

王

洸著

航政法規要義

王

洸著

航政法規要義

航政法規要義自序

我國航政基本法規之草擬與頒行，大都為民國十八年至二十年間之事。當時國民政府奠都南京未久，與民更始，立法院與行政各部門曾有長時間之密切合作，共同努力於新法之創制，條教修明，允稱盛世。

時交通部長王伯群先生，鑒於交通法規中屢感迫切需要者，厥為體系完整之航政法規，須從頭做起，經就商於立法院長胡漢民先生，決定分工合作，如海商法由立法院商法起草委員會起草，交通部則參加審議，船舶法與船舶登記法由交通部起草，商法起草委員會審議，至於其他有關海員航業港務航政機構之法規，則由交通部酌量擬定，分別自行頒布，或擬具草案，送由立法院審議，完成立法程序。

交通部以該事體大，為迅速達成任務計，特設法規委員會，延攬專家，分任起草工作，由參事王輔宜先生主持其事。著者於時通供職航政司，遂亦兼任委員，猶憶當時各項法規分任起草者，為何道濤先生船舶法、宋建勳先生船舶載重線法、張葆彝先生商港條例及航政局組織法，著者方在咸平，奉派草擬之工作較多，勉成初稿者有船舶登記法、海商法施行法、航路標識條例、船舶檢查章程、船舶國籍證書章程、船舶登記法施行細則、海員管理規則以及後來之引水法等。輔宜先生法學湛深，得其指導協助之處特多，以著者之庸才淺學，其能幸獲備員航政，並亦榮膺於此，緬懷師友，實不勝神往感念之至。

第十二章	貨物運送	一七
第十三章	運送人之責任與義務	一八
第十四章	運送人之免責事由	一九
第十五章	旅客運送	二〇
第十六章	船舶拖帶	二一
第十七章	船舶碰撞	二二
第十八章	救助及撈救	二三
第十九章	共同海損	二四
第二十章	海上保險	二五
第二十一章	海商法中之民事訴訟	二六

第三編 船舶

第二十二章	船舶國籍及船舶文書	二七
第二十三章	船舶登記	二八
第二十四章	船舶安全	二九
第二十五章	國際海上人命安全公約	三〇
第二十六章	船舶在公海上	三一

第四編 船員……………一三三

第二十七章 船長之責任與權限……………一三三

第二十八章 海員之僱傭與認證……………一三三

第二十九章 船員之管理……………一三三

第三十章 引水……………一三八

第五編 輪船業……………一八一

第三十一章 輪船業之管理……………一八一

第三十二章 運價之監督……………一八六

第三十三章 航線之核准……………一八八

第三十四章 輪船業業務與財務之監督……………一九一

第三十五章 航業之合作與聯營……………一九三

第三十六章 航業法之制定問題……………一九五

第六編 港務……………二〇一

第三十七章 商港……………二〇一

第三十八章 航路標識……………二〇五

第三十九章	臺灣之港務管理	三〇二
-------	---------	-----

第四十章	打撈沉船	三〇六
------	------	-----

第七編	航政機關	三一
-----	------	----

第四十一章	航政機關之建制	三一
-------	---------	----

第四十二章	航政局之組織	三三
-------	--------	----

第四十三章	港務局之組織	三五
-------	--------	----

第四十四章	海事審議之組織	三八
-------	---------	----

第四十五章	海難審議法之制定問題	三三
-------	------------	----

第四十六章	航政機關制度之革新問題	三五
-------	-------------	----

專載		...
----	--	-----

一、論商港法之制定及其內容	王 洸	三七
---------------	-----	----

二、論我國海難審判之建制	王 洸	三五
--------------	-----	----

三、商港法草案釋義	王 洸	三五
-----------	-----	----

四、政經建設應以海運商船爲優先·····	王	洗	三七五
五、從法律申論廣源輪案獲勝之緣由·····	王	洗	三八三
六、記述考試院首次在臺灣舉辦考試的經過·····	王	洗	三八七
七、「開國六十年交通史論」獲獎答辭·····	王	洗	三九三
八、民生主義的超級經濟繁榮·····	王	洗	三九四
九、益利輪船公司之成長與發展·····	王	洗	三九七
十、國際貿易貨運文件·····			三九九
十一、航港建設的基本政策·····			四〇一
十二、比較航政制度·····			四一三
十三、防止海洋油污染我國應採之立法要旨及建議草案·····			四一九

重要事項表

船舶強制執行應行注意事項（見二二五—二二六及二二七頁）

船員僱傭手續與具備事項表（見二二六—二二七頁）

開辦輪船公司現行法定手續與具備事項表（見二二四—二二五頁）

輪船進出港現行法定手續與具備事項表（見二二六—二二七頁）

河海航行人員考試應考資格表（見二二八—二二九頁）

河海航行人員考試應檢覈資格表（見二二七—二二八頁）

航行船舶船員配額表（見二二二—二二三頁及二三〇頁）

甲級船員任職時應持有之證書表（見二二七—二二八頁）

航政法規要義

王 洸 著

第一編 總 論

第一章 我國航政法規之沿革

航政法規包括法律及主管機關依法律授權而制定之規章，其制定修正廢止，胥受時代背景，空間範圍及事實需要三種因素之影響。我國航政法規自有輪船事業以來，以迄今日，可分三個時期，而述其要：

一 海關兼管航政時期

自五口通商以迄國民政府肇建之一段漫長時間，外籍客卿主持海關兼管航政，舉凡船舶進出港口，船舶領取牌照，船舶丈量噸位，船舶檢驗，船員引水人考試管理，均由海關總稅務司公布規章辦法，令由各地外籍稅務司及理船廳長（即港務長）執行，中央政府既無政策性之法律公布，亦無航政專管機關之建立，我國航業在外輪侵我航權情形之下，發展極爲遲滯。

二 國民政府肇建時期

自國民政府成立，以迄抗戰勝利航權收回，可謂發展國內航運時期。民國十七年至二十年間，立法院先後制定海商法、船舶法、船舶登記法、航政局組織法，藉以保護本國航業，並於二十年七月一日，政府命令海關停辦航政。同時，交通部在上海、漢口、天津、廣州、哈爾濱設立航政局，執行各種新頒航政法律，及交通部依據法律所公布之各種規章，均以確立規制，重視主權，維護本國航業，保障公眾利益為要旨。使本國商船在國內航運之實力，比重增加，對國民經濟之發展，固多助益，而支持抗戰，貢獻尤大。迨抗戰勝利，內河航行權、沿岸貿易權、引水權、全面收回，從此我國商船獨立維持國內航運，其盛況為前所未有。

三 政府遷臺時期

政府遷臺時期，可稱為發展國際航運時期。我國商船由內河沿海，轉向國際航線，航業經營方法不同，船隻性能異殊，遂感三十年前所頒之法規，不夠詳盡，不克配合國際航運之需要。第一、當時航權尚未收回，我國商船在外人壓力之下，僅以航行內河沿海為範圍，在今日競爭國際航運之情形下，若干保護性條款，顯得缺少。第二、當時商船技術標準較低，訓練船員之學校不多，管理不能太嚴，所頒法規，以目前標準而論，顯得未盡周密。第三、

當時國際海上人命安全公約，尙未議定，國際航運限制較少，以目前情勢衡論，若干法條不及公約之要求，顯難配合。第四、保護航業船員之積極精神尙嫌不足。此固受當時主觀客觀環境之限制，而政府則不能不作全面性之改革，以求適應，俾加強商船在今日經濟軍事政治外交上之力量。近年交通部與立法院在此方面之努力已見諸實施者，有四十九年六月引水法之修正，五十年一月及六十三年十一月船舶法之修正，五十一年七月海商法之修正，五十一年五月輪船業管理規則之制定，復經六十一年三月、六十二年十月、六十六年五月三次補充修正。其他有關船舶法之多種子法，交通部已分別制定經先後公布施行。有關商港管理法規等，亦經先後訂頒，我國嶄新完整之航政法規，堪稱接近完成矣。

第二章 我國航政法規之特質

航政法規與一般行政法不同，頗多特質，如最具有統一性，國內法與國際法之混合性，及公法與私法之混合性，茲分述如次：

一 航政法規具有統一性

航政法規具有統一性，亦即為中央立法並執行而言。憲法為一國之根本大法，自得為行政法之準則，其對交通事項作具體規定者，散見於人民之權利義務，中央與地方之權限及基本國策各章節中，自構成交通上之最高法律，與一般行政法之準則，同出一源。至於有關中央與地方權限，其中對交通事項有採硬性規定者，有採彈性規定者，如憲法第一百零七條規定：「左列事項由中央立法並執行之。」所謂左列事項共十三款，其第五款云：「航空、國道、國有鐵路、航政、郵政及電政」，可見路、電、郵、航各項行政，均由中央立法並執行。又於同法第一百零八條第一項規定：「左列事項由中央立法並執行之，或交由省縣執行之。」此所謂左列事項共二十款，其中第六款云：「航業及海洋漁業」，在同條第九款更作具體說明，二省以上之水陸交通運輸其立法權屬於中央，在執行方面，則可酌量實際情形，或由中央自行辦理，或交由省縣辦理。商船常行駛二省以上或遠涉海洋，故航政法規均由中央立法並執行，其具有統一性殊明。

二 航政法規具有國內法與國際法之混合性

各國海商法制定之初，因經濟政策之不同，致國際間航海通商所生之法律關係，隨地而異，一遇事故，苦無適當處置之法，遂難獲合意解決之道。近五十年來，為謀國際間航運之便利，並促進海上之安全，經法學者及各國政府之通力合作，已成立多種國際公約，並為海運國家所接受，付諸實施，其未正式參加者，於制定航政法規時，原則上亦多採納國際公約之規定。我國航政法規在分類上固屬於國內法，然實質上則盡量採納國際法之規定，俾應國際航運之需求。例如一九一〇年之統一船舶碰撞責任規定公約，一九一〇年之統一海上救助撈救規定公約，一九二四年之統一載貨證券規則公約，一九二六年之統一船舶優先權及抵押權公約，一九五〇年之約克——安德衛普規則，一九五七年之海船所有人責任限制公約，一九六〇年之國際海上人命安全公約，等重要原則，我國均經先後納入海商法及船舶法中，故我國航政法規堪稱國內法國際法混合之典型。

三 航政法規具有公法與私法之混合性

公法為規律國家與公共團體之關係，或國家公共團體與私人關係之法律。私法為規律私人相互間關係之法律。行政法為規律國家之行政機關與公共團體或人民間關係之法律，故行政法之謂公法，咸為法學者所公認。我國航政法規大部份屬於行政法，如船舶法中規定須具

有某種資格方爲中國籍船舶，在船上應具備各種證書。又如船舶法規定，除法律有特別規定或經中國政府許可或爲避難者外，非中國船舶不得在中國港灣口岸停泊。又如船舶法規定，船舶非領有船舶國籍證書，不得航行，及船舶應履行何種手續檢查丈量勘劃載重線等等，均係行政法性質。又如海商法、船舶法中有規定，違反某某條款者，應處徒刑，違反某某條款者應處罰金，乃係刑罰性質，均可謂爲公法。同時海商法中又規定，船舶應登記之事項，非經登記，即不得對抗第三人，則屬民法性質，是爲私法。每每一法之中，常含有公法與私法兩種性質，並非純粹一種典型之法規。

海商法中條款，除一部份屬公法性質外，大部份涉及船舶所有權、船舶抵押權、船舶優先權、海員僱傭關係、運送契約、共同海損、海上保險等事項，均係規定私人相互間之權利義務及商業行爲，多屬民法中之特別法，在航政法規中，實最具私法與公法混合性之特質。

第三章 我國航政法規之體系

我國航政法規之體系，取材日本之法制，而參以國情，可分爲海商、船舶、船員、港務、輪船業、航政機關組織及其他等七類。每類有母法，或有其子法。茲將此七類之法規，擇要列舉如次：

一、海商類法規

①海商法 民國十八年十二月三十日，國民政府公布，二十年一月一日施行。政府遷臺後，立法院會作重大修正，於五十一年七月二十五日由總統明令公布。共計一百九十四條，分通則、船舶、船長、海員、運送契約、船舶碰撞、救助撈救、共同海損、海上保險、及附則十章。海商法施行法（民國十九年十一月二十五日，國民政府公布，二十年一月一日施行）並於同日由總統明令廢止。

二、船舶類法規

①船舶法 民國十九年十二月四日，國民政府公布，二十年七月一日施行。本法業於五十年一月三十日修正，將二十年十二月五日公布之船舶載重線法納入，並作重大之修正。六十二年十一月一日，再度修正，共計八十九條，分通則、船舶國籍證書、船舶檢查、船舶丈量、船舶載重線、船舶設備、客船、小船、罰則及附則十章。

②船舶登記法 民國十九年十二月五日，國民政府公布，二十年七月一日施行，三十六年九月二十九日修正。共計六十八條，分總則、所有權登記程序、抵押權租賃權登記程序、註銷登記程序、登記費、及附則六章。該法之施行細則於二十年六月五日，由交通部公布，亦與該法同時施行。民國六十四年六月五日，該

法再度修正，分總則、申請登記程序，所有權登記、抵押權及租賃權登記、註銷登記、登記費及附則七章，計六十六條。又該法之施行細則，亦經六十四年十二月十八日修正。

⑧船舶國籍證書核發規則 民國五十一年十月二日，由交通部公布施行，六十一年三月十七日及六十四年七月七日修正。

④船舶設備規則 船舶法於民國六十三年十一月一日修正後，交通部依據該法第五十條條文所訂各項船舶設備，予以依次分編制定，現經研訂完成本規則第一編總則、第二編救生設備、第三編救火設備、第四編起居設備，並已於六十六年二月十日、六十六年四月廿七日及六十六年十月廿六日先後公布施行，其餘各編俟制定後陸續公布。又新訂第二編、第三編救生救火設備公布後，將民國四十四年四月四日原訂之救生救火設備規程即同時廢止。

⑤小船管理規則 民國五十二年十月十六日，由交通部公布施行，交通部原頒之小輪船丈量檢查及註冊給照章程、未滿二百總擔帆船丈量檢查註冊給照辦法、及小輪船搭載客貨限制辦法，均同日廢止。六十一年三月二十二日及六十四年三月三日兩次修正。

⑥船舶載重線勘劃規則 民國五十四年八月二十六日，由交通部公布施行。六十四年十一月十八日修正。
⑦客船管理規則 民國五十四年八月二十六日，由交通部公布施行。六十一年五月廿四日，及六十五年七月十四日修正。

⑧船舶檢查規則 民國五十五年三月十六日，由交通部公布施行，原頒之船舶檢查章程及船舶檢查技術規程，即同時廢止。六十一年三月二十七日及六十四年五月十五日兩次修正。

⑨船舶丈量規則 民國五十五年九月一日，由交通部公布施行，原頒之船舶丈量章程及船舶丈量技術規程，即同時廢止。六十一年三月二十七日及六十四年五月十五日兩次修正。

程，即同時廢止。六十年十二月十日及六十四年一月廿一日兩次修正。

⑩國際航線貨船搭客管理規則 民國五十四年八月二十八日，由交通部公布施行。

⑪船舶標誌設置規則 民國六十四年五月十三日，由交通部公布施行。

⑫船舶散裝穀類裝載規則 民國六十五年九月十五日，由交通部公布施行。

⑬船舶危險品裝載規則 民國六十六年五月九日，由交通部公布施行。

⑭巴拿馬運河噸位證書發給規則 民國四十七年一月廿七日，由交通部公布施行。

⑮一九六〇年國際海上人命安全公約實施要點 民國五十四年十月十四日，由交通部核定公布。

⑯華僑所屬權宜船舶船舶改懸國旗處理辦法 民國五十八年五月二日，由交通部公布，六十二年九月廿

九日修正。

⑰動員時期船舶管制辦法 民國六十一年七月廿七日，由交通部公布。我國籍船舶讓售、抵押及租賃予

外國人、僑商、或改隸屬外國籍，均須先經交通部核准。

⑱驗船機構監督辦法 民國五十二年八月廿九日，由交通部公布，六十四年七月廿三日，及六十五年五

月廿六日修正。本國驗船機構為非營利之財團法人，應受交通部之直接監督，經交通部之委託，得辦理下列

事項：(一)為海上人命安全國際公約規定之檢驗及證書之發給。(二)為船舶載重線之勘劃及證書之發給。(三)為本

國船舶在國外之檢查。(四)為本國船舶之入級檢驗及證書之發給。(五)為在國外建造或取得船舶之丈量。(六)為免

發船舶檢查證書之船舶，為有關國際公約與入級未包括部份項目之檢驗。(七)其他經交通部指定辦理事項。

經交通部認可之國際驗船機構，得接受我國船舶所有人或船長之申請辦理下列事項：(一)在國外船舶所在

地未設有本國驗船機構者，為本國船舶在國外之檢查。(二)為本國船舶之入級檢驗及證書之發給。(三)為在國外

建造或取得船舶之丈量。

三、船員類法規

①船員管理規則 民國六十二年七月三十一日公布施行。

②特種考試河海航行人員考試規則 民國三十五年一月十六日，考試院公布，本規則曾於三十九年、四十年、四十一年、四十二年、四十四年、四十九年、五十二年、五十三年、六十一年、及六十七年四月十九日其間先後修正十五次。

③河海航行員執業證書核發規則 民國四十年二月十二日，由交通部公布施行。四十七年三月二十八日修正。五十七年十一月十六日修正為交通技術人員執業證書核發規則，六十一年十一月十六日又加修正。

④服務軍運船舶河海航行人員應考獎勵辦法 民國三十九年十月二十日，考試院公布，四十年五月五日及五十年二月二十八日兩次修正。

⑤超義船舶河海航行人員應考獎勵辦法 民國四十六年十二月九日，考試院公布施行，五十年二月二十八日修正。

⑥海員服務規則 民國四十年五月十九日，交通部公布施行，嗣修正三次。共計一百三十條，分總則、船長、駕駛部、輪機部、電信部、事務部、獎懲及附則八章。民國四十九年十月二十二日、五十年八月二十六日、五十年十一月二十三日三次修正。

⑦戡亂時期海員管理辦法 民國四十年六月十六日，交通部公布施行。四十三年四月三十日，由行政院修正公布，嗣於四十五年三月三日、五十三年六月一日、五十五年九月七日三次修正。六十一年八月三日修正並改名為動員時期臺灣地區船員管理辦法。

⑧外國籍航商僱用中華民國船員辦法 民國六十三年十月廿一日交通部公布施行。

⑨引水法 民國三十四年九月廿八日，國民政府公布，三十五年四月一日施行。四十九年六月二日總統明令修正。共計四十三條，分總則、引水人資格、引水人僱用、引水人執行業務、罰則及附則六章。

⑩引水人管理規則 民國五十一年十月二日，由交通部公布施行，原頒之引水法施行細則同日廢止。

⑪特種考試引水人考試規則 民國五十四年二月二十四日，考試院公布施行，六十五年二月六日修正。

⑫駕駛輪機實習生管理辦法 民國四十二年二月十一日，由交通部公布施行，四十四年七月一日修正。

⑬民營輪船業海員薪津辦法 民國四十二年三月二十四日，由交通部公布施行，五十一年三月七日修正。

交通部又於四十年九月二十八日，公布民營未滿五百總噸航行近海輪船海員薪津辦法。五十八年十一月十四日將兩辦法合併修正並改名為民營輪船業船員薪津辦法。

⑭動員時期航行船舶船員配額表 民國五十八年四月二十八日由交通部公布施行，六十四年五月廿一日、六十七年六月一日修正。

⑮海事報告規則 民國五十二年一月十四日，由交通部公布施行，嗣於六十一年三月廿四日、六十一年十一月卅日及六十四年十月廿二日三次修正。

四、港務類法規

①商港條例 民國二十二年六月二十七日，國民政府公布，三十五年七月一日始明令施行，六十年十一月四日總統令修正。

②航路標識條例 民國二十三年五月十五日，國民政府公布施行。

③打撈業管理規則 民國四十三年六月二十一日，由交通部公布施行，四十六年七月十六日及六十三年七月一日兩次修正。

④臺灣省商港港務管理規則 民國四十二年八月一日，由臺灣省政府公布施行。五十四年一月七日及六十二年四月十一日兩次修正。

⑤臺灣省區國際商港船舶進出口手續及查驗辦法 民國五十二年二月二十七日，由交通部公布施行。

⑥臺灣省港區危險品裝卸管理辦法 民國四十三年九月十四日，由臺灣省政府公布施行，嗣於五十六年五月十六日修正。

⑦臺灣區港口管制辦法 民國五十二年八月九日，國防交通兩部會同公布施行。近於六十三年十一月二十六日，經國防交通兩部會同修正。本辦法所稱之港口係指設有防禦網及未設有防禦網而經指定實施管制之港區進出口。

⑧船舶海難求救及救助聯繫辦法 民國四十六年七月四日，由交通部公布，四十八年十一月十一日及六十二年四月廿二日，經交通部國防部兩次會同修正。

⑨貨櫃集散站管理辦法 民國六十三年七月二十七日交通部公布施行。貨櫃集散站係指應運輸之需要，置備相當之土地、設施及機具，利用一種或多種運輸方法集結或分散貨櫃及其貨物之轉運場所而言。

⑩海關管理貨櫃辦法 民國六十五年十月十六日，由財政部修正公布施行。分總則、登記、管理、處分、附則等五章，凡貨櫃及以貨櫃裝運進出口貨物之管理，依本辦法辦理。

⑪外籍船舶遇難或避難進入臺灣地區港口處理辦法 民國五十三年二月十九日，由交通部公布。

⑫臺灣地區商港外國籍船舶船員登岸辦法 民國五十五年五月五日，由交通部公布，六十二年十月一日修正。

⑬外國軍艦駛入我領海及港口暫行辦法 民國三十五年十月十九日行政院核定施行。

⑭臺灣省渡船遊艇管理辦法 民國五十六年三月廿六日，臺灣省政府公布。

⑮ 外僑自用遊艇管理辦法 民國六十二年一月十七日，由交通部公布，外僑遊艇在中華民國水域內航行靠泊，依本辦法管理之。

⑯ 臺灣省各港口停航船舶管理及檢查辦法 民國四十年三月十四日交通部核准。

⑰ 中華民國國際港油輪管理規則 民國五十一年六月廿八日，由交通部公布。共計六十八條，分總則、停泊及應變措施、裝卸油料作業、其他安全與防護事項、油污處理、罰則、附則等七章。

⑱ 船舶廢污物管制辦法 民國六十五年五月廿五日，由交通部經濟部會同公布。本辦法依總統令頒行之「水污染防治法」之規定而制定，以管制有關船舶廢污物，如垃圾、放射性廢棄物品、油料及含油混合物、汞、鎳及其化合物等之排卸、排洩、排漏或投棄。

⑲ 戒嚴期間臺灣省國際港口登輪管制辦法 民國五十七年十二月廿八日行政院核定，五十八年一月八日國防部公布施行。

五、輪船業類法

① 輪船業管理規則 民國五十一年五月二十五日，由交通部公布施行。嗣於六十一年三月廿八日，六十二年十月八日及六十六年五月廿四日修正，共計五十一條，分通則、登記、船舶之購建與拆售、航線與班期、航線證書、業務與財務、合作聯營、處分及附則九章。

② 船務代理業管理規則 民國六十五年三月廿七日，由交通部公布施行。共計卅九條、分通則、登記與

發照、攬貨與運價、簽發客票與貨載證券、業務與財務、處分、及附則七章。又交通部於六十六年八月廿三日復訂頒「甲種船務代理業保證其代理船舶正常營運取具保證要點」，以加強航政主管機關對船務代理業之管理。

⑥航行中華民國港口中外定期船申報運價表實施要點 民國六十二年十二月四日，由交通部訂頒。

六、航政機關組織類法規

①交通部航政局組織法 民國十九年十二月五日，國民政府公布施行，二十四年六月二十八日修正，現保留。

②臺灣省交通處基隆港務局、高雄港務局組織規程 兩規程均於民國五十四年四月三十日，由臺灣省政府修正公布。該兩局主管港務及航務行政，與一般航政局情形不同，故其組織規程，另定之。嗣又於六十三年七月廿二日及六十五年九月四日、六十五年十月廿四日先後修正。

③臺灣省交通處臺中港務局組織規程 民國六十五年七月一日，臺灣省政府公布。

④臺灣省交通處花蓮港務局組織規程 民國五十二年九月一日，花蓮港開放為國際港，臺灣省政府於同年八月廿六日，先期公布花蓮港務局組織規程，以利施行。嗣於六十三年七月廿二日及六十五年二月廿四日修正。

⑤臺灣地區各港務局海事評議委員會組織規程 民國四十一年四月二十六日，由交通部核定施行，嗣於四十二年、四十四年、五十九年、六十一年、六十五年三月、六十五年四月及六十五年五月一日七次修正。

⑥交通部海事審議委員會組織規程 民國四十四年五月十八日，交通部公布施行，四十八年一月二十二日修正。

⑦交通部船舶總隊部組織規程 民國五十一年七月十二日，由交通部核准。五十七年十一月六日修正。

七、其他有關航政法規

①一九七二年國際海上避碰規則 民國六十五年二月十八日，由交通部發布。

②內河航行規則 民國二十年十二月十二日交通部公布施行。六十二年三月三日修正。

③外籍商船及民用航空器進出中華民國國際港口及機場管制辦法 民國五十四年三月二十六日，由行政院公布施行。嗣於民國六十一年六月十七日修正。

④特種考試驗船師考試規則 民國五十一年八月二十日，及六十二年八月十三日經考試院兩次修正公布。驗船師考試及格者由考試院發給及格證書，並得向交通部請領執業證書。

⑤截亂時期截斷匪區海上交通辦法 民國五十二年七月十二日行政院修正公布施行。

⑥海上捕獲條例 民國四十四年六月三日 總統修正公布施行。

⑦海上捕獲法庭審判條例 民國四十四年六月三日 總統修正公布施行。

⑧戰時禁制品條例 民國四十四年六月三日 總統公布施行。

⑨軍用船舶調配使用辦法 民國四十五年十二月三十日行政院公布。並於五十年一月二十一日、五十一年十二月十一日、五十九年二月二十五日三次修正。

第四章 我國航政法規之基本政策

法規爲國家權力之所寄，亦爲政策之具體化。前述每一法規之制定與實施，均各含有其基本政策及時間空間之需要。茲分釋如次：

①保護國家航權 如船舶法第二條規定，取得中華民國船舶國籍之資格，即含有保護本國商船獨享內河航行權及沿岸貿易權之用意。

②保護國防 如船舶法第五條規定，非中華民國船舶不得在中華民國政府公布爲國際商港以外之其他港灣口岸停泊。又如引水法第十一條規定，中華民國國民經引水考試及格，方得充任引水人。皆旨在保持港灣航道之機密。至於海上捕獲條例、軍運船舶調配使用辦法、及臺灣區港口管制辦法，則完全爲適合軍事之需求而制定。

③保障航行安全 其施諸於船舶者，如船舶法有關檢查、丈量、載重線、設備及客船各章與其附屬之各種技術性規則。其施諸於操業者，如河海航行人員考試規則、海員服務規則、引水人檢定給照規則、及驗船師考試規則。其施諸於設備者，如航路標識條例、船舶救生救火設備規程。其施諸於行船者，如航海避碰章程、內河航行章程。

④保護本國航業 海商法第二十一條規定，對於若干事項，船舶所有人負有限度之責任，旨在減輕經營航業之風險。又海商法中有關運送契約、共同海損、海上保險各章，明定運送人託運人之權利義務，所以避免双方可能發生之糾紛。又船舶登記法規定所有權抵押權租

貨權登記之程序，造船獎勵條例對於向國內船廠訂造船舶，給予獎勵金，其立法精神皆為保護本國航業。

⑤保護公益 商船為公共運輸業，辦理良否，影響生命財產及公眾利益甚鉅，輪船業管理規則對於有關輪船業之核准，運價之監督，航線之調整，航政機關均負有責任，其立案精神，皆為保護公益。

⑥維持公眾交通 如商港條例、臺灣省港務管理規則及打撈沉船辦法，皆為保持海港之安全與通暢，使公眾交通不受任何人為之影響。

習 題

一、舉述航政法規之特質。

二、航政法規之基本政策何在？試申述之。

三、列舉有關船舶管理之重要法規名稱。

四、列舉有關船員管理之重要法規名稱。

航政法規要義

第二編 海 商

第五章 海商法引論

維持人類共同生活之條件爲法律，但法律之產生，多由人類共同生活所形成之風俗習慣而來。人類從事海上生活，起源甚早。五千年前之埃及、巴比倫、腓尼基等國人民，已在地中海一帶往來經商，是以商法中最先發達者厥爲海商法。最早之海商法，首推西曆紀元前三、四百年左右之羅度海法 (Lex Rhodia de Lactu)。羅度 (Rhodia) 係地中海一小島，扼船舶往來之要衝，因此商業隆盛，遂發生諸多習慣；羅度海法即係由此種習慣編訂而成。迨中世紀，海商習慣法更形發達，其中以通行地中海之康索拉託海法 (Consolato del Mare)、通行大西洋之阿勒倫海法 (Rôles d'Oleron, Jugements d'Oleron)、通行波羅的海及北海之威斯比海法 (Wibysches Seerecht) 三個法典最爲重要。近世各國之海商法，大都淵源於此等習慣法而來。

我國海外經商，遠始於漢代，至魏晉之時，錫蘭及南洋諸國，皆已與我通商，當時航路經爪哇、蘇門答臘、而至錫蘭。自南北朝以至隋唐初葉，我國海外商務益向西發展，或自錫蘭緣西印度海岸入波斯灣內，或緣阿拉伯海岸至紅海灣之亞丁。唐代曾設市舶司於各沿海港口，管理海外商務。宋代對於市舶司組織益加補充，其規則條例亦甚繁密，可謂我國海商法

之濫觴。但究因我以農立國，國內地大物博，對於海外資源之需要，不甚迫切；故當時海外貿易多爲沿海人民自動行爲，並多數以換取南洋一帶珊瑚珍寶爲主，與民生無關。至於政府舉辦之海上交通，亦多以征服異域，揚威海外，使海外小國臣服朝貢爲目的，偏重於軍事與政治作用，並未形成一種海外貿易之政策。同時依賴海岸爲天然國防，閉關自守，海禁森嚴，故迄無正式頒布之海商法。迨至雅片戰爭，列強迫我簽訂不平等條約，開闢沿海港口爲通商口岸，奪我沿岸貿易權與內河航行權後，於是海禁洞開，海上貿易亦大興。海商法之需要，始引起朝野之注意。迄清光緒三十四年十月，修訂法律館乃着手起草商法，至宣統元年完成海船法草案六編，都二百六十三條。此案大體上採取德日兩國海商法爲主，內容頗詳密。其第一編爲總則，第二編爲海船關係人，第三編爲海船契約，第四編爲海損，第五編爲海難之救助，第六編爲海船債權之擔保。每編又分章節，但此案並未公布，無法律上之效力。至民國十五年十一月十八日政府公布海船法，其內容與海船法草案無大差異，仍分六編，二百六十三條，惟條文字句與特別名詞，略有修改。

民國十八年十一月，國民政府立法院商法起草委員會，以海商法關係海上商業甚鉅，乃推定專人着手起草，博採各國成規，廣徵我國習慣，擬具草案初稿，復開會詳加討論，並函由交通、工商、財政三部各派專員列席參加意見。計自同年十二月二日起至十四日止，開會十有餘次，將初稿逐條討論，分別修正通過，完成海商法草案，八章、一百七十四條。復由商法及民法兩起草委員會同審查完竣，經立法院三讀通過。乃由國民政府於十八年十二月

三十日公布，並定於二十年一月一日起施行，此即爲我國施行三十一年之舊海商法。

政府遷臺灣以來，我國商船由內河沿海，轉向遠洋，且新船迭增，已進入新的時代，海商法自應肩負新的使命，力求能以適應配合，進而助長其發展。當經交通部擬具修正案，呈由行政院於民國四十七年三月咨請立法院審議，經立法院司法交通兩委員會初步審查，及司法、交通、財政、經濟四委員會聯合審查，歷時三年有餘，始完成立法程序，於民國五十一年七月二十五日公布，此即現行之新海商法。

新海商法全案分十章，共一百九十四條。第一章通則，凡五條。第二章船舶，分二節，（一）船舶所有權，凡十八條，（二）優先權及抵押權，凡十二條。第三章船長，凡十八條。第四章海員，凡二十七條。第五章運送契約，分三節，（一）貨物運送，凡三十八條，（二）旅客運送，凡十三條，（三）船舶拖帶，凡二條。第六章船舶碰撞，凡八條。第七章救助及撈救，凡八條。第八章共同海損，凡十六條。第九章海上保險，凡二十八條。第十章附則，計一條。

海商法中所稱之船舶，按各國立法例，有海船與內河船分別規定者，如德國是。有海船與內河船不加區別者，如美國是。有僅規定海船而不及內河船者，如法、日是。我國新海商法採統一主義，倣英國立法例，於第一條規定：「本法稱船舶者，謂在海上航行，及在與海相通水面或水中航行之船舶。」亦即海商法適用之船舶對象。惟下述船舶除船舶碰撞外，不適用海商法之規定：（一）總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶，（二）

(軍事建制之艦艇，(三)專用於公務之船舶，及海商法第一條規定以外之其他船舶。
海商事件海商法無規定者，適用民法及其他有關法律之規定。

習題

- 一、海商法所稱之船舶為何？何種船舶除因碰撞外，不適用海商法？
- 二、海商事件，海商法無規定者，如何處理？

第六章 船舶所有權

一 船舶所有權之特質

根據民法物權編，所有權有二「不動產所有權」及「動產所有權」之分。船舶之所有權，屬於動產所有權。蓋船舶既非完全不能移動位置之物，亦非須經破壞始能移動位置之物，故船舶當然爲動產，船舶之所有權亦係動產所有權。（註一）但船舶雖爲動產，而其價值甚高，每超出多數之動產或不動產；又船舶雖可移動，但移動常感困難，且不特在航行期間，人口聚集於船上，並有不少人民以船爲家，猶如房屋然，此又爲船舶之特性，與一般動產之性質不同。因而法律不能不予船舶以不動產之待遇，故海商法第六條規定「船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。」此特別規定云者，不僅指船舶之不動產性，而且將船舶人格性，包括在內。人格性本爲人之所具有，船舶乃「物」，既非自然人，又非法人，何能有人格性；此蓋因船舶往來不定，往往通行數國之領海，故不能不確定其所屬之國家，以及其主要停泊處所，又以其形體龐大，更不能不在船舶上標一名稱。此正與一般人之國籍、住所、姓名相同，而非其他「物」之所有也。

甲 船舶之不動產性

法律上所給予船舶不動產待遇者，有左列數事：

①登記 根據民法之規定，「不動產物權，依法律行為而取得、設定、喪失、及變更非經登記，不生效力。」動產則非如此，僅以交付為有效。船舶在原則上為動產（海商法第六條），然其所有權之移轉，非經登記，則不得對抗第三人（海商法第九條）；且於海商法第三十四條規定，船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。「不得對抗第三人」與民法上「不生效力」固然不同，但無論如何，登記乃不動產物權之事，可知法律對於船舶特予以不動產之待遇，況更有船舶登記法，專為船舶登記之法律。

再民法規定「不動產物權移轉或設定，應以書面為之。」但民法對於動產並無如此強制之規定。依海商法第八條規定，船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並經主管機關蓋印證明，不生效力。此又法律予船舶以不動產待遇之例也。

②得為抵押權之設定 抵押權依民法規定，僅限於不動產，如係動產，則無所謂抵押權。今海商法第三十一條至第三十五條，特為船舶抵押權而規定之，船舶登記法亦有此類之規定，此又為予船舶以不動產之待遇也。

③得為租賃權設定之登記 租賃權本為債權，而非物權，但在若干立法例中，對於不動產之租賃而登記者，即認為與不動產物權有同等效力。故對於租賃權設定之登記，亦僅限於不動產。但船舶法、船舶登記法，均認為船舶之租賃可行登記，且登記後，不因船舶所有權之移轉，而受影響。

④強制執行 對於船舶之強制執行，準用關於不動產強制執行之規定，此亦關於船舶不

動產性之又一例也。

乙 船舶之人格性

對於船舶之人格性，法律上有左列數事：

① 船舶國籍 自然人及法人皆須有國籍，受其本國法律之保護，船舶亦然。船舶法第六條規定，船舶非領有國籍證書，不得航行。船舶之業務全在航行，而航行之前，非取得國籍，領有國籍證書不可，此與人之必須具有國籍，又有何異。

② 船名 海商法第八十三條為關於運送契約應記載之事項，第九十八條為關於載貨證券應記載之事項，皆須載明船舶名稱。船舶之有名稱，與自然人之有姓名，法人之有名稱，正復相同。船舶法稱船舶名稱為船名，依船舶法第十條規定，船名由船舶所有人自定，但不得與他船舶名相同。

③ 船籍港 船籍港即船舶之住所，又名船舶本籍地，與自然人法人之住所相同，船舶之登記於船籍港為之，亦為船舶營業之根據地。船籍港與海商法上或其他方面所稱之到達港、目的港、停泊港、裝載港、乘船港均有不同。

④ 行蹤 行蹤亦係對自然人之稱謂。然海商法第九十條第三項、第一百八十三條第四款、第一百八十四條第二款均有「船舶行蹤不明」字樣，又為船舶具有人格性之一證。

二 船舶所有權之範圍

海商法第七條規定：「除給養品外，凡於航行上及營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」既視為船舶之一部，其結果自然共同移轉，共同為保險之標的物，共同交付，均不可分離。亦即船舶所有權所及之範圍。所謂給養品如米糧麵粉等類，不能作為船舶之一部，所謂航行上及營業上必需之一切設備及屬具，係指救生、救火、燈光音號旗號及救難、航行儀器、無線電信、居住、衛生、通風、冷藏、貨物裝卸、排水、操舵起錨及繫船、帆裝纜索、及危險品大量散裝貨物之裝載儲藏等設備及屬具而言，皆視為船舶之一部。

三 船舶所有權之取得與喪失

船舶所有權取得之原因，可分為原始取得與移轉取得兩種。所謂原始取得，即如因捕獲、建造或因時效而取得者是。所謂移轉取得，即如因繼承、買賣或贈與而取得者是。關於船舶所有權之喪失，即如委付、拋棄、失蹤、沉沒等情事均為喪失之原因。至於船舶之捕獲取得，應依照海上捕獲條例之規定處理之，其他因建造或因時效而取得者，大抵適用民法之規定，我海商法僅有關於移轉取得之規定。

移轉取得即船舶所有權之讓與，乃指當事人以契約讓與所有權而言，例如因買賣或贈與等關係而將船舶讓與他人是也。關於船舶所有權之讓與所應具備之要件，我海商法第八條規定船舶全部或一部之讓與，非作成書面並依左列之規定，不生效力：

