠東航業	*	九六一
四元	九四三	10元八四00	七、五五六・七六	明	盆	船公司	益明輪	Ħ.	九六十
五0.1	一九四二	10.周七0.00	七、四六六十二六	興	雍	運公司	新興航	=	一九六十
10克	一九四三	10.4110.00	七、五七、五八	雲	錦	連公司	中国航運	≅	一九六一

中國海運事業の十年

	一九六三	九六三	一九六三	一九六三	九六三	一九六三	一九六三	一九六三	一九六三		一九六二	二	元六	一九六二	一九六二	一九六二
	-11	-1	-1:	낟	Ħ.	Ħ.	八	=	-		Ξ	Ξ	+	八	===	
	大隆輪船公司	遠東航業公司	"	招商口	偉業航業公司	開利航運公司	"	11	復興航業公司	一、六二年度合計	東華航業公司	益利輪船公司	新台海運公司	偉業航業公司	復興航業公司	民生実業公司
			<i>&gt;</i> /=	同	And No. 2		Us	14:				1-100-1				
	大	嘉	海	海	翔	新開			復		東	華	新		台	新恵
-	隆	利	逵	富	利	雌	裕	華	中	艘	明	利	台	利	勝	生
	户、11国长·00	九九二三:00	七、六四二.00	七、六五〇・〇〇	八、七二三・00	00.0111,4	00·1111,4	00.兆二元中	中、三六:00	元、八宝八〇	1、九九五十〇	七、六五1.00	九〇四八二	中、11英三·00	七、六九八·三二	六、六三六・七六
	10、八至000	11、七三九・〇〇	10、公元六00	00.114.01	90-中国。11	至0.0五六,01	10、八九三-00	00.0时代,01	00.0至元,01	至大,三四十三	二元三十三	00.04至,01	1、五九八.00	00.000000	10、五八四-00	九、六五〇・〇〇
	一九四三	一九四六	一 九 四 五	一九四五	一九四八	一九四五	九四五	一九四八	一九四八	7	一九四八	一九四五	一九四八	一九四五	1九六二	九四元
	10宝	0.中1	0.至	0.闰1	17:0	至0.1	0.11	1六0	1×0		<u> </u>	五五五五	0.01	1 = 0	五五五	五〇五

中國海運事業の十年

一九六四	一九六四	九六四	一九六四	一九六四	一九大四	一九六四	一九六四		一九六三	一九六三	一九六三	一九六三	一九六三	九六三	九六三
=	=	-	pu	-1-	ベ	껃띡	=		Ξ	$\equiv$	010	10	九	九	た
台湾海運公司	"	新台海運公司	台湾航業公司	11	11	11	招 商 局	完三年度合計	大来輪船公司	瀛海航業公司	益寿航業公司	大洋航業公司	繁栄航運公司	新台海運公司	開泰航運公司
台	富	栄	台	海	海	海	海	_	大	[1]	永	建	興	明	新
高	台	台	青	富	和	平	仁	六艘	Ш	泰	保	福	栄	台	開龍
二、1九三十三	ニ、バス・主人	六、〇四四十六九	三、〇七九・〇〇	七、大三四·玄四	五、七四〇・〇〇	五、八〇九・〇〇	周1,000-11	一〇六、五七七・三二	二、七四四十二	00.图111.件	七、1八1.00	100.3400万	七、六九.00	二、七六九・七五	七、三六三、六四
三、バカセ・七〇	011.0118,B	八、五〇三・五四	三、大大〇・〇〇	10、セセカ・00	九、八九七.00	九九110.00	二、九五〇-〇〇	1至0、九七七-00	11. 世配1.00	10、九五0.00	10.410.00	1,400 00	10ごせた00	图、111111-00	10、八六五.00
九四五五	九四四	一九四三	九四九	一九四三	九五〇	一九四八	一九四八		一九四八	九四四	九四三	一九四一	一九四五	一九四三	一九四三
10年	三完	二	0.至	·注:	五三	751.	元 元 元		0:10	<u>:</u>	0.11	四五	100	0:11	至0.1

一七七

_												
一九六三	九九六三	一九六三	九六二	一九六二	一九六二	九六二	一九六二	九六二	九六二	年	表 18	
ᄧᅼ	ᄪ	_	10	10	01	=	三	=	九	月		
				招	上海	益利		招	台湾	会	最近四	四
n	17	"	17	商	海実業公司	輪船	11	商	台湾航業公司	社	年	年総
				局	公司	公司		局	公司	別	最近四年間に解体又は海難事故で損失した船舶	年 総 計
国	永	海	海	民	滬	永	永	永	延	船	体又	六
富	淶	黃	張	亮	民	利	潼	涪	平	名	は海	六二艘
										総	事	
七	11110-111	11-11111,4	11-11111.4	五九	一、三	00-周川1.中	三二	三二	六、七七五十八四	噸	政では	景允、
其·00	3 = 1	三三	壹	五九六十六七	·三·兴	00	斯O-国山11	11110-1111,	五六四	數	失	三大九、O三七·四九
		=	:						10	載	たか	元
	00時间,	00-MOH-01	00.日中中,0		、公路-00	九、九八二-00	00·泽黑、	一三元:00	00.41111-00	貨	舶	五
1	00	9	8	1	00	1.00	9	8	8	噸		四十二四十二四
引	タン		貨	引		貨		タン	貨	船		江中一世世八四一年
ěп	ンカリ	11	物	фП	11	物	11	ンカリ	物	**		
船	1		船	船	_	船		1	船	種		
		解	海						解	海解		_
"	11	体	損	11	11	11	17	17	体	体損か		

せてノー・
1,071.11
七、六五0 00
8.0mm-01
八、七三一六
1、八二六三三三
八、七六九・〇五
五、七二十四
三、三六五・1三
三、六九〇・〇四
六、七四〇·五八
七、二十四·五七
1、八三〇-九九
一、三品。五
三、二六五十三

### 四商船会社

## ⟨一⟩国営海運会社─招商局輪船股份有限公司

末 適 局 h 日 かも 北 L 海 た。 25 所 輸 東南ア 12 は な 属 る。 その 置 2 招 いも 没 船 九 12 0 商 四 舶 内大 のば 適 中 ジ T 局 九 招 は 商 7 v 12 所 する中小型船舶 九 年 は運 る外、 מל 等の定期航路、 陸 属 五. 局 Ŧi. りだ 艘 の最 בלל 月の 商 航 5 船 近四 停止で処分を待つN三型船 った。 撤 基 は E 二四六、 隆 海撤退と 退 年来の し 四 • その 高 艘 72 と河川 台日 船 雄 00 後数 小型 運航実績 舶 同 ・東京に支店 不定期航路、 用船 は 時 に招商 僅 船 年 二八G/Tで、 を含 か 舶 間 七艘、 で、 は表19に掲げる。 旧 T 局 船 台湾撤沿 も台 • 淘 ペルシャ湾から台湾への原油輸送等に及 舶四 合計二二、七〇二 神 合計 汰と 北 戸に事務所を設け、 艘が含まれてい 退 12 後開 引揚 新 一部自· 一四九、 船 通した 建造が行 げて 由 九九 来た。 型 遠海近海 • 商 72 〇八G われ、 船を除る • = 当 航路 招商 時 き他 六 運 来 G は Tだけ 四 局 航 台 中米、 は本 年一 事業 ノTに達 は L 殆 72 店を 二月 で、 12 んど 招

項 目 九六一年度 九六二年度 一九六三年度 九六四年

中

國

海運事業の十

年

表 19

JU

年

来

の招

商

運

航

実

績

度

11、三芸、1七1・三1	ハ、二豆七、一八六・〇八 七、二九八、九六八・八三 一一、三五六、一七一・三	八、三五七、二八六・〇八	九、〇六二、九七四・五四	収入合計(ドル)
三十十四八二0二	八二、九五四・三七	公中・1十十、三四十	九八、五七四・六四	其他の収入(ドル)
七四四、三七二・五六	二宝三、三六六·On	三八、五六・七	1六1、至三六五	船舶の収入 (ドル)
四、三三八、四九	九、二七十三五	三十、六四九九〇	二三、五四三一三五	軍事輸送の収入(ドル)
1三六八三四·宝〇	二人、公司·二量	二大二六三宝	三三、六〇六二六	旅客輸送の収入(ドル)
10:二大、七六·亳	六、八二四、七三三、八四	七、六八七、八二-00	八、六五五、七二六・六二	貨物輸送の収入(ドル)
1、1	01/1,11	1,图以1	. 11、110	客
1、二元、一六.00	九二二、六七九	月11,150,1	九九一、三七五	貨物輸送量(トン)
0分、0日中,中日1	10二、四六七十七六	1三年、11年中・1四	1110.111111111111111111111111111111111	航船的

註:一九六三年度の運航船舶噸數には一○月二二日に実工した海健号と一一、一二月に 修繕した海宇号の総噸数を含んでいない。

## (二)省営海運会社―台湾航業股份有限公司

一、大阪商船会社、二、日本郵船会社、三、辰馬汽船会社、四、三井船舶会社、大連 台湾は日本統治時代すでに海運事業に進出しており、当時商船会社は七社あった。即

あ げ 5 同 規 年 る 年 船 2 比 定 な 七 同 合 方、 年六 35 月 一月上 あ 接収 日 月 戦 2 72 時 12 12 述 敵 七 は は 東 た機 め 台 社 玉 \_ 弫 湾 万噸 0 0 海 帆 商 航 資 運 几 業公 產 会社 六 船 級 船 G を接収 年二二 会社 でま 0 T 可 台 は 北 12 0 づ -央を代 月 資 省 整 TE 及 台 12 產 式 内 備 h 南 南 は 12 海 L 玉 0 H すべ 成 運 V 本 省 両 合営 忆 号 几 72 汽 0 六 T 復 L 0 船 年一 終戦 引揚  $\mathbb{R}$ 72 活 0 社 営 12 形 月に で組 あ 後 招 始 げ で、 修 商 T め 局 省 台 前 織 理 る 全 を完 湾航 変更 とし 台 から 2 盛 湾 接 同 時 T 時 収 了 業 3 省 代 独資 n 公司 L 12 行 12 な 政 就 設立 で経 資本 < 運 戦 長 航 T 航 時 官 一準備 営 は を 0 公署 額 72 な 沈 す 開 船 らな 沒 交 る 事 始 0 3 船 務 通 舶 \* 所 億 多 世 如 は V ٤ 引 を b 72 は 六 0 掲 儿 V

出

資

例

は

 $\pm$ 

四

省

六

招

商

局

から

中

表)