①在中華民國，應聲請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。

②在外國，應聲請中華民國領事館蓋印證明。

換言之，讓與船舶，除經當事人之意思合致外，尚須作成書面並經主管機關之蓋印證明，始生效力。且船舶既具有不動產之特性，則其所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人，亦為海商法所明定。依照各國多數立法例，對於航海中之船舶，當事人間亦能讓與其所有權，惟關於航海中其船舶所生損益之歸屬，則各國殊不一致。關於此點，我海商法無明文規定，故對於因航海所生之利益，如未約定歸屬何人，則應從該法第五條之規定，適用民法第七十條第二項之規定，即按其權利存續期間內之日數，以定讓與人及受人應得之利益也。

又原始取得由於建造之原因者，船舶由建造而取得所有權者，原與一般所有權之取得相同，惟船舶在建造中，承攬人破產時，則有問題發生。蓋法院所派破產管理人，如能依照契約訂定，繼續完成船舶之建造，自無問題發生。若破產管理人不能完成建造時，不特對於定造人不利，且有碍於航業之發展。故海商法第十條特設救濟辦法，其道有二：

①「船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金，給價收取之。」收取後，定造人可交第三人建造之或自造之。此種辦法，一面使未完成之船舶及材料不致耗損，願全破產人與定造人之利益，一面維護造船事業，亦即為公益計也。

②船舶定造人固得給價收取未完成之船舶及材料，同時「並得自行出資，在原處完成建造。」蓋為便利計，自可使用原承攬人之船廠，但應給與報酬。

四 船舶之特別規定

船舶爲有體物，能發生債權及物權等關係，惟因其能行動，且其行動並不固定，故爲具有特殊性質之動產，因此與其他財產略有不同之處。

船舶得爲扣押與假扣押，原與其他財產無異（註二），惟船舶在發航準備完成以後，如仍然容許債權人聲請扣押或假扣押，則此時不僅遲送人遭受損失，凡貨主及旅客等均將受其影響。爲保護多數利害關係人之利益起見，海商法特予限制，關於船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄於航行完成時止，不得爲之。此爲保護公益之強行規定，縱令當事人間以特約證明可以扣押，其特約亦屬無效。但有例外規定，即爲使航行可能所生之債務，其債權人仍得請求扣押。所謂爲使航行可能所生之債務者，例如爲船舶購備航行期間之食用物品以及雇工修理而發生之債務均是。因此類債務雖發生於發航準備之前，惟以時期迫促，債權人大多均不及在發航準備完成前予以求償，若以此情形而認爲債權人之懈怠而不加保護，則一般社會均將相率戒懼，不敢與船舶發生財物交易或勞務供給等關係，反使航業前途因此發生障礙，故立法者特予補充規定（海商法第四條）。

註一 船舶之爲動產，各國立法例有以明文規定者，如法、葡、義、荷等國之商法，及比國之海商法皆是。亦有不以明文規定者，如德商法、英商船法及日本新商法等是。我國海商法規定船舶爲動產，除海商法有特別規定外，並適用民法關於動產之規定。

註二 扣押者，對於物件所施之留置處分也。換言之，即將證據物件或可以沒收之物，由檢察官或法院自持有人之手，移轉於官廳占有，且代行保管之強制處分，此乃刑事訴訟法上之規定。假扣押爲保全程序之一種，對假處分而言，乃債權人就金錢請求或得易爲金錢請求之請求，對債務人財產請求扣押，以保全其強制執行爲目的而設之程序也。換言之，民事案件在判決確定前，恐日後執行困難，法院根據債權人之請求暫時扣押債務人之財產，以防其自由處分，此又民事訴訟法上之規定也。

習題

- 一、舉述船舶之不動產性。
- 二、船舶全部或一部讓與，依海商法規定，應如何處理，始生效力？
- 三、建造中之船舶承攬人破產，船舶定造人可採取何種措施以完成之？
- 四、船舶之扣押、假扣押，與一般財產之扣押、假扣押，有何不同之處？

第七章 船舶之共有

一 船舶共有之意義

船舶共有即船舶之所有權係屬於二人以上所共有，因船舶之價值頗為昂貴，且航海之危險性亦大，其財力恐非一人所能負擔，為集合資金，分擔危險起見，因有船舶共有制度之產生，此種制度自公司制度逐漸發達，已日漸失其實用。

依英國過去習慣，係將船舶所有權，分為六十四部，合多數人而共有，其目的在求共同分擔危險，即現行之英國商船法，仍有此種制度之規定，如船舶為一人所有時，乃解為一人而有六十四部，如為多數人共有時，則解為其共有人之部份為六十四部。至法國及義大利，則以船舶所有權分為二十四部。德國及日本之海商法亦承認船舶共有之制度，但並無分為若干部份之規定。我國海商法係倣德之立法例，而有關於船舶共有之規定，惟海商法所規定之船舶共有與民法上之共有，略有不同。

① 船舶共有之目的，係以船舶供航行而圖利，惟民法上之共有，未見均有一定之目的。

② 我國海商法係採單純共有說，而非合夥關係，僅認船舶共有有人有物權之關係而無價權之關係，船舶所有權之部份轉讓，得適用民法第八百十九條「各共有人得自由處分其應有部份」之規定，即共有人不得他共有人之同意，亦得轉讓其應有之部份。如共有船舶含有合夥

關係，則應規定「非經他共有人全體之同意，不得自由出賣之。」

二 船舶共有之內部關係

船舶共有之內部關係，即船舶共有人間相互之關係。茲將我國海商法之各種規定，分述於次：

① 船舶處分之決議 共有船舶之處分，及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數並其應有部份之價值，合計過半數之同意爲之。所謂共有船舶之處分，即對於船舶所爲之各種處分，如船舶解體、船舶轉讓等是。所謂其他與共有人共同利益有關之事項，即行使船舶所有權及使用權，以使用管理船舶之種種行爲，如修繕船舶、出租船舶以及船舶之航行等是。因此等事項之結果，或爲所有權之喪失消滅，或爲共有債務之負擔，或爲船舶危險之發生，均足以影響共有人之利益。故海商法明定應以共有人過半數並其應有部份之價值，合計過半數之同意爲之，而保護共有人共同之利益也（海商法第一一條）。

② 船舶共有人之先買權 各船舶共有人得不經他共有人之同意，而出賣其應有部份，惟其他共有人得以同一價格儘先承買，此即謂之先買權。換言之，各共有人得任意出賣其應有部份，假如限制過嚴，非惟影響船舶共有制度之進展，甚且妨碍航業之發達。惟海商法爲補救實際困難起見，乃允許其他共有人之儘先承買，因各共有人間均有共同利益之關係在也（海商法第一二條第一項）。

③船舶一部份之出賣 因船舶共有權一部份之出賣，致船舶喪失中國國籍時，應得共有人全體之同意（海商法第一二條第二項）。關於船舶共有部份，各共有人對其應有部份，本可自由出賣，惟船舶均有其國籍，具有中國國籍之船舶，依照法律規定能享受各種特權，如該船舶喪失中國國籍，亦即喪失享受特權之資格，此與共有人全體之利益攸關，故規定因共有權一部之出賣而影響該船舶之國籍時，須經其他共有人全體之同意始能爲之也。

④船舶一部份之抵押 船舶共有人以其應有部份供抵押時，應得其他共有人過半數之同意（海商法第一三條）。蓋船舶之共有部份，係一種財產權，亦可爲抵押權之標的，惟抵押發生債權債務之關係，偶一不慎，即受扣押或假扣押之處分而影響所有權之全部，故船舶一部份之抵押，須經其他共有人過半數之同意，否則不能保護多數人之權利也。

⑤船舶共有人之委棄 船舶共有人對於發生債務之管理行爲，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部份於他共有人，而免其責任（海商法第一四條第二項）。此指船舶共有人中，如對於該船舶之航行，認爲可能發生危險或得不償失，或對於該船之大規模修繕認爲入不敷出，或其他認爲不應爲之事項，而聲明異議拒絕同意者，則其後該船如因此等事項發生債務者，該共有人即可委棄其應有部份於其他共有人而免除其自己之責任，蓋以船舶共有人共同利益有關之事項，依海商法第十一條之規定，應以共有人過半數並其應有部份之價值，合計過半數之同意爲之，故少數共有人雖不同意其行爲，亦應服從多數而任其決定。但因多數所決定之行爲而生之損失，如須該少數人同樣負擔，則未免有失公平，故海商法特

予以救濟也。

(6) 船舶共有人之退出 船舶共有人為船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部份之資金。蓋兼任船長之共有人，既為其他共有人過半數並其應有部份之價值合計過半數之同意而被解任，則彼此意見顯已不治，如仍繼續其共有關係，則日後恐難期圓滿，故海商法特予明文規定，以資保護。至關於請求返還應有部份之資金數額，則依當事人之協議定之，協議不成，由法院裁定之。蓋共有人所有部份之價值，係隨社會金融之變遷而增減，故請求返還其資金時，勢必評定其數額也。惟關於船長行使退出共有關係之權利，海商亦予明文限制，即自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅，因航業實乎敏捷也（海商法第一百五條）。

(7) 船舶共有之法律關係 船舶共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或禁治產而終止，此與我民法上公同共有之關係，自公同關係終止或因公同共有物之讓與而消滅之規定有所不同，因我國法例對船舶共有關係不認有合夥之性質故也。因此，縱使破產人應有之部份，為破產管理人所收取，而其他共有人之共有關係，亦不因此而受其影響也（海商法第一六條）。

三 船舶共有之外部關係

船舶共有之外部關係，即船舶共有人對於第三人之關係，我海商法規定如次：

①債務之分擔 船舶共有人對於利用船舶所生之債務，就其應有部份，負比例分擔之責（海商法第一四條第一項）。所謂利用船舶所生債務者，乃指因航行而發生之債務而言，如購買食品、燃料以及機裝等費用是也。船舶共有人對於此類債務，既非連帶負責，亦非平均分擔，乃就其應有部份負比例分擔之責。蓋因航行所生之債務，其數額常巨，設使共有人各負全責，恐力所不及，如令其平均負擔，則其應有部份有多寡之分，似失公平之道，故就其應有部份而比例分擔始為公允也。

②船舶經理人之設置 共有船舶如由各共有人自行經理，則因人數衆多，必致意見紛歧，事權不一，不但在共有人間動多牽制，即與第三人間，亦多感不便，船舶營業勢必大受影響，故海商法特予規定如左：

A 船舶經理人之選任 船舶共有人應選任船舶經理人，經理其營業。就慣例言，船舶經理人，多於船舶共有人中選任之，但若因船舶共有人中無適任者，或因其他理由，不得已而選任非船舶共有人為船舶經理人，亦為法所許可；惟於選任時，應以共有人過半數並其應有部份之價值合計過半數之同意為之。蓋船舶經理人之職權，極為廣泛，其適任與否與各共有入之利害頗大，故須有此項之同意，藉資慎重（海商法第一七條）。

B 船舶經理人之權限 船舶經理人關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外，代表共有人（海商法第一八條）。故船舶共有人對於船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人（海商法第一九條第二項）。所謂不得對抗云者，即船舶共有人對於船舶經理人所加之限制，

僅能拘束經理人，而不能拘束他人也。惟關於船舶之出賣或抵押，船舶經理人須經船舶共有人之書面許可，方得爲之（海商法第一九條第一項）。蓋出賣或抵押船舶係處分行爲而非利用行爲，關係共有人之利害甚鉅，自非船舶經理人所能自由處理。

C 船舶經理人報告之義務 船舶經理人於每次航行完成後，應將其經過情形報告於共有人。共有人亦得隨時檢查其營業情形並查閱賬簿（海商法第二〇條）。此爲船舶經理人應盡之義務，蓋船舶共有人既不能經營船舶之財產，又不親自處理船舶上一切事務，故規定船舶經理人必須報告其每次航行之經過情形，船舶共有人藉以得知航行之狀態，並得藉以稽核船舶經理人在職權上所執行之一切行爲也。

習 題

- 一、海商法對於船舶共有，有何特別規定？
- 二、試述船舶經理人之權限。

第八章 船舶所有人之責任問題

一 船舶所有人之有限責任

各國立法對於船舶所有人之責任，均有特別之限制。因船舶所有人對於船舶之利用，多非親自處理，而係僱用船長與其他海員爲之者；且航業情形特殊，與一般僱傭關係略有差異。故對於船舶所有人之責任，各國均有減輕之趨勢。其理由可分四點：（一）船長在航行中權限極大，船舶所有人不易指揮命令。（二）海員在航行中，行爲自由，船舶所有人不能直接指揮與監督。（三）船長及其他高級海員均須經由國家考試及格而領有證書者始得充任，非船舶所有人所得任意選任。（四）航業之危險性頗大，如不減輕船舶所有人之責任，均將視爲畏途而不願從事矣。

關於船舶所有人責任之限制，考諸各國立法，其所採主義共有六種：

①執行主義 爲德國所採用，亦即海產主義。此主義係將船舶所有人之財產分爲海產與陸產兩項，船舶所有人對於船長海員之行爲所負之責任，以海產爲限，故船舶債權人僅得對於海產（即船舶財產）執行其權利。換言之，即船舶所有人自始僅就其海產負擔物之有限責任。

②委付主義 爲法國所採用，日本亦採用之；對船舶所有人之責任，原則上負無限責任，無論海產陸產皆可執行，惟在特種情形下（船舶所有人對於船長之行爲應負責任，及由船

長訂立關於船舶及航行所生之債務，應負履行之責。）亦得由船舶所有人委付其海產，免除其責任。此與執行主義自始即以有限責任為原則者不同。且在委付主義，委付之海產歸於債權人，一經委付以後，海產即成為債權人所有。至於償額之多寡，或超過或有餘，概無關係。執行主義則有不同，海產經執行後，其金額不足清償時，固免其責任，倘有餘額仍歸船舶所有人所有也。

③金額責任主義 為英國所採用，不分陸產海產，僅依其船舶噸數為比例，分別就對人損害或對物損害，以決定船舶所有人所負責任之範圍。例如船舶所有人對人之生命身體損害者，按其船舶之每噸負十五鎊以內之責任，對於貨物加以損害者，按其船舶之每噸負八鎊之責任，是故船舶所有人自始即負人與貨物的有限責任。一九五七年，比京白魯塞爾成立公約，對於船舶所有人之責任限制，一致採取金額限制主義，規定船舶所有人就財產損失所負之責任，以按船噸每噸一千金法郎為限，就人身及人身與財產損失所負之責任，以按船噸每噸三千一百金法郎之總額為限。

④船價責任主義 為美國所採用，船艇所有人所負之責任，原則上雖以海產之價格為限，但亦得委付海產，而免其責。易言之，船舶所有人所負之責任，得自海產價格或實在之海產二者之中，自由選擇執行之。即船舶所有人得提存船價，以代現實之海產。債權人願得者為金錢，今有船價作擔保，則債務人仍可為船舶之處分或利用，且可免去委付主義拍賣之程序。若船舶所有人不能提存船價，則可用委付主義，以委付其債務。

⑥選擇主義 萬國海法會曾於一九〇七年在威尼斯擬定草案（船舶所有人得委付其船舶及運費，或於航行終止時，支付船舶及運費之價格，或以每次航行為標準，支付每噸二百法郎之金額，以免其責任），使船舶所有人得就執行、委付、金額責任、船價責任等主義中，任選其一，以免其責任，但均就一次航海所發生之責任而言。比利時一九〇八年之商法，即採此主義。嗣後該會又重加討論，以委付主義既不如海產主義為優，且與海產主義相近，乃將委付主義刪除，而僅採德、英、美三國之主義。

④併用主義 此主義兼採金額責任與船價兩主義，為一九二四年統一海船所有人責任限制公約所採用，船舶所有人所負之責任，以海產之價格為限度，並就船舶每噸負八鎊之責任，以其限於海產，海產既無，則八鎊之責任，即不必執行。

上述六種主義，互有長短，如以執行、委付、船價三主義而論，其船舶所有人之責任，均以海產為限，船舶縱使沉沒毀損，仍可抵償，實際上與不負責任相似。老朽船舶，則任意航行，且遇海難時，往往任其沉沒而不救，於旅客貨物均極危險，惟金額主義則無此弊害。如以執行與委付二主義相比較，則以執行主義為優。蓋執行主義，其船舶所有人之責任，始終以海產為限，委付主義則須委付後始限於海產，如不為委付或委付原因消滅時，則船舶所有人即須負擔無限之責任，且委付以後，船舶不能隨時利用，其對船舶所有人與國家，兩均不利也。

二 我國之責任限制主義

我國立法對於船舶所有人之責任，係採取執行主義，兼採委付主義，其目的在澈底貫徹執行主義之精神。海商法第二十一條規定，船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航海之船舶價值、運費及其他附屬費為限。船舶所有人不提供船舶價值而委棄其船舶者，亦同。

①船長、海員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。此種責任發生時，必須具備三要件：（一）須為船長、海員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。所謂第三人者，即貨主旅客等是，例如船長指揮航行，致與他船碰撞所生之損害賠償。又如海員裝卸貨物時，致損壞貨物所生之損害賠償等是。（二）須因執行業務所加於第三人之損害。故其損害與業務間，必須具有實質的關係，至船長海員等於執行業務以外，對旅客所加之損害，如與其業務無關者，則船舶所有人，不負任何責任。（三）所加之損害，須為侵害第三人之權利，且受損害者須為適法者，否則船舶所有人不負責任。例如託運人未報明其貨物，經船長發現其為違禁物或其性質足以發生損害者，而將其投棄於海中，縱然託運人因此而受損害，船舶所有人不負任何責任也。

②交付船長運送之貨物或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。依海商法第一百十三條之規定，因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：（一）船

長、海員、引水人、或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行爲而有過失者。(二)海上或航路上之危險或意外事故。(三)失火。(四)天災。(五)戰爭。(六)暴動。(七)公共敵人之行爲。(八)依法之拘捕、扣押、管制、徵用或沒收。(九)檢疫限制。(十)罷工或其他勞動事故。(十一)救助或意圖救助海上人命或財產。(十二)包裝不固。(十三)標誌不清或不符。(十四)因貨物之瑕疵變質或病態所致分量重量之耗損或滅失。(十五)貨物所有人託運人或其代理人之行爲或不行爲。(十六)船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。(十七)非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失，或其代理人受僱人之過失所發生之毀損或滅失。至於其他事由所發生之毀損或滅失，則應負賠償之責任。

③本於載貨證券所生之債務。所謂載貨證券者，即貨物裝載後，因託運人之請求，由運送人或船長所發給之受領貨物證書也。依海商法第一百十八條之規定，載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應爲之行爲，均應負責；且對於各連續運送人之行爲，應負保證之責任，並對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。故運送人或船長基於所發之載貨證券所生之債務應負其責任也。

④在履行契約中所犯航行過失之賠償。即於實行運送之際，因船長、海員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人者，船舶所有人應負賠償之義務。

⑤船舶所加於港埠、倉庫、航路設備及工作物之損害，所應修理之義務。因港埠、倉庫、航路設備及工作物如燈塔、浮標等，於航行之安全及海運之設備均有密切之關係，故船舶

於出入口時對於以上各物有所損毀時，船舶所有人自應負修理之義務。

⑥關於除去沉船、漂流物之義務及其從屬之義務。船舶沉沒於港口及航路，漂流物浮於水上，倘不設法除去，勢必妨礙航運或發生危險，有害航行之安全，故不問其沉沒或漂流之原因如何，船舶所有人均須負擔除去之義務。

⑦救助及撈救之報酬。船舶遇海難時，曾經從事救助或撈救之人，無論其本於契約與否，皆有請求報酬之權利，故船舶所有人應負支付此項報酬之義務。

⑧在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔之部份。海難之中，船長因避免船舶及貨載共同之危險，對於船舶或貨載有所處分，而直接發生損害與費用時，其損害與費用，即稱為共同海損，此種共同海損，船舶所有人均須負擔一部份。故船舶所有人應就其分擔之部份負擔償之責任。

⑨船長在船籍港外，以其職權，因保存船舶，或繼續航行之實在需要所為行為，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，船具缺陋，或設備疏忽而生者。例如船舶於航行中途，因遇風浪，延長航程，燃料不足，船長不得已將貨艙中之煤或油使用，因而對貨主所生之債務是也。船長為支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航行所必要之費用，得為金錢之借入，或將貨載之全部或一部變賣或出賃（海商法第五一條）；故船長為此等行為或契約所生之債務，船舶所有人均負清償之責任。惟此種債務之發生，須具備下列條件始得主張有限責任：（一）非由於發航時準備不足。（二）非由於發航時船具缺陋。（三）非由於

發航時設備疏忽。換言之，凡由於上述三項中任何一種原因所負之債務，則船舶所有人均須負無限之責任也。

上述九種債務，船舶所有人雖負有限責任，但亦有例外情形應負無限責任者，列舉如次：
①本於船舶所有人自己之行爲或過失所生之債務，仍須負無限責任（海商法第二二條第一項第一款）。例如監督船長海員，有所懈怠，或指示船長海員有所錯誤，以致第三人受有損害是。

②前述船長在船籍港外，以其職權因保存船舶或繼續航行之實在需要所爲行爲或契約所生之債務，經船舶所有人之允許者，仍須負無限責任（海商法第二二條第一項第二款）。蓋以船長在船籍港外，本於其職權所爲之行爲，船舶所有人不能隨時指揮，故海商法特予保護，令其僅負有限責任。如船長在船籍港外所爲之行爲或契約，既經船舶所有人允許者，則其保護理由已無存在之可言，當然應負無限責任也。

③關於船長海員及其他服務船舶之人員因僱傭契約所生之債務，船舶所有人應負無限責任（海商法第二二條第一項第三款）。海商法爲保護航業服務人員起見，對於船長海員所應支付之薪金工資等項，特責成船舶所有人擔負無限責任也。

三 海產及其估價

我國海商法對於船舶所有人之責任，係採海產主義，而以本次航行之船舶價值、運費及

其他附屬費爲限。簡言之，即以海產之價值爲限。茲將海產之種類及船舶估價之標準，分別說明如下：

甲 海產之種類

① 船舶 所謂船舶，係指發生事故與有直接關係之船舶而言。故關於船舶所有人所有之其他船舶，當不屬於執行範圍之內。至於被執行之船舶，是否沉沒或完善與否，均非所問。且其執行，不僅以船舶之主物爲限，即船舶之設備及屬具，亦須同時執行也。

② 運費 所謂運費，係指發生責任之船舶，在本次航行所應得之總運費而言。蓋我國立法不僅倣照德例，採取海產主義，且從法國學者之說，不問其爲已收未收之運費，均包括在內，至關於前次航行應得之運費，雖尚未收取，則不屬於執行範圍之內。所謂總運費，係指旅客與貨物運費之總數額，並不除去航行費用。

③ 其他附屬費 所謂其他附屬費，即海商法第二十一條第三項所規定者，指船舶因受損害應得之賠償；例如本船爲他船碰撞而致遭受損害。由他船所取得之損害賠償，或於共同海損中由利害關係人所補償之損害分擔額等均是。至保險金則不包括在內，蓋保險費多係由陸產支出，船舶既已爲執行之標的（海產），如再就其保險所得金額予以抵充，則船舶所有人不免受双重損失，故法律予以保障也。

乙 船舶估價之標準

依海商法第二十三條規定，船舶所有人欲依本法第二十一條之規定限制其責任者，對於

本次航行之船舶價值，應證明之。關於船舶價值之估計，以左列時期之船舶狀態為準：

①因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。

②關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。

③關於貨載之債權，或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達目的港時，或航行中斷地之狀態；如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。

④關於海商法第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。

習題

一、各國立法對於船舶所有人之責任均有限制，試述其故；並說明我國海商法對此所採之政策及規定。

二、試述執行主義與委付主義之區別。

三、何謂金額責任主義？

四、海產之範圍如何？

第九章 船舶優先權

一 船舶優先權之意義

優先權有物權及債權之分。物權方面之優先權，謂在同一物上，有數種權利存在，依其設定次序先後，以定其權利之優劣，優者得先於他人之權利而主張自己之權利也。例如在同一不動產上設定數個抵押權，先登記之抵押權，強過後登記之抵押權是。債務方面之優先權，謂對於債務者之總財產或特定之財產得依法律之規定，先於其他債權人，而受清償之權利也。船舶之優先權指債權方面之優先權而言，即船舶之一定債權，有優先於其他債權，優先受償之權利。按常情言之，物權效力強於債權而有其優先性，則對船舶有抵押權之債權人，其債務之清償，必優先於一般對船舶所有人之債權，然而抵押權雖為物權，不過以當事人間之契約定之。而債權之優先權則為法律所明定者，則亦可較抵押權為強。蓋如有若干債權，認為有優先受償之理由及需要，即超過抵押權之優先受償，自無不可。於是法律特以明文規定，使其全部或其中之一部，強過抵押權之效力，此即船舶之優先權也。

二 優先權成立之理由

船舶債權所以享有優先權者，其理由有三：

①為維護共同利益 為維護債權人之共同利益而發生之債權。換言之，因某項債權之發

生，而其他債權人之債權得以鞏固或受清償者。該項債權既為其他債權清償之原因或其他債權擔保之原因，自應予以享受優先受償之權利。

②為保護公益 某項債權之清償為增加國庫財政之收入或為保護經濟上之弱者，自應享有優先權利。

③為立法之衡平 對於某項債權之效力予以限制，在待遇上未免苛刻而顯失公平者，應予優先受償。

我海商法所規定享有優先權之各債權，即依據上述之任一理由也。

三 優先權之債權

依海商法第二十四條之規定，左列各款債權，有優先受償之權。

①訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支出之費用（此等費用為各債權人之共益費用，各債權人能受清償，皆基於此）、船鈔、港埠建設費（此等捐稅皆係對於航行設備之償價，以公益有關而徵收之）、引水費（船舶因引水人之指引，始得不遭危險）、拖船費（船舶因有拖船之拖帶，始得繼續航行）、自船舶開入最後港後之看守費、保存費及檢查費（使多數債權人受其利益）。

②船長海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生債權，其期間未滿一年者。惟此債權得就同一僱傭契約期內所為一切航行應得運費之全部優先受償，不受海商法第二十五條第

二款在發生優先償權之航行期內之運費之限制（海商法第二六條）。蓋以此項償權甚微，且有關船員家屬之日常生計，自不能與其他一般之償權相提並論也。

③ 爲救助及撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。賴有此種費用報酬及分擔額，船舶不致沉沒。

④ 船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞，或其他航行事變，旅客及船長海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，加於港埠設施之損害賠償。此項償權均與公益有關。

⑤ 船長在船籍港外，依其職權，爲保存船舶或繼續航行之實在需要所爲之行爲，或契約所生之償權，因有此項償權始得完成航行。

⑥ 對於託運人所負之損害賠償。爲發展航業計，故對於此項償權予以優先權。

前述第一款至第五款所列優先權之位次，在船舶抵押權之前，即船舶優先權與船舶抵押權互相競合時，則船舶抵押權不得先於船舶優先權行使之謂也。蓋船舶抵押權係由當事人之契約自由發生，而船舶優先權係基於法律上強制之規定，如不嚴予限制，恐船舶所有人於優先權發生時，任意設定抵押權以圖妨害也。至於第六款雖亦爲優先權，但其性質不應優先於抵押權，故列其位次於抵押權後。

四 優先權之標的物

依海商法第二十五條之規定，得優先受償之標的物如左：

① 船舶設備（指船舶航行上及營業上必需之一切設備而言）及屬具（例如鐵錨等，凡記載於屬具目錄者皆是）或其殘餘物（例如船舶遭遇海難後之殘餘物）。

② 在發生優先償權之航行期內之運費（係指發生優先權之本次航行期內運費而言，如其他航行期內之運費，則不包含之）。但關於船長、海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之償權，其期間未滿一年者，得就同一僱傭契約期內所為一切航行應得運費之全部優先受償，不受限制（海商法第二六條）。

③ 船舶所有人因本次航行中，船舶所受損害或運費損失應得之賠償。例如船舶因他船舶之過失，而被碰撞，船舶所有人應得之賠償是。

④ 船舶所有人因共同海損應得之賠償。即因共同海損對於各利害關係人所得請求之分擔額是。

⑤ 船舶所有人在航行完成前，為施行救助或撈救所應得之報酬。即船舶所有人在航行完成前，對於他船舶為施行救助或撈救行為而應得之報酬。

五 優先權之順位

優先權所以須定順位者，以全體債權人不能受充分之清償時，因特種債權者，而能使其他債權者得受清償，故使之較其他債權者優先受清償也。茲將優先權之順位列述如次：

① 船舶優先權與其他優先權競合時，應先於其他優先權而受清償，此乃基於法律之規定。

，而爲船舶優先權之當然結果。

②同次航行之優先債權，其位次依海商法第二十四條各款之規定（海商法第二七條第一項）。惟爲救助及撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額等債權，或因船長在船籍港外，依其職權爲保存船舶或繼續航行之實在需要所爲之行爲，或契約所生之債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者應優先受償。蓋以前者之債權係因後者之救助而始有受償之權利，故後者應先於前者而受清償也（海商法第二七條第三項）。再因同一事變所生之債權，視爲同時發生之債權（海商法第二七條第四項）。例如在同一事變中，既碰壞他人之船舶後，復又損壞航路設施時，則此兩種損害賠償請求權，即視爲同時發生。

③一種優先權中有數債權者，則不分先後，比例受償（海商法第二七條第二項）。

④異次航行之優先債權，其後次航行之優先債權，先於前次航行之優先債權（海商法第二八條）。蓋以前次航行所發生之優先債權，係因後次航行發生之優先債權而始得保存故也。又各種優先債權所存在之有效期間均不過長，原可提早請求償還，既不如此，乃出於債權人之懈怠所致，故法律不爲保護。又優先債權，不因船舶所有權之移轉而受影響（海商法第二九條）。蓋恐船舶所有人避免其債務，而將其船舶等標的物移轉於第三人也。

六 優先權之消滅

船舶優先權固根據種種必要之理由而存在，但對一般債權之影響甚大，即具有抵押權之

物權，實際上亦降為第六位。且同時在優先債權內又有優先順序，次位在後者必須位次在先者受清償後，乃受清償。故法律對於優先債權，不得不有短期時效之規定，其作用即在保護其他債權或位次在後者之優先債權。故海商法第三十條特予規定船舶優先權除法律別有規定外，以左列原因而消滅。

① 訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支出之費用、船鈔、港埠建設費、引水費、拖船費、自船舶開入最後港後之看守費、保存費、檢查費等，於船舶離去債權發生地時，其債權即歸消滅。蓋以此種債權之優先位次最先，且如船鈔、港埠建設費等，皆帶有強制徵收之性質，事實上亦不能遲延過久也。

② 船長、海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未滿一年者，自債權人得為請求之日起，經過一年不行使者，其優先權即歸消滅。蓋以此種優先權，債權人理應從速行使也。

③ 為救助或撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額，自救助或撈救之行爲完成，或海損分擔確定之日起，經過六個月不行使者，其優先權即歸消滅。

④ 船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞，或其他航行事變，旅客或船長海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，加於港埠設施之損害賠償；又對於託運人所負之損害賠償，均自損害發生之日起，經過六個月不行使，其優先權即告消滅。

⑤ 船長在船籍港外，依其職權為保存船舶或繼續航行之實在需要所為之行爲，或契約所

生之債權，自債權得爲請求之日起，經過六個月不行使者，其優先權即歸消滅。

習 題

- 一、海商法規定何種債權，對於船舶有優先受償之權，並述其要點及緣由。
- 二、船舶優先權之標的物爲何？試列舉之。
- 三、試述船舶優先權之順位。

第十章 船舶抵押權

船舶之性質，雖屬動產，惟在法律上恆與不動產同視。故在民法中關於不動產抵押權之規定，於船舶之抵押，亦準用之。所謂船舶抵押權者，乃以船舶為標的而設定之抵押權也。各國商法，均認船舶得為抵押權之標的物，我國海商法亦然。其目的在便利航業資金之融通，不以占有為要件，但非經登記則不得對抗第三人。茲摘要釋明如次：

一 船舶抵押權設定之程序

船舶抵押權之設定，應以書面為之（海商法第三一條），以抵押為要式故也。且其設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之（海商法第三三條）。船舶所有人對於自有船舶，固得設定抵押權，而他人受船舶所有人之特別委任者，依照一般之法理，亦得為之。至於船舶經理人未受船舶共有人之書面委任時，當不能任意設定。所謂法律規定外者，例如船舶所有人為無行為能力人時，得由法定代理人為之設定抵押權是也。

二 船舶抵押權之標的

凡在海上航行及在與海相通水面或水中航行，其總噸位超過二十噸之動力船舶，或超過五十噸之非動力船舶，曾經登記者，均得為抵押之標的。在建造中之船舶，亦得為抵押之標

的（海商法第三二條）。至船舶之一切設備屬具，法律既視為船舶之一部，故凡記載於設備及屬具目錄者，亦為船舶抵押權之標的也（海商法第七條）。

三 船舶抵押權之效力

船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人（海商法第三四條）。蓋以船舶具有不動產之特性，依照民法第七百五十八條之規定，不動產物權，依法律行為而取得、設定、喪失及變更者，非經登記不生效力故也。又船舶共有人中一人或數人，就其應有部份所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響（海商法第三五條）。蓋此規定係依據民法第八百六十七條不動產所有人設定抵押權後，得將不動產讓與他人，但其抵押權不因此而受影響；及第八百六十八條抵押之不動產，如經分割或讓與其一部或擔保一債權之數不動產，而以其一讓與他人者，其抵押權不因此而受影響之一般規定所由來者也。

四 抵押權與優先權之競合

船舶抵押權與船舶優先權競合時，依海商法第二十四條第二項之規定，該條第一項第一至第五款所列各款優先權，應先於抵押權而行使。蓋船舶優先權，原為保護特定之債權，雖與抵押權同有船舶債權之擔保效用，但優先權之發生，由於法律所規定之原因，而抵押權則由當事人間契約之設定，故應使船舶優先權能先於船舶抵押權而受清償，始能達到設定優先

權之目的也。

習題

- 一、試述船舶抵押權設定之程序。
- 二、船舶抵押權之標的爲何？試說明之。
- 三、試述船舶抵押權之效力。

第十一章 運送契約

一 水上運送

我國民法債編有運送營業一節，其所指者爲運送物品或旅客而收受運費之營業。凡陸上運送均適用此規定，惟關於水上運送則另有海商法之規定，不完全適用民法關於運送營業之規定。故民法運送營業一節，僅可謂運送營業之通則，而海商法之運送契約，則係特別法也。

我海商法中所稱運送者，乃專指水上運送而言，即以船舶在水上爲運送行爲是也。水上運送與陸上運送有所不同，其區別之點有二：（一）其運送之處所須航行水上。（二）其運送之工具須爲船舶。

蓋陸上運送，無論其運送之工具爲何物，皆可稱之爲陸運，至於水運則非用船舶不可。惟所謂航行水上，不僅指航行海洋而言，即非海洋而在與海相通水面或水中航行之船舶，亦包括之。

二 運送契約

運送契約云者，即當事人之一方（運送人），允以其船舶在水上由甲地至乙地運送貨物、旅客，而由他方（託運人）給付相當報酬（運費）之契約。又可分爲貨物運送契約與旅客運

送契約兩種。旅客之運送，除特有規定外，準用關於貨物運送之規定（海商法第一一九條）。

就水上運送之性質而言，運送契約可分述之如次：

①運送契約爲承攬契約。就貨物或旅客之運送言之，其性質與僱傭契約雖相類似，然其訂立之目的，係在於業務之完成，而不在于勞務之供給。故運送契約與其謂爲僱傭契約，毋寧謂爲承攬契約，較爲適當。

②運送契約爲双務契約。蓋以運送契約之當事人，其双方皆須負擔相當之義務，即在託運人之一方，應給付相當之運費，而在運送人之一方，須完成其運送之業務。

③運送契約爲有償契約。託運人之一方，對於運送人之一方，既約定給付以相當報酬，此種契約即爲有償契約。

④運送契約爲要式契約。運送契約之在日本，咸認爲諾成契約之一種。蓋以日商法僅規定「以船舶之全部或一部，爲運送契約之目的者，各當事人須應其對手方之請求，而交付運送契約書」，而無契約書應載事項之規定。且其所謂「應對手方之請求，而交付運送契約書」者，其反面即對手方如不請求，當事人亦可不交付運送契約書。但我國海商法第八十二條及第八十三條之規定，應以書面爲之，可解爲要式契約，而不能以諾成契約視之矣。

習題

一、何謂水上運送契約？

二、水上運送契約之性質爲何？

第十二章 貨物運送

一 貨物運送之種類

船舶所有人之爲貨物運送，雖多由託運人處領受貨物，任意裝入船內而運送者，然以船舶之全部或一部供託運人裝貨而運送者，亦復不少。前者稱爲搭載契約，即以件貨之運送爲目的。後者稱爲傭船契約，即以船舶之全部或一部供運送爲目的。貨物運送即分此兩種（海商法第八一條）。茲將搭載契約、傭船契約、租船契約彼此不同之點，分述如次：

二 傭船契約

① 搭載契約與傭船契約不同之點（一）搭載契約可以口頭或書面訂定之；傭船契約則爲要式契約，應以書面爲之，並載明法定之事項。（二）搭載契約如船舶所有權移轉時，船舶受讓人不得履行運送之責任；但傭船契約則不因船舶所有權之移轉而受影響；船舶受讓人仍須以原船舶供完成原傭船契約所訂定之運送。（三）搭載契約之運費，係按所運送貨物之重量、體積或件數而定；而傭船契約之運費，則多係依約定佔用船舶艙位之大小或時間之長短而定。（四）在搭載契約，船舶艙位如有空餘，運送人得自由利用訂約裝載貨物；在傭船契約，就約定供運送之部份，雖有空處可裝貨物，運送人非得傭船人之同意或於傭船人所裝

載之貨物不及約定之數量時，不得任意與第三人另行訂約裝運貨物。

② 租船契約與傭船契約不同之點

(一) 依契約之目的而論，租船契約之目的，為船舶之使用及收益；傭船契約乃承攬契約之一種，其目的在於完成運送。(二) 依船舶之支配而論，在租船契約，承租人取得船舶之佔有並管理船舶；在傭船契約，船舶所有人仍佔有並管理船舶。(三) 就費用之負擔而論，在租船契約，承租人除支付租金外，並負擔航行費用；在傭船契約，託運人僅支付運費，無須負擔航行費用。(四) 依船舶之利用而論，在租船契約，承租人得利用船舶之全部，在傭船契約，託運人得利用者僅為船舶之全部或一部。(五) 依對於第三人之關係而論，在租船契約，承租人關於船舶之利用對於第三人，居於與船舶所有人相同之地位；在傭船契約，託運人對於第三人無任何法律關係。(六) 依與船員之關係而論，在租船契約，船員皆由承租人僱用，承租人与船員係屬僱傭關係；在傭船契約，託運人對於船員並無何等關係。(七) 就標的之範圍而論，在租船契約，其所租之標的必為船舶之全部；在傭船契約，則其標的雖通常為船舶之全部，亦常有僅為船舶之一部。

③ 傭船契約之訂立 依海商法第八十二條之規定，傭船契約之訂立，應以書面為之。該項契約並應載明：(一) 當事人之姓名住所。(二) 船舶之國籍。(三) 運送貨物之種類及其噸數。(四) 運送之預定期限。(五) 運費(海商法第八三條)。是傭船契約不僅須訂書面契約，且有一定之記載事項，故為一種要式契約。以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響(海商法第八四條)。

④ 備船之運費、以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定，或以船舶之性質而定之方法，使爲運送（海商法第八九條）。於此情形，託運人僅就船舶可使用之期間，負擔運費；但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費（海商法第九〇條第一項）。前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行爲，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償（同條第二項）。船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日爲止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數（同條第三項）。以船舶之全部或一部供運送者，其託運人所裝載之貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部運費，但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三（海商法第九一條）。

⑤ 備船契約之解除，運送人所供給之船舶，有瑕疵不能達成運送契約之目的時，託運人得解除契約（海商法第八五條）。以船舶之全部供運送時，託運人於發航前，得解除契約，但應支付運費三分之一。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸之費用（海商法第八六條）。以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸費用，及賠償加於其他貨載之損害（海商法第八七條第一項）。前項情形，如託運人皆爲契約之解除者，各託運人僅負第八十六條所規定之責任（海商法第八七條第二項）。

上述第八十六條、第八十七條，亦有兩種例外：一爲按時航行之船（指計時租船契約）

，不能由託運人（承租人）隨時解約，一爲數次繼續航行所訂立之運送契約（指連續航程備船契約），亦不能由託運人（備船人）隨時解約（海商法第八八條）。

三 載貨證券

①載貨證券之意義 載貨證券指運送人或船長於貨物裝載以後，因託運人之請求，所應發給之證券也（海商法第九七條）。換言之，即運送貨物之受取證書，原爲裝載貨物之收據，但亦有轉讓貨物之效用，實具有一般證券之性質，與倉庫營業之倉單及陸上運送之提單相同。因此海商法第一百零四條明示民法第六百二十七條至第六百三十條，關於提單之規定，於載貨證券準用之。

②載貨證券之發給 關於載貨證券之發給，可分三點言之：

（A）就發給之人而言 載貨證券與提單之發給，雖由託運人之請求而始發給，若託運人不請求，則無發給之必要。但根據民法第六百二十五條之規定，提單由運送人簽名發給，而載貨證券根據多數立法例，限於由運送人或船長發給。我國海商法第九十七條，亦如此規定之。

（B）就發給之時而言 海商法第九十七條規定，在貨物裝載後方能發給。蓋貨物在未裝載前，一切關係皆未確定，而對證券之流通，可能發生種種流弊。但民法對於提單並無如此限制，此又因水運數量較大，同時載貨證券有數份故也。

(C) 就發給之證券而言 水運多為大量之運送，且提貨地往往在遙遠之國外，將載貨證券由發給地送至提貨地，難免無遺失之虞，為預防此種遺失起見，同於國際匯票發給複本之理由，載貨證券亦可發給數份，而託運人亦可存留一份備查。至於份數之多寡，各國不同，英國訂為至多三份，法國訂為至多四份，我國海商法第一百零二條僅云載貨證券有數份時，而未確定其份數。按票據法雖未規定匯票複本之份數，但在票據法施行法第七條，則規定匯票之複本以三份為限，故實際上載貨證券之複本似亦以三份為宜。

③ 載貨證券之形式 載貨證券亦為要式證券，與提單倉單相同，故必須記載若干非記載不可之事項，並由運送人或船長簽名（海商法第九八條）。其應記載之事項為：（一）船舶名稱及國籍。（二）託運人之姓名住所。（三）依照託運人書面通知之貨物種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數及標誌。（四）裝載港及目的港。（五）運費。（六）載貨證券之份數。（七）填發之年月日。

④ 載貨證券之效力 此可分為數端言之：

就效力之本體而言，有債權之效力與物權之效力二種：

(A) 債權之效力 海商法第一百十八條第一項規定，載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責；所以對載貨證券發給人之嚴格規定也。

(B) 物權之效力 載貨證券以背書方法移轉時，其證券上所載貨物之所有權亦即移轉於受讓人。換言之，當事人間僅憑載貨證券之交付，即足以發生貨物移轉之效力，不必為

實物之交付。因海商法第一百零四條之規定，準用民法第六百二十九條故也。

⑤載貨證券之負責範圍 載貨證券之發給人，對於依照載貨證券所記載應為之行爲，均應負責（海商法第一一八條第一項）。故運送物遭受毀損滅失時，由於證券發給人未盡其約定之責任者，則證券發給人應負其責。又在連續運送中，載貨證券發給人對於貨物之連續運送人之行爲，應負保證之責。但各連續運送人僅對於其自己航程中所生之毀損滅失及遲到，負其責任（同條第二項）。

各連續運送人根據海商法之規定，僅對於其自己航程中所生之毀損滅失及遲到，負其責任。此指各連續運送人各別負其責任，與陸上運送不同。蓋根據民法第六百三十七條之規定，相繼爲運送之數運送人負連帶責任。此則因水運數量太，危險性亦大，所以減輕運送人之責任也（同條第二項後段）。

四 貨物之裝卸

關於貨物之卸載，運送人或船長有對受貨人指示卸載之權。如以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，應即通知受貨人（海商法第九三條第一項）。此項通知係在卸載準備完成以後爲之。如爲件貨之運送者，其貨物卸載，受貨人應依運送人或船長之指示辦理（同條第二項）。而不得任意遷延或急於先行卸載。倘受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。

（海商法第九四條第一項），此係運送人或船長寄存權利。若受貨人不明，或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人（同條第二項）。蓋受貨人不明，無從通知，或受貨人拒絕受領貨物，除寄存外，別無他法，故得寄存之。

船長對於貨物之留置權及拍賣，海商法並無規定，當適用民法第六百四十七條、第六百五十條、第六百五十二條之規定。

以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算；卸載期間以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時，裝卸期間及其起算，從各地之習慣（海商法第九五條第一項）。前項裝卸期間，休假日不算入（同條第二項）。裝載或卸載，超過裝卸期間者，運送人得按其超過之日期，請求相當損害賠償（同條第三項）。前項超過裝卸期間，休假日亦算入之（同條第四項）。裝卸期間僅遇裝卸不可能之日，始不算入。超過裝卸期間，雖遇有不可抗力時，亦算入之（海商法第九六條）。

五 運費計算之方法

一般情形，運送人爲託運人運送貨物至目的地，託運人當然負有依約支付運費之義務，然因事態變化多端，運費如何計算，卽生問題。除專屬於備船契約方面之特殊計算者外，又有其他特殊計算之事例。海商法乃另有規定，茲擇要分述如次：

①船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港，而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定爲去

航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費（海商法第一一〇條）。

②船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的港前提取貨物者，應付全部運費（海商法第一一一條）。船舶在航行中，遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目的港時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用。如新運費高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之（海商法第一一二條）。

③託運人因解除契約應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三（海商法第九二條）。

船舶在航行中，若因不可抗力而受危險，以致貨物受損時，關於運費應如何處理，海商法尚無明文規定。

習題

- 一、試述貨物運送之種類。
- 二、舉述搭載契約與傭船契約不同之點。
- 三、舉述租船契約與傭船契約不同之點。
- 四、試述載貨證券之功用，並列舉其應載明之事項。
- 五、受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長應作何措施？

第十三章 運送人之責任與義務

運送人與託運人同爲運送契約之當事人，在法律上雖居於平等之地位，但事實上則不盡然。十九世紀海運發達，運送人藉其經濟上之優勢，往往於運送契約或載貨證券內訂定各種減免其責任與義務之條款，而託運人對契約條件，則殊少有所主張之餘地。十九世紀末期起，各國爲公共利益並保障貨方利害關係人之合理權益計，先後對於運送人之責任及義務，以法律明確規定。自一九二一年海牙規則之議定，及一九二四年統一載貨證券規則國際公約通過後，各國相率採納，我國海商法原則上亦採納公約之規定。

關於運送人之法定責任與義務之規定，均屬強制規定，當事人不得以約定免除或限制之。我國海商法第五章運送契約章第一百零五條規定：「運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以免除運送人或船舶所有人對於因過失，或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損滅失之責任者，其條款、條件、約定不生效力。」（若船舶所有人不自爲運送時，例如由船舶承租人或其他非船舶所有人占有並運用船舶時，則船舶所有人對於託運人、受貨人或載貨證券持有人並不負有運送之責任與義務。）

海商法上所規定運送人之責任與義務，對託運人及受貨人而言，係指貨物在裝載港裝載上船時起，至貨物在目的港卸載離船時一段時間內之責任與義務（海商法第九三條第三項）。

一 關於船舶通航性者

①海商法第一百零六條規定：「運送人或船舶所有人，於發航前及發航時，對於左列事項應為必要之注意及措置：（一）使船舶有安全航行之能力；（二）配置相當海員、設備及船舶之供應；（三）使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。船舶於發航後，因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。」

本條第一項應為必要注意及措置之三款事項，為運送人準備船舶使適於承擔運送，俾得履行運送契約所定之任務，通常謂為使船舶具有通航性（Seaworthiness）。

第一項所稱「發航前及發航時」，就開始為必要注意及措置之時間並無限制，但運送人對於特定貨物之責任與義務，自該特定貨物裝載上船之時開始。故就該特定貨物而言，該特定貨物裝載上船時，即應完成使船舶具備安全受載及保存該特定貨物所必要之注意及措置。迨發航時，則運送人即應完成就全部貨物必要之注意及措置。故所謂發航者，指自每一港埠發航而言。

關於船舶所有人責任限制之規定，解釋上亦適用於運送人，但運送人如未為上述必要之注意及措置，致生損害賠償責任，即屬因運送人之過失所生之債務，運送人即不得主張責任限制（海商法第二二條）。

海商法第一百零六條之規定，關於船舶之適航性，運送人負為必要注意及措置之責任。就船舶而言，如船舶係由合格之工程師設計，合格之造船廠依設計建造，經航政主管機關或政府認可之驗船機構依法令規定檢查合格，於航行期間並經常依法令之規定檢查合格領有證書，於發航前運送人復已為必要之注意及措置，即一通常謹慎之運送人就航行中可能發生之一切危險或損失，已為注意並為防備者，則對於船舶內在之瑕疵，或通常謹慎之人以注意所不能發見之瑕疵，得不負責任。

本條第一項第一款所謂「安全航行之能力」，指船舶之設計、構造、機器、設備及屬具等均屬妥善，足以抵抗水上通常之危險而無虞。如船舶經航政主管機關檢查合格，備有有效之證書，並於發航時，修繕完好，無通常謹慎運送人所能發現之瑕疵者，當認為已有安全航行之能力。依第二項之規定，船舶於發航後，因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任，但依第三項之規定，運送人為免除前項責任之主張應負舉證之責。

本條第一項第二款所謂海員之配置者，交通部公布有航行船舶船員配額表及戡亂時期航行船舶船員配額表。以上兩表未規定者，如何謂為配置相當，視同航程同種類船舶一通常謹慎運送人認為需要者而定。又船長及海員依法令須具備規定資格及證明者，並應以合格人員充任之，須僱用引水人時，並須僱用之，方得謂為配置相當。

關於本條第一項第二款所謂船舶之供應者，包括燃料、臨時修繕所需之物料及給養品。如何謂為配置相當，亦視一通常謹慎運送人認為需要者而定。

關於本條第一項第二款所謂之相當設備，及第三款所謂供載運貨物部分適合於受載、運送與保存，亦係一事實問題。因現代造船技術日新月異，競爭激烈，船舶在建造及設備上日有改進，昔年認為相當或適合者，今或已認為否，惟有就當時、當地、同種類、同航程、同用途之船舶之設備，以定其標準。如某種新設備已為衆所採用，而獨未見於某特定之船舶，或雖有而未保養合用者，則該船舶之適航性即屬有欠缺。

②海商法第八十五條規定：「運送人所供給之船舶，有瑕疵不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。」如有損害，託運人並得請求運送人賠償。

③依船舶法第四十三條及第四十四條之規定，船舶除交通部在技術上無勘劃載重線必要者外，應具備國際載重線證書或本國沿海及內水載重線證書。船舶載重線為最高吃水線，船舶航行時其載重不得超過該線。

二 關於載貨證券之發給者

海商法第九十七條規定：「運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。」

海商法第九十八條規定：「載貨證券應載明左列各款事項，由運送人或船長簽名：（一）船舶名稱及國籍；（二）託運人之姓名住所；（三）依照託運人書面通知之貨物種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數及標誌；（四）裝載港及目的港；（五）運費；（六）載貨證券之份數；（七）填發之年月日。」

前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得不予載明。」

以上第一項第一款至第七款爲法定必須記載之事項，惟第三款事項依第二項之規定，得全部或一部份不予載明。載貨證券爲記名式者，並記載受貨人之姓名住所。此外，有關運送上權利義務之條款、條件或約定亦得予以記載。惟依海商法第一百零五條之規定，此項條款、條件或約定意在免除運送人之法定責任者，不生效力。

載貨證券爲有價證券，表彰貨物之所有權，運送人有依載貨證券之記載交付貨物之責任。故載貨證券所記載之貨物種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數及標誌，關係極爲重大。但事實上爲充分運用船舶，船舶在各港埠受載貨物在時間上多極緊湊，運送人對於此項記載事項，在時間上往往不能詳爲查對，或亦無法核對，祇能依照託運人書面通知者予以記載。故爲顧及實情，保障運送人起見，海商法特規定：

①託運人關於貨物之種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數及標誌之書面通知事項，如與貨物之實際情況有顯著跡象疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得不予載明（海商法第九八條第二項）。茲所謂得不予載明者，以有顯著跡象疑其不相符合或無法核對之事項爲限，其餘事項仍應予以載明。

②託運人對於交運貨物之種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損滅失及費用，由託

運人負賠償責任（海商法第九九條第一項）。本項所稱託運人應負賠償責任者，不僅指運送人因須依照載貨證券記載交付貨物所受之損害，並包括因通知不正確，運送人在其他方面所受之損失。例如運送人對於船舶所有人或其他第三人之賠償責任。但因載貨證券為文義證券，為流通證券，是以為加強其效用並保護第三人之利益，海商法第九十九條第二項復規定：「運送人對於前項賠償請求權，不得以之限制其載貨證券之責任，對抗託運人以外之第三人。」

三 關於違禁及偷運貨物與危險品者

海商法第一百零八條規定：「運送人對於禁運及偷運貨物之運送，應拒絕之。其貨物之性質，足以毀損船舶或危害船舶上人員之健康者亦同。運送人違反前項之規定者，對於因此所生之損害負賠償責任。」

海商法第一百零九條規定：「運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種類貨物應付最高額之運費，如有損害，並得請求賠償。前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。」

海商法第一百十六條規定：「貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失不負責任。」

以上三條對於違禁及偷運貨物與危險品等之處理，並未為完全之規定。茲試依法理就是項貨品之處理，演繹如左：

甲 違禁貨物

違禁貨物包括戰時禁制品，依法令禁止私人製造、販運或持有之違禁物，裝載港禁止輸出之物品，目的港禁止輸入之物品及船舶航行所經地區或港埠禁止通過之物品。運送人應拒絕接受運送違禁貨物，否則運送人對於因此所生之損害負賠償責任。如經發見係未經報明已在船舶上者，如在裝載港運送人應將其起岸；如有損害並得向對該貨物主張權利之人請求賠償。若在航行中發見時，似可處理如次：（一）如係戰時禁制品，足以導致船舶之拘捕乃至沒收，應投棄之。（二）如係依法令禁止私人製造、販運或持有之違禁物，應投棄之。（三）如係裝載港禁止輸出之物品者，運送人得報請裝載港主管機關指示處理辦法，或於回程時載回原裝載港交由主管機關處理。運送人因之所受之損害，包括往返之運費，得請求對該物品主張權利之人賠償，如該物品經沒收者，則請求主管機關於拍賣所得價金中償還。如裝載港主管機關之指示事實上不能執行，或該物品亦不能載回原港者，得予以投棄。（四）如係目的港禁止輸入者，運送人或船長得於其他港口予以起岸，以物品所有人之費用寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並請求對該物品主張權利之人賠償所受之損害，包括應收之運費。若物品之性質不適於寄存，或其價值有不足以抵償運費及其他費用之虞者，得將該物品於起岸港口予以拍賣，扣除一切費用，如有餘額交付應得之人，如應得之人所在不明，為其利益提存之，或逕將該物品予以投棄。（五）如係船舶所經地區或港埠禁止通過之物品，運送人或船長得於到達該地區或港埠以前之港口予以起岸，以物品所有人之費用寄存於港埠管

理機關或合法經營之倉庫，並請求對該物品主張權利之人賠償所受之損害，包括應收之運費。若物品之價值有不足以抵償運費及其他費用之虞，或未能為上述之起岸寄存，得將該物品於起岸港口予以拍賣，扣除一切費用，如有餘額交付應得之人，如應得之人所在不明，為其利益提存之，或逕將該物品予以投棄。

乙 偷運貨物

偷運貨物指該貨物裝運前，應依當地法令辦理規定之手續而未辦理者。運送人應拒絕運送，否則運送人對於因此所生之損害負賠償責任。如經發見係未經報明已在船舶上者，如在裝運港應將其起岸，如有損失，並得請求對貨物主張權利之人賠償。若在航行中發見時，運送人或船長得報請裝載港主管機關指示處理辦法，或於回程時載回原裝載港交由主管機關處理。運送人因之所受之損害包括應收之運費，得請求對貨物主張權利之人賠償，如貨物經沒收者，請求主管機關於拍賣所得價金中償還。如裝載港主管機關之指示事實上不能執行，或貨物亦不能載回原港者，得予以投棄。

丙 危险品

海運國家對於易燃性、易爆性、有毒性或其他危險性足以毀損船舶或危害船舶上人員健康之貨物，多以法令就其包裝、裝載、運送及卸載詳予規定。故危險品並非完全不得予以運送。惟如其包裝不合法令之規定，或船舶之設備以及其他事項不合法令之規定，則運送人應拒絕其運送，否則運送人對於因此所生之損害負賠償責任。應拒絕運送之危險品，如經發見

係未經報明已在船舶上者，若在裝載港應將其起岸，如有損害並得向對該物品主張權利之人主張損害賠償。若在航行中發見時，得予以投棄。

丁 其他物品

運送人或船長發見未經報明之貨物非屬違禁貨物、偷運貨物或應拒絕運送之危險品者，得在裝載港予以起岸，如有損害並得請求對該貨物主張權利之人賠償。或使該貨物之權利人支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，而為之運送。若在航行中發見時，亦得將該物品運送至其目的港，使對該物品主張權利之人，支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害，並得請求賠償。若該物品之原所有人，受貨人及目的港均不知悉時，得於任何港口予以起岸，以物品所有人之費用寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並請求對物品主張權利之人，賠償所受之損害包括應收之運費。若貨物之性質不適於寄存，或其價值不足以抵償運費及其他費用之虞者，得將該物品於起岸港口予以拍賣，扣除一切費用，如有餘額交付應得之人，如應得之人所在不明，為其利益提存之，或逕將該物品予以投棄。

四 關於按時運送者

①託運貨物應於約定期間內運送之；無約定者，依習慣；無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。上項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形（民法第六三二條）。

②運送人並應按約定或預定之航程爲運送。海商法第一百五條規定：「爲救助或意圖救助海上人命財產，或因其他正當理由變更航程者，不得認爲違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的爲裝卸貨物或乘客者，不在此限。」

如無正當理由而變更航程，則嗣後如有毀損或滅失，不論由於何種事由，縱係直接由於意外事故或天災等原可免責之事由，運送人仍須負賠償責任，而不適用海商法第一百三條關於運送人得免責之規定；但運送人證明縱不變更航程而仍不免發生損害者，不在此限（民法第二三一條）。

五 關於貨物之善良管理者

①海商法第一百零七條規定：「運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，應爲必要之注意及處置。」

海商法第一百十八條規定：「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應爲之行爲，均應負責。前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行爲，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到，負其責任。」

以上二條所定運送人之責任非絕對的，如貨物之毀損滅失或遲到係由於運送人得免責之事由所發生者，運送人得不負賠償責任。

②海商法第一百十七條規定：「運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任；但經託運人之同意，或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。」違反上述規定時，運送人對於貨物之毀損或滅失，除證明縱非裝載於甲板上而仍不免發生損害者外，均須負賠償責任（民法第二三一條），並不得引用海商法第一百十三條關於免責之規定。

③如有急迫之情事，並可推知託運人若知有此情事亦允許者，或其他情形足以妨礙或遲延運送或危害運送物之安全者，運送人爲保護運送物所有人之利益，應爲必要之注意及處置。運送人怠於上項之注意及處置者，對於因此所致之損害，應負責任（民法第六四一條、第六三三條）。

六 關於貨物之交付者

甲 受貨人

①未簽發載貨證券者 託運人於運送契約訂立後，另行指定受貨人時，並應通知運送人。如託運人未爲通知，或未及時爲通知，致運送人將通知轉達貨物目的港運送人之代理人或載運貨物船舶之船長以前，該運送人之代理人或船長已將貨物交付運送契約原載之受貨人時，運送人不因之負任何責任。

②經簽發載貨證券者 載貨證券爲記名者時，以所載應向交付貨物之人或最後被背書人

爲受貨人；其載貨證券爲禁止背書者，以載貨證券所載應向交付貨物之人爲受貨人。

載貨證券爲無記名時，在貨物目的港以善意之載貨證券持有人爲受貨人；不在貨物目的港時，以善意持有載貨證券全數之人爲受貨人。持有載貨證券之人推定爲善意持有人。

乙 通 知

依海商法第八十一條之規定，貨物運送契約分爲以件貨之運送爲目的者及以船舶之全部或一部供運送爲目的者兩種。關於後者，海商法第九十三條第一項規定：「以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，運送人或船長應即通知受貨人。」關於前者，海商法未有特別規定，依海商法第五條「海商事件，本法無規定者，適用民法及其他有關法律之規定。」之規定，應有民法第六百四十三條之適用；該條規定：「運送人於運送物達到目的地時，應即通知受貨人。」茲所謂通知者自以通知運送人所知悉之受貨人爲限。如載貨證券爲無記名者，固無從爲通知也。如載貨證券爲記名者，經背書轉讓，而未通知運送人，或未簽發有載貨證券者，託運人另指定受貨人而未及時通知運送人時，運送人亦無從於貨物到達目的地時，即通知該最後被背書人或另指定之受貨人。

丙 交 付 地 點

除運送契約另有訂定外，貨物之交付於船邊爲之。海商法第九十三條第三項規定：「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。」

①未簽發載貨證券者，以運送契約所定之目的港爲交付地。經託運人改定於中途港爲交付者，以該中途港爲交付地。

②經簽發載貨證券者，以載貨證券所載之目的港爲交付地。經持有載貨證券全數之人於中途港請求交付者，以該中途港爲交付地。

丁 交 付 時 間

交付之時間應依卸載港之習慣及情形。海商法第九十三條第二項規定：「件貨運送之受貨人應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。」原則上，交付應於通常之工作時間且貨物得安全卸載之時爲之。

戊 交 付 要 件

①未簽發載貨證券者，貨物應交付於運送契約所定之受貨人或託運人另行指定之受貨人。通常受貨人於受領貨物後，應以收據給與運送人。

②經簽發載貨證券者，貨物應交付於載貨證券持有人。依海商法第一百零四條準用民法第六百三十條之規定，受貨人請求交付運送物時，應將載貨證券交還。通常受貨人於受領貨物後，即於載貨證券上簽收以代收據。

載貨證券簽發二份以上者，貨物之交付要件，因在貨物目的港或不在貨物目的港而不同。

(一)在貨物目的港：載貨證券有數份者，在貨物目的港，請求交付貨物之人縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付（海商法第一百零二條第一項）。載貨證券持有人

有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券失其效力（海商法第一百零三條第一項）。（二）不在貨物目的港：不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付（海商法第一百零二條第二項）。海商法第九十八條第一項第六款規定，載貨證券應載明載貨證券之份數。如運送人或船長不在貨物目的港交付貨物，而未照載貨證券所載之份數全數收同時，則在目的港對於持有載貨證券之人，仍負交付貨物之責。

己 寄存代交付

①未簽發載貨證券者：受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人（海商法第九四條第一項）。受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人（海商法第九四條第二項）。受領權之歸屬有訴訟致交付遲延者，運送人或船長亦得將貨物寄存，並通知託運人及為受領權訴訟之人（民法第六五一條）。

②經簽發載貨證券者：（一）受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人（海商法第九四條第一項）。受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人（海商法第九四條第二項）。（二）在貨物目的港，二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照海商法第九十四條之規定寄存，並通知曾為請

求之各持有人（海商法第一零二條第三項前段）。在貨物目的港以外之港口不發生此問題，因不在貨物目的港，非持有載貨證券之全數不得請求交付貨物，而僅有一人能持有載貨證券之全數也。

運送人或船長在貨物目的港，因持有載貨證券一份或多份之人之請求，已交付貨物一部後，他持有人請求交付貨物者，運送人或船長應即將貨物贖餘之部份，照海商法第九十四條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人（海商法第一零二條第三項後段）。

海商法第一零三條第二項規定：「載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。」二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，何人所持有之載貨證券為先受發送或交付者，應由該持有人等協議認定，或由法院裁判之。載貨證券有多份者係於貨物裝載後，因託運人之請求，由運送人或船長同時製作簽字，發給託運人者，其份數並應於載貨證券上載明，何人所持之載貨證券係自託運人處先受發送或交付，證明並非簡易。故運送人或船長就此不負有判斷之責，亦無判斷之權。二人以上之載貨證券之持有人請求交付貨物時，或運送人或船長已依規定交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物或其贖餘之部份，按照海商法第九十四條之規定寄存，並通知各該持有人。

七 關於貨物之中止運送或返還者

運送人未將運送物之到達通知受貨人前，或受貨人於運送物到達後，尚未請求交付運送物前，如未簽發有載貨證券時，託運人對於運送人得請求中止運送，返還運送物或爲其他之處分，如委託變賣、寄存倉庫或變更受貨人等；如已簽發有載貨證券者，託運人即不得爲上述之請求，因貨物所有權因載貨證券之移轉而移轉，託運人除即係持有載貨證券之全數者外，不復有處分貨物之權，僅持有載貨證券之全數者，對於運送人得於中途港請求中止運送並交付貨物（民法第六四二條第一項）。

前項情形，除另有約定外，運送人得請求全部運費（海商法第一一一條），並請求償還因中止、返還或其他處分所支出之費用。

八 關於運送責任之終了者

海商法第九十三條規定：「以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，運送人或船長應即通知受貨人。件貨運送之受貨人，應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。」

①經簽發載貨證券者 海商法第一百條規定：「貨物一經有受領權利人受領，視爲運送人已依照載貨證券之記載交清貨物，但有左列情事之一者，不在此限：（一）提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形以書面通知運送人者。（二）毀損滅失不顯著，而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。（三）在收貨證件上，註明毀損或滅失者。受領權利人之損害

賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內不行使而消滅。」

本條所稱有受領權利人包括受貨人及其代理人以及其他依法得受領貨物之人，如受貨人之繼承人（民法第一一四八條），遺產管理人（民法第一一七九條），遺囑執行人（民法第一二二五條），破產管理人（破產法第六十四條）等。

依本條之規定，如受領權利人受領貨物未照第一項第一款或第二款以書面通知運送人，亦未照第三款以註明代通知，即視為運送人已依照載貨證券之記載交清貨物。受領權利人即不能再以反證推翻之，縱使確有毀損滅失之證據，亦喪失其請求損害賠償之權利。若毀損滅失為顯著者，於提貨前或當時為書面通知或以註明代通知，尚不為難；若毀損滅失為不顯著者，則要求受領權利人必須於提貨後三日內以書面通知運送人，實不無過苛之感。蓋所謂毀損滅失是否為顯著，其分別不在其損害程度之重大或輕微，而在於其損害是否顯而易見。毀損滅失為顯著即顯而易見者，受領權利人於提貨前或提貨時，稍加注意，即可發現通知運送人；若受領權利人怠於注意，而即規定其喪失請求損害賠償之權利，尚不為過。惟毀損滅失為不顯著即非顯而易見者，常非開箱檢視不能發現。按諸各國水上運送習慣，提貨時除有跡象可疑其內有毀損滅失外，通常於受領時，均不開箱檢視，而至需用時方開箱，因開箱檢視及重行包裝之費用頗鉅，尤其機器設備常需運到工廠後，於適當情形方始開箱試車或安裝。海商法本條規定受領權利人如於提貨後三日內未曾通知運送人，即喪失請求損害賠償之權利

，則受領權利人爲保障其權益，勢須於提貨後三日內即行開箱檢視方可，金錢上消耗不能謂非浪費。若貨物之使用者如工廠等不在船舶到達港埠者，則非於提貨後即在港埠開箱檢驗不可，否則運到內地工廠時，三日之期可能已超過，請求損害賠償之權利且將根本喪失矣。故本條規定與實際情形似不盡配合。

②未簽發載貨證券者 僅有運送契約而未簽發載貨證券者，關於貨物損害賠償請求權行使之限制，是否亦有前開海商法第一百條第一項之適用，不無疑問。該項規定在某種情況下，視爲運送人已依照載貨證券之記載交清貨物。故者既未簽發載貨證券，則該項規定似不能適用。則在未簽發載貨證券之情形，海商法無特別規定，當適用民法之規定（海商法第五條）。民法第六百四十八條規定：

「受貨人受領運送物並支付運費及其他費用不爲保留者，運送人之責任消滅。運送物內部有喪失或毀損不易發見者，以受貨人於受領運送物後，十日內將其喪失或毀損通知於運送人爲限，不適用前項之規定。運送物之喪失或毀損，如運送人以詐術隱蔽，或因其故意或重大過失所致者，運送人不得主張前二項規定之利益。」

至於損害賠償請求權之時效，仍有海商法第一百條第二項之適用，即：「受領權利人之損害賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內不行使而消滅。」係民法第六百二十三條之規定，關於物品之運送，如因喪失、損傷或遲延而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起，二年間不行使而消滅。此係民法之規定，已爲海商法特別規定時效爲一

年者所排除。

(本章節採甘其綬先生之專文)

習題

一、運送人於發航前及發航時，對於何種事項，應為必要之注意及措置？

二、載貨證券有數份者，如持有人在貨物目的港或不在貨物目的港請求交付貨物時，運送人或船長應採取何種措施？

三、闡釋船舶安全航行能力之意義。

四、貨物運送責任，至何時認為即已終了。

第十四章 運送人之免責事由

關於貨物運送，法律爲兼顧運送人與貨物所有人及託運人之利益，一方面規定運送人之責任及義務，一方面規定運送人之免責事由，以確定運送人法定責任之範圍。依我國海商法第一百零五條之立法原意，運送人不得免除其法定責任，運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定以擴大運送人得免責之事由者，不生效力，因擴大免責事由即減免其法定責任也。至若運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定以縮小運送人得免責之事由者，則有效力，因運送人在經濟上與託運人相較原居於優勢之地位，自願承擔較大之責任，自應爲法之所許也。

一 關於船舶通航性者

①依海商法第一百零六條第一項之規定，運送人於發航前及發航時，對於左列事項應爲必要之注意及措置：（一）使船舶有安全航行之能力；（二）配置相當海員、設備及船舶之供應；（三）使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

如運送人依上述規定已爲必要之注意及措置，則縱發航時欠缺適航性致有貨物之毀損或滅失者，運送人亦不負責任，但應就已爲必要注意及措置之事實，負舉證之責。

②上述海商法第一百零六條第一項訂明運送人於發航前及發航時，應爲必要之注意及措

置，使船舶具有適航性。依推論，船舶發航後，運送人即不再負此項必要注意及措置之責任。海商法第一百零六條第二項規定：「船舶於發航後，因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。」即係明文就此推論，予以規定。

二 關於未經報明之貨物者

海商法第一百零九條第一項規定：「運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害，並須請求賠償。」未經報明之貨物如予以起岸，運送人對於因之而生之毀損或滅失，除由於故意或重大過失者外，不負賠償責任。如未予起岸，而使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費時，則運送人即應照一般承運之貨物負責為之運送。

同條第二項規定：「前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。」依此項規定予以投棄，運送人不負賠償責任。違禁物指依法令禁止私人製造、販賣或持有之物。其性質足以發生損害者包括戰時禁制品、裝載港禁止輸出之物品、目的港禁止輸入或船舶所經地區或港埠禁止通過之物品、危險品以及其他足以使運送人、船舶或船舶上人員或其他貨物受損害者。

三 關於故意虛報貨物性質或價值者

海商法第一百十四條第一項規定：「託運人於託運時，故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。」

依海商法第一百零七條之規定，運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守應為必要之注意及處置。運送人此項注意及處置因貨物之性質而異，收取運費之標準亦因貨物之性質而有不同。且依海商法第一百零八條之規定，運送人對於禁運及偷運貨物，以及其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員之健康者，應拒絕運送。故法律對於故意虛報性質之貨物不予保護。再者，依海商法第九十九條之規定，託運人就交運貨物之種類品質等之通知，對運送人負保證其正確之責，因通知不正確所發生或所致之一切毀損滅失及費用，託運人並負賠償責任。

託運人故意虛報貨物之價值者有兩種情形，故意報低者目的多在少付運費，因運費有時因貨物之價值而異，且關係運送人就運送保管方面應為之必要注意及處置；故意報高者多係意圖於有毀損或滅失時多得賠償，故法律對於故意虛報價值之貨物，亦不予保護。

運送人為免責而主張貨物之性質或價值係屬故意虛報者，應負舉證之責。

四 關於貨物未經同意而裝載者

海商法第一百十六條規定：「貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失不負責任。」

貨物未經運送人或船長之同意承運者，固不得裝載上船，即係經運送人或船長之同意承運者，亦應依運送人或船長之指示，予以裝載上船，如託運人不依從指示而裝載上船時，因此所致之毀損或滅失，運送人亦不負責任。

五 關於變更航程者

海商法第一百十五條規定：「爲救助或意圖救助海上人命財產，或因其他正當理由變更航程者，不得認爲違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的爲裝卸貨物或乘客者，不在此限。」

爲救助或意圖救助海上人命財產而變更預定航程爲有正當理由。因旅客及服務船舶人員患病或受傷急須就近靠泊岸埠延醫治療，奉政府命令變更航程，或因海上事故，船舶須加修繕而變更航程，或戰時爲避免捕獲而變更航程，均屬有正當理由。但如因發航時燃料備置不足，而須變更航程，以便添裝燃料，則爲船舶適航性有欠缺，不能謂爲有正當理由。

如無正當理由而變更航程，則嗣後如有毀損或滅失，不論由於何種事由，縱係直接由於意外事故或天災等原可免責之事由，運送人仍須負賠償責任，而不適用海商法第一百十三條關於運送人免責之規定；但運送人證明縱不變更航程而仍不免發生損害者，不在此限（民法第三三一條）。

六 關於其他法定事由者

海商法第一百十三條規定：「因左列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：（一）船長、海員、引水人、或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行爲而有過失者。（二）海上或航路上之危險或意外事故。（三）失火。（四）天災。（五）戰爭。（六）暴動。（七）公共敵人之行爲。（八）依法之拘捕、扣押、管理、徵用或沒收。（九）檢疫限制。（十）罷工或其他勞動事故。（十一）救助或意圖救助海上人命或財產。（十二）包裝不固。（十三）標誌不清或不符。（十四）因貨物之瑕疵、變質或病態所致分量、重量之耗損、毀損或滅失。（十五）貨物所有人、託運人或其代理人之行爲或不行爲。（十六）船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。（十七）非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失，或其代理人、受僱人之過失所發生之毀損或滅失。」

在釋述海商法第一百十三條各款意義之前，擬先就本條爲綜合之研討：

①運送人應負責者，包括運送物之喪失、毀損及遲到（民法第六三四條、第六三六條）。本條僅列「毀損或滅失」而不及「遲到」。解釋上，遲到係因法定免責事由所致者，運送人亦不負責任。

②海運國家之法律規定，貨物因甚多事由所受之損害，運送人得不負賠償責任者，主要係因船舶在航行中，甚多情事非運送人所能控制，故許其免責，以期合理減輕運送人之責任。

，以利水運之發展。其理由與運送人得限制責任者同。

③主張免責者應負舉證之責，即證明損害係由得於免責之事由而生，或損害非歸因於運送人或其代理人、受僱人之故意或過失。

茲將運送人得免責之事由，分別釋述如次：

(A) 船長、海員、引水人、或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行爲而有過失者。航行上之過失，指航行上判斷之錯誤，或應注意而未爲注意之情事。

船舶管理上之過失，指欠缺對於船舶所應爲之注意。如處理抽水機欠缺注意，怠於清除甲板上積水，任令污水管閉塞，水艙或油艙未清理，放水管未閉，機器使用失當以致起火或爆炸，進水門半開以致海水進艙等均足。

船長、海員、引水人、或運送人之受僱人因航行上之過失，或船舶管理上之過失，所發生之毀損或遲到，運送人得不負責任，但如此等損害經證明係由於船舶欠缺適航性所致者，則運送人非舉證證明發航前及發航時已依海商法第一百零六條第一項之規定，就船舶適航性爲必要之注意及措置，不得免責。運送人若不能證明已爲此項必要之注意及措置，不得藉口航行上或船舶管理上之過失而主張免責。又如無正當理由而變更航程（海商法第一一五條），則嗣後因航行上或船舶管理上之過失所發生之損害，運送人亦不得免責。

船長及海員對於船上貨物並負有注意保管之責。對於船舶之管理有失注意者往往亦爲對於貨物之保管有失注意。故常發生一行爲究應視爲船舶管理上之過失抑貨物保管上之過失之

問題。運送人對於貨物之安全運送應負全責爲原則（海商法第一零七條），而損害因法定事由而發生得予免責則爲例外（海商法第一一三條）。故關於得以免責之規定，解釋上應從狹義，但仍應視個別情形而定。例如船舶在中途爲必要之修繕，在實施修繕中，將艙口門啓開而未用蓬布遮蓋，以致雨水淋入，損及貨物，應認爲貨物保管上之過失而由運送人負責，而不認爲係船舶管理上之過失而許運送人免責。又如船舶因使用冷氣設備有過失致貨物受有損害時，如冷氣設備之主要用途係供船舶本身所需之給養品之用，可認爲係船舶管理上之過失而許運送人免責，否則當認爲係貨物保管上之過失而由運送人負責。

（B）海上或航路上之危險或意外事故 本款之免責事由指船舶在航行中因水上自然力量而發生之變故，而無人力參入其間者，但不包括通常風浪所激成之危險。因堅固之船舶而配置以適當之海員及設備者，即具有適航性之船舶，足以抵禦通常風浪所激成之危險也。

若船舶不能抵禦通常風浪所激成之危險，即屬船舶之適航性有欠缺。海水進入船艙而不明其原因者，推定其船舶爲欠缺適航性。如運送人證明於發航前及發航時，就船舶之適航性已爲必要之注意及措置，運送人仍可免責（海商法第一零六條）；否則，運送人對於因之而生之損害應負賠償之責。