で会社

名

も台

湾

航

業

有

限

公司

と改

8

72

新 33 < 六 月 元 0 な は 12 持 民 幣 は < \$ 川 万 間 九 優 5 T V. から 年 先株 株 5 は 買 公営 四 T を な 月再 台湾 6 替 取 な 企 え 2 五〇〇 万元 T 人寿、 業 C 5 る 爲 もよ 組 0 2 とし 2 織 形 万元 から 台湾 省 とな 12 v と規 た。 変更 な 0 持 產 2 2 T 定 出 3 T Ŧi. 物 5 3 資 礼 九 株 5 v 年六 720 n 両 か る。 比 会社 保 6 率 月には そ 4 民 は 険 間 名 会社 B 今 数 0 後 から 生 は 台湾 でと 今日 買 九 公司 優先株七、 12 取 各 法 変 航 12 3 K 六 前 業 5 万 0 至 万元 元 な 股 規 は 3 定 いが を 女 先 份 ず 台 12 有 12 で 0 省が (会社 民間 限 湾 t 公司 万元、 譲 銀 5 で株 九 公司 6 行 (定款) と改 分 12 六 圣 H 譲 は 万元 8 た。 買 3 7i. 12 6 年二 取 以 資 ñ 又 更 る 月に 招 本 Ŧi. 12 Ŀ 資 0 商 額 \$ 株 本 年 局 は 0 な 4

中

國

海運事業の十年

八四

### 中國海運事業の十年

がその内の八、八○○万元、省政府がその内の三、○一○万元を買い取った。現在の資本 先株二、三一○万元と前後三囘に分けて合計一一、八一○万元の優先株を発行、 台湾銀行

額分配情況は表20の通りである。 表 20 台湾航業公司の資本額分配情況(一九六四年一二月現在)

000,001,281	000	114,100,000	100000000	計		総
六0.000	1	-	K0.000	司	物保險公	台湾產
长0.000	1		₹0,000	司	寿保險公	台湾人
九七、000 000	000	八八000,000	t,000,000	行	銀	台湾
元、九八O.OOO	000	100,000,000	ハ、バス〇・〇〇〇	府	省政	台湾
111、000、000元	一元		11,000,000近	局	商	招
	<u> </u>					

と高雄 られ、経営した航路は台湾 そのまま維持されたが、大陸航路の代りに台湾一日本航路に重点を置き、併せて台湾ーホ 一馬公、基隆 一花蓮、花蓮 -上海、 高雄であった。政府が台湾に撤退した後は省内航路は 臺灣―福州、台湾―広州、台湾―アモイ、台湾― 大津

Ξ え、 海 招 成 7. 省 遠 極 1 由 IJ 0 当 内 洋 72 的 航 商 船 刑 + 馬 航 航 航 船 路 局 \* 初 公 0 才 12 艘 高 合計 冒 持 間 路 路 1 涼 圣 t 路 0 舶 雄 12 かっ 貨物 定期 洋 買 は 5 \$ は ス 残 5 5 0 台 使用 馬 入 船 開 政 rf: 航 湾 JU 艘 0 ŀ V 2 運送 米 府 ラ 入 T JU 2 公 投 n は 拓 路 航 1 沈沒船 たも 11 お 船 航 資 0 y \* L 0 7 路 準備 5 民 る用 路 中 ヤ 開 5 龄 0 1 は ず 専用 るが 三艘、 営 発注 航 0 H 五. 拓 È " 意がある。 八 を引き揚 とし 海 0 路 し とし F. そ 運 圣 等 年 0 両 1 . 遠洋 合計 とる で活 客 T 扶 定 台 n 0 7 東南 貨 湾 五 旣 助 期 各 台 旅 が修繕 四 合計二 政 G 成 航 0 躍 1 船 航 六 湾 客輸送に力を入れ する 路 7 策 12 同 儿 T 船 路 中 1 ジの 非 社 年 儿 艘 用 0 ٤ 東 に応じて 南 とな と五. Ŧi. \_, 台 常 į 艘を 12 L の最近四年 度 航 洋 5 不定期航路も は 72 に苦 儿 日 12 航 買 Ξ 2 不 8 12 路 は • 基隆 台湾 Ŧi. 適 DU 八 労し な 売 0 た。 S H 12 8 入 船 だ JU 五. 2 本 艘、 その 机 72 来の運航 とし G 72 2 推 • た。 720 が D 四 花 印 出 / フ T 内 合計 • 六 八 蓮 1 度 す 7 兼営するよ 7. 六 T 四 Ħ. であ G 九 当 航 るよ 処 同 IJ = , 几 実績 年 分 社 年 0 Ŧi. 高 時 路 " 年 T 貨 年 一二月 雄 L 設 2 E. 度 は 5 度 は V 物 以 た。 日 た。 12  $\pm$ 1 25 表 降 5 航 際 船 投 か 経 初 七 0 米 な 次第 21 期 現 資し 九 路 不定 2 12 6 営 海 航 尚 2 艘 0 同 12 在 n 九 な は は 航 運 路 買 12 T 民 汁 女 \* 6 • 2 中 期 路 0 四五 不景気 建 新 旧 0 営 航 欧 b V 6 た。 0 は  $\pm$ 万. 入 造 12 0 造 船 船 路 調 米 現 Fi. 持 圣 G 同会社 譲 在 L 舶 L 0 整 航 年 才 72 5 新 72 1 3 み 圣 時 בלל は \_ 万噸級 T \$ 船 船 ٤ 行 代 5 船 更 大 ス 1 12 陸 高 であ は 12 0 し vo 力 は 换 旣 自 沿 雄 ナ は

#

國

海運事業の十年

中國海運事業の十年 台湾航業公司の運航実績

表 21

項	目	一九六一年度	一九六一年度 一九六二年度 一九六三年度 一九六四年度	一九六三年度
運航船舶噸	教 (トン)	三四、九〇九・四〇	四、五四、六四	1.4-%00、1周
貨物輸送	量(トン)	ARO, BOR	三七八、10至	四二六、一九〇
順/マイル		九六八、七四七、七六四	九六八、七四七、七六四 1、〇七九、八四二、五七〇 1、一四五、七七二、一四四 1、〇二五、七四四、三七四	图图1、114片,增图1、1
旅客輸送	量(人)	公元、1四0	九一、八九〇	た、たへ
人/マイル		三二二、1三五、六	中、七三〇、〇月四	八二三二元
貨物輸送の	の収入(ドル)	二、九五四、五一七・三七	三、二〇九、九七四・三〇	三、五三四、〇二九・〇五
客輸送	の収入(ドル)	10八八二六四九	11171三1元至	一门四、五三五·五六
事輸送	送の収入(ドル)	110、九七四-六1	七四、六三〇・三三	l
其他の収	の収入(ドル)	二、五八五、三〇	一七、六九二、四六	六、101.四九
収入合	計(ドル)	三、10至、八九三、七七	(ドル) 三、1○五、八九三・七七 三、四1四、四二九・〇四 三、六六四、六六六・1〇 三、二九一五三六・五1	三、六六四、六六六、10

### $\equiv$ 民営商船会社

籍に囘復した。又新設商船会社も多数あってその中比較的規模の大きい商船会社は一一五 戦後大陸にあった商船会社は一斉に復業し、 戦時に国籍を移転していた船舶も本国

一八六

0 \* 社 商 築 12 た 3 会社 ら休 あ E W 業 分 た。 新 Ü 72 た 台 5 3 湾 12 船 設 0 撤 合 立 於 退 H. = 3 続 後 n 出 は 三 万. L 1 型会社 六 た。 JU 九 しか 年 \* 末 除 女 L 沂 Ξ で 5 ては 四 12 年 来 は = 民 0 一九社 対 営 外 七G 商 貿 船 0 会社 易の みとなり 急速 は Ŧi. 民営 的 社と 2 進 0 步 海 後 運 12 な 乗じ 業 \$ 3 引き続 0 黄 持 T 金 5 時 船 3

範 囲 合計 から 広 い会社 を 次 12 紹 介 Ĭ

九

艘

μŲ

Ξ

四

几

七

七

• 七

G

T

とな

2

た。

民

営

商

船

会社

0

中

比

較

的

歷

史が

長

3

### 1 復 興 航 業 公司

年 3 期 府 中 能 か 涉 政 民 为言 復 九 賠 営 興 在 \* 府 優 期 償 商 航 女 35 秀 業公 貨 n す 船 な 0 T 7 付 いた る 12 た × から 0 司 it 7 2 政 は IJ 0 七ド とい 持 であ 0 府 玉 は 力 ち船 で、 四 0 際 12 八年六 ル てもらっ 売 な 微 海 る。 6 用さ 運界 同 船 Ŧi. その 社 法 2 艘、 月二 は 民 11 で 案 n た。 営 B 7 10 て一二万噸 50 部 合 x \$ 商 か 船会 計九〇、 大陸撤退 は IJ とす な H 船舶 政 6 12 71 府の I 5 社 な 設 は 基 ₹. 6 T 12 \$ 当時 賠 後 勝 対 損 礎 3 7 七 償 失し を築 れ 同 利 す x では 社 金 刑 る IJ • 0 で 商 賠 72 v <u>一</u> 五. カ 七 まか いずれ 船 T 船 1 0 償 G 舶 で、 5 年 3 金 る。 な 艘 は 借 額 0 专 全 S C V 戦 歷 T 款 多 優 部 三 万. 後 史を 同 とな 台 不 秀 I 社 T 軍 船 湾 足 戦 九 事 が 有 であ M 万 設 12 金 時 徵 す 移 額 A 剰 余 用 V. る って され 民営 は 法 0 転 余 元 政 V と決 2 船 12 I 商 府 \$ 72 舶 0 船会社 t 価 型 を買 定 とず 経 特 几 3 格 船 L 緯 5 五. 5 た。 は 舶 入 は n

中

國

海

運

事業の

+

年

中国

ア

×

IJ

力間航路

L T は最も大きい会社で、 招商 局に次ぐものとなった。 経営航路は

4

國

海運事業の十年

及 び東 南 7 2 ア定期航 路 0 外、 遠洋不定期航路に も進出 して v る。

### 中 国 航運公司

2

12

運 天竜号 信 託 中 国 公司であ 航 七、 運公司 〇三六G/T)を派 0 72 が設立されたのは四六年八月で、 初 期の持ち船 は僅 遣して上海より出発、 か 七艘、 合計三一、九七三G/Tであ その前身は三六年に設立された中国航 南 カラフトの新 聞 紙 を 2 ない フ 四