無正當理由而變更航程時，嗣後所發生之損害，縱係由於海上或航路上之危險或意外事故，運送人亦不得免責。

（C）失火 失火指非由於運送人故意或實際過失所生之火燒。失火後，因救火而灌

衆反抗政府之暴動，其程度介於無組織之暴動及有組織之內亂（Rebellion）之間，謂之民變（Civil Commotion），亦當包括於暴動之內；如其釀成內戰，則屬於戰爭之範圍。

（G）公共敵人之行爲 即國家之敵人。但他國之敵人或友邦之敵人則非本國之敵人。海盜爲任何一國之敵人，亦爲公共敵人。因公共敵人之行爲，如拘捕或破壞所致之損害，運送人得不負責任。船舶因避免海盜侵擾而變更航程，亦屬有正當理由，因之而生之損害，如貨物遲到者，運送人亦不負賠償責任。

如無正當理由而變更航程，則對於嗣後因公公共敵人之行爲所發生之損害，運送人除證明縱不變更航程仍不免發生損害者外，仍應負賠償責任。

（H）依法之拘捕、扣押、管制、徵用或沒收 拘捕指船舶於戰時被交戰國家所拘捕。至於扣押、管制、徵用及沒收之標的，得爲船舶亦得爲貨物。故就本款之適用而言，凡拘捕、扣押、徵用或沒收出諸任何統治者或政權之命令者應視爲「依法」而爲者。因此等行爲致貨物直接或間接受有損害者，運送人均得主張免責。惟如此等行爲係由於運送人之過失或可歸責於運送人者，如船舶優先權人行使權利，致船舶被法院扣押，對於貨物因此等行爲所受之損害是否仍得免責，不無疑問。此際似可視運送人之過失或可歸責於運送人之事由爲損害所由生之原因，再就此原因以決定運送人可否免責。

（I）檢疫限制 檢疫限制爲政府之行爲，貨物因之而受損害者，運送人不負賠償責任。

(J) 罷工或其他勞動事故 罷工者為勞工對僱主要求增加工資或改善待遇，而為集體休止工作之行爲。其他勞動事故，包括僱主為抵制勞動者而封閉工廠所致之停工，勞動者發動之中止工作或限制工作等勞資糾紛事故。勞動事故非可歸責於運送人者，貨物因之所受之損害，運送人得不負賠償責任。若運送人為勞資糾紛之當事人，對於勞動事故有迅速合理之解決途徑而不採，故意延宕或憑意氣而不為解決者，則不得受本款免責之保障。

無正當理由而變更航程，致到達目的港之時間延遲，適逢該港發生勞動事故，貨物因之而受有損害時，則損害實係由於無正當理由而變更航程，運送人即不得免責。

(K) 救助或意圖救助海上人命財產 救助海上人命不僅為道德上且為法律上之責任（海商法第一四二條、第一四九條）。救助海上財產則為道德上之責任。因救助或意圖救助海上人命財產致貨物直接或間接受有損害者，運送人不負賠償責任。為救助或意圖救助海上人命財產而變更航程者不認為違反運送契約，貨物因而發生損害者，運送人不負賠償責任（海商法第一一五條）。

(L) 包裝不固 包裝不固係不可歸責於運送人者，貨物因之受有損害，運送人不負賠償責任。民法第六百三十五條規定：「運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損時，運送人如於接收該物時不為保留者，應負責任。」故貨物之包皮有易見之瑕疵，而運送人不為保留，若貨物因而受有損害，則運送人仍不得免責。

(M) 標誌不清或不符 依海商法第九十九條之規定，託運人對於交運貨物之包皮、標

誌之通知，應向運送人保證其正確無訛。故標誌不清或不符係可歸責於託運人者，若貨物因之而發生損害，運送人不負賠償責任。

(N) 因貨物之瑕疵、變質或病態所致分量、重量之耗損、毀損或滅失，貨物之瑕疵、變質或病態均係貨物本身之事由，因之所致分量、重量之耗損、毀損或滅失，運送人不負賠償責任。但若船舶無正當理由變更航程，致航程延長或駛經氣候特別炎熱或寒冷之地帶，則因之所生貨物分量、重量之耗損、毀損或滅失，運送人仍應負責。又運送人於發航前及發航時，未就船舶之適航性為必要之注意及措置，致船舶供載運貨物部分不適合於受載、運送或保存（海商法第一零六條），則因之所生貨物分量、重量之耗損、毀損或滅失，運送人亦不得免責。

(O) 貨物所有人、託運人或其代理人之行爲或不行爲，本款事由均非可歸責於運送人者，貨物因之所生之損害，運送人不負賠償責任。

(P) 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵，依海商法第一百零六條之規定，運送人於發航前及發航時，對於左列事項應為必要之注意及措置：(一) 使船舶有安全航行之能力；(二) 配置相當海員、設備及船舶之供應；(三) 使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

若運送人已依前項規定為必要之注意及措置，而船舶仍有不能發現之隱有瑕疵，致貨物受有損害者，運送人不負賠償責任。

(Q) 非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失或其代理人、受僱人之過失所發生之毀損或滅失。(本章節採甘其綬先生之專文)

習題

- 一、因何種事由所發生之貨物毀損滅失，運送人不負賠償責任，試列舉之。
- 二、未經報明之貨物，運送人或船長如何處理？

第十五章 旅客運送

一 運送契約之締結

旅客運送契約亦分備船契約與搭客契約兩種，與貨物運送同。備船契約亦有全部備船契約與一部備船契約之別。普通旅客運送多爲搭客契約，其爲備船契約者，多係團體運送，例如軍隊及移民輸送是。旅客運送契約，乃諾成契約之一種，與貨物運送之備船契約爲要式契約，頗不相同。故其契約之成立，無須具備若何之形式，但就商業習慣言，未有不發行船票者。船票有無記名式與記名式兩種；前者自由讓與，而後者不得讓與他人。在旅客運送，船舶所有人與備船人之關係，與貨物運送之備船契約同，船舶所有人與旅客之關係，與貨物運送之搭載契約同。故關於旅客運送，除海商法第一百二十條至一百三十一條另有規定外，準用關於貨物運送之規定（海商法第一一九條）。

二 運送人之義務

①供給旅客膳食之義務 海商法第一百二十條規定：「對於旅客供膳者，其膳費應包括於票價之內」。是運送人有供給旅客適當飲食之義務可知，蓋航行中之旅客，既不能於乘船時多備食物，且海洋中又無從隨時購取，故其膳費應包括於票價之內，而由船舶供給也。

但較短距離之航行，其膳食恒自備。

②供給旅客以居住及給養之義務 海商法第一百三十條規定：「運送人或船長在航行中，為船舶修繕時，應以同等級船舶完成其航程，旅客在候船期間，並應無償供給膳宿。」蓋在航行途中為船舶之修繕時，船長對於旅客應履行兩種義務之一：（一）以同等級船舶完成其航程。（二）無償供給膳宿。此因以同等級船舶完成其航程，旅客並無損失，而船長亦已盡其運送旅客至目的地之義務矣。如果船長一時不能盡此義務，即應供給旅客以膳宿而不取償，是亦可減免旅客經濟上之損失。

③送旅客至目的地之義務 海商法第一百二十三條第一項規定：「運送人或船長應依船票所載，運送旅客至目的地之港。」同條第二項規定：「運送人或船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害並得請求賠償。」如因意外不能繼續航行時，船長是否仍應照船票所載，運送旅客至目的地之港，海商法第一百二十八條有規定曰：「船舶因不可抗力不能繼續航行時，運送人或船長應設法將旅客運送至目的地之港。」惟旅客之目的港，如發生天災戰亂瘟疫或其他特殊事故，致船舶不能進港卸客者，則運送人或船長得依旅客之意願，將其送至最近之港口或送返乘船港。

④處置旅客財物之義務 海商法第四十二條規定：「旅客或海員死亡或失蹤時，其遺留於船上之財物，船長應以最有利於繼承人方法處置之。」所謂最有利於繼承人方法，例如造具行李清單並妥為保全之，或因必要情形將其出售，免致腐壞之類皆是。如果船長違背

此規定時，自可引起賠償責任問題。

三 旅客之義務

①給付票價之義務 給付票價爲旅客最重要之義務。凡旅客在船舶發航時或航程中不依時登船，均應給付全部票價（海商法第一二五條）。所謂航程中，係指在停泊港旅客偶爾上陸，而不及依時登船者而言，不依時登船係旅客自己之過失，其責任當然由其自己負之，故應給付票價之全部。至於旅客在航程中，自願上陸時，仍應負擔全部票價，其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程，負擔票價（海商法第一二七條）。

②服從命令之義務 旅客在船上，對於船長或授權代理人因維持秩序，在職務上所發之命令，應負服從之義務。關於此點，雖法無明文，但根據海商法第四十一條之規定：「船長在航行中，爲維持船上治安及保障國家法益，得爲緊急處分。」之類推解釋，亦可知旅客有服從船長爲維持秩序，在職務上所發命令之義務矣。

四 運送契約之解除

①旅客之任意解除 旅客在船舶發航二十四小時前，得由其本人意思解除契約，惟須給付票價十分之二（海商法第一二四條前段）。蓋人事變遷，難以預測，旅客雖已購定船票，在情理上亦不宜使之受絕對拘束，而禁止其解約。所以規定給付票價十分之二者，乃在補償

運送人之損失也。惟在發航以後，則不許任意解約，其合於海商法第一百二十五條及第一百二十七條後段之規定者，又當別論。

②法定原因之解除 旅客於發航前因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得請求票價十分之一（海商法第一二四條後段）。

又船舶不於預定之日發航，旅客亦得解除契約（海商法第一二六條）。

五 旅客之意外險

運送人對於旅客運送，因業務上之過失，所生損害，須負賠償責任，依照民法規定，毫無疑義。但民法所定賠償，係按實際所受損害之額數給付，如有爭執，且須經過法院審判。惟運送人每次接受旅客之運送，為數甚多，事前勢難一一估定其身份或價值，事後亦難遽然斷定其請求是否合理，若均經過法院判決，則雙方均不勝其煩。可能涉訟經年，不易解決。況照民法按實際損害之數給付賠償，亦非運送人力量所能負擔。故海商法第一百二十一條作特別之規定，由運送人代旅客投保意外險，以保險金額作為賠償之最高額，其條文如下：「旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險；保險金額載入客票，視同契約。其保險費包括於票價內。並以保險金額為損害賠償之最高額。前項特定航線地區及保險金額由交通部定之。」如此既可避免發生糾紛，且輪船公司遭受之損失，亦不致過於重大也。

習題

- 一、舉述運送人對旅客應盡之義務。
- 二、海商法中特別規定有關旅客保險之條款，其立法意義，試闡釋之。

第十六章 船舶拖帶

一 船舶拖帶之意義及種類

船舶拖帶云者，乃以此船舶拖帶彼船舶而為航行之謂也。拖帶之船舶，稱為拖船，被拖帶之船舶稱為被拖船，船舶拖帶多見於航行江河之船舶，而在海洋較為罕見。船舶拖帶，有共同拖帶與連接拖帶二種：所謂共同拖帶即二艘以上之船舶，並行拖帶另一艘船舶也。所謂連接拖帶即一艘或二艘以上之船舶連接拖帶另一艘船舶也。

二 船舶拖帶之法律關係

①共同或連接拖帶之關係 凡共同或連接之拖船，因航行所生之損害，對於被害人應負連帶責任。所謂連帶責任者，即被害人得向拖船之全體，或拖船中之任何一艘拖船請求損害賠償，而任何一艘拖船均有賠償被害人全部損害之責是也。但他拖船對於加害之拖船，有求償權，蓋加害之拖船係真實之負責者，其他拖船自得向之行使求償權（海商法第一三三條）。②拖船與被拖船之關係 拖船與被拖船，如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負擔。蓋被拖船既不能自動航行而係隨同拖船航行，故損害賠償之責任，應由拖船負之；但契約另有訂定者，不在此限（海商法第一三二條）。

又拖船與被拖船之間，相距密邇，難免不發生互相碰撞之事實；但我海商法對此可能發生之事實，未有明文規定，似可參照英國法例，增訂如下之一條：「拖船與被拖船互相碰撞時，應由有過失之一方，負損害賠償之責任。」俾期周密。

習 題

- 一、試述船舶拖帶之法律關係。

第十七章 船舶碰撞

以前帆船時代，船舶碰撞情事，鮮有所聞，碰撞結果，亦不甚慘。惟近代航行之船舶，多爲輪船，其數量與速率俱增，來往既繁，碰撞事件乃時有發生，其所生之損害，亦常比帆船爲嚴重。雖有爲共同海損者，然一般情形以單獨海損者居多。故海商法於共同海損外，對船舶碰撞特設專章，凡船舶之碰撞，不論發生於何地（海上或內河航路上），皆依該章之規定處理之（海商法第一三四條）。其未規定者，自應適用民法中關於侵權行爲之規定矣。

一 船舶碰撞之意義

所謂船舶碰撞者，乃指二個以上船舶相互接觸而發生損害之情形而言。茲分別說明之：

①碰撞須爲船舶與船舶之接觸 所謂船舶，乃指廣義之船舶，無論軍艦、潛艇、商船、公務船、學術船、測量船及一切小艇均包括在內，但船舶與碼頭、棧橋、浮標、沙洲、礁石等碰撞，則不得謂爲船舶碰撞。至海船與內河船之碰撞，據國際海上避碰規則（*Rules for Preventing Collisions at Sea, 1960*）規定，乃適用船舶碰撞之規定。

②碰撞須爲二個以上之船舶 船舶碰撞之數，通常爲二個，然超過二個之數者，亦爲事所恒有。例如甲船與乙船碰撞，因而波及丙船，此時丙船雖未受甲船之直接碰撞，在法律上仍視爲甲乙丙三船間之碰撞。又船舶之一方或双方，在停泊中而接觸者，仍不失爲碰撞。

③碰撞須有碰撞之事實 碰撞之事實者，即船舶之一部因碰撞之結果而遭受損害之謂也。惟此碰撞之事實，必須存在於無契約關係之第三人船舶間，設如自己船舶對附屬載送旅客之小艇碰撞，因而有所損害者，則應適用海商法第二十一條第一款之規定。

二 船舶碰撞之責任

關於碰撞損害之負擔，亦因其碰撞原因之不同而有差異。茲就其碰撞原因而分述損害負擔如下：

①碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。例如狂風暴雨，致使船舶驟失駕駛之力而碰撞，此項碰撞事實係因不可抗力而生者，自不能歸責於任何一方也（海商法第一三五條）。

②碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責（海商法第一三六條）。此項賠償責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而免除（海商法第一三八條）。

③碰撞之各船舶有共同過失時，其相互賠償之責任，應分別判定之（海商法第一三七條）。

(A) 過失之輕重能判定時 碰撞船舶之各方，既係各有其過失，則對於責任，自當共同負擔之；惟各方所負責任之程度，則視其過失之輕重而比例之。

(B) 過失輕重不能判定時 能判別過失之輕重，始能比例其責任，如其過失輕重，無

從判定，則亦無從加以比例計算，則應由双方平均負其責任。

(C) 對於死亡或傷害之責任 凡有過失之船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應連帶負責。所謂連帶負責者，即凡有過失之船舶，對於他船之死亡或傷害，固應負責，即對於自己船舶上之死傷者，亦應負責是也。

以上各項賠償責任，亦不因碰撞係由引水人之過失所致，而免除（海商法第一三八條）。

三 船舶碰撞之債權

因碰撞所生之請求權，依海商法之規定，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅（海商法第一三九條）。所謂請求權者，請求他人為一定行為或不為一定行為之權利也。海商法所定因船舶碰撞所生請求權之消滅，時效頗為短促。蓋以此種債權，利害關係較切，債權人自應從速請求也。

四 加害船舶之扣押

船舶在中華民國領水、港口、河道內碰撞者，法院對於加害之船舶，得扣押之。碰撞不在中華民國領水、港口、河道內，而被害者為中華民國船舶或國民，法院於加害之船舶，進入中華民國領水後得扣押之。惟前兩項被扣押之船舶，得提供擔保，請求放行（海商法第一四〇條）。蓋免旅客與貨運受其影響也。

五 船舶碰撞之訴訟

依海商法第一百四十一條之規定，關於船舶碰撞之訴訟，得向下列法院起訴：（一）被告之住所或營業所在地之法院。（二）碰撞發生地之法院。（三）被告船舶船籍港之法院。（四）船舶扣押地之法院。

習題

- 一、船舶碰撞因何種情形而發生者，被害人不得請求賠償？
- 二、碰撞之各船舶，有共同過失時，應如何負其責任，試申述之。

第十八章 救助及撈救

一 救助撈救制度

所謂救助者，係指海難程度較輕之時，其船舶或貨物尚在海員占有之中，而由第三人加以救助之謂也。所謂撈救者，係指海難程度較重之時，其船舶或貨物已離去海員之占有而沉沒或漂流，由第三人加以尋撈救出之謂也。

關於海難救助制度之首見於法律明文者，爲一六八一年法國路易十四所制定之海事條例。其後，各國制定法律，漸次採用，德國新舊商法均然，而英國商船法對此規定尤爲詳盡。後又因各國救助制度規定分歧，諸多不便，乃有一九一〇年在比京議定之統一海難救助公約十九條，經各國相繼批准奉行。

各國立法例，對於海難救助規定之主旨，固在釐定救助者或撈救者與被救助者或被撈救者彼此間之一切法律關係，而對救助費或撈救費方面尤所應然。但對於船長之應負海上救助之義務則並爲指出，如我海商法第一百四十二條，第一百四十九條之規定是也。

二 救助之義務

船長負有海難救助之義務，依海商法之規定，有左列三種情形：

①船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。違反此項規定者，處三年以下有期徒刑或拘役（海商法第一四二條）。

②船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶、船長海員及旅客，應盡力救助（海商法第一四九條第一項）。違反此項規定者，處五年以下有期徒刑（海商法同條第四項）。

③船舶碰撞後，各該船長，除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。且各該船長應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船舶（海商法第一四九條第二項及第三項）。

三 報酬之請求

對於船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救，而有效果者，得按其效果，請求相當之報酬（海商法第一四三條）。惟報酬之請求，須具備左列之條件：

①須遭遇海難而有待於救撈者 船舶必須遭遇海難而又有救助或撈救之需要時，其救撈始得為請求報酬之原因，乃當然之解釋也。至於遭遇海難之原因狀況，以及海難僅及船舶，或僅及貨物，均非所問。

②須救撈已獲效果者 蓋救撈而無效果，若仍許其請求報酬，在事理上殊失公平。

③須無法律上之義務者 基於公法上之義務者，如船長之救助行為；基於私法上之義務

者，如由於僱傭契約而服務於船舶之海員，對於依法履行救助義務，或對於其所服務之船舶，或船舶上所有之財物施救者，均爲應盡之義務，雖施救而已獲效果，亦不能請求報酬。惟屬於同一所有人之船舶救助或撈救，仍得請求報酬（海商法第一四四條）。蓋僱傭契約之義務，僅以本船爲限而不及他船，則其施救同一所有人之船舶行爲，既非法定義務，自應有報酬請求權。

具備上述之條件者，施救人當然有救助費之請求權，但被救助人經以信號聯絡有正當理由拒絕施救，而仍強爲施救者，不得請求報酬（海商法第一四八條）。

四 報酬之金額

施救而有效果後，施救人應得之報酬金額由當事人協議定之，協議不成時，得請求航政機關調處或由法院裁判之（海商法第一四五條）。然無論如何，其施救之報酬金額不應超過施救物之價額，乃爲公允。上項規定於施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬之比例準用之（海商法第一四六條）。亦所以委諸當事人之自由決定，而後以法院救其窮。至於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權（海商法第一四七條）。蓋旨在鼓勵勇於救人也。

五 關於救人問題

我海商法係採歐洲大陸各國之立法例，認為人有人格，不能作為權利之標的，且為不可以金錢計算者。而救助人命，更屬於法律上之應有義務，故不許施救人為救撈費之請求。至多祇可因施救船舶或船舶上所有財物而得有報酬者，向其參加分配而已。然在英國商船法第五四四條之規定，則不相同，認為從海難中救人亦得請求報酬，蓋既無損於人格，且可使施救者勇於救人。我國航行川江之船舶，常因灘礁衆多，發生險難，交通部為獎勵撈救旅客，曾核定施救人命之獎金，由船舶所有人負擔，亦與英國商船法之精神相同也。

習題

- 一、因救助或撈救而有效果者，得請求相當之報酬，海商法中如何規定？
- 二、海商法對於報酬金額之決定及其分配，如何規定？
- 三、船舶碰撞後，船長對於他船，應作何措施？

第十九章 共同海損

一 海損之種類

船舶在海上行動或停靠拋錨中，如遇意外事變，致船舶及其所載貨物蒙受損害，是項損害即爲海損之損害，其中又可分爲左列三種：

①單獨海損 單獨海損者，謂在航行中因天災不可抗力或不法行爲所生之損害及費用也。其損害之責任應由何人負擔，當依民法一般損害賠償之原則定之。如單獨海損之本於天災不可抗力而生者，可依天災歸所有人負擔之原則，由船舶所有人或貨物所有人負擔之；投保海上保險者，可轉由保險人負擔之。其由於他人之侵權行爲而生者，亦可依侵權行爲之規定，向侵權行爲人請求賠償之。例如某船由臺灣滿載食鹽駛往日本，行至中途觸礁擱淺，結果船底破漏，海水侵入，食鹽全部溶化，被海水沖盡，是項海損爲單獨海損，其加諸於船舶者，由船舶所有人負擔，其加諸於貨載者，由貨物所有人負擔，如分別投報保險者，則由各別保險人代爲負擔。

②共同海損 共同海損者，在海難中，船長爲避免船舶及其所載貨物之共同危險所爲之處分，而直接發生之損害及費用也（海商法第一五〇條）。其損害之責任，應由各利害關係人分別負擔；例如某船滿載雜貨，由臺灣開往香港，前艙甲板上堆置木板類之貨物，是項堆

置貨物，假定爲臺灣航運習慣上所許可者，當該船航行途中，狂風大作，波浪滔天，船舶反復傾斜，情形危急，如不立即減輕載重，該船舶及全部貨載均有覆沒之虞，在此危急之際，船長下令，立將堆置艙面木板類之貨載，全部投棄於海，結果船舶轉危爲安。是項木板類之貨物所蒙受之損害，係爲保全船貨共同安全而犧牲者，稱之爲共同海損。其損害應由被保全之船貨共同分擔，倘船貨均保有水險者，則應由保險人各別代爲負擔。

③全損 全損云者，謂因天災不可抗力所生之全部損害是也。例如某船因觸礁而無法脫離礁石，加以海浪動盪劇烈，以致船底漏洞逐漸擴大，海水不斷浸入而遭沉沒，是項損失，稱之爲全損。其損害由船舶所有人及貨主分別負擔，如保有水險者，則由保險人代爲負擔。

二 共同海損名詞之分析

共同海損之名詞，原指船貨共同所受之損害而言，由來已長，使用範圍日廣，遂成爲籠統之名詞。分析言之，應含三種意義：

①共同海損之損害 如前舉實例，該堆置於船舶甲板上之木板類貨物之投棄，乃爲共同安全所發生之損害，亦可稱之爲共同海損之損害。

②共同海損之費用 如前舉實例，某船既在航行途中觸礁擱淺而無法重行浮起，因急電

某駁船公司，派來拖船一艘、鐵駁兩艘，即將一部份木板雜貨過駁，並將船底漏洞趕修完好，該船因告脫險，仍裝原載貨物駛赴香港，是項轉駁及趕修費用，乃爲貨船共同安全而發生

，可稱之爲共同海損之費用。

③ 共同海損之分擔 因共同海損行爲所發生之損害或費用，應由受到利害之船貨部份共同分擔。

三 共同海損之要件

共同海損制度乃本於同舟共濟之宗旨而產生。蓋船舶航行遇險，船長爲保全船與貨而避難入港，其因避難繞道而船舶所遭受之損失，船與貨自應爲之分擔，此即共同海損之發生也。他如爲保全航行安全，船長將船中貨載之一部投棄於海，而由各利害關係人共同負擔其損害等情形，均屬共同海損。至其要件約有六項，茲分述如次：

① 其損害必須爲共同安全 其損害部份之目的非爲共同安全者，則不得謂爲共同海損，更不應由共同分擔。例如某船所載之貨物中，一部份爲某種重要軍用品，在航行途中，被敵追逐，船長不願該項軍品落入敵人之手，下令投棄於海，是項犧牲，並非爲共同安全而發生，不能認爲共同海損。又如交戰國捕獲敵船而不及船內所載中立國人所運之貨物，或海盜攔船劫貨後，將船舶放行，均不發生共同海損問題。

② 其處分行爲必須發自船長 當船舶在危急情況中，其船舶或貨載所發生之損害，必須由於人爲處分。例如船舶航行中，遭遇狂風巨浪，傾斜動盪，如不減輕載重，即有沉沒之虞；嗣經船長命令將一部份貨載投棄於海，結果轉危爲安，是項貨載之犧牲，係屬共同海損行

爲，應由被保全財產各關係人共同分擔。且是項人爲之處分，必須發自船長，倘船長不在船上，或因疾病不能執行職務時，必須發自其代理人，其他人員不負全船安危之責者所爲之處分，則不能認爲共同海損行爲。

③其危急情狀必須共同 其危急情狀必須加諸船上共同財產者，倘僅加諸財產之一方面，如僅及船舶不及貨物，或僅及貨物不及船舶，不得認爲共同海損。例如船舶在中途，遇海盜截劫，其目的僅在一部份重要貨品，並無加害船舶之意，經交湊結果，乃給付巨額金錢而去，是項海損不能認爲共同海損。蓋船舶方面，未入危急情狀，而海盜亦原無加害船舶之意也。

④其危險必須爲現實 共同海損之危險，必須爲現實，若因預想不確定之危險而爲處分，則非共同危險。至其危險之原因爲何，則非所問。縱因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，仍得視之爲共同海損，其他關係人仍應分擔之。但利害關係人，對於固有瑕疵或過失之負責人，得請求償還（海商法第一五五條）。

⑤其處分必須合理 共同海損行爲，係因船長之緊急處分而發生，是項處分，必須在當時情況下，爲合理與適當，倘輕舉妄動所爲不必要之損害，不得認爲共同海損。例如船長爲減輕船載而拋貨，但不將笨重貨物下令投海，反將重量不大而極珍貴之物品投下，其損失即不應由利害關係人分擔。

⑥其情節必須爲特殊 損害或費用，必須爲經常航行以外之特殊情節，始得由各關係方

面負擔。例如某船因擱置於淺灘不能浮起，該船乃使用快順車快倒車，結果該船浮起，但機器部份致蒙受損失。按輪機之順車倒車，係在水上航行中之動作，並非在陸上使用，若因擱淺，為共同安全所為之特殊使用而發生之損害，應為共同海損。倘該輪機在航行中，因風浪關係使用過度而蒙受損害者，則此項損害，乃經常航行可能發生之情節，則不能認為共同海損。

四 共同海損之債權

共同海損之債權云者，即共同海損之海損額問題也，亦即因共同海損處分所直接發生之損害或費用，其受損害人或費用支付人得向利害關係人請求分擔之權利也。行使此種權利之人曰共同海損債權人。茲將共同海損債權之種類，略述如次：

①因投棄而直接發生之損害 裝載於船舶甲板上而為航運習慣所許可之貨物，經投棄而發生之損失，應認為共同海損。然投棄後而經撈救之貨物，對於共同海損，則仍應分擔（海商法第一五六條）。

②因投棄而間接發生之損害 船艙內貨載準備投棄時，為便於將貨物擲出艙外，而在船邊或艙面開鑿洞口，致使船舶之甲板或船貨蒙受洞裂之損害，此項損害，亦得認為共同海損。

③船舶一部割棄所發生之損害 船舶在航行中遭遇狂風，結果桅桿折斷，但一部份尚繫

於船上，船身失衡，危險堪虞，爲共同安全計，將其連繫部份砍斷，投棄於海，如此項砍斷之桅桿，尚有相當價值者，則此項損害，亦得認爲共同海損，應共同分擔之。

④ 遏制火燒所發生之損害 某船起火，勢將蔓延，如不立即遏制，則有船與貨全部發生損害之虞，由於船長之命令，立向艙內灌水，同時將船上一部份房間拆毀，以防延燒，並將艙面或船邊鑿洞，以利灌水。此項船舶與貨物水漬之損失，亦均爲共同海損。

⑤ 變更經常使用狀態所發生之損害 船舶擱置於淺水淺灘，經劇烈使用順車倒車，結果船與貨共同獲得安全，然機器因此而蒙受損害。蓋輪機之順車倒車係水中航行之動作，今在陸上使用，變更其經常使用狀態，惟其所爲係爲共同安全，故其所受損害，應認爲共同海損。

⑥ 貨載充非常使用所發生之損害 船舶航行因非常之風浪，致該船迷失航程，曠日費時，燃料用盡，危險堪虞，不得已將貨載一部份權充燃料，結果得以安全到達港口。此項權充燃料之所爲，乃貨載之非常使用，故所受之損害，亦應認爲共同海損。

⑦ 故意擱淺使船重浮所發生之損害 船航行中，忽然起火，船長爲共同安全起見，立向岸邊行駛，將船故意擱置於淺灘；嗣後火雖救熄，惟該船不能自動浮起，經用枕木墊底，挖沙滑墩結果，該船始能重行浮起。此項重浮之種種費用，係故意擱淺所致，亦應爲共同海損。

⑧ 對於救助所給予報酬之損失 船在航行中，失落車葉，危險堪虞，因之呼救，遂由另外航行之船舶，拖至安全港口，此項拖帶，稱之爲救助。船長對於救助所給報酬之損失，亦

應認爲共同海損。

⑨ 避難港修理及進出港等費用之損失 船舶因共同海損，發生損害，必須駛赴附近避難港修理，其進港及出港費用，均係共同海損。如因修理船舶，其貨載必須卸下入棧者，其卸貨費、修理費、棧租費及重裝費等，亦均認爲共同海損。

⑩ 運費因貨載之毀損或滅失所致之損失 運費因貨載之毀損或滅失，致減少或全無者，亦應認爲共同海損。但運送人因此減省之費用（如卸載費用）應扣除之（海商法第一五四條）。共同海損之損害以投棄貨物爲習見，故貨載方面之債權，實爲共同海損債權之重要部份。但亦有某種物品之投棄，不認爲共同海損；換言之，雖爲一種損害，但不發生共同海損債權問題。海商法所規定者，有如下述：

① 裝載於甲板上之貨物，經投棄者不認爲共同海損。蓋甲板之上本非載貨之所，如將貨物裝載其上，自難於保全，易遭危險；但其裝載爲航運習慣所許者，不在此限（海商法第一五六條第一項）。然投棄後而經撈救之貨物，對於共同海損則仍應分擔（同條第二項）。

② 無載貨證券，亦無船長收據之貨物，或未記載於目錄之設備屬具經投棄者，不認爲共同海損（海商法第一五七條前段）。但經撈救者，仍應分擔共同海損（同條後段）。

③ 貨幣有價證券及其他貴重物品，除經報明船長者外，不認爲共同海損。但經撈救者，仍應分擔共同海損（海商法第一五八條）。

共同海損之損害額，關於船舶方面者，以到達地到達時之船舶價格定之（海商法第一五

三條前段）。關於貨載者，以卸載地卸載時貨物價格定之；但關於貨物價格應扣除因毀損或滅失無須支付之費用，如卸載費及關稅等（海商法第一五三條後段）。毀損或滅失之貨物，於裝載時曾爲不實之聲明，而所聲明之價值，少於實在之價值者，其毀損或滅失，以聲明之價值爲準，分擔額以實在之價值爲準。反之，聲明之價值多於其實在之價值者，其毀損或滅失以實在之價值爲準，分擔額以聲明之價值爲準（海商法第一五九條）。

共同海損債權之消滅時效，係採短期時效主義，海商法第一百六十五條明文規定曰：「因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。」換言之，各債權人對於利害關係人分擔其損害或費用，經過一年不行使者，即無請求權矣。

五 共同海損之債務

①共同海損債務之概念 共同海損之債務云者，即共同海損之分擔額問題也；亦即利害關係人，對於受損害人或費用支付人因共同海損處所發生之損害或費用，出而分擔之義務也。負擔此種義務之人曰共同海損債務人。惟共同海損債務人並非與共同海損債權人劃然對立。蓋應分擔此種損害或費用者，不僅限於被保存之船舶與貨載方面，即被損害之船舶與貨載方面亦應分擔之。否則被損害之船舶或貨載祇受賠償，而不分擔損害或費用，顯然特優於被保存之船舶或貨載，亦即失其平允。故共同海損債務人除有少數例外情形，同時並有共同海損債權人在內。

②共同海損債務之範圍 因共同海損處分而被保存之船舶貨載，其所有人當然就其保存之部份分擔其損害及費用，此乃原則也。若詳言之，問題亦甚複雜，就海商法所規定者有如下述：

(A) 船舶方面之債務 設備屬具之未載於目錄者，固非共同海損之債權，但經撈救者仍應分擔共同海損（海商法第一五七條）。反之，船上所備糧食、武器、海員之衣物或薪津及旅客之行李，固不分擔共同海損致成爲債務者，但如被投棄則享有共同海損之債權（海商法第一六〇條）。

(B) 貨載方面之債務 倘非航運習慣所許，而裝載於甲板上之貨物，經投棄者不認爲共同海損之債權；但經撈救，仍應分擔共同海損（海商法第一五六條）。無載貨證券亦無船長收據之貨物經投棄者，雖不認爲共同海損之債權，但經撈救者亦同屬債務（海商法第一五七條但書）。

(C) 運費方面之債務 運費一方面列爲共同海損之債權，一方面仍應以其半額爲共同海損之債務（海商法第一五一條）。

至於共同海損之費用乃爲共同海損而支出者，自無分擔可言。而海員之衣物薪資及旅客之行李，雖被投棄認爲共同海損，但不分擔海損，與船上所備糧食武器情形同。

③共同海損債務之決定 關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格爲準。貨物以卸載地卸載時之價格爲準；但關於貨物之價格應扣除因滅失無須支付之運費或其他費用

(海商法第一五二條)。凡應分擔共同海損之貨物，於裝載時曾為不實之聲明，而所聲明之價值少於實在價值者，其分擔額以實在之價值為準；聲明之價值多於實在之價值者以聲明之價值為準，恰與損害額之決定標準相反（海商法第一五九條）。

④ 共同海損債務之分擔 關於共同海損分擔之方法，海商法第一百五十一條有明文規定曰：「共同海損應以所存留之船舶、所存留貨載之價格、運費之半額、為共同海損行為所犧牲之貨物，與共同海損之總額為比例，由各利害關係人分擔之。」姑以因投棄貨物所致之共同海損言，假定船舶價格為一百八十萬元，運費為四十萬元，存留貨物價格為一百二十萬元，被投棄之貨物價格為八十萬元，因運費僅以半額二十萬元計之，而被投棄之貨物亦須分擔海損，故在算法上，先將此各數相加求得應分擔海損之總額，然後以此總額與損害額為比，分別求出船舶、運費、貨載、及被投棄貨物之分擔額。

六 關於共同海損之其他問題

① 共同海損計算之程序 按海商法雖規定各種計算之標準，但實際計算究由何人行之，亦成問題；故海商法又於第一百六十一條以明文規定曰：「共同海損之計算，由全體關係人協議定之，協議不成時，得請求航政機關調處或商務仲裁協會仲裁，或由法院裁判之。」至於共同海損之計算書（General Average Adjustment Statement），通常延聘專門共同海損計算人（Average Adjuster）作成之。

②船長之留置權 海商法第一百六十二條規定曰：「運送人或船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物，但提供擔保者不在此限。」蓋船長雖非共同海損之債權人，但船長既受船舶所有人之僱用，處理船舶事務，且負有公法上之責任，而共同海損之發生亦由於船長下令所致，故對於不提供擔保，而又不清償分擔額之貨物所有人，自應爲留置權人之共同利益，賦予船長以留置該所有人貨物之權也。

③分擔義務人之委棄權 海商法第一百六十四條規定曰：「應負分擔義務之人，得委棄其存留物，而免分擔海損之責。」此種委棄與海上保險之委付不能同視，故一經表示委棄，不必得債權人承諾，即可免其分擔之責。

④所受分擔額之返還 海商法第一百六十三條規定曰：「利害關係人於受分擔額後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額返還於關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。」在此情形下，必須返還分擔額及扣除一定費用者，皆所以昭公允也。

習 題

- 一、何謂共同海損？試舉其例。
- 二、在何種情形下，方能構成共同海損？
- 三、試述單獨海損與共同海損之區別。
- 四、何種損害及費用，可認爲共同海損？試舉述之。
- 五、共同海損如何分擔？試闡釋之。

第二十章 海上保險

海上保險俗稱水險。保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損、滅失及費用，負賠償之責任（海商法第一六九條）。戰爭之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負賠償責任（海商法第一七〇條）。於無特別規定時，適用保險法之規定。故海商法第一百六十六條對於海上保險首為揭示曰：「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」茲就海商法所規定者分述如左：

一 海上保險之契約

甲 海上保險契約之本體

①海上保險契約之作成 海上保險契約者，保險人允許因航行事故所生之損失與以補償，要保人允許在保險期間繳納保險費之契約也。

②海上保險契約之消滅 海商法特就契約之解除、失效兩方面，規定其事由，有如左述：

(A) 契約之解除 要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約，但以保險人不提供擔保者為限（海商法第一七五條）；否則不能解除契約。

(B) 契約之失效 貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人；不為通知時，保險契約失其效力（

海商法第一七四條。

乙 海上保險契約之效力

①及於要保人或被保險人之效力 要保人或被保險人依契約而生之權利義務如何，原則上依保險法之規定，而海商法之特別規定者，除第一百七十五條已見於前外，餘如下述：

(A) 危險發生後之通知義務 要保人或被保險人於知保險之危險發生後，應即通知保險人（海商法第一九〇條）。蓋必如此，乃可便於保險人着手調查，準備補償。

(B) 貨物所受損害之通知義務 要保人或被保險人自接到貨物之日起，一個月內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害（海商法第一九二條）。蓋貨物運送到達，理應即時檢查，一個月期間並不為短，猶不以貨物之損害通知保險人或其代理人，則縱有損害亦極輕微，為法律關係早日確定，並避免事後誣詐，故視為無損害。

②及於保險人之效力 保險人之權利義務如何，原則上仍依保險法之規定。而海商法之特別規定者有如下述：

(A) 保險人之賠償責任 保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任（海商法第一六九條）。雖戰事之危險，除契約有反對之訂定外，保險人仍應負賠償責任（海商法第一七〇條）。故如契約有反對之訂定，自可免除其責也。同例，因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人亦不負賠償責任（海商法第一七三條）。保險人對於要保人或被保險人為避免或減輕損失之必要行為所生之費