ラ

ンス

光栄 本国 まで輸送 な記 港 を出 錄 を作 発港とし 同 2 年 た。 一〇月二八日に て太平、 現在 同社の持ち船 大西 到着、 両洋を横断 は五 中国 艘、 し 人の資本、 た 合計四六、 最 初 0 中国 船 であ JU 人 *b* が経営、 中国 ·四三G/T(一九六 中国 船 0 遠洋 人が 航 運 海 転 史上

### 儿 年一 二月現 在) であ 3

済運 0 輪 最近三年来の運航実績は表22 船 輪 公司 以 圣 船 L: 保 公司 • 台 述べた二社の民営商船会社 有している会社は 安航業公司 • 大洋航業公司 · 益 中 利 • 新台 興輪 輪船 海運 公司 船公司等の四十一社がある。 の外、 公司 • 偉 一万噸以 業航 • 中 ·国航運 業 公司 上の 船舶 公司等の • 遠 東航 を保 有 これらの民営商船会社の 十社があ 業 公司 して . いる会社 盆寿 る 航 万噸 業 12 公司 は盆 以下

の通りである。

九三六〇九〇六三十三	一二 四七七 三九六 四四五	八二六〇、六三、六二六	順/マイル合計
六、九八二、〇六1、1三1	10、七六七、10九、1四九	七、1二七、七四〇、六四三	遠海噸/マイル
二、三七八、八四五、一八二	1、七10、八七、二元六	し、一三二、ベカベ、カ八五	近海噸/マイル
二、五七六、三九三	二、二四七、五九七	1. [六]	輸送量合計(トン)
111110,14111	1、110至、四九六	11岁的,国图0、1	遠海貨物輸送量(トン)
一、三五八七二	101,1180,1	七三天、六1四	近海貨物輸送量(トン)
六八四	六四五	至	合計 囘数(航海)
1001	M1.1	九	遠洋航海回数(航海)
五八〇	英三1	四三七	近洋航海囘数(航海)
一九六三年度	一九六二年度	一九六一年度	項目

(本文督刊載於民国五十四年七月日文今日之中国)

中國海運事業の十年

### 國 航 業 現

更 療大 我 , 國航業, 我國 可 從政 重 振海上聲威 府遷臺 以來 ,而列 ,在 一轉變 於海運國 ,在 家, 進步,在 或者更樂觀的 發展,如果能排 說 , 可成爲海權國家之一 除當前 的困 難 , 還會 0

### 商 船數量和質量 一的增 進

行遠洋近海 的三分之一 政 府遷 , 臺 不 時 過 的 除 商 了在 船 ,僅 美 國 剩 所買的 \_ 四 JU 戰時標準船外,大都是老而舊的沿 艘 , 總 噸 位三九三、三七九 噸 , 恰爲 海輪 那時 船 全 , 不 國 適宜於航 商 船 噸 位

0

到 几 八、六二七噸 能的改善 遠洋 十九年的十一點 這 些年 , 從開 · 截至五十三年十二月底止,二百總噸 來 ,比較三十九年噸位約 小,大家 闢不定期航 四 努力將小船換大船 浬 , 到五十三年的十三點八浬 線 進而 開 開定期 增百分之六十 , 航 舊船換新 線 ,因業務的發 以上之商船已達一二 , 船 ,航線 再分折 平均 時速從三十九 展 從沿海擴 , 促進 四艘 了商 展 年的 到 , 船 近 數量 不 總 海 噸 超 , 位 的 從 過 九浬 已達六二 增 近 海擴 加 與性 **,**到

(1)公營船噸 占 百分之三一 ,民營船噸占百分之六九 0 (三十九年公營船噸占百分之五七 情況如

,

下

民營 船 噸 占 굼 分之四三 0

,

(2) 建 造 新 船 艘 , 五七、六五 一總 噸

國航 業現勢

(3) 購進好 的現成船六二艘,三六九、〇三七總順 0

(4)解體和 海難損失的船二四艘,一〇四、五四八總噸 0

回順 ,比較三十九年噸位約增百分之七十七.六。 截至今年(五十四) 六月底止,商船艘數已增加至一三五艘 總順位增至六九八、五三

## 商船對國際貿易的貢獻

承運百分之五十•八二,外國商船承運百分之四十九•一八,可以看出我國商船對本國國際貿 或 商 船承運百分之五十五,到民國五十三年,國際貿易總數八、二八八、○○○噸 民國四十三年我國 國際貿易總數二、七一七、○○○順,本國商船承運百分之四十五 ,本國商

,外 船

易噸數只有百分之十左右。 近年日本商船承運本國國際貿易噸數,約稍低於百分之五十,美國商船承運本國國際貿

易的貢獻

0

### 我國航業發展的原 因

(1)政 府推行 商船汰舊換新政策 ,凡建造新船 ,可獲百分之十五的貸款,百分之七十的國

家銀行保證

, 分期付款

(2)購 買 好 的 現 成 船 , 其 船 價 百分之七 十 , 可 獲 貸 款 , 或 國 家 銀 行 保 派證分期: 付 款 , 以 Ŧi.

爲限。

- 的 船 隻 (3)部 政 份 府 對 , 均 建 造 可 発 的 營 新 利 船 事 及 購 業 所 買 得 的 稅 現 Ŧi. 成 年 船 0 , 其 營 儿 + 運 Ŧī. 量 年 超 Ė 過 實 原 營運量 施 0 三分之一 時 , 新 建 或 新 購
- (4)航 業 公 Ti 行 駛 或 外 航 線 者 , 可 滅 発 營 利 事 業 所 得 稅 百 分之 + JU + Ŧī. 年 Ė 實 施
- 省 渾 (5)國 際 貿 易 輸 出 貨 物儘 量 照 CIF 成 交 , 輸 入 貨 物儘 量照 FOB 成 交 , 本 國 船 因 此 得

增 . 餘 , 悉 從 (6)爲 前 由 我 此 於 國 年 國 商 際 \_ 貿易 百 船 所 餘 萬簍 數量 承 運 增 年 , 刺 加 有 激 到 增 了冷 Ŧi. 加 十三 , 藏 商 船 年 船 的 的 隊 大 四日 承 遊貨 爲 百 增 + 加 物 DU 萬 的 , 現 篡 機 臺 會 , 日 除 , 線 兩 相 我 艘 對 或 日 的 冷 本 增 藏 的 加 定 船 , 數 期 尤 船 已 以 增 參 香 加 蕉 加 運 到 輸 + 輸 出

五 外 激

邊 期 價 萬 緣 船 漲 噸 (7), 運 船 1 國 價 停 低 際 分之 航 於 航 1 漲 運 TE. 0 # 常 , 經 左 自 運 過 及 價 一九 右 因 前 世 年 百 , 分之廿 航 局 下 五. 業 緊 4 八 界 張 年 年 遇 左 起 至 , 右 二九 此 越 , ,一度 好 戰 大 景 範 陸 六二年的 共 , 岸 獑 擴 匪 全 有餘 世界 大 及 蘇 長 , 力改善 期不 商 俄 有 船 , 需 因 百 景 自 要 歉 餘 氣 Ë 量 收 萬 , 的 益 向 噸 不 商 定 增 或 商 船 船 期 外 , 不 採 停 船 0 定期 購 航 運 大 價 , 船 批 經 曾 運 常 食 跌 價 糧 亦 至 有 航 , 比 刺 行 成 IF. 激 百 Ŧi.

\_

我

國

航

於 益 九 壽 公司 + 月 又 間 訂 加 雕 入 此 萬 線 Fi. 干 0 噸 級 貨 船 永 平 永 安 枫 艘 , 臺 航 公 司 訂 購 萬 噸 級 臺 南 , 均

年 + 香 萬 蕉輪 吨 (2)中 0 運 日 出 激 價 定 期 增 較 航 好 , 國 線 , 向 Y 新 爲 此 購之 有 線 利 開 之 冷 闢 藏 航 於 船 線 四 十 + , 以前 五. 艘 年 中 , , 先 國 爲 後 船 時 投  $\equiv$ 最 入 早 艘 此 0 , 線 日 出 本 口 , 實 船 以 力 香 兩 已 艘 蕉 大 爲 , 定 增 主 期 , 0 航 返 程 行 雜 此 線 貨 亦 , 自 年 去 有

備 -航 永 大 行 (3)臺 等 東 公司 灣 南 香 亞 定期 港 , 亦 泰 越 派 航 新 船 線 作 馬 於四 航 額 線 外 + 航 , 實 八 行 年 力 0 最 開 可 望 近 闢 大 加 , 鵬 强 向 公司 由 0 招 已 商 在 及 日 復 本 興 訂 派 造 船 航 艘六 行 , 一一順 經 常 維 級 貨 持 船 ,

有

, 將 時

來 憂

進 航

往 及 艘 行 在 的 换 H 載 , 本 基 H 干 重 均 (4)Ŧi. 臺 港 舊 船 多 屬 港 定 船 廠 百 在 民 定期 期 造 噸 營 Ŧi. 班 以前 船 新 百 , 按 船 七 船 噸 航 Ξ 專 之 艘 左 線 月 排定 老 右 美 艘 , 舊 載 分 , , 船 加 船 航 基 重 隊 噸 入 小 次 隆 即將全 航 與 位 m 香 港 自 行 性 班 能 期 \_ 及 , 部 7 最 高 差 , 换 近 劃 雄 , -惟 百 此 新 香 \_ 港 噸 線 近 運 , 對 價 至 航 兩 兩 今後 年 線 商 , \_ 干 來 爲 , 0 臺 Ŧi. 汰 聯 四 又 營性 舊 港 百 獲 + 噸 得 七 貿 換 易 交 新 質 年 , 今 通 , 以 , 0 有 前 年 部 E 目 甚 年 批 建 前 , 大之 基 底 准 有 高 七 港 港 及 , 貢 明 向 百 線 線 獻 或 年 Ŧi. 增 万. + 爲 艘 初 家 , 不 П 銀 噸 + , 護 陸 行 與 高 太 續 貨 艘 港 古 完 款 干 線 , 洋 成 噸 ,

(5)中 定 期 航 線 盆 利 公司 自 五. 十二年一 月開 航 此 線 , 派 勝 利 型 船 网 艘航 行 , 經 中 東

地

中

海

至

北

歐

,

兩

個

月

班

1

0

(6) 中 南 美 定 期 航 線 益 利 公 可 派 萬 干 噸 級 船 兩 艘 航 行 , 自 Ŧī. + 年 九 月 起 開 航

,

毎

個 月 開 航 \_ 次 , 現 倘 在 試 航 階 段 , 貨 源 甚 11 0

外 速 專 量 胥 省 交 航 + 亦 視 , 物 關 八 菲 不 糖 智 (7) 係 浬 律 1 易 不 , 1 情 定 賓 米 出 , 0 , 貨 期 吊 新 口 形 1 1 爲 臺 源 桿 婆 鹽 III 航 雜 見 起 羅 海 定 線 1 貨 煤 11 重 洲 運 0 爲 公 主 , # 擔 我 0 大宗 臺 進 噸 任 可 要 國 韓 柳 新 者 商 口 , 爲 線 爲 安 浩 爲 船 , 廢鐵 貨 我 木 \_ 中 臺 仍 物 以 國 運 艘 H H 輸 爲 專 成 線 經 PH , 數 營 煤 用 重 船 , 1 量 與 其 六 各 臺 不 木 年不 貨 Ŧ 4 非 定 枕 船 倫完 之第 \_ 承 線 期 木 百 滿 運 航 1 1 飅 全 嗵 中 線 0 之運 萬 以 臺 東 爲 艘 ` 裝 非 噸 糖 線 主 0 木 木 線 中 , , , 1 專 臺 有 省 均 惟 東 而 待 設 用 物 屬 數 線 韓 擴 以前 計 淮 量 船 線 貨 胥 П 運 展 , , 1 為 臺 視 較 造 0 , 所 我 好 僧 於 木 琉 得標 九 材 線 行 \_ , 百 月 現 航 , , 情 因 底 Ш 以 線 \_ 伊 + 加 惠 形 H 及 爲 萬 拉 入 H 起 而 臺 定 克 水 線 法 美 非 泥 等 元 省 地 0 臺 或 線 運 點 , , 坳 琉 無 時 較 , ,

### 六 當 前 我 國 航 業 之 困 難 及 改 進 之 道

### → 資金不足有待銀行界支持

援 援 助 航 我 0 我 行 國 國 國 航 航 內 業 之 業 界 Z 船 省 成 隻 本 長 2 , 雖 , 全 略 向 賴 有 薄 自 資 弱 己 助 , 腾 9 , 因 船 惟 省 行 浩 金 駛 船 積 國 大 案不 際 都 航 仰 易 行 賴 之 貨 , 故發 船 款 隻 , 展 以 , 受了 認 營 爲 運 限 與 顺 制 美 入 船 , 0 今後 有 分 競 年 希 事 償 望 , 還 銀 向 以 行 界 無 前 何 美

九七

我國

航業現勢

### 航 業現

於 航 貨 款 , 多 加 支 特 9 並 减 低 利 息 , 放 長 還 本 期 間

0

### 招 公 營 商 局 航 及臺 業額 航 外 負 公 可 擔 均 過 係 重 公 , 營 有 事 待 業 減 輕 爲 , 支 並 持 繼 政 續 府 投 政 資 策

,

,

常

有

許

多

額

外

開

支

,

如

儲

備

船

員

,

債 再 力 保 投 積 超 養 資 過資 儲 軍 資 運 , 以 本 產 船 購 隻 , , 建 形 擴 , 新 充 成 維 船 事 資 持 , 業 本 虧 方能 虧 本 0 今 清 航 將現 線 後 0 希 臺 , 營 狀 望 航 改 政策 業外 公 觀 可 之開 性 六 0 之開 年前 支 大 支 經 整 , , 另 益 頓 由 後 以 政 用 , 府 雖 人 收 較 撥 款 支 19 勉 , , 以 能 以 减 平 致 輕 衡 招 其 商 , 負 略 局 擔 有 長 盈 期 , 並 餘 虧 由 累 , 政 但 , 負 府

### (E) 船 員 量 與質 有 待 增 進

訓 非 雜 屆 , 飭 練 大 退 , 加 馬 问 休 , 目 以 湛 擅 期 前 補 力 維 至 充 特 長 限 船 良 各 大 駕 員 , , 無法 好 駛 新 因 種 , 之傳 講 陳 本 不 小 解 熟 噸 代 國 習 謝 統 班 決 語 位 船 數 商 此 及 -, 項 增 間 研 船 熟 發 機 接 人 語 生 加 究 亦 的 器 脫 班 小 , 問 之 馬 節 外 , 减 題 船 均 力 0 或 員 之 船 1 須 近 0 船 年 海 同 目 雇 , 難 前 運 員 所 時 用 造 進 應 轉 益 , 適 多 行 用 時 新 各 易 應 船 , , 標 種 牛 困 及 供 方法 故 難 所 本 不 兼 障 購 應 , 尤 治 培 0 現 求 船 養 以 成 0 , 方能 X E 新 船 大 才 電 式 陸 , 柴 應 信 大 來 , 付 如 X 油 都 臺 正 員 機 噸 船 0 船 規 及 位 員 , 之 員 渦 與 亦 , 風 教 感 輪 機 年 氣 育 缺 機 器 協合 亦 乏 馬 , H , 機 應 短 力 增 0 總 多 期 器 加 , 加 複

### 定 期 航 線 開 闢 不 易 , 須 由 政 府 加 以 補 助

新

開

闢之歐

洲航

線

,

,

,

前

之

發

生

0

中 南 美 航 線 , 貨 源 不 足 , 運 費 又 有 折 扣 , 維 持 不 易 0 如 不 由 政 府 酌

累 加 渦 補 鉅 助 , , 航 及 業 曾 界 易 界 不 敢 多 多 開 闢 支 特 , 如 , 政 有 府 中 對 斷 此 可 能 等 航 0 澳 線 洲 , 初 航 線 期 能 , 非 子 補 洲 航 助 線 , 亦 可 望 以 往 繼 續 迈 貨 開 闢 源 不 足 , 預 測 虧

## **国内造船,政府應予差額補助**

青 助 , 五 ; 令 其 加 公 船 , 在 曲 此 營 價 國 政 舶 相 內 , 府 政 業 差 浩 府 心 百 船 1 造 需 分 發 , 之 在 大 船 展 部 廠 航 國 11 業 内 至 份 -及 及 浩 # 機 器 購 造 船 , 船 船 H. 及 , 業 在 錮 X 則 各 之 此 料 國 負 雙 項 內 , 百 線 差 需 造 分之五 政 價 船 Ė 策 國 , , 顶 時 外 , 方 應 間 輸 比 入 能 延 順 照 長 , 際 利 美 成 , 上 國 推 故 本 , 較 行 及 民 購 歐 營 高 0 船 目 洲 航 , X 前 在 各 業 獲 政 或 國 均 益 府 辦 樂 內 甚 法 擬 子 造 少 贴 在 船 , , 補 曲 H 與 差 政 本 在 不 價 足 府 造 日 以 百 完 船 本 造 子 分 全 9 鼓 補 如 船

### 六 商船質與量仍應增進

勵

0

者 齡 後 平 占 11 , 爲 全 九 均 總 的 商 7 # 年 占 岫 所 船 界 性 在 位 占 百 平 能 國 分 H 比 , 際 均 我 之 分 重 加 之 航 占 占 # 1 何 九 線 古  $\equiv$ B , , 分之 船 分 船 E , , Ž 齡 + 協合 , 而 立 + 卅 全 老 最 年 於 九 至 # 的 易 不 9 2 + 界 所 顯 敗 全 示 TU 平 占 前 + # 年 均 H , Ŧi. 船 地 界 者 占 重 位 年 平 百 大 龄 , 以 均 我 分 0 1 , 之 的 占 占 加 我 # 以 總 百 百 應以 分 分 比 , 八 \_ 之十 我 Ź 九 船 , 增 占百 六 始 Fi 造新船為先 六 年 老 , 分之 全 年 的 , 至 世 九 好 七 四 + 界 年 月 0 , 年 平 者 統 我 全 , 至 均 計 商 , 世 而 我 爲 船 占 界 + 以 百 占 例 性 平 分之 購 JU 能 百 , 均 優 年 分 我 雖 占 之 良 者 + 商 有 現 百 我 = + 船 進 分 成 占 步 Ŧi. , 之 船 百 + 年 , , 八 分 五 全 以 旧 之 年 過 0 世 內

國航業現勢

我

渡。

噸 闡 法 旧 六 五. 國 111 無 比 , 1 論 年 較 黎 名 界 , 在 如 七 巴 西 商 , 月 次 嫩 德 第 何 船 的 總 統 於 方 , 1 -+ 瑞 + 我 計 噸 H 九 國 噸 本 耳 典 位 , 其 位 共 我 商 位 1 -巴拿 船 印 , , -國 噸 預 度 後 JU 船 香 位 馬 Ŧi. 測 港 於 噸 1 我 土 美 八 , 、比 如 ` 耳 丹 在 可 、英 與 六二 世 能 利 麥 其 全 111 界 超 時 1 1 ` 比 香 西 四 渦 挪 界 1 重 港 葡 葡 班 威 六 部 中 萄 牙 随 萄 ` 1 賴 , 牙 Im 牙 1 随 作 份 高 加 H -1 , H 量 義 於 澳 拿 我 瑞 較 殊 以 大 大 大 亞 有 9 1 利 色 利 商 題 -1 列 , 亞 Kil H 船 見 -應力 澳 本 , 各 根 五. 微 菲 大 國 廷 1 ` 利 爭 律 與 希 1 , Ŀ 亞 賓 地 巴 臘 據 西 游 , ` 品 ` 匹 義 九 而 印 0 , 1 九噸 晋 尼 與 印 大 度 升 利 亞 1 , 巴 爲 洲 1 年. ` 占千 蘇 南 第 基 各 斯 國 俄 斯 月 -分之三 + 拉 與 的匀 坦 ` 七 地 夫 荷 統 0 位 品 闒 計 芬 九 船 Ŧi. 0 ,

### (1) 增 加 油 輪 , 建 造 專 用 船 , 以 攬 運 世界 性大 量 貨 載

噸 , 毎 至 至 日 0 百 現 毎 民 至 七 賴 國 干 民 H + Ŧ 國 次 H DU 大 餘 百 Fi. T 十三 萬 九 11 戰 萬 亞 岫 年 + 後 有 美 油 桶 時 餘 年 , , 美 底 油 輪 , 萬 , 油 有 全. 美 輪 \_. , 干 增 油 準 # 桶 增 界 至 輪 Ŧi. 業 , 加 八 八 百三 務 石 油 神 百 油 干 輪 速 , 七 前 + 需 載 \_ , + 餘 要 運 百 戰 程 萬餘 量 之 前 萬 似 六 油 + 噸 錦 9 全 噸 可 量 餘 # , 0 油 萬 能 界 , 挪 , 日 平 威 輪 增 噸 油 有 至 有 噸 均 0 輪 油 油 毎 付 每 Ŧi. , 輪 輪 愈 日 日 + 僅 JU 几 \_ 大 -\_. 有 年 百 干 T T , \_ 九 \_ 萬 , T 成 全世 + 百 七 本 美 百 餘 愈 桶 六 百 \_ 萬 + 界 + 低 , 萬 油 餘 噸 餘 ナ 載 , 萬 萬 運 輪 石 , 重 法 噸 價 載 美 油 噸 桶 有 穩 運 消 , 9 油 英 定 油 耗 輪三 專 有 量 量 以 , 油 獲 家 下 , , 估 平 亦 簡 百 輪 利 DU 山 均