用，負債還之責。其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值，仍應償還；但契約另有訂定者，不在此限。保險人對於前項費用之償還，以保險金額對於保險標的之價值比例定之（海商法第一七二條）。此項避免或減輕損失之費用，係指救助費用（Salvage Charges）及訴訟與工作費用（Sue and Labor Charges）^{三三}

(B) 保險人之不負賠償責任 因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任（海商法第一七三條）。例如：(一)以船舶或運費為保險時，因船舶本身之不適航性或未備置各項船舶證書而遭扣留或捕獲時，純為要保人等之過失，其因此所生之損失，自不應責保險人賠償也。(二)變更航程（Deviation）致生損失，因其所承擔之危險有所變更也。(三)航海之目的如為違法者。(四)以貨載或貨載到達之應得利益為保險時，因託運人或受貨人之惡意或重大過失而生之損失，保險人亦可不為之賠償。但由於船長、海員、引水人或運送人之受僱人因航行或管理船舶之行爲而有過失者（海商法第一一三條第一款），或由於救助或意圖救助海上人命或財產者（同條第一款），不在此限；保險人仍應負責。

(C) 保險人之履行責任 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內，給付保險金額。保險人對於前項證明文件如有疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。倘給付以後，調查結果並無責任，自得於一年之內，請求返還保險金額（海商法第一九一條）。被保險人之賠款，並非一定為保險金額之全部，該條之「保險金額」

字樣，自以修改爲「賠償金額」爲妥。

⑧關於海上保險之時效 由保險契約所生之權利，其行使之期間，在法律上採短期時效主義，有爲一年者，有爲四個月者。

(A) 一年之消滅時效 保險人依海商法第一百九十一條第二項之規定，將保險金額（賠償金額）全部給付後，查明不實，其保險金額返還請求權經過一年不行使而即消滅（海商法第一九一條第三項）。

(B) 四個月之消滅時效 委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得爲委付之日起，經過四個月不行使而消滅（海商法第一九三條）。

二 海上保險之標的

甲 海上保險之範圍

海上保險人於航行發生之一切危險，在原則上既皆負其責任，則因海上危險而可蒙損失之所有物品，自得皆爲保險之標的。海商法第一百六十七條規定曰：「航行中，可能發生危險之財產權益，得以貨幣估價者，皆得爲保險標的。」

海上保險可分爲船舶保險、貨物保險、運費保險、利得保險四種，我海商法亦承認之（海商法第一七六條至一七九條）。此外，尚有所謂造船保險者，謂以造船或修船時之危險爲保險標的者也，其實此兩種保險，皆可歸入船舶保險中。

乙 海上保險之種類

①船舶保險 不僅以船身保險爲限，凡機器及船上之設備屬具，今日皆視爲屬其範圍。亦不僅以航行中船舶爲限，即停泊於船塢港內者亦然。英國法並明示建造中船舶，舉行水典禮之船舶，均得付諸海上保險。且不僅以單獨保險爲限，恒於一契約中承保多數船舶而爲集合之保險。從保險期間之約定上，又可分其類別，通常爲航程保險、定時保險兩種。因船舶保險之期間較長，且保險資金之周轉亦較不易，故其保險費亦較貨物等保險爲高。至於海商法上對船舶保險之期間（自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時，爲其期間），保險價額（以保險人責任開始時之船舶價額爲保險價額）及受損船舶變賣損害額計算（以變賣價額與保險價額之差額爲損害額，但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之）等規定，則分別見之於第一百六十八條、第一百七十六條及第一百八十一條。

附註：保險價額 爲保險標的物以貨幣估計之實價。

保險金額 爲以保險價額全部或一部，付諸保險，於損害發生之時，領受保險人所支付之金額。

損害額 爲保險標的物因危險事故發生，其價額因而減少，或完全消滅之謂。

②貨物保險 貨物保險之標的物，品名繁多，即生金銀、貨幣及有價證券等亦得付諸保險；且保險利益不僅限於貨物之原價，即貨物之包裝、倉儲，以及手續等費皆可列入之。此種保險在海上保險中最爲發達，凡貨物所有人及對於貨物有利害關係者皆得爲被保險人。其類別在我國習慣上分爲二種，即平安險水漬險是也。平安險者，關於因海上一切事變及災害

所生之毀損滅失及費用之保險也。倘再因水而潮溼污損，不能維持其原價，由保險人負責者則爲水漬險焉。至於海商法除第一百六十八條規定其保險期間（自貨物離岸之時，以迄目的港起岸之時），第一百七十四條規定其契約失效（貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人，不爲通知者，保險契約失其效力）。第一百七十七條規定其保險價額（以裝載地裝載時之貨物價額、裝載費、稅捐、應付之運費、保險費及可期待之利得爲保險價額），及第一百八十一條規定其受損貨物變賣損害額計算（與船舶同）外，並於第一百八十條規定其損害額計算之標準（依其在到達港，於完好狀態下所應有之價值，與其受損狀態之價值，比較定之）。

③運費保險 此不僅限於運費，通常對於運費之保險費亦包含之；若依海商法第一百七十九條之規定，則又可分爲總運費保險及淨運費保險二種。惟因運費一經保險，運送人對於運送業務或不免怠忽，故往古法例每禁止之。即在近代，學者間亦有認爲運費僅係船舶所有人與貨主間運送貨物之一種關係，其自身既無實物可言，自不能同於船舶、貨物而有物質上之損失，遂以此種保險爲可疑。然船舶所有人運送貨物，倘未經貨主預付運費，則貨物在中途遇變，毀損滅失，運費亦恒致損失而無所得；按諸今日保險制度之效用，實可以其爲保險之標的也。

④利得保險 利得保險或稱利益保險，通常附隨於貨物保險之內，以貨物到達後可得之利益爲標的也。其保險期間，海商法並無規定，自應解爲開始於貨物離岸之時，終了於貨物

到達目的港出賣之時。其保險價額由當事人預計其將來貨物發售，可收利益額若干而定之；如無此約定，依海商法第一百七十八條之規定，則應以保險金額視為保險價額。

三 海上保險之委付

甲 委付之意義

海上保險之委付，於下述乙項委付原因發生後，被保險人得將保險標之物之一切權利移轉於保險人，而請求該保險標之物之全部保險金額（海商法第一八二條）。換言之，委付之海上保險標之物，雖未達於全部損失，但其狀態殆與全部損失無異，或確係全部損失無從證明，被保險人因將保險標之物之一切權利，移轉於保險人，而請求支付該保險標之物之全部保險金額之謂也。亦即委付係由全部虛損之情形，而取得全部實損之結果。蓋海上災害所發生之損失，如僅標之物之一部蒙損失者，則稱曰分損，其中又分爲共同海損及單獨海損並救助損失三種。全損即係對此分損而言，乃標之物之全部蒙損失也。其中又有全部實損及全部虛損之別。全部實損即實際全損，有如船貨沉沒，打撈無策，船舶失蹤永無歸望，貨物水漬失其效用；船舶觸礁變其形體皆是。既爲全部實損，保險人自應給付保險金額之全部，即無待委付；雖曰殘片斷鐵碎品剩渣仍歸保險人所有，此不過折舊之性質，非委付也。全部虛損即推定全損，謂標之物雖非全部實損，而由被保險人之利害關係上觀之，直同於全部實損，無可補救也。例如船舶受損雖可修理，然其費用將超過於船舶之價值，貨物受損雖可整理送達

目的港，然其費用將超過於物品之價值，皆可以爲委付之原因，向保險人請求保險金額之全部也。

乙 委付之原因

海商法第一百八十三條、一百八十六條，分別就被保險船舶、貨物、運費及戰事保險四者之委付原因詳定之。關於被保險船舶之委付原因，共列四款：（一）船舶被捕獲或沉沒或破壞時。（二）船舶因海損所致之修繕費總額，達於保險金額四分之三時。（三）船舶不能爲修繕時。（四）船舶行蹤不明，或被扣押，已逾四個月仍未放行時。關於被保險貨物之委付原因，亦爲四款：（一）船舶因遭難或其他事變，不能航行，已逾四個月，而貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人時。（二）裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾四個月時。（三）因應由保險人負保險責任之損害，於航行中變賣貨物達於其全價值四分之三時。（四）貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。關於運費之委付，僅限於船舶行蹤不明已逾四個月時得爲之；蓋如因船舶被捕獲或沉沒或破壞致運費無從收取時，保險人原負有賠償責任，本無所謂委付；今僅船舶行蹤不明，運費是否全部喪失，尙難決定，爲使被保險人早有所覈計，故得以之委付也。至於專就戰事危險爲保險者，被保險之船舶、貨物或運費之委付，得在被捕獲或被扣留時爲之。以此「時」與兵險有所關也。

丙 委付之條件

委付發生於保險標的物未曾實際全部滅失之時，非然者即無委付之可能，已如前述。然

委付之成立，仍須具備一定之條件，不可不知之。

①第一條件，爲委付應就保險標之物之全部爲之（海商法第一八七條第一項前段）。蓋委付有不可分性，若委付其一部，則爭端必起，且與委付旨在迅結當事人間之保險關係爲目的不合。譬諸貨物委付，如其原因爲船舶行蹤不明已逾四個月時，若許其就一部委付之，必發生以某部份爲委付之爭端，且既有一部之貨未爲委付，則被委付之一部亦無意義矣。惟依同條第一項後段之規定，但僅有其中一種標之物發生委付原因者，得就該一種標之物委付，則又爲保險標之物全部委付之例外也。

②第二條件，爲委付不得附有條件（海商法第一八七條第二項）。蓋委付之目的在於速結當事人間之糾紛，故其意思表示須無保留，而對委付加以限制；否則益增煩雜，自應認爲無效。此如被保險人因船舶被扣押而爲委付，則不能約以日後放行時，則返還其受領之保險金額而仍取回其船舶是。

③第三條件，爲委付經承諾或經判決爲有效（海商法第一八八條）。蓋係仿英美之例而定，與德日商法認其爲單獨行爲不同。然認委付爲單獨行爲之例，若委付欠缺法定之原因或條件時，保險人仍得陳述異議，而不承諾其委付行爲；被保險人非證明其委付之原因，亦不得爲保險金額之請求，是結果依然與英美之例爲近。

丁 委付之效力

（一）關於移轉方面之效力，海商法第一百八十八條有明文規定曰：「委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物即視爲保險人所有。」其結果保險人自

委付生效後，即取得被保險人保險標的物之一切權利。譬如船舶委付，如尚有未受領之運費，自歸保險人所有；如其運費亦經保險，則其賠償請求權亦由保險人取得之。（二）關於給付之效力，海商法第一百八十九條有規定曰：「被保險之船舶，於依第一百八十三條第四款之規定爲委付後歸來者，保險人仍應給付保險金額。」蓋爲貫徹委付之簡捷精神，既爲委付，即使當初委付之原因消失，保險人亦不能再持異議，而唯保險金額之給付矣。惟在手續上，於保險人給付保險金額之先，被保險人須交出其所委付之一切權利證書及其他有關契約；不然，保險人自得以之爲遲延給付保險金額之抗辯事由。

習 題

- 一、關於海上保險，保險人所負賠償責任，海商法有何規定？
- 二、海上保險之種類有幾？試分述之。
- 三、關於船舶保險及貨物保險之保險期間，海商法有何規定？
- 四、何謂保險價額、保險金額、損害額？
- 五、何謂委付？被保險船舶及被保險貨物之委付，海商法中規定於何種情形，始得爲之，試闡述之。
- 六、爲避免或減輕損失，保險人對於何種費用負償還之責？

第二十一章 海商法中之民事訴訟

因私權而涉訟者，乃私法上之權利被人侵害，例如船舶被人妄爭，或不履行契約，或不肯償還債務，或買賣糾紛等。民事訴訟，僅關係私人間利益之爭執，與刑事之足以妨害國家社會之安寧秩序者不同。海商法內有民事亦有刑事，例如見死不救為刑事，請求損害賠償則為民事等是。民事訴訟之程序與手續大致如下：

海商法內之民事訴訟程序與手續，適用民事訴訟法之規定；在訴訟進行中，當事人如以該推事有依法應自行迴避之情形（與當事人有血親、姻親、婚約等關係），而不自行迴避者，不問訴訟程度如何，均得詳舉其應行迴避之原因並加以釋明，隨時向其所屬法院聲請該推事迴避。如本人不自為訴訟行為，或委任律師為訴訟代理人，或委任非律師為訴訟代理人均可。至代理權之發生，有由於書狀委任者，即訴訟代理人於最初為訴訟行為時，須提出委任書於法院以證明之；有由於言詞委任者，即當事人於開庭訊問之時，以言詞委任，由法院書記官記明其事於筆錄內，得不提出委任書。但無論係書狀委任或言詞委任，均祇有普通代理之權限，若捨棄、認諾、撤回、和解、提起上訴或再審之訴，及關於強制執行之行為或領收所爭物等重大事件，與本人之利害關係影響較鉅者，則非有特別委任不可（民事訴訟法第六八條至第七〇條）。於此有應注意者，法院認有訊問本人之必要而傳喚本人時，本人仍須到場

。民事訴訟應繳裁判費之數額，原則上係依訴訟標的之金額或價額而定，有民事訴訟費用法之規定可資依據，當事人如不明瞭，可詢問法院收費處。臺灣各法院大多備有一種「民事裁判費計算表」，一查便知，惟繳裁判費時，須向收費處領取收據，並須核對收據上所書之數目是否與所繳金額之數目相符，以便於勝訴後，可持此項收據以領回原繳之費用。蓋以訴訟費用，將來須由敗訴之當事人負擔，若繳費之當事人而勝訴，則訟費應由他造當事人償還。

審判期日，當事人或代理人均有遵守之義務，不得任意違誤。起訴須先具訴狀，起訴後原告應靜候法院傳訊，不可擅離而去。被告受執達員通知或送達副狀後，須預備答辯，依原告之請求無理由處或其他糾紛處，一一具狀辯明，亦不可避匿他去。因兩造中有一造不到案者，法院爲保護訴訟人利益起見，得由到場之當事人一造辯論而爲判決。訴訟開始，當事人主張有利於己之事實，應就其事實負舉證之責，不得空言主張；原告有首先舉證之責任，例如原告主張船舶之所有，必須提出船舶所有權登記證明書及船舶國籍證書，以證明其所有權之存在；被告抗辯債務業已清償，必須提出收據，以證明其償還之事實等是也。然後再經過言詞辯論，對於自己所提出之證據，應詳細聲明，對於他造所提出之證據，應切實指摘，對於他造當事人有違背訴訟程序之規定者，得提出異議，以及其他之種種攻擊或防禦之方法，均須於言詞辯論終結前爲之，若或違誤，此後即喪失其主張之權利矣。兩造當事人如均到場爲必要之言詞辯論以後，即於訴訟程序已盡相當之能事，誰勝誰負，自應靜候法院判決，以解糾紛。

在訴訟進行前，國家爲杜絕爭端減少訟累起見，特設調解制度，由法院主持調解，兩造當事人各得推舉一人爲調解人，協同調解。凡屬簡易程序之民事訴訟事件，均須於起訴前先經法院調解；其他民事訴訟事件，當事人亦得於起訴前聲請調解，在未起訴之前，如有調解之可能，自宜先行調解。即令調解不成而至於起訴，在訴訟進行中，如有可以協商之機會，亦可盡力和解。

前言起訴須具有訴狀，而訴狀有一定之程式，撰狀者最宜注意。否則文辭雖甚佳妙，立意雖甚確當，但以不合程式之故，恐遭法院駁回，故撰狀者對於程式如何，實有明瞭之必要也。

民事訴狀，依民事訴訟法規定，應記載下列各項：（一）雙方當事人之姓名、年齡、籍貫、職業及住址，但對於對造之年齡、籍貫、職業苟不知者，亦可缺如，惟姓名與住址，則爲絕對不可少者。（二）有法定代理人或訴訟代理人者應記載其姓名、年齡、職業及住址。（三）訴訟之標的。（四）應受判決事項之聲明及其他之聲明。（五）事實及理由之陳述。（六）供證明或釋明用之證據。（七）附屬文件及其件數。（八）法院。（九）年月日。所用狀紙，應向法院售狀處購買，先填寫當事人之姓名等，而後敘述一切，存數不論多寡，總須層次分明，令人易於了解；最後則書明法院，如「謹狀某某地方法院」，此後則填投遞狀紙之年月日，於其下更填寫狀人之姓名，並蓋印章，如有附件呈案者，應於證物欄內記明「附呈某某等幾件」字樣。

法院售狀處所發售之民事狀紙，凡屬民事案件，無論聲請、起訴、辯訴、委任、和解等均可用之，祇須在第一欄民事二字之下之兩個空圓格內填明可也，如爲起訴，則填「起訴」，如爲辯訴，則填「辯訴」，其餘可以此類推。

附 船舶強制執行應行注意事項

司法行政部爲使全國所屬各級法院處理船舶強制執行案有所依據，特頒訂「船舶強制執行應行注意事項」一種，業於民國五十九年十二月經行政院核准，並通令所屬各級法院實行。其注意事項內容如下：

一、對於在海上及在與海相通之水面或水中航行之船舶之強制執行，準用強制執行法關於不動產執行之規定。

前項所述以外之船舶，例如停泊於港口之碼頭船、倉庫船、或航行於與海不相連之內河湖泊之船舶，以及總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶，沉船等之強制執行，依強制執行法關於動產執行之規定。

製造中之船舶已登記者，其強制執行，準用強制執行法關於不動產執行之規定，尚未登記者，依強制執行法關於動產執行之規定。

二、船舶之強制執行，由船舶停泊港所在地方法院爲之，扣押後，船舶不在扣押當時停泊港者，原扣押法院得囑託船舶現在所在地之法院拍賣或爲其他執行行爲。

三、船舶之扣押、變賣或變更登記，應由執行法院囑託船舶籍港航政主管機關爲之，但未經登記或外國船舶不在此限。

四、因航行所生優先權，就發生優先權之標的物之扣押，其效力及於船舶所有人。

五、對於船舶之扣押、假扣押，應依封閉及追徵契據（船舶文書）之方法爲之，惟國境內航行船舶之假扣押，得以揭示方法爲之。以揭示方法執行假扣押時，應同時頒發船舶航行許可命令，明示准許航行之目的、航路與期間，並通知當地航政主管機關及海關。

六、船舶設備及屬具或其殘餘物，視爲船舶之一部分，與船舶一併執行。所謂船舶設備及屬具，指航行上及營業上必需之一切設備及器具，如救生設備、救火設備、通風設備、冷藏設備、航行儀器與輔航設備等，凡記載於設備及屬具目錄者皆是。所謂殘餘物，指遭海難或毀損後之船舶、船舶設備及屬具之殘餘物而言。

七、船舶在執行程序中，應使其停泊於扣押時之港口，但爲商業上之利益，執行法院得經全體債權人與債務人之同意，准許其航行。航行之許可由執行法院以命令行之，明示其航行之目的、航路與期間，並得依情形，命船長提出相當擔保。

。所謂全體債權人，指聲請執行，或有執行名義或船舶優先權或船舶抵押權而聲明參與分配之債權人。

八、船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，不得為之。但為使本次航行可能所生之債務，不在此限。所謂發航準備完成者，指船長已取得航政主管機關核准發航及海關准許結關放行之情形而言。所謂航行完成，指船舶到達預定最後目的港而言。所謂為使航行可能所生之債務，例如為備航而購置燃料、糧食及修繕等所負債務是。

九、船舶之扣押、假扣押，執行法院得請警察、海軍、航政機關或其他有關機關到場協助。

十、船舶經扣押後，得委託海軍、航政機關、船長或其他妥適之人保管，並得許可為必要之保存及移泊行為。保管、保存及移泊費用得命債權人預納。

十一、拍賣船舶，執行法院應囑託船舶製造業者、航政機關、船舶同業公會或其他適當之人鑑定其價格，以為拍賣最低價額或底價。

十二、經扣押之船舶，非在執行法院有效管制之狀態，不得進行拍賣。

十三、供拍賣之船舶，已有船舶抵押權之設定，執行法院依鑑定結果估計拍賣價金消償該項抵押債權及程序費用後已無可剩餘者，應即通知執行之債權人，債權人收受通知後，如不於十日內向執行法院確定可剩餘額，且聲明如無人應買，即自行照價承受，並就其抵押債權，程序費用及其他債權人應受分配額之消償提供擔保者，執行法院應撤銷扣押程序。

十四、拍賣船舶，應由執行法院先期公告，除應記載強制執行法第八十一條第二項所列各款情形外，尚須記載船名、船種、噸位、船舶國籍、船舶港、停泊港及其他特徵。

十五、拍賣船舶之公告，除揭示於執行法院及船舶所在地外，如該船係我國國籍船舶，並應囑託船舶港所在地法院與航政主管機關及船舶所在地航政主管機關揭示之。

十六、拍賣船舶，執行法院應通知債權人、債務人及船舶所有人於拍賣期日到場，無法通知或屆期不到場者，拍賣不因而停止。所謂無法通知，係指住居所不明，遷徙隱匿及因故他往等情形。

十七、拍賣之船舶，執行法院發給權利轉移證書及其他書據後，如該船係我國國籍船舶，應通知船舶港航政主管機關，並命買受人檢同該項書據，向船舶港之航政主管機關辦理轉移登記。

十八、船舶應具備之文書，如船舶國籍證書、船舶登記證書、船舶噸位證書、設備及器具目錄等，於船舶拍賣後，執行法院應命債務人或船長交出，或以直接強制方法將其取交買受人。船舶國籍證書、船舶登記證書並得以公告方式，宣告廢止無效，另發宣告無效證明書與買受人。

十九、外國船舶，經我國法院執行拍賣者，關於船舶之優先權及抵押權，依船舶國法，惟執行債權人對優先權與抵押權之存在，及其所擔保之債權額或優先次序有爭議者，應由優先權人或抵押權人訴經我國法院判決確定後，始可認定，在判決確定前，其應受償之金額應予提存。

第三編 船舶

第二十二章 船舶國籍及船舶文書

一 船舶之國籍

甲 各國船舶國籍之標準

本國船與外國船之區別，係以船舶國籍爲標準。關於船舶國籍之認定，各國立法例，約有左列三種：

① 船舶所有人國籍主義 此主義又分爲專屬主義與半屬主義二種。專屬主義必須船舶所有人全體均爲本國人，始得稱爲本國船，如英（註一）、美（註二）、德、日（註三）等國均採取之。半屬主義即船舶所有人中，如有半數以上爲本國人，即可稱爲本國船，如法（註四）、奧（註五）、荷等國均採此主義。

② 船員國籍主義 船員係指船長與海員，若干國家僅須船長爲本國人，即認爲本國船，若干國家則規定，必須船員之大部份爲本國人始稱本國船。例如法國規定，船長與高級船員之全部以及普通船員百分之七十五爲本國人時，其船舶始取得本國國籍。美國規定，船舶須繼續保持其全部所有人爲美國公民，或按照美國法律而成立之公司，及該船舶之船長及值更

船員（高級船員）必須爲美國公民，始得認爲美國船舶（註二）。又受政府補助金之貨船，船員百分之百限爲美國籍，受補助金之客船，船員百分之九十限爲美國籍，不受政府補助金之船舶，船員亦應以百分之七十五限爲美國籍。希臘規定，本國商船之船員百分之百須爲本國籍。因船長具有數種公法上之職務，故本國船之船長，須由本國人擔任，較爲妥當。

④造船地主義 卽規定在本國製造之船舶，始得稱爲本國船。例如美國船舶法第四一二條，兼採此項主義（註三），其所以必須限於本國造船之主旨，實爲保護本國造船業。

船舶之確定國籍，其利益在於享受特權，如內河航行權及沿岸貿易權，各國均屬保留與本國船舶。凡取得本國國籍之船舶，始得享有此特權，故船舶國籍限制之寬嚴，無異此項特權限制之寬嚴。因水運之發達，對於國際貿易、交通事業、移民事業以及其他有關軍事上外交上各項措施，均有重大之影響，故各國對於本國船舶皆設置種種特權，以資保護獎勵。惟上述標準關於船員國籍主義與造船地主義，在實際上頗少單獨採用，通常多附隨於專屬主義而併行焉。

註一 英國商船法 第一條 除非爲左列人民全部所有之船舶，否則不得認爲英國船舶：

① 在英國出生之英國人民。

② 依照聯合王國國會法而歸化之人民，或依英國領土上之立法機構所定之法律而歸化之人民。

③ 有居民證（Letters of Denization）而在英國居住之人民。

④ 按照英國法律而成立之公司，且其本公司在英國領土上者。

如有左列情事之一時，不得爲英國船舶之所有人：

①雖在英國出生之人民，但已向外國宣誓效忠者，或已成爲外國公民或人民者。

②業已在外國歸化或已在外國領有居民權者。

但在前項所稱之宣誓後，或爲外國公民或人民後，或已歸化後，或已領有居民權後，如已再向英皇宣誓效忠，且於其爲船舶所有人時，住於英國領土上，或爲公司之合夥人，而該公司確於英國領土內執行業務者，得爲英國船舶之所有人。

註二 美國船舶法 第四一三一條 除依法核准爲沿海航行或操作漁業外，船舶應先依法登記，始得認爲美國船舶，方能享有給予該船舶之權利與義務。但該船舶須繼續保持其全部所有人爲美國公民，或按照美國法律而成立之公司，及該船舶之船長須爲美國公民，否則，該船舶不得享有上項之權利與義務。

美國船舶之值更船員（包括引水人員），在任何情形下須爲美國公民。

又同法第四一三二條 在美國建造之船舶，且全部爲美國公民所有者；及於戰爭時爲美國公民所捕獲依法作爲獎賞之船舶，或依法沒收之船舶；以及在海上航行之船舶，無論爲動力或非動力而爲美國航務檢查處證明可以裝載乾而易腐之貨物，無論何地建造而僅航行於外國之間，與菲律賓、關島、吐魯拉、威克島、中途島、及金門礁，且全部爲美國公民所有或按照美國法律而設立之公司，其董事長及總經理爲美國人者，得登記爲美國船舶，在外國建造而依本法登記之船舶，不得作沿海航行之業務。

註三 日本船舶法 第一條 左列船舶稱爲日本船舶：

①日本政府所屬船舶。

②日本臣民所有船舶。

③在日本設有總公司之行商所有船舶，而無限股份公司之全體股東，兩合公司之無限責任之全體股東，有限股份公司及有限公司之全體負責人（董事）全爲日本臣民者，始得稱爲日本船舶。

④在日本設有主要事務所之法人所有船舶，而其全體代表人全爲日本臣民者，始得稱爲日本船舶。

註四 法國如有一個以上之船舶所有人爲法國人，而其資本占該船舶之過半數者，即可認爲法國船舶。

註五 奧國及匈牙利一八七九年法律，均規定須三分之二以上之資本，屬於各該國人民或公司，始得認爲該國船舶。

乙 中華民國船舶國籍之認定

我國因航業不發達，初期船長及高級海員多屬外人，國內造船技術又欠精深，故不能以船員或造船地爲標準，而祇得採用船舶所有人主義，並兼採其他標準。船舶法第二條規定，左列船舶爲中華民國船舶：

一、中華民國政府所有者。

二、中華民國國民所有者。

三、依中華民國法律設立，在中華民國有本公司之左列各公司所有者：

甲、無限公司，其股東全體爲中國人者。

乙、有限公司之資本三分之二以上爲中國人所有，或設有董事，其董事長及董事三

分之二以上爲中國人者。

丙、兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東全體爲中國人者。

丁、股份有限公司，其董事長及董事三分之二以上爲中國人，並其資本三分之二以上爲中國人所有者。

四、依中華民國法律設立，在中華民國有主事務所之法人團體所有，其社員三分之二以上，及負責人爲中華民國國民者。

此條文中，第一款至第三款之甲目，皆屬所有人國籍主義之專屬主義，第三款之丙目，僅係偏於專屬主義，第三款之乙目丁目及第四款，係採取半屬主義。總之我國船舶國籍爲採取所有人國籍主義之專屬主義與半屬主義，並以資本爲標準，可謂折衷主義。惟自外國人投資條例於民國四十三年七月十四日公布施行後，已將此條之適用局部排除之（註○）。至此條第四款所指之法人團體所有之船舶，如國際紅十字會之醫院船、學校之訓練船、學術研究團體之實驗船等，而係依中華民國法律所設立，在中華民國有主要事務所之法人團體所有，其社員三分之二以上及負責人爲中華民國國民者，均得爲中華民國船舶。

註六 外國人投資條例第十九條 投資人或其所投資之事業，經行政院專案核准後，不受左列各項法律條款之限制（一）略，（二）略，（三）海商法第三條第三款甲乙丙各目（按即船舶法第二條第三款甲乙丁各目），但對於經營內河及沿海航行之輪船事業，或不合於本條例第四條第一款共同出資之方式者，仍受限制。

本條例所稱投資，其方式如左：（一）單獨或聯合出資，或與中華民國政府國民或法人共同出資舉辦事業，或增加資本擴展原有事業。

丙 船舶國籍之應用

按船舶法第六條規定，船舶除在（一）下水或試航時，（二）經航政主管機關許可或指定移動時，（三）因緊急事件而作必要之措置時；非領有國籍證書，不得航行。又船舶法第五條規定，除經中華民國政府特許或爲避難者外，非中華民國船舶，不得在中華民國政府公布爲國際商港以外之其他港灣口岸停泊。再船舶法第三條規定，非中華民國船舶，不得懸用中華民國國旗。則船舶國籍之應用，可以推知矣。

二 船舶之文書

船舶必須具備必要之文書，以證明其所屬國籍、適航性、載運貨物之種類、船長海員之資格、旅客之身份，以及航程經過情況等事項。在行政管理與航行安全方面，亦可據以查察，謀求改善。此類文書，即謂之船舶文書。我船舶法第九條規定，凡船舶應具備下列各款文書：（一）船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書。（二）船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書。（三）船舶噸位證書。（四）船員名冊。（五）載有旅客者，其旅客名冊。（六）

訂有運送契約者，其運送契約及關於裝載貨物之文書。(七)設備目錄。(八)航海記事簿。(九)法令所規定之其他文書。

船舶必須具備必要之文書，以證明其所屬國籍、適航性、載運貨物之種類、船員之資格、旅客之身份、附屬用品之數量以及航程經過情況等事項。在行政管理與航行安全方面，亦可據以查察，謀求改善。此類文書，即謂之船舶文書，已如前述。茲再分述其功用如次：

①船舶國籍證書 此項證書於船舶依法登記後，由航政主管機關呈請交通部發給之。其功用在平时，可藉以證明船舶之國籍，而享受各項特權及保護，在戰時，中立國船舶持有國籍證書，可避免無辜被扣。

②船舶檢查證書 船舶之檢查，為維護航行安全。凡船舶於開始航行，或航行期間屆滿時，船舶所有人（或代理人與承租人）應向船舶所在地之航政機關，申請檢查，由申請人填具航政機關印就格式之檢查申請書，繳納檢查費，依法辦理。如係航行期間屆滿之船舶檢查，應檢附原領檢查證書申請之，經航政機關派員檢查合格後，發給船舶檢查證書，或就原證書上簽署之。該項證書之有效期間載明於該證書中航行期間欄內。建造中船舶亦應申請檢查

，以免於建造完成後特別檢查時，不合技術規定。

③ 船舶噸位證書 船舶在初次申請檢查時，同時應申請航政機關丈量，由申請人填具航政機關印就規定格式之丈量申請書，繳納丈量費申請之，經航政機關派員丈量合格後，發給船舶噸位證書。此項噸位數字，海關徵收噸稅，即據此為準。噸位證書永久有效，但船身型式佈置容量有變更，或察覺丈量及噸位計算有錯誤時，應申請重行丈量，換發噸位證書。

④ 船員名冊 此為船員全體之名冊，名冊內記載船名、船舶國籍、抵港離港日期、姓名、職務、年齡、籍貫等，對於船舶國籍及船員權利義務之決定與證明，極有關係。關於船員名冊中之船員籍貫與職務等項，在採取船員國籍主義者，尤為重視。在我國方面，船員名冊等於船員僱傭契約之簡本或代用本。凡船員與船舶所有人發生爭議或發生國籍問題或航業保險業需要查考時，均以船員名冊為證明文件。

⑤ 旅客名冊 旅客名冊為乘船旅客之名簿。臺灣省名為出境旅客申請登記送核名冊，其中載有旅客之姓名、年齡、籍貫、性別、職業、在臺住所、出境事由、前往地點、離臺日期、出境證及護照號碼等項。其效用有二：第一、可以明悉旅客運送契約之當事者為何人。第

二、可以明瞭旅客之國籍、住址、職業，以便警察方面之保護與取締，遇海難時可憑以調查。

⑥運送契約及裝載貨物之文書，指備船契約、載貨證券及艙單等而言。

⑦設備目錄 設備目錄係記載船舶一切設備及附屬用品，如艙面部之屬具目錄，輪機部之備件及用具清冊，艙面部之餐寢屬具目錄。因船舶之屬具，依法視為船舶之一部，雖非船舶之構成部份，但與船舶有不可分離之關係，關於船舶所有權之變更，抵押權之設定，以及保險契約之締結等，附屬用具均應隨同主物之船舶，以為轉移；且船舶之委付或共同海損之發生，均有檢查設備之必要，即以此為憑證。

⑧航海記事簿 此簿為按日記載航海情形之簿冊，凡關於航程中之航向、船位、海上氣候、航速、燃料消耗、裝載水呎，旅客貨物搭載情形，他如預定航程之變更、海難之遭遇等情事均應記入。凡應記載之事項，各國多規定於船員法中，船長有依法記載之義務，設遇發生海事訴訟時，此簿依法具有證據力。

我國自參加國際海上人命安全公約後，船上尚應具備船舶載重線證書、船舶安全證書（

客船)、船舶安全設備證書(貨船)、貨船安全構造證書、船舶無線電報安全證書或船舶無線電話安全證書、客船證書等項文書，均屬船舶法第九條第二款應備之文書。

三 船舶之標誌

船舶應具備以下各項標誌：(一)船名。(二)船籍港名。(三)船舶總噸位與淨噸位。(四)船舶號碼。(五)吃水尺度。(六)船舶勘劃載重線者其載重線標誌。前項標誌不得毀壞塗抹，但爲戰時避免捕獲者不在此限。標誌事項因登記事項之變更而發生變更時，應卽行改正(船舶法第八條)。

如船舶依法應勘劃載重線者，並應在船舶之左舷右舷，各刻劃載重線標誌（如圖）。

船名由船舶所有人自定，但不得與他船船名相同（船舶法第十條）。蓋我國船名大多兩字，頗易相同，故加以限制，藉免誤會。

習題

- 一、何種船舶，稱為中華民國船舶？
- 二、列舉船舶應具備之文書。
- 三、試述船舶應具備之標誌及其地位。
- 四、試述船舶國籍證書之效用。
- 五、船名由何人定之？有何限制？



船舶載重線標誌圖

第二十三章 船舶登記

一 船舶登記之意義

船舶登記爲保障所有權、抵押權及租賃權等各項權益而設，在海商法與船舶登記法中有詳細規定。同時船舶登記亦爲開始航行之先決條件，船舶法第七條規定，中華民國船舶非領有中華民國船舶國籍證書，不得航行。船舶登記，以船籍港航政機關爲主管機關。但建造中船舶之抵押權登記，以建造地航政機關爲主管機關。

二 船舶登記之種類

船舶登記之種類，除所有權、抵押權、租賃權之保存、設定、移轉、變更、限制處分或消滅均應登記外，在登記之本身上，尚有正式登記、暫時登記、更正登記、回復登記、註銷登記等區別。凡此各種登記，其目的均爲對抗第三人而設。蓋船舶登記法第四條已有明文規定，船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人也。

三 船舶登記之效用

登記制度，本係適用於不動產（民法第七五八條）及法人（民法第三〇條），船舶乃動產，故其登記實爲例外。蓋船舶登記制度不僅可以保護私法上船舶權利之安全，且在航海時，須有國籍，而登記又爲取得國籍之先決程序。至於總噸位未滿五十噸之非動力船舶或總噸位未滿二十噸之動力船舶，則毋庸依照船舶法及船舶登記法所爲，祇須照小船管理規則，辦理丈量檢查及註冊給照，受行政法規之支配而已。

註一 依照日本法令規定，船舶必須先定船名與船籍港，俟丈量船舶之容積後，始向船籍港所在地之地方法院辦理登記手續，故其登記事務係由司法機關掌管。行政機關則掌管船舶登錄（註冊）事務，船舶所有人辦理登記後，並須向船籍港所在地之管海官廳（航政機關）聲請登錄，如准予登錄，即由管海官廳發給船舶國籍證書。我國係兩項工作統由航政機關辦理，較日本制度爲簡化，而便利航業也。

註二 依照德國法令，船舶有船籍港與登錄港之別，所謂船籍港即指該船營業之根據地，其所在地在國內或國外，均無不可，如本國船舶經常在外國營業，則其營業根據地宜在外國。所謂登錄港即指該船在公法上及私法上之權利證明地，其所在地宜在本國。惟船籍港與登錄港，因船舶之營業根據地變動不定，而頗難一致。我國航政法規中所稱船籍港，亦指該船營業之根據地，與德國商法之規定相同，不過並無登錄港之規定。

四 船舶登記之執行與申請

依照船舶登記法第二條之規定，船舶登記以船舶港航政機關爲主管機關。登記應由登記權利人及登記義務人或其代理人，共同向航政主管機關申請之。由代理人申請登記時，應提出本人簽名之授權書。因判決確定或繼承遺產之登記，應取具證明文件，由登記權利人一方申請之。政府機關或自治團體爲登記權利人時，由登記權利人取具登記義務人之承諾字據，或他項證據，申請登記。政府機關或自治團體爲登記義務人時，登記權利人取具該機關或自治團體證明登記原因之文件，得申請登記。因政府機關或自治團體執行拍賣爲所有權移轉之登記時，登記權利人取具該機關或自治團體證明登記原因之文件，得申請登記。

申請登記依船舶登記法第十一條之規定，應附送下列文件：（一）申請書。（二）證明登記原因之文件。（三）曾經登記者，其登記證書。（四）登記原因與第三人有關係者，其證明文件。（五）登記義務人之權利登記證明文件。證明登記原因之文件，如係有執行力之判決時，無須提出上述四、五、兩款之文件。申請書應開具下列事項：（一）船舶種類名稱及其噸位。（二）船舶港。（三）登記原因及其年月日。（四）登記之目的。（五）證明登記原因文件之件數。（六）登記費之數額。（七）登記之機關。（八）申請之年月日。（九）申請人之姓名、籍貫、住居所、職業、申請人如爲法人時，其名稱及事務所。（十）有船舶經理人時，其經理人之姓名、籍貫、住居所。（十一）由代理人申請時，代理人之姓名、籍貫、住居所、職業。登記申請書由航政主管機關照定式印刷發行。登記原因附有特約者，應於申請書內一併敘明。登記原因本無文件，或雖有而不能提出者，應於申請書內敘明事

由，取具保證書，並添具申請書副本。前項保證書應叙明申請人確無假冒及原文件不能提出之實情，由二人以上之保證人簽名，其保證人以在同一主管機關管轄區域內已有船舶所有權登記之成年人爲限。數船舶同時申請登記，其登記原因及登記目的均屬相同者，得以同一申請書申請之。