航 行 餘 環 萬 島 噸 外 0 其 2 餘 噸 均 位 之 航 行 多 中 , 東 亦 高 山 雄 想 線 見 獲 , 實 利 際 之 厚 F: 份 0 我 未 參 H 加 前 世 油 界性 輪 僅 運 有 油 六 業 艘 務 , 九 9 我 萬 應擴 六 T 展 餘 此 噸 項 , 市 除 兩 艘

艾 專 泥 健 利 其 用 亦 利 等 獲 0 大 圖 噸 船 專 厚 獲 0 宗 穩 芝 用 利 , , 臺 九 攟 省 固 船 灣 九 物 之 大 面 六 其 Bulk 推 貨 所 , 均 而 源 產 年 DU 載 爭 糖 專 年 量 係 , Carrier) 不定 取 深 用 + , 1 月 並 煤 # 望 船 11-期 界 運 配 國 1 船 市 開 煤 合 內 , 爲 量 全 岸 所 場 企 1 第 水泥 達 世 E 業 0 承 界 機 運 今 血 專 次 爲 械 後 航 0 大 此 業 輸出 用 11 兩項業 裝 次 戰 船 合 之大 大 後 作 卸 已 設 戰 之 有 , 務 簽 宗 備 後 新 九 之擴 訂 + 產 , , , 如 九 鑒 長 效 物 展 期 改 噸 艘 蓉 於 , 以 此 以 渾 大 , , , 增 前 必 約 專 類 九 可 Ŧ 貨 穀 用 , , 使 建 船 六 運 物 類 \_ 費 商 \_ 裝 造 運 百 1 年 節 煤 船 專 輸 餘 卸 只 萬 省 費 噸 用 , 1 位 船 大 有 載 事 礦 , 貨 費 大 可 \_ 重 砂 , Ξ 節 噸 主 洵 時 1 滅成 耀 爲 與 飅 , , 且 紛 雙 船 進 1 方 本 方 東 紛 糖 最 , 興 兼 建 1 造

定 貨 萬 船 載 總 我 加 噸 船 國 舶 噸 付 第 與 万. , + 較 載 期 JU 預 重 JU 萬 定 噸 年 載 目 付 經 標 約 重 濟 噸 爲 建 , 超 設 , \_ 較 過 0 計 前 百 割 分之二 期 崩 , 目 \_\_ 預 標高於百 Ŧi. 定 + 自 之比 七 Ŧi. + 0 1分之八 從 年 今 至 , 至 年 Ŧi. + 開 去 + 始 年 ,  $\equiv$ 較前 的 底 年 第 執 , 期 DU 行 增 中 期 終 加 = 几 管 1 際 年 + , 經 几 萬 增 濟 年 載 加 的 建 中 重 噸 設 共 噸 位 計 增 的 割 , 加 船 亦 , 超 預 +

我

| 國

航

業現勢

難排除 括 過百分之四 僑 商 或減輕 所掛外 士 國 ,我想是可 旗船 ,工作固然非常艱鉅 隻在 以 內 達 成的 , 已博得 。以 ,如 往 照 + 現在航 年 ,我 海內 業發展的趨勢,再能將當前主觀 外航業界人士,在事 業 上的 成 客觀的困 傳統 就

向爲海權國之 文督刊載於民國 國 際很 ,深具信 高 的 評價 一五十四年八月十五日中華日 iL , 再 0 加 E 我 國船 員 耐苦樂業的

> 包 ,

和

社

會各方面的

支持

,我 對邁

本

項 急 基 措 隆 施 港 口 , 係 於 屬 民 治 國 標 Ŧi. 之 + 策 四 年 0 治 七 本 1 之 八 策 1 九 , 厥 爲 個 港 月 埠 , 發 品 域 生 之擴 前 所 大 未 有 1 港 Ž 埠 擁 設 擠 施 情 之 形 增 , 加 政 府 , 及 所 港 採 埠 之

加

强

項

問

題

,

本

X

願

就

此

者

,

發

表

個

X

之

意

見

0

七 管 再 水 擬 , 要 研 碼 定 丽 萬 機 述 究 頭 港 應 噸 關 埠 於 長 遠 準 重 , 及 1 去 時 程 備 區 新 世 關 期 改 域 考 年 界 計 於 爲深 之擴 劃 慮 銀 却 港 , 方能 增 行 埠 , 0 卽 水 照 大 加 調 品 一个後 了四 完 建 碼 H 域 杳 成 設 ン 頭 劃 專 臺 + 攟 及 的 , 0 基隆 - 餘萬 現 其 個 灣 估 大 他 問 在 X 經 計 東岸 新 認 卽 濟 噸 0 題 基 開 港 爲 發 , , 之 今年 始 IE. 隆 É 展 , 各 研 以 在 港 的 應 項 究 涵 進 情 船 去 以 年吞 設 舶 應 ,實 行 勢 吞 之 + 施 進 吐 , 爲 外 年 與 吐 量 出 , 量 亦 其 爲 必 後 港 口 之 約 要 之 祗 擴 作 標 數 情 保 Ξ 0 能 建 準 兹 守 百 勢 謂 , , , 三十萬 將 爲 的 更 基 祗 0 建 直 個 中 能 估 隆 人對 港 程 謂 計 線 港 上升 T. 計 爲 , 噸 吞 程 無 未 割 近 吐 , 寧作 程 原 來 包 , 量 0 括 未 故 基 計 來 急 以前 隆 測 劃 激 估 劇 193 量 進 港 綢 計 增 , 擴 設 繆 港 的 保 加 東岸 預 守 建 計 年 , , 當前 的 的 施 測 增 超 之 估 構 I 加 渦 , 想 應 淺 ,

略 用 高 抽 雄 港 攟 m

擴 各 建 項 , 祇 有 仿 效 基 建 荷 降 計 闡 港 割 築 處 , 堤築 係 於 將 港 航 Ш 辦 之 道 法 間 问 , 內 , 與 與 地 海 高 引 爭 雄 伸 地 約 港 + , 從 片 公 海 平 里 中填 原 , 之 以 得 情 挖 新 形 出 完 泥 生 全 地 土 不 , , 塡 個 同 Y 築 , 所 不 新 能 生 擬 要點 照 地 高 , 以 有 雄 作 港

除基隆港之擁擠問題

解

院前 港 海 , 名 中 帶礁 B 築 就 東 基 石 洪 防 降 波 市 , 0 將 堤 通 東 築 八 北 , 港挖 其 4 海 東端 子 濱 出 火 \_ 之 力 從 帶 發 泥 八 , 斗 電 利 石 子 廠 用 , 塡 之 漁 地 築 北 港 形 新 寧 附 , 路 築 近 # 地 , , 係 向 新 0 刨 沿 四 港 北 就 Ш , 方 其 新 修 築 海 生 港 地 中 區 , 海 之臨 築 四 端 濱 從 海 陸 防 地 波 和 面 不 堤 平 , 作 庸 島 9 网 爲 八 , 應 堤 尺 碼 環 門 利 頭 用 抱 處 倉 庫 海 而 向 品 洋 成 東 新 北

內 外 臻 港 4 和 平 相 一之安 溝 島 通 與 全性 基 , 隆 Fi. 百 市 噸 品 以 , 本 下 之 有 船 水 隻 隔 , , 可 卽 利 以 用 通 此 行 兩 \_ 港 衣 帶 9 無 水 異 , 基 整 隆 理 港 成 多 \_ 航 副 道 港 , 使 , 並 新 有 港 與 兩 個 現 口 在 之

此 巨 新 港 泊 漁 輪 及 軍 用 船 隻 , 所 有 煤 碼 頭 • 特 種 貨 物 碼 頭 -危 險 物 品 碼 頭 亦 均 集 中 於

, 益

港

口

0

0

漁

業

用

地

0

之港 行 不 潤 (四) , 現 足 其 地 简 在 外 原 港 , 來 內 港 東岸 附 大 延 沙 沂 伸 之 剷 之 至 矮 海 淺 1 小 水 水 民 沙 浴 碼 房 灣 場 頭 及 法 , 建 國 應 -築 律 公 加 物 塡 慕 濬 築 深 併 帶 成 , 子 新 改 至 拆 爲 生 中 除 地 漁 深 公 水 , 完 改 T 碼 爲 全 附 頭 第 闢 沂 芝 爲 此 項 線 深 漁 港 倉 水 T. 碼 程 庫 , 書 頭 0 , 現 , 以 港 直 務 補 線 現 局 , 在 直 已 着 深 線 水 以 手 內

,

,

,

涌 至 至 (五) 八尺 從 八 瑞 31. 芳 子 火 附 9 車 再 沂 順 站 , 內 起 銜 接 , 港 沿 金 東岸 屬 瑞 芳 礦 一之新 業 通 鐵 基 碼 隆 路 頭後 之 八 公 尺 路 面 FF , , 建 南 至 行 水 完成 南 鐵 路 洞 基 線 計 隆港另 + ,  $\equiv$ 至 公 Œ 里 信 面 路 之臨港鐵 加 口 寬 郊 爲 品 , 路 呎 另 線 4 勘 之 , Ш 所 路 地

新 洪 碼 頭 品 及 現 在 之 淺 水 碼 頭 品 , 均 口 利 用 火 車 裝 卸 貨 物 , 以 與 官 闡 線 瑞 芳 接 軌 相 通 0

出 4 稠 港 於 新 港 煤 碼 頭 築 成 後 , 改 爲 哥 通 碼 頭

(4)

祥

豐

街

加

實

,

沿

線

闢

爲

新

Th

品

0

0

雁 惟 同 料 於 時 顧 浮 -筒 次 及 談 -裝 駁 排 船 埠 卸 ٨ 設 1 員 拖 施 Z 輪 之 芝 編 增 組 增 加 儲 問 加 備 題 , 與 在 , 量 本 訓 練 的 1 方 對 , 應 面 於 涿 應 省 洲 再 府 增 加 及 加 多 1 至 央 , 現 時 最 有 間 沂 IF. H 決 定 式 應 I 之 再 X 提 各 前 項 倍 措 , 以 關 施 1 於 , 給 深 0 水 表 供 同 油 意 亦 0