申請登記，遇有下列情形之一者，應予駁回：（一）申請事件，不在管轄之內者。（二）申請事件，不在應行登記之列者。（三）代理人權限不明者。（四）申請書不合程式者。（五）申請書所載當事人船舶或權利之標示，或關於登記原因之事項，與登記簿或證明登記原因之文件不符者。（六）申請時必要之文件未備者。（七）未繳納登記費者。航政主管機關登記完畢，應即發給登記證書於申請人。登記證書應記載下列各款：（一）登記人姓名住居所。（二）登記號數。（三）收件年月日及號數。（四）船舶之標示。（五）船籍港。（六）登記原因及其年月日。（七）登記目的。（八）權利先後欄數。（九）登記年月日。由登記權利人一方申請登記時，主管機關登記完畢，應即用登記通知書，通知登記義務人。因下列情形之一，未能正式登記者，得爲暫時登記：（一）未具備申請登記程序上必要之條件時。（二）預爲保留以船舶權利之設定、移轉、變更或消滅爲目的之請求權時。（三）請求權附有期限或條件，或有將來始行確定之情形時。暫時登記得由登記權利人取具登記義務人之承諾字據申請之；不能取具承諾字據者，應聲明事由，並提出證明登記原因之文件。登記人姓名、名稱、住居所或事務所及籍貫等有變更時，應取具證明文件，連同申請書，

申請附記登記。權利變更之登記，與第三人有利害關係時，應添具第三人之承諾字據，連同申請書，申請附記登記。申請更正登記與第三人有利害關係時，亦應添具第三人之承諾字據，連同申請書申請更正登記。

主管機關，受理設定抵押權、租賃權或權利變更之申請時，除分別登記外，應於所有權登記證書上註明之。登記簿一部或全部滅失時，應由主管機關報請交通部酌定三個月以上之期限，由該主管機關公告登記權利人，為回復登記之申請，依限申請者，仍保持其原有登記次序。為回復登記之申請時，得僅由登記權利人檢具原登記證書申請之。同一船舶有二個以上之同種權利登記者，其權利先後，除法令別有規定外，以登記之先後為準。登記之先後，在登記簿中為同部者，以權利先後欄為準；為異部者，以收件號數為準。已為暫時登記者，其正式登記之次序，應依暫時登記之次序，但在正式登記以前，其暫時登記，不發生登記之效力。附記登記之次序，應依主登記之次序，但附記登記間之次序，應依其登記之先後。

五 所有權登記

初次申請登記所有權者，應取具證明其為所有人之證明文件，但無須附送第十一條第二款、第三款及第五款所列之文件。初次申請登記所有權者，應取具船舶噸位證書、船舶檢查證書、或有效之國際公約證書、及經交通部認可之驗船機構所發船級證書，連同申請書一併

附送。其在本國建造之船舶，如設有抵押權者，應取具船舶建造地航政機關所給之登記抵押權證明文件，連同申請書一併附送。申請登記所有權時，登記權利人之國籍有疑義者，應出具書面，聲明確無冒認中華民國國籍情事，連同申請書一併呈送。初次申請登記所有權時，應記載下列各款於申請書船舶標示欄內：（一）船舶之種類及名稱。（二）自國外取得者，其取得國籍之年月日。（三）船質。（四）總噸位。（五）淨噸位。（六）建造完成之年月日。（七）主機之種類數目及馬力。（八）推進器之種類及其數目。非動力船舶除載明前述第一款至第六款外，如係帆船應載明帆桅數目。初次申請登記所有權時，如其船舶爲二人以上共有者，申請書內應載明各人之應有部分，及船舶經理人姓名住居所。

船舶標示欄所載各款或船舶籍港、船舶經理人有變更時，均應檢具所有權登記證書，申請附記登記。上述情形，如該船舶已登記有抵押權或租賃權時，應取具該登記權利人之承諾字據，連同申請書一併附送。主管機關於受理申請時，除爲附記登記外，應於所有權登記證書上註明之。因變更船舶籍港而申請登記時，應檢具舊船舶籍港主管機關所給之登記簿影本，連同申請書一併附送。船舶經理人變更之登記，由原登記人申請之。船舶經理人之姓名住居所或籍貫變更之登記，應取具證明文件，自行申請之。所有權移轉之登記，如共有關係因而消滅時，應申請註銷船舶經理人之登記。船舶於滅失或報廢時，船舶喪失中華民國國籍時，船舶失蹤歷六個月或沉沒不能打撈修復時，所有權之登記人，應聲明事由，檢具證明文件，申請註銷登記。

六 抵押權及租賃權登記

因抵押權之設定而申請登記者，申請書內應記明債權數額，其訂有清償時期及利息或附帶條件或其他特約者，均應一併記明。又此項申請登記者，如已有抵押權之登記在前時，申請書內應記明其已登記之抵押權。又如設定人非為債務人時，申請書內應載明債務人之姓名年齡籍貫住居所。又如所擔保之債權非金錢債權時，申請書內應記明債權之估價。

以數艘船舶共同擔保債權而申請登記者，應另具共同擔保目錄，將各船舶分任擔保之部分，詳細列明，由申請人簽名。因抵押權之移轉而申請登記者，如其移轉係因一部債權之讓與或代為清償時，申請書內應記明其讓與或代為清償之債額。登記建造中船舶之抵押權，應記載下列各款於申請書，向建造地航政主管機關申請之：（一）船舶之種類。（二）計劃之長度寬度及深度。（三）計劃之容量。（四）建造地。（五）造船者之姓名住居所。如造船者為法人時，其名稱及事務所。（六）登記原因及其年月日。（七）登記之目的。（八）登記之機關。（九）申請之年月日。（十）申請人之姓名年齡籍貫住居所。如係法人時，其名稱及事務所。（十一）由代理人申請時，代理人之姓名年齡籍貫住居所。關於上述一至五款，應附送造船者所給之證明文件。

因租賃權之設定而申請登記時，申請書內應記明租金數額，其定有存續期間，付租時期，許可轉租或其他之特約者，均應記明。因轉租而申請登記者，如其轉租之許可未經登記時

，申請書內並應加具原出租人之承諾字據。

七 註銷登記

登記權利，遇有船舶滅失或報廢時，船舶喪失中華民國國籍時，或船舶失蹤歷六個月或沉沒不能打撈修復時，而其登記義務人死亡時，應由登記權利人檢具登記義務人之死亡證明書申請註銷登記。登記權利人因登記義務人蹤跡不明，不能共同爲註銷登記之申請時，登記權利人得申請主管機關，酌定相當期間公告之。公告期滿後，得僅由登記權利人申請註銷登記。註銷暫時登記，由暫時登記人申請之。但利害關係人檢具暫時登記人之承諾字據或其他證明文件者，亦得申請之。註銷登記於第三人有利害關係時，申請人應檢具第三人之承諾字據或其他證明文件。

八 登記費

申請船舶登記時，應依下列各款，分別繳納登記費。（一）因遺產繼承或贈與取得所有權者，減除其已繳遺產稅或贈與稅外，按船舶價值千分之一計算，但公益或公用事業因捐贈而取得所有權者，按千分之零點二。（二）因前款以外之原因取得所有權者，按船舶價值千分之二。（三）爲所有權之保存，或共有船舶之分割者，按船舶價值千分之零點五，船舶價值超過二千萬元者，其超過部分按千分之零點二五計算。（四）租賃權存續期間未滿十年者，按船舶價值千分之零點五；存續期間十年以上者，按船舶價值千分之一；存續期間無定者，

按船舶價值千分之零點五。因租賃權轉租而登記者，其已經過之期間，應自存續期間中扣除，以其餘期間視為存續期間，計算登記費。(五)取得抵押權者，每件一百元。(六)暫時、附記、變更、更正、回復及註銷之登記，每件二十元。上項登記屬於公務船舶者，免繳登記費。上述第一款規定之事項，航政主管機關，得通知船舶所有人，繳納適當保證金額後，辦理所有權登記。

九 登 記 簿

航政機關為登記船舶，應設置船舶登記簿，以船舶港區別之。船舶登記簿，每頁分為登記號數欄，及船舶標示，所有權、抵押權、租賃權等四部，除船舶標示部外，其餘各部，應分為事項欄及權利先後欄。登記號數欄記載該船登記次序。船舶標示部，記載船舶各項標示，及其變更事項。所有權部之事項欄，記載關於船舶所有權之事項。抵押權部之事項欄，記載關於船舶抵押權之事項。租賃權部之事項欄，記載關於船舶租賃權之事項。各部之權利先後欄，記載事項欄內所登記事項之先後。船舶登記簿應依次編列號數，記明於簿面。並於簿面及每頁騎縫處，加蓋航政機關印。簿面之裏面，記明頁數，由主管人員簽名（船舶登記法施行細則第一條至第三條）。

一〇 我國船舶登記法之特點

我國船舶登記法及該法施行細則，雖係參考日本之船舶登記規則及不動產登記規則，但較為進步完善。當時著者起草此法，曾將日本之制度詳加研究，原來日本船舶登記分兩種，

一爲登記，即船舶所有權租賃權及抵押權之登記，由法院主管。一爲登錄（註冊），由管海官廳（航政機關）主管。一艘船舶須在不同之兩個機關作兩種不同之登記，匪惟手續繁複，且時間人力之消耗甚不經濟，日人亦覺有其缺點，擬予改革，但積重難返，更張不易。故我國在創制之時，即將登記簡化，改爲一種，而統由航政機關主管，制度上可謂比日本進步。此其一。

日本船舶登記規則有若干條款，均準用不動產登記規則，辦理登記時，非同時查閱不動產登記規則，無法明瞭，在檢閱上、解釋上亦頗覺麻煩。而我國船舶登記法及其施行細則，則經將準用之不動產登記規則各項原則，一一書明，查閱固便，又免誤解，且與我國土地登記辦法之若干原則相同，並行不悖，相得益彰。此其二。

論者常謂我國船舶登記法實較日本者爲良好，此法施行至今，除一次因登記費之調整，曾作微小之修正外，似尚鮮修正補充之處。

一一 小船、碼頭船之註冊給照

總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶、碼頭船，均不適用海商法、船舶法及船舶登記法，其船舶之檢查丈量註冊給照，均由交通部另訂規章，以資管理。惟碼頭船註冊給照章程，因臺灣各港，均係深水碼頭，無需碼頭船之設置，且各碼頭均係港務局所有，故該項章程近已廢止。茲分述如次：

①小船 總噸位超過二十噸之動力船舶或超過五十噸之非動力船舶，應依照船舶登記法辦理登記，請領船舶登記證明書及國籍證書。在總噸位未滿二十噸之動力船舶，或未滿五十噸之非動力船舶則毋須申請登記手續，僅須向所在地之航政主管機關或未設置航政機關之當地地方政府，申請檢查、丈量、設備註冊，以領取小船執照，檢查證書，噸位證書，如載客者尚須領客船證書或臨時搭客許可證，懸示於船上顯明處所。小船執照記載下列事項：

- 一 船名，
- 二 所有人及其住所，
- 三 小船種類，
- 四 小船質料，
- 五 使用目的，
- 六 噸位，
- 七 註冊尺度，
- 八 機器種類及數目，
- 九 推進器種類及數目，
- 十 速率及馬力，
- 十一 航行區域，
- 十二 造船年月、造船廠名及地點。小船於註冊領得小船執照，實為取得所有權之合法證件，其後遇有船名、船舶所有人或船舶種類變更時，應予換發執照。

②碼頭船 凡以營利為目的之碼頭船，不論為官署或商民所有，均應呈請交通部註冊給照，始得營業。所謂碼頭船者，係指停泊水面，用以停靠行駛船舶，上下旅客，及裝卸貨物之

躉船或浮碼頭。躉船爲甲種，應領甲種碼頭船執照，浮碼頭（或方船）爲乙種，應領乙種碼頭船執照。其註冊給照手續，由船舶所有人於碼頭船檢查丈量合格後（乙種碼頭船得免檢查），填具碼頭船註冊給照申請書（航政機關印有規定格式），檢附取得所有權證明文件（造船廠證明書或其他）及檢查丈量書據，暨冊照費，呈請航政機關轉請交通部註冊給照，經交通部核准後，即發給執照。該項執照即爲取得所有權之證件。航政及地方機關，當隨時予以保護，如該碼頭船所有人、船名、船質、長廣深尺度及噸數、所在地有變更，應申請換發執照。甲種碼頭船經檢查合格後，其使用期間，由該管航政機關定之。但最長期間，不得過五年。使用期間屆滿，非重經檢查合格，不得使用。

習 題

- 一、船舶登記有幾種，其效用何在？
- 二、試述中日船舶登記制度之異同。
- 三、初次申請船舶所有權登記，應備何種文件？試述之。
- 四、船舶登記，應向何機關申請辦理？
- 五、試述船舶遇何種情事時，應申請註銷登記。

第二十四章 船舶安全

一 船舶檢查

船舶檢查，爲策航行安全，船舶應具備適於航行之結構強度，船舶穩度，推進機器或工具及設備；非經檢查合格，不得航行；其目的所以保障航行時對於船舶乘客與載貨之安全也。

關於船舶檢查事項，除訂入船舶法者外，交通部另制定下述各項規章，以嚴格執行。最重要者爲：（一）民國六十四年五月十五日，修正之船舶檢查規則，（二）民國四十四年四月四日，公布之船舶救生救火設備規程。所有立法之精神及檢查之手續，頗與美國日本相似。執行檢查之機關爲各地航政機關（交通部所屬航政局），在未設航政局之地方，由交通部指定之機關或專員辦理。臺灣尚未設立航政局，此種工作，向由交通部指定基隆高雄花蓮三港務局辦理。

至於船舶航行國外，如須檢查，爲便利船舶所有人或船長起見，船舶法第三十一條規定，得向船舶所在地，經交通部認可之本國驗船機構或國際驗船機構，依船舶檢查規則施行檢查。經特別檢查合格後，船舶所有人檢附檢查報告，申請船籍港航政主管機關核發或換發船舶檢查證書。定期檢查或臨時檢查合格後，由該驗船機構於船舶檢查證書上簽署或註明之。

甲 檢查之種類

船舶檢查分特別檢查、定期檢查及臨時檢查三種：

①特別檢查 船舶有下列情事之一時，應向船舶籍港之航政主管機關申請施行特別檢查：

(一)新船建造時；(二)船舶購自國外，其特別檢查時效屆滿時；(三)船身、機器之全部或其重要部份經修改時；(四)變更船舶之使用目的或型式時；(五)船舶特別檢查時效屆滿，申請換發證書時；(六)船舶適航性有嚴重損害時(船舶法第二五條)。此項特別檢查，係就船身機器及船舶之構造並其狀況與能力檢查之，故檢查範圍甚廣，要求甚嚴，限期亦較長。其檢查之目的，除策船舶安全外，並為完成船舶登記及一切有關航政法令上之必要記錄。

②定期檢查 船舶經特別檢查後，每滿一年之前後三個月內，應向船舶所在地之航政主管機關申請施行定期檢查(船舶法第二七條)。定期檢查亦稱歲檢，係一年一度之例行檢查，其檢查範圍，係就船舶之保養情形及其他易於磨損部份加以檢查，用策安全。

③臨時檢查 船舶有下列情事之一者，應向所在地之航政主管機關申請施行船舶臨時檢查：

(一)遭遇海難者。(二)船身或機器需修理者。(三)船舶設備遇有損失者。(四)適航性發生疑義者(船舶法第二八條)。其檢查範圍或為船舶之全部或僅限於局部，係於必要時，由船舶所有人申請施行之。如船舶所有人不在船舶所在地時，應由船長申請之。倘由航政主管機關發覺或經人報告該船舶適航性有疑問時，得由航政主管機關依職權施行之。如

船舶遭遇海難或發生火災，而致其適航性有嚴重損害時，則該項臨時檢查，得改爲特別檢查。

乙 檢 查 證 書

航政主管機關施行特別檢查認爲合格後，應發給或換發船舶檢查證書，施行定期檢查認爲合格後，應於船舶檢查證書上簽署之。施行臨時檢查認爲合格後，應於船舶檢查證書上註明之（船舶法第二九條）。船舶特別檢查之時效爲五年，定期檢查之時效爲一年（船舶法第二六條）。

船舶特別檢查定期檢查之時效屆滿時，非重經檢查合格，不得航行，時效雖未屆滿而檢查不合格者亦同（船舶法第二三條）。此項規定，船舶特別檢查、定期檢查，如時效屆滿時，非重經檢查合格，或時效雖未屆滿而檢查不合格之船舶，不得航行，係策船舶航行之安全。

船舶所有人對檢查結果如有不服時，得聲敘事由申請其上級航政機關於三十日內派員施行再檢查，在再檢查未決定前，不得變更船舶之原狀（船舶法第三〇條）。蓋因船舶檢查有時發生於航政機關之分支機構，此種規定可予其向上級申請再檢查，以期獲得糾正之機會。

丙 對於外國船舶之檢查

中華民國國民或法人所租賃在中華民國國際港口與外國間航行之外國船舶，依船舶法之規定施行檢查（船舶法第三四條）。外國船舶自中華民國國際港口裝載客貨發航者，應由船長向該港之航政主管機關送驗檢查證書，或檢驗合格證明文件；如證明文件有效期間已屆滿時，應由該機關施行檢查（船舶法第三五條）。前二項船舶經檢查合格發給證書後，方得航行（船舶法第三五條）。

丁 違反檢查之處罰

凡總噸位在二十噸以上之動力船舶，或五十噸以上之非動力船舶，依船舶法均應申請航政機關檢查，領有船舶檢查證書，方許航行；倘未經領有證書而航行，或無故不遵守指定之航路，或航行期內超過載重線之限制，或拒絕主管機關之查驗，或違反停止航行命令者，均處船長二千元以下之罰鍰（船舶法第七九條）。

二 船舶丈量

船舶丈量為丈量船舶噸位，核定客貨載量，以策航行安全之措施。船舶噸位分總噸位及淨噸位兩種。

根據全船各部份容積計算所得之噸數謂總噸位，自總噸位內減去駕駛輪機並航行安全及船員居住衛生等所用處所，不能供載貨乘客之用者，謂淨噸位。船舶之容積以二·八三立方

公尺（一百立方呎）爲一噸。未滿三層甲板船舶之總噸位包括：（一）量噸甲板下之容量。（二）量噸甲板圍蔽處所之容量。（三）艙口噸數超過總噸數（不含艙口噸數）千分之五之部份容量。三層甲板以上船舶之總噸位，包括下列各款之容量：（一）量噸甲板下之容量。（二）量噸甲板上各甲板間之容量。（三）上甲板上圍蔽處所之容量。（四）艙口噸數超過總噸數千分之五之部份容量。前兩項之規定，均不包括免除丈量部份之噸數（船舶丈量規則第二一條）。

淨噸位係自總噸位內減除下列部份之噸位：（一）船員使用地位。（二）駕駛使用地位。（三）推進機使用地位（船舶丈量規則第二八條）。

船舶應於請領國籍證書前，由船舶所有人向船舶所在地之航政主管機關申請丈量（船舶法第三六條）。船舶如係在國外建造或取得者，其原丈量程式，與中華民國丈量程式相同者，免予重行丈量。取得之外國船舶，其原丈量程式與中華民國丈量程式不相同者，仍應申請丈量。但在丈量實施後，噸位證書發給前，得憑原船籍國之噸位證明文件，先行申請核發臨時船舶國籍證書，（船舶法第三九條）。遇船身型式佈置或容量有變更，或察覺丈量及噸位計算有錯誤時，船舶所有人應於變更完畢或發覺之日起三十日內，重行申請丈量。其由航政主管機關發覺者，應由該機關重行丈量之（船舶法第四〇條）。外國船舶由中華民國港口裝載客貨發航者，應由船長向該港之航政主管機關送驗該船舶之噸位證書，除該國丈量程式與中華民國丈量程式相同，或互相承認者外，應由該機關另行丈量（船舶法第四二條）。船舶

丈量後，應由航政主管機關或中華民國使領館發給船舶噸位證書（船舶法第三八條）。

三 船舶載重線

船舶在海上航行，常因裝載過重，而發生沉沒情事。大凡輕載之船舶，浮力大，乾舷高，不易受波浪海水之襲擊，航行時比較安全。但重載之船，浮力小，乾舷低，一遇大風浪，船受傾斜，海水即易浸入，沉沒情形，甚易發生。

船舶應具備國際載重線證書或本國沿海及內水載重線證書，但經交通部規定在技術上無勘劃載重線必要者，得免于勘劃（船舶法第四三條）。船舶載重線為最高吃水線，船舶航行時，其載重不得超過該線（船舶法第四四條）。

船舶載重線應由船舶所有人或船長申請航政主管機關勘劃後，發給船舶載重線證書。前項船舶載重線之勘劃及證書之發給，得由交通部委託驗船機構為之（船舶法第四五條）。船舶載重線證書有效期間不得超過五年，期滿前應重行申請特別查驗並換領證書（船舶法第四六條）。在船舶載重線證書之有效期間內，每滿一年之前後三個月內，應申請施行定期查驗，經查驗合格後在證書上予以簽署（船舶法第四七條）。

船舶載重線經刻畫後，不得移改塗抹或隱蔽。船舶載重線遇有：（一）船身或船樓結構有所變動，影響載重線計算者。（二）船舶各開口處之防護裝置、欄桿、排水口以及船員室出入口之設施等、未予適當保養，以保持其有效之情況者。（三）未按第三十六條規定施行查驗，或已查驗而不合格者。（四）船舶結構之強度已低至船舶不安全之程度者。（五）船身受損有碍船舶安全者。應將證書繳銷，申請重行勘劃。

依規定應勘劃載重線之船舶而未勘劃，或船舶載重線證書有效期間屆滿，或依規定應重行勘劃載重線而未勘劃之船舶，不得航行（船舶法第四八條）。外國船舶自中華民國港口裝載客貨發航者，應將船舶載重線證書或豁免證書，送請該港航政主管機關查核。如有：

（一）未能送驗船舶載重線證書或載重線豁免證書或證書業已失效者。（二）船舶載重超過證書所規定之限制者；（三）載重線之位置與證書所載不符者；（四）依規定應重行勘劃載重線而未勘劃者。航政主管機關得令其暫時停止航行，並通知船籍國領事。如該船長不服，得於五日內提出答辯，或申請複查（船舶法第四九條）。違反規定超過載重線之限制者，處船長二千元以下罰鍰（船舶法第七九條）。違反須重行勘劃載重線而未辦理者，處船舶所有人或船長二千元以下罰鍰（船舶法第八〇條）。

民國四十年二月中國驗船協會（C R）在臺灣成立，交通部對此項工作，於翌年八月二

十一日委託該會辦理，自民國六十七年七月一日起，中國驗船中心成立後，現此項工作改由該驗船中心承辦，准由該中心依照國際船舶載重線公約之規程，施行勘劃，其所發證書於送請航政機關核定後，一併認為有效。

四 船 舶 設 備

船舶之安全，除船身及機器外，則繫於各項設備。依照船舶法第五十條之規定，設備計有：（一）救生設備。（二）救火設備。（三）燈光音號及旗號設備。（四）航行儀器設備。（五）無線電信設備。（六）居住及康樂設備。（七）衛生及醫藥設備。（八）通風設備。（九）冷藏設備。（十）貨物裝卸設備。（十一）排水設備。（十二）操舵、起錨及繫船設備。（十三）帆裝、纜索設備。（十四）危險品及大量散裝貨物之裝載儲藏設備。（十五）海上運送之貨櫃及其固定設備。（十六）依法應配備之其他設備。上項設備之規定內容，交通部予以依次分編制定，其總名稱爲船舶設備規則，現經制定完成該規則第一編總則，第二編救生設備，第三編救火設備，第四編起居設備（將上列（六）（七）項設備合併於本編內），並已於六十六年先後公布施行，其餘各編交通部陸續制定中，以期船舶設備規章之完備。

有關船舶設備之查驗及發給證書事宜，現由有關機關依照船舶設備規則及一九四八年國際海上人命安全公約之規定辦理。客船應具備安全證書、無線電報安全證書。非客船應具備安全設備證書。總噸位滿一千六百噸者，應具備無線電報安全證書。總噸位未滿一千六

百噸者，應具備無線電報安全證書或無線電話安全證書。如呈准交通部豁免若干設備者，應具備豁免證書。前項各種證書由船舶所有人向有關主管機關申請簽發，但安全設備證書得由交通部委託驗船機構爲之。

船舶設備如配備不完善而有影響船舶適航性或人命安全之虞時，不得航行（船舶法第五一條）。船舶設備及屬具應由船舶所有人或船長，於船舶特別檢查時，申請船舶所在地之航政主管機關，依照船舶設備及屬具目錄查驗認證。船舶設備及屬具經航政主管機關查驗認證後，客船應每滿一年之前後三個月內、由船舶所有人或船長向船舶所在地之航政主管機關申請施行定期查驗。

安全設備證書之有效期間爲二年，安全證書、無線電報安全證書、無線電話安全證書及航行國外船舶之豁免證書之有效期間各爲一年。但航行國內船舶之豁免證書之有效期間，由交通部定之。

凡證書上所載設備有變更者，或船舶型式佈置用途航線變更時，而影響其設備之規定者，船舶所有人或船長應申請重行查驗並換發證書。除安全證書及豁免證書之簽發外，遇有前述情事之一，而船舶在國外時，船舶所有人或船長得向船舶所在地經交通部認可之驗船機構代爲簽發。

船舶因救援遇難人員致超過該船應有設備時，或因不可抗力之原因變更其航程致未能適合法令之規定時，到達港之航政主管機關得免予處分。

一九四八年國際海上人命安全公約規定，締約國政府依照該公約發給之證書，其他締約國政府應予承認，並應視為與本國所發給自己船舶之安全證書，有同等之效力。倘船舶無合法而有效之證書，則不能獲得該公約賦予之權利。船舶如因擔任特別航程，其船上人員較安全證書所載明法定額為少時，而因此減少證書所載救生艇及其他救生設備時，各該船籍國政府主管機關或驗船機構得發給備忘錄，以資證明。但該備忘錄應予說明在此種情形與現行公約之規定，並無抵觸。且該備忘錄應附入證書內，關於該船救生設備事項，即以該錄代之。惟該備忘錄之有效範圍，僅限於此特別航程。凡船舶持有各締約國政府或驗船機構簽發之證書，停泊其他締約國之海港時，應受該國航政主管機關之管制，該項管制為檢查該船上有無有效證書。如遇必要時，對於證書上所載各節其有關適航性者，亦得予以檢查，如認為相符，視該證書為有效。執行管制官員，認為該船適航性與證書上所載各節不能相符，及該船舶航行海上於旅客及船員有危險時，得通知該船不得出航，及至該官員認為能航行海上於旅客及船員無危險時，始得出航。該項管制規定，所以為保障海上人命之安全也。

五 航行區域

船舶航行區域分遠洋、近海、內陸水道三種。船舶航行區域由船籍港航政主管機關，依

船舶所有人之申請，視船舶性能核定，並於船舶檢查證書內註明之。航政主管機關核定船舶所有人申請之航行區域，認為有限制季節之必要時，應加限制，並於檢查證書內註明之。航行內陸水道船舶，其最大時速，能於二小時以內往返之沿海港口間，如該船舶之穩定度足够時得准其航行。

六 客 船

國際通例所稱客船，謂搭載乘客超過十二人之船舶，政府為防止其貪載，發生事端，並調節各港埠之客運供需起見，船舶法中特別規定，客船所有人應向船舶港或船舶所在地之航政主管機關，申請簽發客船證書。客船非領有客船證書，不得搭載乘客（船舶法第五二條）。航政主管機關依照船舶設備水密艙區及客運供需情形，核定乘客定額，及客運港口後，簽發客船證書，以資證明（船舶法第五三條）。

客船除航政主管機關另有指定外，不得在證書規定以外之港口搭載乘客（船舶法第五四條）。客船證書之有效期間，由航政主管機關視其適航性核定之，但不得超過一年。客船證書之有效期間在航程中屆滿時，於到達目的港前仍屬有效（船舶法第五五條）。客船證書內規定事項有變更或證書之期限屆滿時，客船所有人應向船舶港或船舶所在地之航政主管機關申請換發客船證書（船舶法第五六條）。

船舶所有人如應臨時或季節上之需要，而須搭載大量臨時乘客時，得向船舶所在地之航

政主管機關申請簽發臨時客船證書。在國外建造或取得之船舶，急需發航不及請領客船證書時，船舶所有人應向中華民國使領館請發臨時客船證書（船舶法第五七條）。臨時客船證書之有效期間不得超過二個月，由航政主管機關或中華民國使領館，視適航性及需要核定之（船舶法第五九條）。

航行國外之客船在國內港口，應於發航前，由航政主管機關查明認可後，始得航行。前項以外之客船，應由航政主管機關視其適航性免費抽查，每年不得少於三次（船舶法第六〇條）。

航行本國各口岸間之船舶，未滿三歲之兒童不計入乘客定額，三歲以上未滿十二歲之兒童，以兩人作一乘客定額計算。航行國際間之船舶，未滿一歲之兒童，不計入乘客定額內。下列人員不以乘客論：（一）船長引水人及受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船上之人員。（二）船長有義務救助之遇難人員。（三）非船長或運送人所能防止而以非法行為上船之人員。（四）因臨時特殊事故，在船上執行公務而無法離船之人員（客船管理規則第四條第五條）。客船之乘客艙室應與船員使用處所隔離。客船兼載貨物時，其船舶之穩定性，應特別注意。客船兼載大量散裝貨物時，應備有航政主管機關核准之裝載計劃圖。客船除有特殊設備及安全可靠之措施，經航政主管機關核准者外，不得兼載可燃性、自然性、有毒性、傳染性、放射性、壓縮性或有腐蝕性之危險品貨物（客船管理規則第一三三條至第一三五條）。

七 汽 壓 限 制

政府爲防止船員超速航行，增高汽壓，以致鍋爐不勝負荷發生爆炸情事起見，規定船舶之汽壓限制，由檢查員經水壓試驗後核定之。檢查員以鉛鈕夾印或加鎖，嚴密封鎖安全閥。如用鑰匙封鎖安全閥時，應將鑰匙封後，交付船長慎重保管，非遇緊急不得已事故，不得啓封。安全閥鑰匙遺失或封鎖被損壞，或船長因事實需要將安全閥鉛鈕或鑰匙之封鎖啓封時，應即敘述事由，申請航政主管機關重行封鎖，但必要時，航政主管機關得施行臨時檢查（船舶檢查規則第七一條至第七四條）。

習 題

- 一、政府維護航行安全，採取何種法定措施，試述之。
- 二、船舶檢查分幾種，並說明於何種情事，應申請何種檢查。
- 三、試述船舶在何時，應向航政主管機關申請施行特別檢查。
- 四、外國船舶自中華民國國際港口裝載客貨發航者，其船長應向該港之航政主管機關送驗該船舶何種證書？

五、何謂船舶總噸位與登記噸位？其噸位如何丈量而得？

六、何謂船舶載重線？並繪出其標誌圖，其勘劃之目的何在？

七、何種船舶須依法勘劃載重線？於何種情形須重行申請勘劃？

八、何種船舶，可不勘劃載重線？

九、何謂船舶設備，試列舉之。

一〇、依照我國規定，客船及非客船應具備何種證書？

一一、關於船舶安全設備證書、船舶無線電報安全證書、及豁免證書之有效期間，船舶法有何規定？

一二、船舶法對於客船之管理，作有何種規定？

附 註

船舶法 (Law of Ships) 中，有關船舶文書 (Ship Documents) 之英文譯名

船舶國籍證書

Certificate of Nationality of Ship

船舶登記證書

Certificate of Registry of Ship

船舶檢查證書

Certificate of Inspection of Ship

船舶噸位證書

Certificate of Tonnage Admeasurement of Ship

臨時船舶國籍證書

Provisional Certificate of Nationality of Ship

船舶載重線證書

Certificate of Load Line of Ship

安全證書

Safety Certificate

安全設備證書

Safety Equipment Certificate

無線電報安全證書

Safety Radiotelegraphy Certificate

無線電話安全證書

Safety Radiotelephony Certificate

豁免證書

Exemption Certificate

船舶救生設備檢驗證書

Certificate of Inspection of Life-saving Appliances

客船證書

Passenger Ship Certificate

船員執業證書

Marine Officer's Certificates

船員名冊

Name list of Mariners

旅客名冊

Name list of Passengers

運送契約及關於裝載貨物之書類

Contract(s) of Carriage and Documents related to

Goods carried

設備及屬具目錄

Inventory of Equipment and Appurtenances

航海記事簿

Log Book

公務記事簿

Operational Note Book

第二十五章 國際海上人命安全公約

一 國際海上人命安全公約之由來

近世海運各國爲保障海上航行之安全，均制定船舶安全之法規，以資維護。自一九一二年四月十五日鐵達尼(Titanic)號沉沒，旅客船員一、四九〇人遇難之事件發生後，世界各海運國家，深感海上航行安全問題之嚴重，乃經由英國發起，邀請海運各國於一九一三年十月間，在倫敦舉行第一次會議。出席十六個國家，會期兩月有餘，至一九一四年一月簽訂一九一四年國際海上人命安全公約。此次會議，共討論四項問題，即船身結構、救生設備、無線電報與航行安全。該公約主要規定，凡用機器推動搭載乘客十二名以上之船舶，從某一國之港口至另一國之港口，均受該約之約束。此次會議原定於一九一四年十二月三十一日以前，由各國政府批准公約後，共同實施，但後因第一次世界大戰爆發，以致擱置。迨至一九二九年五月，又在倫敦舉行第二次國際海上人命安全會議，此次會議，對於船身結構及救生設備兩大問題，仍僅限於航行國際航線之客船，不遑無線電報除客船外，且擴展一、六〇〇噸以上之貨船，避碰規則更擴展及所有船舶。美國因該約之管制問題，頗有歧見，引起國會一再爭議，雖延至一九三六年始正式批准，但不久第二次世界大戰爆發，致一九二九年國際海上人命安全公約，又未能生效。及至一九四八年四月二十三日，又在倫敦舉行第三次國際

海上人命安全會議。此次會議計出席有阿根廷、澳大利亞聯邦、比利時、巴西、加拿大、智利、丹麥、埃及、芬蘭、法國、希臘、冰島、印度、愛爾蘭、義大利、荷蘭、紐西蘭、挪威、巴基斯坦、巴拿馬、菲律賓、波蘭、葡萄牙、南非聯邦、瑞典、英國、美國、蘇聯、南斯拉夫及我國等國家。會議期中，分下列五個委員會，即船身結構委員會、救生設備委員會、無線電報委員會、航行安全委員會、一般法規委員會，在此次會議中，通過一九四八年國際海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1948)。所議定各項，較前案尤為詳密嚴格，適用範圍亦予擴充。依照該公約之規定，此一公約與政府間海事諮詢組織發生若干聯繫，海事諮詢組織除擔任該公約締約國間之文書及聯絡工作外，並得因該公約任何締約國之提議，通過修改公約之議案，送交該公約締約國考慮。故實際上政府間海事諮詢組織，負有公約實施及修訂之責。我國對於該公約，雖早經簽署，但至民國五十四年二月間，始與一九六〇年該公約一併正式批准。

一九六〇年國際海上人命安全公約，係政府間海事諮詢組織在一九六〇年五月十七日至六月十七日所召開之第四次海上人命安全國際會議中所通過者，該次會議計出席有阿根廷、澳大利亞、比利時、巴西、保加利亞、喀麥隆、加拿大、中華民國、古巴、捷克斯拉夫、丹麥、多明尼加共和國、芬蘭、法國、德意志聯邦共和國、希臘、匈牙利、冰島、印度、愛爾蘭、以色列、義大利、日本、大韓民國、科威特、賴比瑞亞、墨西哥、荷蘭、紐西蘭、挪威、巴基斯坦、巴拿馬、秘魯、菲律賓、波蘭、葡萄牙、西班牙、瑞士、蘇聯、阿拉伯聯合共

和國、聯合王國、美利堅合衆國、委內瑞拉、南斯拉夫等國家。會議期中，分爲十一個委員會：即各國代表團團長委員會、全權證書審查委員會、起草委員會、總則委員會、船身構造委員會、救生設備委員會、無線電委員會、航海安全委員會、穀物礦石及散裝貨物裝運委員會、危險品裝運委員會、核子動力船隻安全委員會。在此次會議中，係以一九四八年海上人命安全國際公約及一九四八年海上避碰國際規則作爲討論基礎，分別予以修訂，並增訂有關核子船隻原則性及程序性事項之規定。

嗣後政府間海事諮詢組織復分別於一九六六年十一月所召開之第三屆特別大會，暨一九六七年十月所召開之第五屆大會，與一九六八年十月所召開之第四屆特別大會，及一九六九年十月所召開之第六屆大會中，均對一九六〇年國際海上人命安全公約通過多項之增訂及修訂案，各該次會議我國均曾派代表出席，並於民國五十七年四月批准一九六六年之公約修訂案。

二 一九四八年國際海上人命安全公約之內容

本公約正文十五條，其餘規程共分如下之六編。

①第一編總則 分三章共二十條，第一章公約之適用、定義及其他。第二章檢驗及證書。第三章海難。②第二編構造 分六章共五十六條。第一章通則。第二章艙區劃分及穩度。第三章電力設置（適用於客船）。第四章客艙及工作空間內之防火（適用於客船）。第五章客船及貨船之火警偵測及滅火。第六章雜項。本編適用於國際客船及五百總噸以上之貨船，防火規定較爲嚴密。同時又規定船上電力設置，須使爲船隻及搭客安全而設之電力操縱設備

，常維持其緊急備用狀態。對於消防器材則規定，凡屬貨船之總噸位在一千噸以上者，船上必須備有滅火抽水機兩具。此項規定係以前僅適用於二千噸以上之貨船。其他如救火龍頭、帆布管、水桶以及手提滅火筒等仍須照備。③第三編救生設備 分三章共三十四條。第一章通則。第二章客船。第三章貨船之救生設備。本編規定凡能載客逾六十名之救生艇，必須用機械操縱，並須具有設備，使水中人能攀登船上。裝設手搖機器之救生艇與馬達船，得視為同樣有效。客船所有之救生艇，應能容納全部船上所有之乘客及船員，倘救生艇之數目逾十三艘時，應有馬達救生艇兩艘，如少於十三艘時，則至少須有馬達救生艇一艘。且規定總噸位在一千六百噸以上之貨船，在所有救生艇中，亦至少要有馬達或機械裝置之救生艇一艘。同時船隻必須備有降落傘式呼救信號。救生衣則每人至少須有一件，且須經過檢查合格。④第四編無線電報及無線電話 分四章共十六條，第一章適用及定義。第二章守聽。第三章技術規定。第四章無線電記事簿。本編規定所有客船及總噸位超過一千六百噸之貨船，均應裝有無線電報，總噸位五百噸以上而未滿一千六百噸之貨船，得毋庸裝置無線電報，但應以無線電話代替之。並須每日注意求救信號。總噸位在一千六百噸以上而在國際航行之船舶，務須置備一具方向指示器，藉以確定其航行船位及其他遇險船舶之航行位置，但總噸位未滿五千噸者，得於公約實施後兩年裝置之。⑤第五編航行之安全 共十七條，內容包括危險消息、氣象服務、冰區巡邏服務、危難消息程序、信號燈、救生信號及引水軟梯等項。⑥第六編救類及危險貨物之載運 共三條，內容包括穀類之載運及危險貨物之載運。

政府間海事諮詢組織 (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) 為本公約之執行機構，一似國際民用航空組織為國際民用航空公約之執行機構。關於本公約之批准生效、修正、退出及其他事項，本公約規定均由政府間海事諮詢組織負責執行。

三一 一九六〇年國際海上人命安全公約之內容

本公約共分八章。第一章總則，第一節適用、定義及其他，第二節檢驗及證書，第三節海難。第二章構造，第一節通則，第二節艙區劃分及穩度，第三節機械與電力裝置（適用於客船與貨船），第四節防火，第五節客船與貨船之火警偵測及救火，第六節一般之火險警戒。第三章救生設備等，第一節通則（適用於客船與貨船），第二節僅適用於客船，第三節僅適用於貨船。第四章無線電報及無線電話，第一節適用及定義，第二節守聽，第三節技術規定，第四節無線電記事簿。第五章航行之安全。第六章穀類之載運。第七章危險貨物之載運。第八章核子船舶。本公約定於一九六五年五月廿六日生效。

本公約各項規定，大都仍依一九四八年該公約之標準，惟對下列各項，則有新規定：（一）在構造一章之內，有關客船之艙區劃分，標準較嚴。（二）貨船須備有安全結構證書。（三）關於救生設備，客船仍照一九四八年之規定，但與貨船相同，須備有膨脹式之救生筏。（四）將一九四八年該公約第六編「穀類及危險貨物之載運」，分列為兩章。（五）增加核子船舶一章，規定其有關安全之各項措施。至於不適用本公約之船舶為：（一）軍艦及運兵船。（二）不滿五百總噸之貨船。（三）不以機械方法推進之船舶。（四）原始式建造之木船，如阿拉伯海單桅木船、中國帆船等。（五）不從事貿易之遊艇。（六）漁船。又除另有明文規定者外，本公約不適用於專事航行北美洲五大湖及聖羅倫斯河東迄自羅息葉角作一直線經安的可斯的島之西點鎮，至該島北面第六十三度子午線為止，此一區域內航行之船舶。非經常從事於國際航程，而因特殊情形擔任一次國際航程之船舶，主管官署得免其受本公約之規定，但以其安全設備須符合主管官署認為足以擔任其航程之安全所需者為限。

第二十六章 船舶在公海上

船舶航行海上，航線靡定，常遠涉重洋，遍歷各國，對於本國法律，固應遵守，而公海上之一般慣例，亦應知其梗概。否則茫無所知，觸犯慣例，即可影響一船之生命財產。尤以戰時，商船所受之管制，較平時爲嚴峻，無論船長海員與執行管轄權之官員，均應洞明慣例，妥慎應付，方不致發生貽誤。

一 內水領海與公海之區分

世界上能航行之水區，可別爲三部，即內水 (Internal Waters) 領海 (Territorial Waters) 及公海 (High Seas) 是也。區分之法，係自陸地向外，必須劃定兩線，其一爲區別內水與領海之線，其二爲區別領海與公海之線。

一國之內水，係指包括領海基線以內之一切鹽水及淡水區域而言。

所謂領海，一般係指由陸地基線起 (平均低潮點 Mean Lower Water Mark)，向海延伸至三哩寬處。我國於民國二十年四月第二十一次國務會議，決議將領海範圍定爲三哩。亦有若干國家主張應較寬於三哩，但從無一國主張較狹者。不過世界主要海權國家包括英美在內，抱有一種優勢之意見，即主張領海寬於三哩爲不可接受。蓋領海區與內水區相同，亦爲沿海國國土之一部，並受沿海國法律之管轄，其與內水不同之點，即至少在平時，雖外國商船亦得享其國際權利，在該國領海地區無害通過 (Right of Innocent Passage)。凡航經領海區內之船隻，除應遵守該國法律外，必要時船上人員犯罪，亦得按該國法律制裁；但實

際上沿海國之岸上法律，除非該案在與岸上國家利害有關時，多不干涉外國船上之事。

領海之寬度問題，各國主張不一，有主張維持三哩者，如英、美、德、日本、荷蘭及我國。有主張四哩者，如挪威、瑞典各國。有主張五哩者，如烏拉圭。有主張六哩者，如希臘、西、土、埃及各國。有主張九哩者，如墨西哥。有主張十二哩者，如蘇俄、保加利亞各國。並有主張特殊擴大領海寬度者，如印尼主張六十哩，秘魯、智利、厄瓜多爾主張二百哩。（註一）

一九六〇年四月，聯合國海洋法會議，到會者八十八國，討論加拿大、美國聯合提案，主要為規定領海之寬度自其基線起算，至多為六哩；鄰接領海之捕魚區之寬度，自領海之基線起算，至多為十二哩。以五十票對二十九票，八票棄權，未達三分之二多數，不獲通過。但領海及鄰接區公約第二十四條，已有規定，鄰接區自測定領海寬度之基線起算（Base Line 即低潮點起算），不得超出十二哩，雖僅規定領海之相當範圍，連同鄰接區不得超過十二哩，至領海本身之寬度若干，至今仍未獲得共同性之決定。

總之領海區之範圍，固尚無定論，惟沿海國家在其領海區內，有完全管轄權，則已為國際間所一致公認；例如可禁止外人在領海區內捕魚、捕鯨、採珠、或採取其他海產，可禁止外人充當引水，可設關收稅，可辦理衛生行政，可制定關於處理攔淺船貨之法律等。除條約別有規定外，沿海國家且得禁止外國商船經營沿岸貿易。

公海為指不屬於某一國領海內或範圍內之所有各部份海洋，公海開放與所有各國，無一國家可對公海施行其法權。公海之自由，包括有航行自由、捕魚自由、敷設海底電纜及海底管道之自由，及公海上飛行之自由。但大陸礁層不在此限，應依據一九五八年大陸礁層公約（一九六四年生效）（註二）。公海雖可自由航行，但戰爭之時，則為例外。蓋在戰時，公海可全部變

作戰場，交戰國軍艦可相互砲轟，如遇敵方商船，隨時隨地可加捕獲，或行使封鎖（註三）。

二 國旗之懸掛

船舶在公海上航行，其管轄問題，大部與所懸之國旗有關。此蓋由國際法與各國國內法合作之結果，船舶在公海上僅受其本國司法權之管轄。至所謂管轄，乃指公海上船舶及其所載客貨之管轄而言。

一九五八年公海公約（Convention On The High Seas, 1958 我國係簽署國之一，該公約已於一九六二年九月三十日生效實施）第四條規定，各國無論是否沿海國，均有權在公海上行駛懸掛本國國旗之船舶。依該公約第五條之規定，各國應規定給予船舶國籍，船舶在其境內登記及享有懸掛其國旗權利之條件。船舶有權懸掛一國國旗者，具有該國國籍。國家與船舶之間須有真正連繫；國家尤須對懸掛其國旗之船舶在行政、技術及社會事宜上切實行使管轄及管制。各國對於准享懸掛其國旗權利之船舶，應發給有關證書。

各國所訂關於懸掛國旗之規章，多不盡同，英德兩國則以完全本國人之船舶或在境內設立之公司為限；其他如巴拿馬、賴比瑞亞，則准許外人所有船舶懸掛該國國旗；又如法國，凡船舶之產權一部份為法人所有者，亦得懸掛法國國旗。

依公海公約第六條之規定，船舶應僅懸掛一國國旗航行。船舶除其所有權確實移轉或變更登記者外，不得於航程中或在停泊港內更換其國旗。船舶如懸掛兩個以上國家之國旗航行

，權宜換用，不得對他國主張其中任何一國之國籍，且得視同無國籍船舶。

取得我國國籍船舶之資格，船舶法第二條已有明確規定，茲不贅述。至關於我國船舶懸掛國旗之規定，船舶法第三條有云：「非中華民國船舶，不得懸用中華民國國旗，但法令另有規定或遇有左列各款情事之一時，得懸掛中華民國國旗：

一、中華民國國慶日或紀念日。

二、其他應表示慶祝或敬意時。

至如假冒國籍，擅自懸掛中華民國國旗者，船舶法第七十八條明定，希圖假冒國籍，違反第三條之規定者，處船長二千元以下罰金，其情節重大者，並得沒收其船舶。

三 船舶文書

公海上之船舶，應遵照國際法之規定，責成懸掛本國國旗之船舶，應備具各項船舶文書，以資證明。各國對於各項船舶文書之規定，彼此不同，然左列數項咸認為必要：（一）官廳憑照，即證明船舶國籍及所有人之文件；（二）船員名冊，記載全體船員姓名及其國籍之名冊；（三）航海日誌，記載航行中各種事件及海上情況之記事簿；（四）艙單，記載船中載貨之數量及每包之標誌，連同託運人及收貨人姓名之清單；（五）提單，即船舶所有人交付託運人之載貨證券；（六）租船契約，船舶於租賃時，應備之契約。

我國船舶法及海商法對船舶應備具之船舶文書，均有規定。船舶法第九條云：「船舶應

下列各款文書：（一）船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書；（二）船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書；（三）船舶噸位證書；（四）船員名冊；（五）載有旅客者，其旅客名冊；（六）訂有運送契約者，其運送契約及關於裝載貨物之文書；（七）設備目錄；（八）航海記事簿；（九）法令所規定之其他文書。又海商法第四十四條云：「船長在船舶上，除船舶文書外，應備有關於載客載貨之各項文件。」

四 船 名

各國船舶，應依照各該國法律一律登記，並將船名顯示於人人易見之處，俾從遠處可以辨別。凡未經准許或重新登記者，不得更易船名。

關於船名之規定，我國船舶法第八條云：船舶應備具下列各款標誌：（一）船名；（二）船籍港名；（三）船舶總噸位與淨噸位；（四）船舶號碼；（五）吃水尺度；（六）法令所規定之其他標誌。

前項標誌，不得毀壞、塗抹，但為戰時避免捕獲者，不在此限。標誌事項，因登記事項之變更而發生變更時，應即改正。

五 船舶與所懸旗國領土之關係

國際習慣法中有一定例，凡商船在公海上或他國領海之內，皆視為其本國之浮動領土（Floating Territory），應受其所懸旗國之完全管轄。如商船在海上航行，旅客產生子女

，訂立遺囑或契約及犯罪者等，皆視為所懸旗國國內發生者，須受該國領土主權之支配。

又國際法通例，軍艦向免受別國限制。公海公約第八條明白規定：（一）軍艦在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄。（二）軍艦一詞指屬於一國海軍，備具該國軍艦外部識別標誌之船舶，由政府正式任命之軍官指揮，指揮官姓名見於海軍名冊，其船員服從正規海軍紀律者。又第九條規定：一國所有或經營之船舶專供政府非商務用途者，在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄。然在戰時，交戰國之軍艦可以臨檢中立國之商船，如中立國商船有破壞封鎖，或運送禁制品，或擔任其他非中立任務等，可加捕獲。即在平時，各國軍艦亦有相當管理商船之權，如為保障公海上之安全起見，各國軍艦於公海上遇有可疑之商船時，可令其張示國旗，遇有外國商船妄用其國旗時，可加拘捕。

六 軍艦平時檢查商船之權

軍艦在平時有檢查商船之各種權利，公海公約第二十二條規定：

①除干涉行為出於條約授權之情形外，軍艦對公海上相遇之外國商船，非有適當理由認為有下列嫌疑，不得登臨該船：（一）該船從事海盜行為；或（二）該船從事販賣奴隸；或

（三）該船懸掛外國國旗或拒不舉示其國旗，而事實上與該軍艦屬同一國籍。

②遇有前項（一）（二）（三）三款所稱之情形，軍艦得對該船之懸旗權利進行查核。為此目的，軍艦得派由軍官指揮之小艇前往嫌疑船舶。船舶文書經檢驗後，倘仍有嫌疑，軍

艦得在船上進一步施行檢查，但須儘量審慎爲之。

③倘嫌疑查無實據，被登臨之船舶並無任何行爲足以啓疑，其所受之任何損失或損害應予賠償。

至於軍艦追趕商船之權利，公海公約第二十三條規定：

①沿海國主管機關有正當理由，認爲外國船舶違反該國法律規章時，得進行緊追。此項追逐必須於外國船舶或其所屬小艇之一在追逐國之內國水域、領海或鄰接區內時開始，且須未曾中斷方得在領海或鄰接區外繼續進行。在領海或鄰接區內之外國船舶接獲命令時，發令船舶無須同在領海或鄰接區以內。倘外國船舶係在領海及鄰接區公約第二十四條所稱之鄰接區內，惟有於該區設以保障之權利遭受侵害時，方得追逐之。

②緊追權在被追逐之船舶進入其本國或第三國領海時，即告終止。

③緊追非俟追逐船舶以可能採用之實際方法認定被追逐之船舶或所屬小艇之一、或與該船合作並以該船爲母艦之其他船隻，確在領海界限或鄰接區以內，不得認爲業已開始。惟有在外國船舶視聽所及之距離內發出視覺或聽覺之停船信號，方得開始追逐。

④緊追權僅得由軍艦或軍用航空器，或經特別授予此權之他種政府事務船舶或航空器行使之。

⑤航空器實行緊追時：

(A) 準用本條第一項至第三項之規定。

(B) 發出停船命令之航空器，必須繼續自行積極追逐船舶，直至其所召喚之沿海國船舶或航空器前來接替追逐為止，但其本身即能逮捕船舶者不在此限。如航空器僅發現船舶犯法嫌疑，而其本身或接替追逐未曾中斷之其他航空器或船舶未命令停船並予追逐，不足以構成在公海上逮捕之正當理由。

⑥ 凡在一國管轄範圍內被逮捕，而經解送該國海港交主管機關審訊之船舶，不得僅以該船在押解途中因環境需要，渡過一部份公海為理由，而要求釋放。

⑦ 倘船舶在公海上被迫停船或被逮捕，而按當時情形緊追權之行使並無正當理由，其因而所受之任何損失或損害應予賠償。

七 軍艦戰時管理商船之權

戰時之交戰國雙方，不但對敵國港口及領海，可加封鎖（指經通告封鎖並以艦隊禁止與敵國及其軍隊所佔領之港口海岸交通之行爲），即其鄰近之公海上，中立國商船有破壞封鎖之行爲者（指通過或企圖通過封鎖線之行爲），或供敵國使用或受敵國控制者，亦得拿捕而沒收之。又交戰國在戰時得臨檢中立國商船，並可因其違反中立任務而加拿捕。但於中立國領海及合法設定之中立區域內，不得爲船舶之臨檢搜索與拿捕。

凡軍艦遇有未懸國旗形迹可疑之商船，而欲確認其國旗者，應先自將國旗懸起，並作臨檢意思之表示，令其出懸國旗，如來船置之不理，則可以武力迫令停航，以便臨檢。

臨檢意思之表示，在日間以國際通語之信號旗號或汽笛爲之，在夜間以燈號或汽笛爲之，天候不良時，並得放空砲兩次爲之。如來船置之不理，可向來船實彈砲擊其橋桅，如再不理得擊其船身。來船遵照停泊後，應由軍艦艦長派員登船臨檢船舶文書，或令船長將船舶文書携至軍艦上檢查，如船舶文書並無不合，則將臨檢經過載入航海記事簿，予以放行。如臨檢不得要領，始可實施搜索船貨。搜索時，由臨檢軍官會同受搜索船長或其代理人爲之，並可令其開啓貨艙箱櫥。搜索方式，務須有秩序，不可損傷貨品，如各事認爲尙無不合，則應將各物安置原處，並將搜索船貨經過載入航海記事簿，任其開行。

軍艦於臨檢搜索商船之後，認爲有應加拿捕之理由，則由軍艦艦長派軍官及士兵數人，代管該船船務。但此軍官，須負此船船貨安全之責。被捕之船，無論戰時平時，大抵解送至捕獲者之本國港口，交由地方海上捕獲法庭審理。

八 碰撞事故之處理

公海公約第十一條規定：

① 船舶在公海上發生碰撞或其他航行事故，致船長或船上任何其他服務人員須負刑事責任或受懲戒時，對此等人員之刑事訴訟或懲戒程序，非向船旗國或此等人員隸籍國之司法或行政機關不得提起之。

② 如係懲戒事項，惟有發給船長證書或資格證書或執照之國家有權於經過適當法律程序

後，宣告撤銷此項證書，持證人縱非發給證書國之國民亦同。

③除船旗國之機關外，任何機關不得命令逮捕或扣留船舶，縱使藉此進行調查亦所不許。

此項規定之目的，爲避免船隻或船員在公海之碰撞事件中，受到別國之裁判，因此種裁判在國際航行中可能爲一項難以忍受之後果。如此規定，僅有船籍國家或各該人員之本身國籍之國家，其司法當局及行政當局方有權處罰此類船舶或人員。該規定之所以加以本身國籍一點，係依據白魯塞爾會議之議案，旨在促使各國對其人民之服務外國船舶而發生碰撞事件者，採取刑罰或懲戒之措施，因有若干國家遇有此類事件，係願以祖國權力吊銷各該肇事人員之執照。

九 公海中之沉船

公海中之沉船，其所載船貨，仍未喪失其所懸旗國之保護；即在一九一〇年以前，各國政府從未准許其本國人民佔有被棄之外國船貨。但不妨以國內法規定，人民之佔有被棄之外國船貨者，其地點無論在公海抑在領海，非經原主繳納救助費，不還原物。

我國對撈救沉沒物，海商法第一百四十三條有規定云：「對於船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救而有效果者，得按其效果，請求相當之報酬」。

一〇 公海上之救助

關於公海上待援救之船舶，應在不致重大妨害其本船及所載乘客與船員之範圍內，盡力施救待援之人（甚至敵人在內）。公海公約第十二條第一項規定：各國應責成懸掛本國國旗船舶之船長，在不甚危害其船舶、船員或乘客之範圍內：（一）對於在海上發現有淹沒危險之人，予以救助。（二）於據告有人遇難，亟需救助，理當施救時，儘速前往援救。（三）於碰撞後，對於他方船舶、船員及乘客予以救助，並於可能時，將其船舶名稱、船籍港及開往之最近港口告知他方船舶。海商法第一百四十二條規定：「船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。違反前項之規定者，處三年以下有期徒刑，或拘役。」

註一 菲律賓爲一島國，全國由七千多個小島組成，有些是無人居住的荒蕪小島，海岸線長達六千九百九十七哩，因此漁船在其附近打魚時，很容易誤入菲國水域而被拘禁。同時菲國自一九七二年九月實施戒嚴以來，海軍加強巡邏，我國漁船稍一疏忽，即爲其扣留。據熟悉海洋法的人士指出：我國漁船易進入菲國領海，最主要的原因是菲國主張「群島主義」(Archipelago Doctrine)，將外海小島連接起來，在地圖上自行劃出一個範圍。至於其範圍究竟多大，如何計算，則未向世界各國提出詳細說明。菲國準備於一九七四年春天，在智利舉行的聯合國海洋法會議中再加解釋。

註二 大陸礁層公約首先規定之主題，即爲沿海國對大陸礁層之管轄範圍問題。所謂範圍包括地域

範圍與資源範圍。故第一條即明文規定大陸礁層之意義，以確定其地域範圍。該條條文如下：

「本條款稱大陸礁層者謂：（甲）鄰接海岸，但在領海以外之海底區域之海床及底土，其上海水深度不逾二百公尺，或雖逾此限度，而其上海水深度仍使該區域天然資源有開發之可能性者；（乙）鄰接島嶼海岸之類似海底區域之海床及底土。」

本條指明爲「領海以外之海底區域」者，因領海以內原屬一國之領域範圍，領海及鄰接區公約第二條曾有明文規定：「沿海國之主權，及於領海之上空及其海床與底土」，是領海以內之海底區域不須另加規定，惟領海界限以外，係屬公海範圍，依公海公約第二條，「任何國家不得有效主張公海任何部份屬其主權範圍」，大陸礁層部份實係公海原則之例外。

註三。所謂敵船，依民國四十四年六月三日公布之海上捕獲條例第四條規定，係指左列船舶：（一）懸有敵國國旗者。（二）供敵國使用或受敵國控制者。（三）依法懸有中立國或同盟國國旗，而船舶共有人全部或一部或其所有人爲敵國人民或法人或有住所於敵國者。（四）敵船在預期開戰將屆，爲避免開戰後將被拿捕而改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權者。（五）敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權而不能證明其動機不在避免拿捕者，或依所懸國旗國家之法律，因條件不具備尚無權懸掛該國國旗者。（六）敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權於中立國或同盟國或中立國或同盟國人民或法人而原主保留回復或買回權者。（七）敵船於開戰後，在航行或封鎖港內完成移轉國籍或所有權手續者。

註四 民國五十九年八月二十一日，行政院核准在日內瓦所訂大陸礁層公約，旋由立法院通過。

第四編 船 員

船員係指服務於船上之全體人員而言，包含船長海員二者在內。船長謂受船舶所有人僱用，主管船舶一切事務之人員。海員謂受船舶所有人僱用，由船長指揮，服務於船舶上所有人員（海商法第二條）。

第二十七章 船長之責任與權限

一 船長之地位

船長爲船舶所有人僱用服務於其船舶之首要人員，海商法規定，船舶之指揮，僅由船長負其責任。又服務於船上之其他人員，關於職務，除應服從其上級人員外，均應服從船長之命令。因之船長，不但爲從事航行，有命令海員執行職務之權，且爲維持船上治安，亦不能不有兼行公法方面之權力。故海商法第三十六條規定，船長應爲中華民國國民。蓋以其職權，不僅限於私法方面之關係也。茲就船長之地位，分公法與私法兩方面申論之。

甲 船長在公法上之地位

即謂船長與國家有何關係，可概述爲下列兩點：

①船長在公法上之職權 船長雖非國家之公務員，但實際上握有公務員之職權。此種職權，無疑係由國家所賦予，例如船上有犯罪行為者，船長得執行司法警察之職務；有作成遺囑者，船長得執行公證人之職務，有出生或死亡者，船長必須記載於航海記事簿上，而將膳本送交戶籍員；有不守紀律者，船長得加以懲戒，或監禁、或加役、或減俸、或禁止上陸。有攜帶危險物品者，船長得代為保管或逕予投棄；有意圖危害人命或船舶之行爲者，船長得爲緊急處分，如拘束其身體之自由；有對於命令不服從者，船長在必要時，並得請求軍艦或航政機關，或當地機關援助，加以制裁。

②船長在公法上之資格 船長統轄船內一切事務，職務既繁，權責亦重，如不具有特別技術與經驗，恐難勝任而致愆事。故國家對於船長之資格，均有嚴格之規定與限制。我國對於船長之資格，在考試法規亦有規定，我國特種考試河海航行人員考試規則中，規定船長資格分爲遠洋航行、近海航行及江湖航行三種，均須經過考試院嚴格之考試，受有及格證書，並由交通部發給執業證書後，方准執業，且其年齡至少需滿二十七歲者爲限。

乙 船長在私法上之地位

亦即謂船長與私人間有何關係；大概不出於（一）船長與利害關係人間之關係；（二）船長與船舶所有人間之關係；（三）船長與貨載利害關係人間之關係。

二 船長之任免

海商法第三十七條第一項規定：「船長由船舶所有人僱用之；」同法第二十四條第一項第二款亦有「船長海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權」云云，是船長與船舶所有人之法律關係，乃民法債編上之僱傭關係。則依海商法第五條之規定，對於其僱傭關係在海商法未規定者，自適用民法債編第二章第七節僱傭之規定。

海商法第三十七條第二項規定：「船舶所有人得隨時辭退船長，但無正當理由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。」蓋船長職權既廣，而船舶所有人對其行爲又負相當責任，爲防尾大不掉，反客爲主，故賦船舶所有人以隨時解僱之權，然恐船舶所有人濫用此權，致船長受有損害，故以但書所規定者救濟之。

且因船長對於航行之關係重大，船舶所有人固可隨時解僱，但船長則不得自行離職，故海商法第三十八條特以明文規定：「船長在航行中，縱其僱用期限已滿，亦不得自行解除或中止其職務。」如違反此種規定，得被處六個月以下之有期徒刑（海商法第五三條）。

三 船長之責任

船長之職責非常重要，凡船上所有生命財產，均操諸船長一人之手，如不令其擔負相當之責任，實不足以昭慎重。因之海商法對於船長之責任，特設有種種規定：

甲 注意職務之責任

船舶航行，聽命於船長之指揮，船長既負船舶指揮之責，設或怠於注意，以致發生碰撞

或觸礁等事件，而使船舶所有人因之受有損失，船長固應負責，即如託運之貨物，因而毀損或遲到，旅客因而致命或受傷，船長亦不得不負責任。故海商法第三十九條規定：「船長對於執行職務中之過失，應負責任。」不過船長對於執行職務，如主張無過失時，則雖依照一般證據法則之通例，本應由爲此主張者先盡舉證之責，但在海上事故與普通情事不同；倘以被害人不能舉證，即令其不能享受賠償請求之權利，殊非事理之平。故海商法將舉證責任，歸諸船長，用明文規定：「船長……如主張無過失時，應負證明之責。」即謂船長如不能證明其執行職務爲無過失，則對於船舶所有人、租船人、託運人、旅客、海員與其他一切之利害關係人，不得免去損害賠償之責任。

船長因從船舶所有人之指揮，致他人受有損害，此對於船舶所有人，固可不負責任，但對於船舶所有人以外之人，應否負責，則爲一問題。就船長與船舶所有人間之僱傭契約關係言之，受僱人因從僱用人之命令，致生損害，似不應令受僱人負賠償之責任。但因船長在航行職務上、技術上，究須以自己之經驗學識能力，爲適當之處置，決不容藉口於受船舶所有人之指揮，而圖卸除責任。故他人所受之損害，即或因從船舶所有人之指揮而發生，而船長於此如有過失之行爲，似不能免去損害賠償之責任。日本商法曾有此規定，我海商法則僅載「船長對於執行職務中之過失，應負責任。」並無受船舶所有人之指揮與否之規定，是我國立法祇在問船長之執行職務，是否過失，而不問其執行職務是否由於他人之指揮。

船長於既經發航之後，非因事變或不可抗力，不得變更船舶之預定航程（海商法第四〇

條第二項）。蓋船舶預定航程之變更，不僅有關船舶所有人及託運人等之利害，且於保險契約之責任亦有極大關係。況航程之選定，如無特別原因，無有不取航海術上最安全最近便者；如由船長任意變更，每致發生危險，或稽遲到達，故海商法有此規定。惟亦有例外，如係遵照政府機關之命令，或避敵艦之追捕，或免海盜之掠奪，或為海難之救助，或便船舶之修理，以致離開預定之航程，亦即所謂因事變而變更航程，縱使因此而生損害，船長亦不負責任。

關於裝載貨物，船長亦負有相當責任，如將貨物裝載於船舶甲板上，致生毀損或滅失時，則船長對於託運人即應負賠償責任。不過如經託運人同意者，或雖未經同意，而為航運種類或商業習慣所許者，得裝載於甲板之上，如水鮮鹹魚、柴炭、木板等類，則不在此限（海商法第一一七條）。

乙 放棄船舶諮詢意見之責任

船長在航行中，不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶，但船長有最後決定權（海商法第四三條第一項）。蓋因放棄船舶，關係重大，船長自不能任意為之。

丙 救護旅客海員之責任

放棄船舶時，船長非將旅客海員救出，不得離船，並應盡其力所能及，將船舶文書、郵件、金錢、及貴重物救出。船長違反此項規定者，處七年以上有期徒刑，因而致有死亡者，處三年以上十年以下有期徒刑（海商法第四三條第二、三項）。

丁 救助他人他船危難之責任

船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。違反者處三年以下有期徒刑或拘役（海商法第一四二條）。又當船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶船長海員及旅客，應盡力救助，違反者處五年以下有期徒刑（海商法第一四九條）。

戊 置備船舶文書之責任

船長在船舶上，除船舶文書外，應備有關於載客載貨之各項文件（海商法第四四條）。所謂載貨之各項文件，即係運送契約與裝載書類，不僅在貨物收付之時，非此無以知悉契約之內容與載貨之情形，且爲防止運輸違禁物品起見，亦非此無從考核而便於稽查。所謂船舶文書，依船舶法第九條規定，爲國籍證書、檢查證書、噸位證書、船員名冊、載有旅客者其旅客名冊、訂有運送契約者，其運送契約及關於裝載貨物之書類、設備目錄、航海記事簿、法令所規定之其他文書。

己 送驗船舶文書之責任

各項船舶文書在主管機關依法查閱時，船長應即送驗（海商法第四五條）。

庚 報請船舶到達檢定之責任

船長於船舶到達目的港，或入停泊港後，除休假日外，應在二十四小時內，報請主管機關檢定其船舶之到達日時，以便日後之考證（海商法第四六條）。

辛 檢送文件之責任

船長於船舶到達目的港或入停泊港後，應在二十四小時內，將船舶文書，在中國則檢送於該目的港或停泊港之主管機關，在國外則檢送於中華民國領事館。前項機關，應將船舶到港及離港日時，在航行記事簿上簽證，於船舶發航時，發還船長。此外船長除有必要外，不得開艙，亦不得在船舶文書未經送驗前，卸載貨物（海商法第四七條及第四八條）。此為防備貨物之遺失與走漏。

關於以上（戊）（己）（庚）（辛）各項之規定，如船長違反時，即須處拘役，或五百元以下之罰金（海商法第五三條）。

壬 海事報告之責任

船長遇船舶沉沒、擱淺、碰撞、強迫停泊，或其他意外事故，及有關船舶貨載、海員、或旅客之非常事變之時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送主管機關。此種海事報告，應有海員或旅客之證明，如未經海員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力；但其報告，係船長於遭難後獨身脫險之處所作成者，不在此限。蓋此時如欲海員或旅客加以證明，為事實所不可能者（海商法第四九條及第五〇條）。

四 船長之權限

上述各項係船長之責任，一方既有責任，一方自應予以相當職權，以爲其保障。關於船

長之權限，茲舉其要者如下：

甲 緊急處分之權限

船長在航行中，爲維持船上治安，及保障國家法益，得爲緊急處分（海商法第四一條）。例如船上有不守紀律者，船長得爲懲戒或監禁，或減薪，或加工，或禁止上陸等處分；有企圖危害人命或船舶之不法行爲者，船長於必要期間，得爲拘束其身體自由之處分之類。

乙 借入金錢之權限

船長得爲金錢之借入，惟僅以支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航行所必要之費用爲限，如非爲支付上述之費用，則船長亦即不得任意爲金錢之借入。因船長如不遭危難，則船長於發航之時，早已預向船舶所有人領受其必要之費用，設若漫無限制，而聽憑船長任意借入金錢，影響所及，必有危及船舶所有人與第三人利益之虞（海商法第五一條）。

丙 賣實貨載之權限

此因船長如在航行中遇有危難，或發見船舶有修繕之必要時，而對於船舶之修繕費、救助費，或其他繼續航行所必要之費用，既無現金之足以支付，又不能借入金錢，則如船舶中裝有貨物，徒因爲他人所有不能變賣或出質，無異自陷絕境。故海商法特予明文規定，船長在此情形下，可將貨載之全部或一部變賣或出質。貨載既爲船長變賣或出質，則船舶所有人對於貨載所有人，當然負有損害賠償之責任。至於損害賠償額確定之標準，係依其貨物應到達時目的港之價值定之。所謂到達時目的港之價值，係包括貨物之原價、裝費、運費、卸費

、關稅及利益等而言。貨載所有人如因貨物在中途爲船長所變賣或出質，以致關稅、卸費、運費等之減省，則船舶所有人對之自不負賠償之責任；故法律規定，應扣除因變賣或出質所減省之費用（海商法第五一條）。

丁 處置私貨之權限

船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物，應付最高額之運費。如有損害，並得請求賠償。該項貨物在航行中發見時，如係違禁物，或其性質足以發生損害者，船長得投棄之（海商法第一〇九條）。

戊 對怠於受領貨物之寄存權限

受貨人怠於受領貨物時，船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人（海商法第九四條）。

己 避免共同危險處分之權限

船長於海難中，爲避免船舶及貨載之共同危險，有故意並合理處分之權限（海商法第一五〇條）。船長對於共同海損未清償分擔額之貨物，並有留置權（海商法第一六二條）。

五 航海記事簿之記載

船長遇下述情形，應將事實發生始末及時日、地點，並其他關係事項，詳細記載於航海

記事簿，報告最先到達港之航政機關查核：（一）因必要關係變更預定之航程。（二）因不得已事故不能寄泊於預定之港口。（三）因特別事變而中止航行或駛回。（四）航行中本船遭遇海難或其他危險。（五）航行中，發見他船碰撞或遇難。（六）救護被難船舶或人命。（七）船長對於海員懲戒之行爲。（八）航行中海員或旅客有死亡。（九）旅客在船舶中分娩。（十）船長於船舶有急迫之危險而離去船舶。（十一）船中發見其他重要之事故；遇（四）款情形，除記載於航海記事簿外，應作海事報告，取具在場海員或旅客之證明，報告最先到達之航政機關查核（海員管理規則第一四條）。

習題

- 一、海商法規定船長應爲中華民國國民，其故何在？
- 二、依照海商法，何謂船長？何謂海員？試述之。
- 三、試述商船船長之重要權責。
- 四、船長在公法上具有許多權力，就海商法上之規定，略述之。
- 五、試述船長在航行中遇有危險，在何種情況下，方得放棄船舶及離船。
- 六、船長於商船遭遇海難，放棄船舶時，事前事後，應作何種措施，就海商法條款而論述之。

- 七、船長遇何事故，應作成海事報告，並應如何證明，方能發生裁判上之證據力？
- 八、船長爲支付何種費用，可爲何種必要之措施？
- 九、航海記事簿中，應記載何種事項，試列舉之。

第二十八章 海員之僱傭與認證

一 海員之定義與區分

凡受船舶所有人僱用，由船長指揮，服務於船舶上所有人員，總稱為海員。海員亦即為船舶所有人之使用人，而在船舶上繼續從事於一定勤務者也。凡非在船舶上工作，而在船舶營業所中之使用人，則不得稱為海員。縱在船舶上工作而非繼續從事於一定勤務者，亦不得稱其為海員。例如因修理船舶而雇用之工人，或裝卸貨物而雇用之工人，均非海員也。海員在法律上之關係，有關於公法者，有關於私法者；就我國而論，如海員管理規則、海員服務規則、即多規定海員公法上之關係。至於海商法所規定海員各項，則多屬海員私法上之關係，惟間有若干重要有關公法之條款而已。

海員包括駕駛、輪機、電信、事務四部，分任不同之職責。駕駛部負船舶之運用及駕駛等責任，輪機部負輪機之運轉等責任，電信部負電信設備之運用及維護等責任。事務部負客貨船貨之照料等責任。各部份海員之職稱如次：

① 駕駛部 分大副、二副、三副、助理三副、及舵工、水手長、副水手長、水手、木匠、燈匠等。未滿二百總噸輪船之駕駛負責人，稱為正駕駛、副駕駛。

② 輪機部 分輪機長、大管輪、二管輪、三管輪、助理三管輪、及機匠（銅匠）、生火

長、副生火長、電匠，冷氣匠、泵浦匠、加油、生火等。未滿二百總噸輪船之輪機負責人，稱爲正司機、副司機。

③電信部 分報務主任、報務員。

④事務部 分事務主任、事務員、理貨員、看艙、餐勤管理長、廚工、服務生及其他服務船舶人員。

前項船長、大副、二副、三副及輪機長、大管輪、二管輪、三管輪、電信人員等通稱爲甲級船員，其餘則稱爲乙級船員。

駕駛、輪機、電信及事務人員，四者缺一不可，必須互相配合工作，始能發揮其最大效能。

二 海員之權利

甲 薪金請求權

海員本於僱傭契約有請求報酬之權，其所得之報酬稱爲薪金。船舶所有人無論營業有無利益，對於海員，均須支付薪金，所謂勞務爲薪金之母是也。海商法關於海員薪金，設有特別規定如左：

①按航給薪之薪金 按航給薪之海員，於航程或航行日數延長時，得按薪額比例請求增薪。例如甲港到乙港航程一千哩，某海員薪額一百元，嗣因中途停泊，航程增加一百哩，照比例計算金額，即應增加十元。又如內港到乙港，航行日數需五天，某海員薪額一百元，嗣

因節省燃料，減小速率，多走一天，即應增加薪金二十元。但於航程或航行日數縮短時，不得減薪（海商法第六三號），蓋為保護海員利益計也。

②海員傷病時之薪金 海員於服務期內受傷或患病，而由船舶所有人依海商法第六十七條及第六十八條之規定，在應負擔治療費之期間內，仍支原薪（海商法第七〇條）。

③海員被辭退時之薪金 船舶所有人於發航前，非因海員自己之事由而辭退海員時，如海員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月薪金。其在發航後辭退者，加給三個月薪金。如係按航給薪而在發航前辭退者，應給半薪，其在發航後辭退者，應給全薪（海商法第六四條）。如因不可抗力，致不能航行而辭退海員時，海員僅得就其已服務之日數，請求薪金（海商法第六五條）。

乙 治療費請求權

海員於服務期內受傷或患病者，由船舶所有人負擔治療費，但其受傷或患病，係因酗酒或重大過失，或不守紀律之行爲所致者，不在此限（海商法第六七條）。海員非因執行職務而受傷或患病，已逾三個月者，船舶所有人得停止治療費之負擔（海商法第六八條）。海員因受傷或患病上陸，應由船舶所有人支給必要之費用（海商法第六九條）。

丙 殘廢補助金請求權

海員不論其爲按月或按航給薪，如在受僱期間，因執行職務而受傷或患病，雖已痊愈而成殘廢者，自傷病痊愈後，得按其殘廢情況之輕重，比照原薪津給與六個月以上二十個月以下之殘廢補助金（海商法第七一條）。蓋所以慰藉海員之犧牲也。

丁 撫卹金請求權

海員在職期間死亡，而有法定繼承人者，船舶所有人應一次給與相等於原薪津六個月之撫卹金；如其服務在三年以上者，每增加一年加給一個月。船舶沉沒或失蹤致海員死亡，船舶所有人應按前項之規定給與撫卹金（海商法第七二條）。如因執行職務死亡，或因執行職務而受傷患病以致死亡，而有法定繼承人者，船舶所有人除按前條規定之服務年資應給與撫卹金外，並應一次加給原薪津十二個月之撫卹金（海商法第七三條）。

戊 喪葬費請求權

海員在職死亡或因傷病死亡者，船舶所有人應給與相等於原薪津三個月之喪葬費（海商法第七四條）。

己 送回原港請求權

海員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務；其因患病或受傷而上陸者亦同。前項送回原港之義務，包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔而言（海商法第六一條）。