港 可 證 定 築  $\mathbb{H}$ 實 船 基 林 容 子 加 切 , , 雪 V. 隻 港 淋 港 以 ラ 運 執 水 執 得 品 執 , • 域 開 內 住 擁 河 行 再 行 之 擠 將 始 碼 戶 及 談 , , 以 個 使 權 T 頭 加 淋 1 , 後 作 倒 Ħ. 港 水 JII 垣 威 形 坟 增 爲 縮 如 面 埠 管 , , 應 何 將 建 圾 加 基 P 理 11 港之 船 有 否 會 來 浩 問 , , 隻 報 H 爲 河 之 顯 百 1 尾 設 影 क्तं 發 改 床 請 驷 , 政 臺 省 響 展 浩 淤 旋 間 施 府 市 府 淋 寒 之 灣 , , 1 轉 容 嚴 務 或 空 均 不 省 , 間 請 格 撤 狮 因 0 , П 港 管 務 中 執 需 加 除 失 碇 0 央早 其 現 理之 該 行 構 泊 管 用 # 規 該 造 效 許 理 , 稠 H HI 如 地 物 用 1/2 鬆 規 公 駁 弛 仍 何 域 港 則 , 0 布 感 改 時 須 依 內 船 E , 該 權 善 问 照 段 於 及 而 , 法 現 亦 港 臺 堵 减 4 威 1 狀 П 務 灣 塞 輪 損 年 , 不 亦 令 局 其 足 , 省 船 , 請 飭 申 月 面 港 田 效 , , 應早 港 撤 請 務 益 寮 如 七 HII 務 管 港 商 除 核 能 H 0 局 爲 或 准 理 運 充 杏 修 淋 考 法 辦 遷 , 規 加 分 4 IE. 慮 理 移 發 HI 及 利 稠 , 案 給 第 旭 港 規 用 , 0 以 港 爲 定 否 = JII , , 前 則 T + 固 W 安 作 九 有 愈 港 岸 可 適 演 務 業 條 漳 船 减 , 定 愈 局 許 之 雁 章 1 渠 規 H 建 N 切 ,

港之擁擠 問 題 曾 刊 載 於 民 國 Ŧi. + 几 年 八

除基

隆

月

+

七

H

中

華

H

報

否 六萬 叶 , Ti. , 是 量 基 1 噸 加 年 可 隆 -吞吐量: 十七七 能 萬 , 港 噸 極 E 吞 年十 爲 超 0 叶 過基隆 較前 接 量 至 月 Ŧi. 近 , 七 + -民 今年 年 港 H \_. 國 增 目前 年 9 川 洸 士 E 加 吞 在基隆 儿 總 4 叶 十二 年 吞 量 年爲 吞 吐 已達二、五二〇、 萬噸 吐量 扶輪 量三、五〇〇 一、九 達一、八〇〇、〇〇 **,** 五. 社 八 講 十三 演 0,00 , 儿 年增 育推 DL 六 加 九 噸 測  $\equiv$ 睡 噸 Ŧi. , + 十三 , 以 0 六 噸 7 後 年基 萬 + , 噸 年. 如 隆 年 , 加 , 起 倍 港 達 句: 吞 年. 計 , 叶 否 算 山 量將 於 吐 , 〇二、六 今年 臺 量 達三 灣 巫 基隆 均 經 百 川 約 濟 JU

飽 , 和 , 加 基 點 基 如 再 降 照 隆 完 , 港現 洸 這 港 成 幾年的 曾推 港東 屆 時 TE. 可 測 面 實 施 能 基隆 發 淺 展 外港 重 水 見 港 趨 碼 如 至 勢 頭 擴 今年 万. 9 改 建 少 工 十八 爲 則 程 t 深 年. Ξ 1 水 , 八 的 碼 至 1 JU 月 否 頭 明年底完成 間 年 11 的 量 嚴 多 III-重 副 , 的 則 ग 9 ,全年 擁塞 能 -1 則 逵 -吞 八 間 71. 叶 吞 年 量 題 B 儿 叉 吐 , 又 + 可 量 將 萬 增 山 達擴 增 噸 至 JU 至 9 (五〇〇、〇 建 加 後基 無進 隆 步的 港 否 長 吐 遠 量 噸 的 噸

長遠的計劃,目前提出者計有三個:

圖 H 的 A 線 1 割 : 基隆 排 務 局 的 1 割 9 凌 士 彦先 4: 主 張 最 カ :

個 (1) 外港 公 尺 排 的 П 直 堵 昇 塞 鍋 , 八 橋 , 有 開 船 JIII 寬 升 開 起 深 温 9 船 作 爲 9 無 海 船 船 則落 進 111 -港 淵 的 址 門 0 至 , 111 īlī 海 Hit. 部 與 份為 和 平島 維持 之 間 口 M , 建

隆

港

擴

建

間

面 比 較 内 安 ., 南岸. , 北岸 由田脚礁向北微西築六○○公尺防波堤 曲 尖 Ш 鼻 向 東稍北 築七〇〇公尺防波堤 (,以阻) 9 以阻 E 及 E 風 季的 W 殿 N N 風 E 9 風 网 堤之內 , 使 其 不

- 〇• 五平方公里水面 ,用爲航道並泊地,可停船三、四艘,候引水,工程需時四 年
- (2)兩防波堤留一寬三〇〇公尺的口門。
- ③基隆外港經過漁港通外海航道,浚深至十二公尺,寬一二〇公尺,需時三年至四 年 0
- (4)漁港移八斗子,建一新漁港,兩年完成。

(5)封閉現有港口 ,並整理成九○○公尺長的深水碼頭 ,以增船席,於第二 港 口完工 後 ,

上項計劃除封閉現有港口費用不計外, 共計需款美金一、〇〇〇、〇〇〇元, 臺幣四

七、五〇〇、〇〇〇元。

0

口圖上的B線計劃:基隆港務局的另一計劃:

(1)於現在外港防 波堤 北 面 , 再 建兩 防 波 堤 向向 外 海 包圍 部份水域 以以 增 加 港 띪 水 面 ,

處 西 防 , 能 波 堤建 包圍 自大鼻山 水 面 \_ 平方公 **,**東 、防波 里 , 堤 、現基隆 建自中 內 Ш .港水面爲一•一三平方公里,外港水面爲二•○九七 仔 ,共 長二、五〇〇公尺 , 達水深五〇至 五三公尺

平方公里)需費臺幣五億元以上。

□圖上C線計劃:為王洸先生五年前所擬的計劃:

在 現在基隆港東方,關一新港,以八尺門水道,與基隆港相溝通,使基隆港有兩個 口門

### , 36 擴 大 港 品 的 水 面 0

延 伸 , (1)共 新 長 淋 二、七 建 防 波 〇〇公尺 堤 兩 道 , , 西 達深水七〇公尺處 堤 É 和 平 島 尖 Ш 鼻 , 起 能 向 包圍 東 延 水面 伸 , 東堤 平方公里 自 八 斗子 , 魯 工 古 程 較 坪 以 角 E 起 向 兩 北 項

劃 的 防 波 堤 爲 製鉅 , 可能費時 七 , 八年,需款臺幣八億元 , 方能完成 0

120 0

(3)

八

尺門水

**が道開寬** 

開

深

,

使基

隆

現在的外港

與新港溝

通

,

並

可

通

行

五〇〇

噸

左右的

船

(2) 海 洋 學院前 \_. 帶礁石 至八 八斗子 , 填築成新生地 , 即就 新 生地 之臨 海 面 , 作 爲 碼 頭 倉 庫

隻 0 (4)新 港 以 泊 漁 船 ` 軍 用 船 售 1 及 準 煤 船 隻 爲 主 , 凡 海 軍 碼 頭 ` 煤 碼 頭 ` 漁 業 碼 頭 及 危

物 品 碼 頭 均 移 建 於 此 , 騰 H 現 在 的 那 JI:E 碼 頭 改 建 深 水 碼 頭 , 骤 泊 商 船 0

東岸 通 至八 頭 的 (5) 從瑞 改 八斗子 新 建 建 成 附 碼 芳 的 火 頭 沂 深 車 後 , 水 銜接 站 面 碼 起 , 完 沿 頭 金 17 成 屬 瑞 芳通 基 ,皆 礦 隆 業 可 港 基 鐵 利 另 路 降 用 的 9 火 面 加 公 車 的 饥 路 裝 臨 軌 , 卸 港 H 建 貨 鐵 爲 物 路 三呎 鐵 路 , , 以 所 4 , 與宜蘭線 有 至 , 將 築 TE 來新 至 信 八 路 鐵路在瑞芳接 港 尺 口 的 門 郊 碼 H , 頭 再 9 H 南 另 , 行 勘 勒 及 Ш , 現 循 地 在 内 築 的 外 鐵 港

(1)多 FF , 在 國 防 E 比 較 安 全

C

計·

割

比

A

線

B

線

1

割

,

有

F

列

各

優

點占

港

基 隆港擴建問題 (2)

新

港

的

新

4

地

मि

增築許多碼

頭倉庫

,

擴

大悲隆

市

品

芯 隆 港擴建 問 題

(4)船隻分 新 洪 與 兩 現 個 在 口 港 FH 口 進 的 出 口 門, , ηJ 使 可 進 進 港 出 出 和 港的 停 泊 不同 時 間較爲縮 性質的船 短 隻, 0 使港埠管理比較

方便

0

(2)需款較 (1)施工較為 1/2 0 鉅 ,需 時較

艱

長 有

0

竟

**基隆港的** 

遠大擴建計劃

,

線計

劃

比

A 線 B

線

計

劃

F

列

各

缺

點

:

採 著者講於民國五十四年十一月廿三日基隆扶輪 取 何者

爲妥, 此 時 此 地 實 有 及早決策 的 心 要 0 社

## 高雄港開開第二港口問題

年 , 六萬六千餘噸 Ŧi. 之 可 不過二百十四萬餘噸, 迨五十三年便爲六百六十五萬餘噸, 十一年來計 几 以說 百 7 谏 曲 在 三年 八五 九十三萬餘噸,十一年來計增加百分之二〇六・七六;高 發 於 ;高雄 府 是 展 政 直 •七一;高 不過 推 , 府 行 線 同 推 港 經建計 上升 ,十一年來計 六百 時 行 倉 也 經 庫 給 ,當然不 卅 濟 的 雄港貨物的吞吐量 七萬 臺 劃之下 建 倉 省南 設 儲 餘 政 量 ,十餘 是 增加 部 策 噸 , 原 門 , , 治五 開 有 百分之三三 四十三年不 戶 年來 的 的 拓 港灣和 十三 高 對 , ,積 雄 外 四 年 港 國 十三年不過 極的 港 〇・四六 過四十三萬三千餘噸,迨五 便 帶 際 爲 埠 來 貿 設備 前導 易 \_ 1 千八 繁 , 。高雄港營運 所 築 + , 能負 鼓 百 餘 0 百九 二十餘 勵 諸 年 和 荷 如 來 雄 吸 十三萬餘 : , 港貨物的裝 收 高 不 萬 業務 華僑 噸 雄 但 臺 港 , , 十三年便爲一 噸 + 灣 與 淮 突飛猛 增加百分之二 外 , 省 出 卸量 迨 的 1 年 港 投 Ŧī. 來 船 進的情 , 資 + 計 舶 -建 JU 倒 的 I 百 一年便 廠 + 加 噸 商 形 百 ,

雄 以 , 隙 沓 約 洪 非 攟 地 發 任 無 展 建 多 何 T 九 割 , 業 如 公 地 , 0 果 刨 頃 開 但 始 可 以 T. , 一業用 開 耕 連 與 同 海 發 地 爲 建 地 原 爭 廠 問 T. 有 地 業 題 的 , , 計 品 勢 + , 乃爲發 全部 將 地 域 影 , 0 則 工程 高 響 爲 民 展 雄 竣 港 食 T. 一、四〇四 一業的 T. 在 0 同 以 政 時所 後 府 先 的 決 , 公頃 謂 條 決 國 策 I 件 業 0 家 F 0 用 然 目 增 , 前 殖 而 於 地 JU 臺 可 , 必 經 供 + 省 Ł 須 處 Ш T. 具備 岳 年九 理的 業 綿 廠 月 士 百 地 的 便 切 , Ĭ. 丘 爲二 臨 業 港 執 叡 條 縱 行 地 高

高

雄港

開闢第二港

口

問

題

高

公頃

,

哄

動

社

會

,

並

H.

遠

景

煌

的

-

加

I.

H

口

品

,

就

設

置

在

該

處

±

`

,

一地之上

0

, 輝

,

0

但

是

由

,

口

,

,

間 題

有 的 險 高 要 雄 於 , 港 港 旗 是 平方公里的 灣 津 的 個 1 縱深 中 地 洲 理 狹 環 , 水面 紅 長 境 毛 可 僅 港隔 形 勢優 有 擴 海 展 相峙 良 個 到一 港 , 具 九平方 構 備 大型 成一條天然的 發 展 公里 船舶 條 件 的 的 不 水面 能 港 防 灣 兩 , 波 艘 0 堤 同 旗 而 時 , 成 Ш 進 爲 如 擴 壽 出 建 個 Ш 縱 工程 在 雄 平 踞 深 完 時 狹 港 長 成 因 口 後 爲 的 港 時 , 形 由 勢

油 成 , , 加 輪 建 萬 以 制 基 寬 及 後 的 \_ 於 礦 船 加 海 因 , 工商 素 以 深 砂 綿 沉 1-水 專 鐵 較 港 的 道 用 T. 口 業 寬 諸 廠 船 , 心 , , 相 尚 種 實 承 等 船 爲 運 繼 可 原 重 舶 非 繁 運 因 , T. 無 榮 常 現 業 法 用 , 高 必 在 T. 推 , , 若 雄 要 廠 進 港 出 港乃 當戰 設 出 , 口 , 顶 之 寸. 不 港 應早 規 深 堪 時 船 9 此 쾲 度 設 隻 , 開 爲 等 想 勢 由 倘 之計 必 於 闢 不 T. 0 第 能 廠 且 大 情況急迫 容 所 高 增 0 港 納 需 雄 , 將 燃 將 口 一個 料 來 來 , , 港 便 邀 巨 原 尚 請 型 料 有 不 口 之 易 港 船 大 通 舶之 輸 煉 行 迅 埠 赴 入 錙 建 , 進出 戰 設 廠 難 , 均 発發 專 機 及 將 家 , 美 0 組 故 利 或 生 何 擁 況 成 另 用 石 油 擠 擴 高 闢 特 大噸 雄 第 公司 碰 建 港 撞 工 日 位 投 情 程 第 港

港 口 規 劃 委 員 會 推 動 其 事 , 並 由 高 雄 港 務 局 負 責 執 行 0 Ŧi. + 四 年 九 六 五 月 初 • 檢 , 討

本

規 計 研 劃 調 討 的 的 杳 確 第 概 顨 要 定正 行前 港 ; П 式工程計 位 來 1 考 協 察 , 助 尚 有 : 圕 屬 關 IE. 高 ` 並 確 雄 推 擬於配合高雄港的擴建工程 港 測 , 並 的 第 約 現 定 狀 港 在 及 口 颱 將 防 風 來 波 季 的 堤 節 1 計· 割 過 割 後 基 0 的 本 初 ,新商 + 步 資 月 交 料 換 間 的 港區的開發工程 意 天 , 中 見 然 條 ` , 日 一 件 技 爲 ; 彻 高 雄

0

• 員 港

併

再 務

局

(本文督刊載於民國五十四年八月九日中國一周第七九八期)

高雄港開闢第二港口問題

# The Rising Shipping Industry In Free China

### By Prof. Wang Kuang

## director of the China Maritime Institute

become one of the maritime nations or even a sea power in the world. mounted, it will certainly grow by leaps and bounds and before long we may industry has been expanding steadily, particularly in the past few years, to keep pace with the industrial takeoff. If the existing obstacles can be sur-Since the government was moved to Taiwan in 1949, the nation's shipping

The present steps may be suggested to speed up progress in our shipping

## I. Expanding China's Merchant Fleet

total merchant marine tonnage. With the exception of a few ships, of aggregate tonnage of 393,379 gross tons, representing about one-third of the The government owned a total of 144 merchant ships in 1949 with an

ships, extending the sea routes from the near seas to the distant oceans and progressing from tramp to liner services. World War II vintage, most of the ships were either overaged or unseaworthy. In recent years, however, the nation has acquired some newer and bigger

or an increase of 60 per cent over that of 1950. The speed of these ships expanded to more than 124 ships with a total tonnage of 628,627 gross tons, for more cargo ships. By the end of 1964, the merchant fleet has been was hiked from nine nautical miles in 1950 to 13.8 nautical miles in 1964. Free China's growing trade in recent years has created an acute demand

per cent over that of 1950. 135, having an aggregate tonnage of 698,530 gross tons, an increase of 77.6 ment ships were either dismantled er lost in sea mishaps. As of the end of ones, were added to the nation's merchant fleet. In the meantime, 24 govern-June, 1965, the number of merchant vessels has further been augmented to During the period of 1950-64, a total of 73 ships, including eleven new

## II. Role in International Trade

In 1954, the volume of our foreign trade registered a mere 2,717,000

sharing 50.82 per cent of the load. This fact clearly showed the important role played by the Chinese shipping. later, the cargo volume jumped to 8,288,000 m.t., with the Chinese ships metric tons, 45 per cent of which were carried by Chinese ships. Ten years

ranteed by a government bank per cent of the remaining sum may be paid in long-time installment guais eligible for a bank loan amounting to 15 per cent of the cost, while 70 new ones, any shipping company contemplating the purchase of new ships In compliance with the government policy of replacing old ships with

year installments together with a bank guarantee apply for a bank loan as high as 70 per cent of its cost, or may pay in five-To purchase a used ship of good quality, the shipping company may

in income tax. maintaining ocean lines may enjoy the privilege of a 10 per cent deduction company surpasses its original capacity by one third. And any ships company Income tax may be exempted for five years if the business volume of a ship The government gives preferential treatment to promising ship companies.

shipowners to acquire 15 refrigerated ships last year. of two Japanese cargo ships. The steady banana trade prompted the Chinese The bulk of banana shipping falls on Chinese freighters with the exception created in 1964 against an average of some one million baskets a year before In the case of banana exports, a record volume of 4,140,000 baskets was bottom carrying the trade to faraway places, have increased in proportion. Due to the rapid growth of Taiwan's foreign trade, the chances of Chinese

demand of more freighters is further sharpened by the Viet Nam war, hence businese, the shipping circles in Free China are as enthusiastic as other a 20 per cent hike in tramp freight rate. In the face of booming shipping nations in trying to modernize their shipping interests. a result of largescale grain purchases by Communist countries. The Beginning 1963, the freight rate of tramp ships has been rising steadily

## III. Why Shipping Should Be Expanded?

conducted by cargo ships. In 1963, a total of 7,505,000 m.t. of cargoes were It is estimated that about 99 per cent of Taiwan's international trade are

shipped by sea, while only 7,433 m.t. were transported by air.

will be even bigger. counter-offensive againt the Chinese Communists, the rate of Chinese ships production rate and people's living standard maintained. In the event of a Taiwan's industrialization may be further accelerated and a higher agricultural which usually give lower freight rates by possessing more Chinese ships, It is logical that the Chinese exports should be carried by Chinese vessels

sea-taring crew is rising abroad. the number now has reached more than five thousand. As a result, we are seamen was prevalent as there were not enough ships to work on. Since a lowering of the living standard. Prior to 1956, unemployment among the now experiencing a shortage of seamen at a time when the demand for more then, more and more Chinese seamen were hired aboard foreign vessels that more job opportunities, the fruits of our economic growth may be offest by Taiwan has a relatively high birth rate. If no effort is made in creating

overall freight revenue from our merchant fleet totalled some US\$ 29,080,000. Merchant ships are bona fide foreign exchange earners. In 1962 alone, the

from fulfilling shipping orders abroad. Of this sum, 45 per cent came from taking part in exports and the remainder

## IV. Our Present Conditions

Navigation Company, China Maritime Trust, and Eddie Steamship Company. China Merchant Steam Navigation Company, the China Union Lines, Taiwan line is under the operation of five Chinese shipping companies, namely the 1. American East Coast and West Coast Line-Established in 1960, this

circles in Taiwan are paying more attention to this line East Coast Line and 10 on the West Coast Line. Being profitable, shipping Altogether 23 Chinese liners are operating along this line, 13 on the

- ing bananas to Japan, and the return loads consist of general merchandise. last year, 15 Chinese refrigerated ships have added to this line. Five liners, three Chinese and two Japanese. are operating on this line. Since 2. Japan Line-Established in 1953, this line is now chiefly for transport-
- been operating on this line, Other shipping companies like TNC and the 3. Southeast Asia Line-Established in 1959, the CMSNC and CUL have

ship of 6,000 gross tons, owned by the Ta Peng Steamship Company, will soon Yung Ta Steamship Company have made irregular trips to SEA ports, A new

- ships operating regularly. For two years, three brand new ships of 750, privately-owned ships, while the latter had eight, Now, the latter has eleven and the Kaohsiung-HK Line, Prior to 1958, the former was serviced by five 1,000, and 1,500 gross tons respectively have been running along this line. 4. Hong Kong Line-It is divided in two lines, the Keelung-HK Line
- every two months. It is still on a trial basis. visiting European ports via the Middle East and the Mediterranean Sea once 5, Europe Line-Established in 1963, this line has only two vessels
- Company has been assigning two cargo liners of 12,000 gross tons to visit Latin American ports once in every two months 6. Latin American Line-Beginning September 1964, the Eddie Steamship
- vices. Their routes and destinations are predetermined by trade possibilities. Main tramp lines are Japan, the Philippines, the Middle East, South Korea, 7. Tramp Line-Chinese cargo ships are mainly engaged in tramp ser-

usually shipped to Japan by tramp ships. and the Ryukyus. Such Taiwan products as sugar, rice, salt and coal are

## V. Difficulties Facing Industry

shipping circles in Free China. The development of shipping business is It is hoped that timely financial support may be extended by government restricted by the difficulty in accumulating enough capital to buy more ships. banks with low interests and in long-term payment Lack of capital has been the general stumbling block confronting the

as padded personnel should be greatly lightened. Because they have to maininvest money in procuring new ships. measure, the government should try to ease their financial obligations and losing lines open, they are usually hard-pressed financially. As a remendial tain a seaman reserve, pay the upkeep of military vessels, and keep money-The extra burden shouldered by state-operated shipping companies such

more Chinese sailors is increasing both at home and abroad. Those seamen The quality of Chinese seamen should be improved as the demand for

of training in order to man modern ships. who came from the mainland are getting old now, while new men are in need

so as to preserve Chinese traditional seamanship and minimize sea mishaps, emphasis on good conducts and discipline should be stressed among seamen, school education, short courses and even seminars are necessary. Meanwhile, To train enough qualified seamen, training classes, regular maritime

circles are hesitant in opening the Australia and Africa routes due to their rates and cargo volumes are low, In the absence of government aid, shipping liner routes, The newly established Europe and Latin America routes can uncertainly in securing enough cargoes, hardly be maintained for long without government support, as both freight Subsidies should be given to the shipping companies operating regular

down differences in cost in building ships abroad. In Japan, the cost for ing materials have to be imported, government subsidies will help narrow building new ships. As the outlay for constructing new ships in Taiwan is much higher than other shipbuilding nations, because most of the shipbuild-Government subsidies should also be extended to shipping companies for

company willing to build a ship in Taiwan will get nowhere, because cheaper government policy of giving subsidies up to 15 per cent of the cost to any shipbuilding is 20 per cent lower than that of Taiwan. Thus, the present ships can be secured abroad.

# VI. Upgrading the Merchant Fleet

order to keep our international trade routes open. building of new ships to replace the aged ones is of primary importance in quantitatively. Overaged ships can never compete with new ones. The Improvement should be done on our merchant fleet both qualitatively and

ing to a 1963 survey, the nation was in the 29th place among the world's shipping nations. China's shipping tonnage is still too low in international ratings. Accord-

## VII. Tankers and Bulk Carriers

It has been raised from the prewar 17,000,000 tons D/W to some 81,000,000 Since World War II, the tanker tonnage has had a very rapid growth.

tons D/W in 1964.

bright future. some 20,000,000 barrels. Obviously the oil-carrying business has a very the oil-carrying capacity of tankers may be raised from 12,600,000 barrels to increased from 24,900,000 barrels of 1962 to 40,000,000 barrels per day, while It was estimated that in 1970, the world petrol consumption may be

England, the U.S. and Japan, serves as a proof that tankers are moneyincrease in tanker tonnage among the nations, particulaly Liberia, Norway, cost, besides, the tanker freight has been stable all the time. The rapid It has been an established fact that the bigger the tanker, the less is the

if this nation is to share a part of the world's lucrative tanker business. business. The addition of more tankers to our merchant fleet is imperative Middle East Line. Actually we have no part in the world oil-carrying tankers are running the Island Line, and the rest are operating on the At present, we own only six tankers totalling 96,000 tons D/W. Two

Bulk carriers are the new brand of ships built only after World War II.

loading and unloading, both shippers and shipowners find such vessels highly saving loading time, this type of vessels were built in large numbers. As and cement were transported by tramp ships. After the war, for the sake of In prewar days, all such bulky cargoes as grain, coal, mineral ore, salt, sugar the freight rate is comparatively low and considerable time can be saved in As of October, 1964, the number of bulk carriers totalling some 21,000,000

if bulk carriers are used for shipping such goods to foreign ports. Besides, Taiwan products are of sugar, coal, and cement, it is a cost-reducing device tons D/W has been raised to 979 and more are coming. As most of the we can get foreign shipments orders easily if we possess a number of bulk

VIII. Conclusion

In our Third Four-Year Plan beginning 1961, our target for shipping

of the fourth year in 1964, a total of 380,000 tons D/W was added, surpassing tonnage was set for an increase of 300,000 tons D/W. However, at the end

the original target by 27 per cent.

of the world's maritime development with zeal, nothing can deter us from easy. Yet if we try hard to surmount all the difficulties and ride the wave former target, or an increase of 42 per cent in tonnage. The task isn't quite our target at 540,000 tons D/W, representing a hike of 80 per cent over the fulfilling the goal. In the current Fourth Four-Year Plan beginning this year, we again set

become a sea power in the not too distant future. allout support from our people, I am quite confident that our country will the past accomplishments, plus worldwide reputation of our seamen, and the has gained high esteem from among the world shipping circles. In view of In the past, the success made by shipping leaders at home and abroad

# Problems Confronting Keelung Harbor

By Prof. Wang Kuang

director of the China Maritime Institute

in the Keelung harbor are but temporary ones. Expansion of the harbor upon promptly. administration are some of the permanent measures which have to be acted area, acquisition of more harbor facilities, and strengthening of the harbor The urgent measures taken by the goverment in easing port congestion

### Expanding Harbor Area

exceeded the estimates of both the World Bank and port authorities handled each year. The rapid traffic increase in the Keelung harbor has far The extent of harbor expansion solely depends upon the volume of cargo

metric tons, surpassing the original estimate by a wide margin. This year, The cargo-handling volume in the harbor last year was about 3,300,000

more ships have called at the port, thereby upsetting all the estimates.

prepared for rainy days, the nation must map out a long term plan which ten years later. involves the construction of a new harbor to cope with the demand some construction projects along the east shore are medium-term ones. To get term plans and the conversion of the shallow-water wharf and other The current outer Keelung harbor expansion projects, it seems, are short-

period of time. The building of a new Keelung harbor, in my mind, should then carrying out the plan, the completion of such works requires a longer take the following steps. The construction of a new harbor calls for surveying, planning, and

different from that of the Keelung harbor. The former is able to attain filling up tidal areas. while the latter, situated between three hills, can only get additional land by expansion simply by reclaiming new land from the adjoining level grounds, The topographical formation of the Kaohsiung harbor is very much

1. A new harbor may be built along the northern shore of Keelung.

and with the other end close by the Patoutzu fishery harbor sheltered in the northwest by another breakwater. adjoining the Hoping Island to be sheltered in the northeast by a breakwater, The new harbor may be named East Harbor with one end at Pachihmen

excavated earth during harbor dredging for filling the low tidal land. the warehousing and fishery land space can be secured from using the The land space at the end of Hoping Road is quite limited. But both

- safety of ship movements in the harbor. have a secondary harbor and two separate entrances, thus enhancing the the new harhor and Keelung harbor. By so doing, the Keelung harbor will by making use of the stretch of water for water communication between Keelung. A channel, navigable for ships under 500 tons, can be constructed 2. There is a narrow stretch of water separating the Hoping Island and
- military vessels and storage for coal, explosives and other special goods. 3. The new harbor can be used as an anchorage for fishing boats and
- ing before converting it into a deep-water pier, the work of which has 4. The shallow-water pier to the east of the harbor is in need of dredg-

already begun by the Keelung Harbor Bureau.

piers can be constructed to make up for the pier shortage. wan) inside the line can by filled into reclaimed land, so that deep-water China Fishery Corporation, all the inlets and beaches (Tashawan and Ershapresent Keelung Beach and the French Cemetery to the fishing harbor of the If a straight line is drawn from the Outer Harbor and following the

inside the line have to be torn down. To make room for warehouses or godowns, all the private dwellings

all parts of the new harbor including the shallow-water area in the old completed, the new railroad to be called a harbor railroad is accessible to road can thus link Pachihmen and the back part of the new harbor. When was constructed for the facility of gold mining, into regular tracks, a rail-Patoutzu. From Patoutzu by converting the narrow-gauge railway, which the far end of Cheng Hsin Lu, a new road may be built across the hill to connect Juifang along the Yilan railway line. When the line is extended to harbor. The branch line will greatly facilitate transportation of goods from 5. A railway branch line may be built from the Keelung bus terminal to

Keelung to Juifang and from Juifang to other parts of Taiwan.

- construction work on a coal-loading wharf in the new harbor is completed. 6. The Niuchou harbor may be converted into an ordinary wharf, when the
- ing the Hsiangfeng Street in Keelung. 7. In the harbor orea, a new community may be formed through widen-

## Increasing Port Facilities

given full attention. The training and organizing of a stevedore reserve has the present size. to be stepped up. The number of trained stevedores should double that of advanced accordingly. Prompt supply of fresh water and fuel should also be need of more lighters, barges and bouys and their delivery date should be Kaohsiung should be warmly supported. The harbors, however, are in acute The government measures for easing port congestion in Keelung and

# Strengthening Harbor Administration

use of port facilities. January, should be duly enforced in order to promote the efficiency in the Regulations governing harbor administration in Taiwan, revised last

in the harbor, but make more room for ships to move about as well. Hence, full utilization of harbor space will not only ease the congested traffic and small steamers in the Keelung harbor may use them as mooring grounds. Hsuchuan are of the tail ends of the Keelung harbor. A part of the lighters The Niuchou harbor is actually a big channel, while Tienliao Canal and

dumped by the people living in illegally-built sheds along the banks of the structures on the surface of the harbor water must get prior approval of the that anyone who contemplates construction, remodeling and dismantling harbor. Article No. 39 in the harbor administration regulations stipulates harbor authorities concerned The inner section of the Niuchou harbor has now been choked by rubbish

of harbor regulations is highly desirable in time of harbor renovation. control, besides it mars the beauty of the harbor. Thus, proper enforcement been made before. If harbor authorities want to make improvements on the space, all such squatters must be removed. Yet no attempt like this has unscrupulous practice of illegally occupying public space from getting out of harbor environment, action should be taken earlier in order to prevent the If in the future when the harbor expansion work requires additional