庚 退休金請求權

海員終年服務水上，工作辛勞，生活枯寂，其體力精神之衰退，比別種職業為快。又因年老後之轉業比較困難，政府為鼓勵海員工作情緒，維持海員優良風紀，特於海商法中訂定退休制度，給予退休金。在心理上消弭其隱憂，在實際上又予以生活上相當之保障。凡海員在

同一船舶所有人所屬船舶，連續服務在十年以上，而年齡已滿五十五歲者，得聲請退休。年齡已滿六十五歲者，應強迫退休（海商法第七五條）。海員退休時，船舶所有人應一次給與退休金；並不得低於以下之規定：（一）年齡已滿六十歲連續服務滿十年者，給與相等於退休時薪津十五個月之退休金，自第十一年起，每增加一年加給一個半月。（二）年齡已滿五十五歲連續服務滿十年者，依照前款規定標準，給與百分之八十五金額（海商法第七六條）。

辛 海員各項權利船長均得適用

海商法第八十條規定，凡海員一章，有關海員僱傭契約、薪津、傷病、撫卹、退休及保險之規定，於船長得適用之。

三 海員之義務

海員既本於僱傭契約，而尤爲他方服務，則於僱傭契約一經成立之後，即須上船實行處理其事務。茲將海員應爲之義務分述之。

甲 在船之義務

海員非經許可，不得離船（海商法第六六條後半段）。蓋航行有一定時期之故，不許海員任意離去其所服務之船舶，以免妨害航行之時間與安全也。

乙 服從命令之義務

海員關於其職務，應服從其上級海員及船長之命令（海商法第六六條前半段）。蓋以船舶在航行中途，若放任海員得自由行動，則航行難期安全，其航行瀕於危險之際，此項規定

，尤爲重要。故日本船員法規定，當救護人命與船舶而須施以必要手段時，若海員不服從船長之指揮，則應受拘禁或制裁。

丙 遵守禁止私載之義務

海員不得在船舶上私載貨物，如私載之貨物爲違禁品，或有致船舶或貨載受損害之虞者，船長得將該貨物投棄（海商法第六二條）。至如何情形而始得認爲有致船舶或貨載受損害之虞，則一聽船長臨時之決定，並無一定之標準也。

四 僱傭契約之訂立與終止

海員與船舶所有人間之關係，純係基於僱傭契約，自應雙方簽訂，以杜絕勞資糾紛。除海商法設有左列特別規定外，並適用民法關於僱傭之規定。

甲 僱傭契約之訂立

僱傭契約應載明下列事項：（一）海員姓名、年齡、籍貫。（二）職務名稱。（三）訂立日期及地點。（四）服務船舶名稱。（五）航行種類。（六）薪資及津貼。（七）僱傭期間。（八）伙食標準。（九）其他雙方協議事項（海商法第五五條）

乙 僱傭契約之終止

①船舶有下列情事之一者，僱傭契約即告終止。（一）船舶已沉沒或已失蹤者。（二）船舶已完全失去安全航行之能力者。船舶於四個月內無存在消息者，以失蹤論。海員雖僱傭

契約終止，但因施救船舶人命，或貨物之緊急措施而必須工作者，仍認爲契約繼續有效（海商法第五六條）。

②如有下列情事之一者，船舶所有人得終止僱傭契約：（一）海員不能勝任職務者。（二）海員怠忽職務致遭重大損失者。（三）海員不遵船長指定時間內上船者。（四）海員在船擾亂秩序而情節重大者。（五）海員受傷或患病係因酗酒或重大過失或不守紀律之行爲所致不能工作者。（六）海員故意損害船舶設備及屬具者（海商法第五七條）。

③如有下列情事之一者，海員得終止僱傭契約：（一）船舶喪失國籍者。（二）違反僱傭契約之規定者。（三）受傷或患病致不能繼續工作者。（四）發航前隱匿真正目的港，致中途變更預定航程者。（五）海員介紹他人接替其職務，經船舶所有人或船長同意者（海商法第五八條）。

定期僱傭契約，其期限於航行中屆滿者，以船舶到達第一港後，經過四十八小時爲終止（海商法第六〇條）。至無定期僱傭契約，船舶所有人或海員均得於七天前，以書面通知對方終止契約（海商法第五九條）。

五 僱傭契約之認證

船舶所有人僱用海員，海商法明定應簽訂僱傭契約，該項契約經双方同意簽訂之。在國內應送請航政機關，在國外應送請中華民國領事館認可。僱傭契約修正或終止時亦同（海商

法第五四條）。俾勞資雙方，互相遵守，亦兼利主管機關之監督。

船員被僱後，應於任職前，檢具船員服務手冊（以下簡稱船員手冊），連同僱傭契約，雙方填具「任職認可申請書」，如船員依法令須具備規定資格及證明者，應一併送驗，申請航政機關認可。船員被辭退時，雙方亦應填具「卸職認可申請書」，申請航政機關予以認可。

船員僱傭契約應一式繕具三份，由雙方簽名或蓋章，於認可後雙方各執一份，一份存於認可之航政機關。船員僱傭契約修正時，應由船舶所有人及船員雙方簽訂僱傭契約修正書，並會同送請航政機關認可。船員僱傭契約修正事項係與船員資格有關者，申請認可時，船員依法須具備規定資格及證明者，應送驗船員資格及證明文件。

船員僱傭契約終止時，應由船舶所有人及船員雙方簽訂僱傭契約終止書，並會同送請航政機關認可。船員僱傭契約終止書，應一式繕具三份，由雙方簽名蓋章，經航政機關認可後，雙方各執一份，一份存於認可之航政機關。船員僱傭契約終止而雙方未能簽訂僱傭契約終止書，會同送請航政機關認可時，船舶所有人或船員均得單獨敘明理由，申請航政機關認可。

船上應備船員名冊，記載全船船員之職務、姓名、出生年月日、籍貫、僱傭期間、上船日期等項，由船長負責保管並簽證之。如船上船員有變動時，或船員名冊記載事項有變更時，船員名冊應即修正，並由船長簽證。

船員初次受僱上船服務，應於申請航政機關認可僱傭契約時，同時申請發給船員手冊。

如在國外受僱，應憑我國使領館認可之僱傭契約，於回國後七日內，向到達港航政機關，申請發給船員手冊。受僱港或附近無我國使領館時，應於回國後，申請航政機關補辦僱傭契約認可，並應檢同任職及卸職證明文件，同時申請發給船員手冊及簽證。船員自願放棄船員身分，不再服務，得將船員手冊繳還航政機關。但航政機關得視需要，為核可與否之決定。

船員手冊申請書由航政機關印製，海員於申請時，應依式逐項填寫，送驗船員資格證明文件及國民身分證，並附送本人最近半身二寸相片二張，至未成年者申請發給船員手冊，並應附送法定代理人許可證明書。船員手冊由航政機關核發。其記載事項如需增加或發現錯誤時，船員應於知悉後，迅即送驗有關證明文件，申請航政機關增加或改正；倘船員手冊遺失或損毀時，應即申請航政機關補發或換發，航政機關並應互相通告。

船員於服務期間如有獎懲事項，應由航政機關登入其船員手冊內，但以限於(一)總統及行政院核定令知者，(二)交通部核定者，(三)交通部同級機關核定送經交通部認可者，(四)交通部特准者。船員犯罪經法院判決確定者，航政機關於知悉後，登入其船員手冊。

習 題

- 一、略述海員應有之權利與應盡之義務。
- 二、海員在服務期間，傷病費之給付如何規定？
- 三、海員因執行職務終因不治而死亡，船舶所有人應給予何種照料與撫卹？
- 四、試述海員僱傭契約應載明之事項。
- 五、船舶所有人、海員在何種情形下得終止僱傭契約？分別列舉之。
- 六、試述我國海員之退休制度。

第二十九章 船員之管理

一 船員之考試

凡甲級船員非經考試院河海航行人員考試及格，並領有交通部頒發之船員執業證書，不得在船服務。河海航行人員考試，以前於考試院委託交通部代辦時代，謂之船員檢定。迄民國三十九年底，在政府統一考試政策下，此項考試職掌遂由交通部交還考試院，由考選部主辦。茲將民國六十七年四月十九日修正公布之「特種考試河海航行人員考試規則」，及特種考試船舶電信人員考試規則，分別附刊於後。

甲 考試之種類

河海航行人員考試係指：（一）在二百總噸以上輪船服務之駕駛員輪機員。（二）在二十總噸以上未滿二百總噸輪船服務之駕駛及司機。

① 駕駛員分甲、乙、丙三種：（一）甲種駕駛員，指在近海區域以外之遠洋區域航行輪船服務之駕駛員。（二）乙種駕駛員，指在近海區域東經一〇〇度以東、一五〇度以西、赤道以北、及北緯四十五度以南、航行輪船服務之駕駛員。（三）丙種駕駛員，指在江（河）湖或沿岸區域指定之港灣海灣海澳海峽或列島間航行輪船服務之駕駛員。各種駕駛員分船長、大副、二副、三副四級。

② 輪機員分甲、乙二種：（一）甲種輪機員，指在蒸汽機指示馬力或內燃機制動馬力（

即鎖制馬力) 八千匹以上輪機服務之輪機員。(二)乙種輪機員，指在蒸汽機指示馬力或內燃機制動馬力(即鎖制馬力)一百八十匹以上未滿前款規定馬力輪機服務之輪機員。各種輪機員分輪機長、大管輪、二管輪、三管輪四級。

③駕駛及司機分左列各級：(一)駕駛分正駕駛、副駕駛二級。(二)司機分正司機、副司機二級。

船舶電信人員考試係指：設有電臺之輪船、漁船上工作之人員。

電信人員分報務員及話務員二種，並分左列各級：(一)報務員分四級：①通用級報務員、②一等報務員、③二等報務員、④特別級報務員。(二)話務員分通用級話務員、限用級話務員二級。

乙 應考之資格及計資

河海航行人員考試得分區定期舉行。河海航行人員之考試，應於考試前舉行體格檢驗，不合格者不得應考。前項體格檢驗，依應考人體格檢驗規則之規定辦理；但應駕駛人員考試，裸眼視力在離開五公尺，以萬國視力表測驗，一眼須在〇・七以上，他眼在〇・五以上，且無色盲者。應電信人員考試其聽力須在離開三十公分，兩耳均能聽到碼錶秒時聲音。

中華民國國民具有附表(一)所定應考資格之一者，得應各該種級之考試，其具有海軍退除役軍官士官身份者之應考資格，依附表(二)之規定。

中華民國國民具有本規則附表(三)所定應檢覈資格之一者，得應各該種級之檢覈，其具有海軍退除役軍官士官身份者之應檢覈資格，依附表(四)之規定。

附表一及附表三各欄所定在艙面服務、機艙服務時間，依左列標準計算之：

(一) 持有證書之船員，其任助理或見習職務時間折半計資，但在二年以上者作一年計，其任高一級助理職務年資照證載職務實數計資。

(二) 持有駕駛員或輪機員證書之船員，在航政機關任技術監理工作，在二年以上者照證載職務作艙面或機艙服務一年計資，但無責任證載職務資歷者不計。

(三) 持有駕駛員或輪機員證書之船員，在公立或立案之私立專科以上學校任教授、副教授、講師、講授航海或輪機主要課程者，其任教時間照證載職務折半計資，二年以上者作一年計。但無責任證載職務資歷者不計。

(四) 持有駕駛員或輪機員證書之船員，經航政主管機關核准任造船監工工作者，按證載職務計資；但一年以上作一年計。

(五) 持有輪機員證書之船員，在造船廠、機械工廠任造船或輪機製造、修理或保固工程師工作，照證載職務作機艙服務計，六個月以上作六個月計。

(六) 持有副駕駛或副司機證書之船員，在甲、乙種輪船任舵工、水手長或機匠、銅匠、電匠、泵浦匠、冷氣匠工作，於聲請正駕駛或正司機檢驗時按實數計資，任水手木匠或生火、加油等工作按三分之二計資。

(七) 在近海或遠洋輪船上充實習生，其實習駕駛工作作乙種艙面服務計資，其實習輪機工作作乙種機艙服務計資。

(八) 引水人之工作作乙種艙面服務計算，但服務三年以上至六年者作二年計，六年零一天

以上至十年者作三年計，十年零一天以上者作四年計。但內河引水人之工作作丙種艙面服務計算。

(九) 在輪船上任舵工、水手長或機匠、電匠、銅匠、冷氣匠、泵浦匠二年以上者作乙種艙面或機艙服務一年計，未滿二年者不計。任水手、木匠或生火、加油工作三年以上者作乙種艙面或機艙服務一年計，未滿三年者不計。但應丙種三副、正副駕駛或正副司機考試者按實數計算。

(十) 在專用於公務之船舶，例如燈塔補給船、巡緝艦、救難船、拖船、自航挖泥船、電纜船等之服務資歷，駕駛員按其工作地區作乙種或丙種艙面服務；輪機員按其輪機馬力作甲種或乙種機艙服務三分之二計算。其乙級船員之服務年資亦按三分之二計算。

(十一) 輪船停航期間服務年資不計。輪船在港口停泊逾一個月或在船塢修理期間逾三個月時，其逾期之服務資歷不計。

又附表二及附表四所定服務時間之計算標準如次：

(一) 學經歷均以海軍總司令部出具之「海軍退除役軍官士官應河海航行人員考試（或檢覈）學經歷證明書」為準。

(二) 在同一艦級任職年資得作低一艦級同職年資計算，在同一艦級任較高級職務年資得作較低級職務年資計算。

(三) 附表四各欄所稱成績優良，係指其應檢覈資格之服務年資、考績列乙等（二等）以上，在職務上無過失者。

附表船舶電信人員應考資格所稱電信工作服務時間之計算標準如下：（一）在輪船上任報務員工作以二等報務員計資，任報務主任工作以一等報務員計資，任話務員工作以限用級話務員計資。（二）持有證書之電信人員其任助理或見習職務時間折半計資，但在二年以上者作一年計，其任高一級助理職務年資照證載職務實數計資。（三）持有二等報務員以上證書之電信人員、任特別級報務員或限用級話務員職務之年資，按三分之二計算。但無輪船電信工作年資者，不得據以申請檢覈。（四）應特別級報務員或限用級話務員考試者，其任報務通信工作或電信工作之年資按實數計算。（五）持有證書之電信人員，在陸上電臺任報務員或話務員之年資，在兩年以上者作一年計。

服務年資以經航政機關或我國駐外使領館簽證或主管機關出具證明者為限。在外國政府領有相等之船員執業證書，經我國駐在當地使領館證明，並經考選部認可者，得依附表一之規定，聲請應升級考試或原級檢覈。

輪船機器分蒸汽機內燃機二種，已領有輪機員證書，其諳習機器僅有一種者，得聲請加註同級其他機器之考試。凡前領有諳習往復蒸汽機證書而具有透平蒸汽機一年以上之機艙服務資歷，或領有諳習透平蒸汽機證書而具有往復蒸汽機一年以上之機艙服務資歷者，得為諳

習蒸汽機之改註。凡前領有交通部諸習汽機證書者，得聲請爲諸習蒸汽機之改註。

附表所稱各種各級證書，指考試或檢覈及格證書，及前交通部所發之證書。

河海航行人員經考試及格者，由考試院發給及格證書，並由考選部函達交通部查照。舉行河海航行人員考試時，依法組織典試委員會，辦理典試事宜，其試務由考選部辦理或委託交通部辦理。河海航行人員檢覈，由考選部設置河海航行人員檢覈委員會經常辦理。

河海航行人員考試以專業科目各滿六十分，及總平均分數滿五十五分爲及格；總平均分數滿五十五分，專業科目有二科以下不滿六十分者，得於七年以內，舉行同種級考試時，聲請補考，以三次爲限。游泳一科以游舉一百公尺爲及格，電碼收發以符合附表四、附註五規定之標準爲及格，均不與其他科目平均計算。不及格者得於舉行同種級考試時，聲請補考。電碼收發一科，其收報發報得分別補考。凡前經核定補考者，除電碼收發游泳，仍得繼續補考外，其他各科目仍依照規定，於七年內補考三次爲限。

附表一 特種考試河海航行人員考試應考資格表

別類	級別	種別	薦			駛	
			船	長	大	副	二
甲	種	甲	一、領有甲種大副證書後，曾任甲種大副或乙種船長職務二年以上者。	二、領有乙種船長證書後，曾任乙種船長或甲種大副職務二年以上者。	一、領有甲種二副證書後，曾任甲種二副職務一年以上，或曾任甲種二副及乙種大副職務合計一年半以上者。	二、領有乙種大副證書後，曾任乙種大副職務一年半以上，或曾任乙種大副及甲種二副職務合計一年半以上者。	一、領有甲種三副證書後，曾任甲種三副職務一年以上，或曾任甲種三副及乙種二副職務合計一年半以上者。
			一、領有乙種大副證書後，曾任乙種大副或丙種船長職務二年以上者。	二、領有丙種船長證書後，曾任丙種船長或乙種大副職務二年以上者。	二、領有乙種二副證書後，曾任乙種二副職務一年以上，或曾任乙種二副及丙種大副職務合計一年半以上者。	二、領有丙種大副證書後，曾任丙種大副職務一年半以上，或曾任丙種大副及乙種二副職務合計一年半以上者。	一、領有乙種三副證書後，曾任乙種三副職務一年以上，或曾任乙種三副及丙種二副職務合計一年半以上者。
			一、領有丙種大副證書後，曾任丙種大副職務二年以上，或曾任丙種大副及乙種二副職務合計三年以上者。	二、積滿丙種三副以上之服務資歷在五年以上，於領有丙種大副證書後，曾任丙種大副職務一年以上者。	一、領有丙種二副證書後，曾任丙種二副職務一年以上者。	一、領有丙種大副證書後，曾任丙種大副職務一年以上者。	一、領有丙種三副證書後，曾任丙種三副職務一年以上者。

員

副

三

副

一、公立及立案之私立專科以上學校，或經教育部承認之國外專科以上學校航海系科畢業者。
二、領有乙種三副證書後，曾任乙種三副職務一年以上者。

二、副職務合計一年半以上者。
任乙種二副證書後，曾任乙種二副職務一年半以上者。
三、副職務合計一年半以上者。

一、公立及立案之私立高級海軍職業學校航海科畢業，曾在乙種輪面服務一年以上者。
二、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校漁撈系科畢業者。
三、公立及立案之私立水產高級職業學校漁撈科畢業，曾在乙種輪面服務二年以上者。
四、交通部船員訓練班駕駛科結業，曾在乙種輪面服務二年以上者。
五、領有丙種三副證書後，曾任丙種三副職務一年半以上者。
六、領有正駕駛證書後，曾任正駕駛或曾在乙種輪面服務二年以上者。

二、副職務合計一年半以上者。
任丙種二副證書後，曾任丙種二副職務一年半以上者。
上，或曾任丙種二副及乙種三副職務合計一年半以上者。

一、國民中學或公立及立案之私立初級中等學校畢業，曾在丙種輪面服務二年以上者。
二、交通部船員訓練班駕駛科結業，曾在丙種輪面服務二年以上者。
三、領有正駕駛證書後，曾任正駕駛職務一年以上者。
四、曾在輪面服務五年以上者。

機

輪

三	輪 管 二	輪 管 大	一、領有甲種三管輪證書後，曾任甲種三管輪職務一年以上者。 二、領有乙種二管輪證書後，曾任乙種二管輪職務一年半以上或曾任乙種二管輪及甲種三管輪職務合計一年半以上者。	一、領有甲種二管輪證書後，曾任甲種二管輪職務一年以上或曾任甲種二管輪及乙種大管輪職務合計一年半以上者。 二、領有乙種大管輪證書後，曾任乙種大管輪職務一年半以上或曾任乙種大管輪及甲種二管輪職務合計一年半以上者。	長 機 輪 一、領有甲種大管輪證書後，曾任甲種大管輪或乙種輪機長職務二年以上者。 二、領有乙種輪機長證書後，曾任乙種輪機長或甲種大管輪職務二年以上者。
三	輪 管 二	輪 管 大	一、領有甲種三管輪證書後，曾任甲種三管輪職務一年以上者。 二、領有乙種二管輪證書後，曾任乙種二管輪職務一年半以上或曾任乙種二管輪及甲種三管輪職務合計一年半以上者。	一、領有乙種二管輪證書後，曾任乙種二管輪職務一年以上者。 二、領有甲種二管輪證書後，曾任甲種二管輪職務一年半以上或曾任甲種二管輪及乙種大管輪職務合計一年半以上者。	一、領有乙種大管輪證書後，曾任乙種大管輪職務二年以上或曾任乙種大管輪及甲種二管輪職務合計三年以上者。 二、領有甲種大管輪證書後，曾任甲種大管輪職務二年以上者。

一、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校輪機系科畢業者。

一、公立及立案之私立高級海事或水產職業學校輪機科畢業曾在乙種輪機服務一年以上者。

機 司		駛 駕		員	
機司副	機司正	駛駕副	駛駕正	輪	管
一、交通部船員訓練班輪機科結業，曾在機艙服務一年以上者。 二、曾在機艙服務二年以上者。	一、領有副司機證書後，曾任副司機職務一年以上或在機艙服務一年半以上者。 二、交通部船員訓練班輪機科結業，曾在機艙服務二年以上者。 三、曾在機艙服務四年以上者。	一、交通部船員訓練班駕駛科結業，曾在艙面服務一年以上者。 二、曾在艙面服務二年以上者。	一、領有副駕駛證書後，曾任副駕駛職務一年以上或在艙面服務一年半以上者。 二、交通部船員訓練班駕駛科結業，曾在艙面服務二年以上者。 三、曾在艙面服務四年以上者。	二、領有乙種三管輪證書後，曾任乙種三管輪職務一年半以上者。	二、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校機械電機造船系科畢業者。 三、公立及立案之私立高級工業職業學校機械（機工）電機（電工）等科畢業，曾在乙種機艙服務二年以上者。 四、交通部船員訓練班輪機科結業，曾在乙種機艙服務二年以上者。 五、領有正司機證書後，曾任正司機職務，或曾在乙種機艙服務二年以上者。

註 附	員 人	信 電
	員 務 話	員 務 報
	一、領有二等話務員證書後，曾任無線電話工作二年以上者。	一、領有二等報務員證書後，曾任二等報務員職務二年以上者。
	一、公立及立案之私立高級職業學校電信科畢業者。 二、國民中學或公立及立案之私立初級中學或無線電傳習所畢業，曾任無線電通信工作二年以上者。	一、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校電信系科畢業者。 二、領有三等報務員證書後，曾任三等報務員職務二年以上者。
		一、公立及立案之私立高級職業學校電信科畢業者。 二、國民中學或公立及立案之私立初級中學或無線電傳習所畢業，曾任無線電報務通信工作二年以上者。

附表二 海軍編除役軍官士官應河海航行人員考試資格表

別類	級別	種	駕		駛	
			船	長	大	副
甲	種	甲	一、曾任特一、二級艦少校以上艦長職務一年以上者。	一、曾任特一、二級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	一、曾任特一、二級艦中尉以上艦長職務六個月以上者。	一、曾任特一、二級艦中尉以上艦長職務六個月以上者。
			二、曾任特一、二級艦駕駛職務四年以上，其中曾任上尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任特一、二級艦駕駛職務四年以上，其中曾任上尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任特一、二級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	二、曾任特一、二級艦中尉以上艦長職務一年以上者。
			三、曾任三級艦駕駛職務四年以上，其中曾任上尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任三級艦駕駛職務四年以上，其中曾任上尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。
乙	種	乙	一、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	一、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	一、曾任三級艦中尉以上艦長職務六個月以上者。	一、曾任三級艦中尉以上艦長職務六個月以上者。
			二、曾任三級艦駕駛職務四年以上，其中曾任中尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任三級艦駕駛職務四年以上，其中曾任中尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	二、曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上者。
			三、曾任江防艦駕駛職務四年以上，其中曾任中尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任江防艦駕駛職務四年以上，其中曾任中尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。
丙	種	丙	一、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。	一、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。	一、曾任江防艦中尉以上艦長職務六個月以上者。	一、曾任江防艦中尉以上艦長職務六個月以上者。
			二、曾任江防艦駕駛職務四年以上，其中曾任少尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任江防艦駕駛職務四年以上，其中曾任少尉以上副長職務一年以上者。	二、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。	二、曾任江防艦中尉以上艦長職務一年以上者。
			三、曾任江防艦或同等級艦上士官以上職務六年以上者，其中曾任少尉以上副長職務一年以上者。	三、曾任江防艦或同等級艦上士官以上職務六年以上者，其中曾任少尉以上副長職務一年以上者。	三、曾任江防艦或同等級艦中尉以上艦長職務一年以上者。	三、曾任江防艦或同等級艦中尉以上艦長職務一年以上者。

機 輪	輪 員	員	
大 管 輪	輪 機 長	三 副	二 副
一、曾任特一、二級艦上尉以上者。 二、曾任特一、二級艦中尉以上者。 三、曾任三級艦上尉以上者。 職務一年以上者。	一、曾任特一、二級艦少校以上者。 二、曾任特一、二級艦上尉以上者。 三、曾任三級艦上尉以上者。 職務三年以上者。	一、曾任特一、二級艦少尉以上者。 二、曾任三級艦上尉以上者。 三、曾任三級艦中尉以上者。 職務一年以上者。	一、曾任特一、二級艦中尉以上者。 二、曾任特一、二級艦少尉以上者。 三、曾任三級艦上尉以上者。 職務一年以上者。
一、曾任三級艦中尉以上者。 二、曾任三級艦上尉以上者。 三、曾任三級艦中尉以上者。 職務一年以上者。	一、曾任三級艦上尉以上者。 二、曾任三級艦中尉以上者。 三、曾任三級艦上尉以上者。 職務一年以上者。	一、曾任各型艦艇上尉以上者。 二、曾任各型艦艇中尉以上者。 三、曾任各型艦艇上尉以上者。 職務一年以上者。	一、曾任三級艦少尉以上者。 二、曾任三級艦中尉以上者。 三、曾任三級艦上尉以上者。 職務一年以上者。
		一、曾任各型艦艇上士官職務六個月以上者。	一、曾任江防艦或同等級艦艇上尉以上者。 二、曾任各型艦艇上士官職務一年以上者。

機 司		駛 駕		員	
機司副	機司正	駛駕副	駛駕正	輪 管 三	輪 管 二
一、曾在各型艦艇機艙服務二年以上者。	一、曾在各型艦艇機艙服務四年以上者。	一、曾在各型艦艇艙面服務二年以上者。	一、曾在各型艦艇艙面服務四年以上者。	一、曾任特一、二、三級艦少尉以上輪機職務六個月以上者。 二、曾任各型艦艇輪機各科上士官職務二年以上者。	一、曾任特一、二級艦中尉以上輪機職務六個月以上者。 二、曾任特一、二、三級艦輪機各科附職或軍士長、士官長職務一年半以上者。
				一、曾任各型艦艇輪機各科上士官職務六個月以上者。 二、曾任各型艦艇輪機各科士官職務合計在一年以上者。	一、曾任各型艦艇輪機各科附職，或軍士長、士官長職務六個月以上者。 二、曾任各型艦艇輪機各科上士官職務一年半以上者。

備註	電 信 人 員	等 級		
上表所列各規定資格，應以海軍總司令部出具之應河海航行員考試或檢覈證明書為準。	報 務 員	話 務 員	一	等
	一、曾任艦艇或艦岸電台中尉以上電信官職務二年以上者。	一、曾任艦艇或艦岸電台中尉以上電信官職務二年以上者。 二、海軍士官學校或其他軍事學校電信士官畢業，曾任艦艇或艦岸電台中尉以上電信官職務二年以上者。	二	等
	一、海軍或陸空軍通信兵學校電信科士官班畢業者。 二、海軍士官學校或其他軍事學校電信士官班畢業，曾任艦艇或艦岸電台中尉以上電信官職務二年以上者。 三、曾任艦艇或艦岸電台中尉以上電信官或電信軍士長、士官長職務二年以上者。	一、海軍士官學校電信科畢業者。 二、曾任海軍無線電電信工作三年以上者。	三	等
	一、海軍士官學校電信科畢業者。 二、曾任海軍無線電報務通信工作三年以上者。			

附表三 河海航行人員考試應檢覈資格表

駛	駕	別類	
		別	種
大	長 船	甲	種
	一、領有甲種二副證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任甲種二副職務二年以上者。 2. 曾任甲種二副及乙種大副職務合計二年以上者。	乙	種
	一、領有乙種二副證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任乙種二副職務二年以上者。 2. 曾任乙種二副及丙種大副職務合計二年以上者。	丙	種
二、領有乙種大副證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任乙種大副職務二年	一、領有乙種船長證書後，曾任乙種船長職務二年以上，並曾任甲種船長職務一年以上或甲種大副職務二年以上者。	甲	種
一、領有甲種二副證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任甲種二副職務二年以上者。 2. 曾任甲種二副及乙種大副職務合計二年以上者。	一、領有丙種船長證書後，曾任丙種船長職務及近海船長職務三年以上者。	乙	種
一、領有乙種二副證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任乙種二副職務二年以上者。 2. 曾任乙種二副及丙種大副職務合計二年以上者。	一、領有丙種二副證書後，曾任丙種二副職務二年以上者。	丙	種

輪	員			
機 輪	副三	副	二	副
一、領有乙種輪機長證書後，曾任乙種輪機長職務二年以上，並曾任甲種輪機長	一、領有乙種三副證書後，曾任乙種三副職務二年以上者。	三、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校航海系科畢業，於領有甲種三副證書後，曾任甲種三副職務一年半以上者。 二、曾任乙種二副及甲種三副職務合計二年以上者 一、於左列規定之一者： 1. 曾任乙種二副職務二年以上者。	一、領有甲種三副證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任甲種三副職務二年以上者。 2. 曾任甲種三副及乙種二副職務合計二年以上者 3. 曾任甲、乙種三副職務合計三年以上者。	2. 曾任乙種大副及甲種二副職務合計二年以上者
		3. 曾任乙、丙種三副職務，合計三年以上者。	一、領有乙種三副證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任乙種三副職務二年以上者。 2. 曾任乙種三副及丙種二副職務合計二年以上者	
			一、領有丙種三副證書後，曾任丙種三副職務二年以上者。	

機

長	大	管	輪	二
職務一年或甲種大管輪職務二年以上者。	一、領有甲種二管輪證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任甲種二管輪職務二年以上者。 2. 曾任甲種二管輪及乙種大管輪職務合計二年以上者。	3. 曾任甲、乙種二管輪職務合計三年以上者。 4. 曾任甲種二、三管輪職務合計四年以上。其中任甲種二管輪職務在一年以上者。	二、領有乙種大管輪證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任乙種大管輪職務二年以上者。 2. 曾任乙種大管輪及甲種二管輪職務合計二年以上者。	一、領有甲種三管輪證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任甲種三管輪職務二年以上者。 2. 曾任甲種三管輪及乙種二管輪職務合計二年以上者。
一、領有乙種二管輪證書後，合於左列規定之一者。 1. 曾任乙種二管輪職務二年以上者。 2. 曾任乙種二、三管輪職務合計四年以上，其中任乙種二管輪職務在一年以上者。				一、領有乙種三管輪證書後，曾任乙種三管輪職務二年以上者。

機 司	機 司 正	副 機 司	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正
副 機 司	機 司 正	副 機 司	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正	副 機 司 正
	領有副司機證書後，曾任副司機職務二年以上或曾在乙種機艙服務三年以上者。		領有副駕駛證書後，曾任副駕駛職務二年以上或曾在乙種輪面服務三年以上者。	一、領有乙種三管輪證書後，曾任乙種三管輪職務二年以上者。	二、領有乙種三管輪證書後，曾任乙種三管輪職務二年以上者。	三、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校輪機系科畢業，於領有甲種三管輪證書後，曾任甲種三管輪職務一年半以上者。	三、公立及立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校輪機系科畢業，於領有甲種三管輪證書後，曾任甲種三管輪職務一年半以上者。	二、領有乙種二管輪證書後，合於左列規定之一者： 1. 曾任乙種二管輪職務二年以上者。 2. 曾任乙種二管輪及甲種三管輪職務合計二年以上者。	3. 曾任甲、乙種三管輪職務合計三年以上者。

電 信 人 員

話務員	報務員	一	等	二	等	二	等
一、領有二等話務員證書後，曾任二等話務員職務三年以上者。		一、領有三等報務員證書後，曾任三等報務員職務三年以上者。					

附表四 海軍退除役軍官士官應河海航行人員檢覈資格表

駛	大	長	駕	別類級種		
				別	級	種
				甲	種	一、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任特一級艦中校以上艦長職務二年以上，成績優良者。
						二、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任二級艦少校以上艦長職務三年以上，成績優良者。
						三、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任特一級艦中校以上艦長職務二年以上，並在軍官學校教授航海主要課程二年以上，成績優良者。
				乙	種	一、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任二級艦少校以上艦長職務一年以上，成績優良者。
						二、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上，成績優良者。
						三、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任三級艦中尉以上艦長職務一年以上，並在軍官學校教授航海主要課程二年以上，成績優良者。
				丙	種	一、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任江防艦艇中尉以上艦長職務二年以上，成績優良者。
						二、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任江防艦艇中尉以上艦長職務三年以上，成績優良者。
						三、海軍軍官學校航海科或航海科畢業，曾任江防艦艇中尉以上艦長職務四年以上，成績優良者。

副	二	部	三	員	輪	機
一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。
長職務二年以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	二、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	二、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。
以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	二、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	二、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校航海科或航 級中尉以上，成績優良者。

員	機
三 管 輪	二 管 輪 大 管 輪 長
一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任少尉以上輪機職務一年 以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任特一、二級艦中尉以上 輪機職務合計二年以上， 成績優良者。
一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任少尉以上輪機職務一年 以上，成績優良者。 二、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任少尉以上輪機職務一年 以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任特一、二級艦中尉以上 輪機職務合計二年以上， 成績優良者。 二、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任特一、二級艦中尉以上 輪機職務合計二年以上， 成績優良者。
一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任少尉以上輪機職務一年 以上，成績優良者。 二、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任少尉以上輪機職務一年 以上，成績優良者。	一、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任特一、二級艦中尉以上 輪機職務合計二年以上， 成績優良者。 二、海軍軍官學校輪機科或航 輪科或機械學校畢業，曾 任特一、二級艦中尉以上 輪機職務合計二年以上， 成績優良者。

駕 正 副 駛	駕 正 副 駛	司 正 副 機	機 司 副 機	電 報 一 等 二 等 三 等	信 務 員	人 員	員 務 員
一、海軍士官學校航海科畢業，曾任艙面各科士官職務五年以上，成績優良者。	一、海軍士官學校航海科畢業，曾任艙面各科士官職務三年以上，成績優良者。	一、海軍士官學校輪機科畢業，曾任輪機各科士官職務五年以上，成績優良者。	一、海軍士官學校輪機科畢業，曾任輪機各科士官職務三年以上，成績優良者。	一、海軍或陸空軍通信兵學校通信軍官正科班畢業，曾任中尉以上電信官二年以上，其中在艦艇服務一年以上，成績優良者。 二、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務三年以上，或曾任電信附職或軍士長士官職務四年以上，成績優良者。 三、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務一年以上，成績優良者。	一、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務三年以上，或曾任電信附職或軍士長士官職務四年以上，成績優良者。 二、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務一年以上，成績優良者。	一、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務一年以上，成績優良者。	一、海軍或陸空軍士官學校電信科畢業，曾任艦艇電信附職或軍士長士官職務一年以上，成績優良者。

丙 考試科目

各種級河海航行人員應考科目，均不盡相同，茲列表於左：

附表五 河海航行人員考試應試科目表

乙		甲			別 類	
副大	長船	副三	副二	副大	別 別	種 種
					別 級	科
一、三民主義 三、中外地理 二、英國文	一、三民主義 三、中外地理 二、英國文	一、國父遺教 三、中外地理 二、英國文	一、國父遺教 三、中外地理 二、英國文	一、國父遺教 三、中外地理 二、英國文	普 通	科
五、航海學 九、海圖應用法 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規	五、航海學 九、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規	五、航海學 九、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規	五、航海學 九、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規	五、航海學 九、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規	專 業	目

輪		員						
甲		種		丙		種		
輪管二	輪管大	長機輪	副三	副二	副大	長船	副三	副二
一、國父遺教 二、國文 三、英文	一、國父遺教 二、國文 三、英文	一、國父遺教 二、國文 三、英文	一、三民主義 二、國文 三、三民主義	一、三民主義 二、國文 三、三民主義	一、三民主義 二、國文 三、三民主義	一、三民主義 二、國文 三、三民主義	一、三民主義 二、國文 三、三民主義	一、三民主義 二、國文 三、三民主義
四、蒸汽機 五、內燃機 六、鍋爐 七、副機 八、繪圖 九、機艙管理 十、船上電學	四、蒸汽機 五、內燃機 六、鍋爐 七、副機 八、繪圖 九、機艙管理 十、船上電學	四、蒸汽機 五、內燃機 六、鍋爐 七、副機 八、繪圖 九、機艙管理 十、船上電學	三、引港學 四、船藝 五、避碰規則 六、普通信	三、引港學 四、船藝 五、避碰規則 六、普通信	三、引港學 四、船藝 五、避碰規則 六、普通信	三、引港學 四、船藝 五、避碰規則 六、航政法 規及航運業務	五、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規 則 九、海圖應用法 十、普通信號	五、航海學 六、船藝 七、航海儀器 八、避碰規 則 九、海圖應用法 十、普通信號

機 司		駛 駕		員				機
副司機	正司機	副駕駛	正駕駛	種		乙		種
				輪管三	輪管二	輪管大	長機輪	輪管三
一、三民主義 二、國文	一、三民主義 二、國文	一、三民主義 二、國文	一、三民主義 二、國文	一、三民主義 三、英文 二、國文	一、三民主義 三、英文 二、國文	一、三民主義 三、英文 二、國文	一、三民主義 三、英文 二、國文	一、國父遺教 三、英文 二、國文
三、鍋爐與汽機 六、機艙管理	三、鍋爐與汽機 六、機艙管理	三、航海術 六、氣象常識	三、航海術 六、氣象常識	四、蒸汽機 八、繪圖 五、內燃機 九、機艙管理 六、鍋爐 七、副機 十、船上電學	四、蒸汽機 八、繪圖 五、內燃機 九、機艙管理 六、鍋爐 七、副機 十、船上電學	四、蒸汽機 八、繪圖 五、內燃機 九、機艙管理 六、鍋爐 七、副機 十、船上電學	四、蒸汽機 八、繪圖 五、內燃機 九、機艙管理 六、鍋爐 七、副機 十、船上電學	四、蒸汽機 八、繪圖 五、內燃機 九、機艙管理 六、鍋爐 七、副機 十、船上電學

三

別種		報務員				話務員	
別級	科目	通達級	等一	等二	特別級	通達級	限制級
普通科目	專業科目	一、國父遺教 二、中外地理	一、國父遺教 二、中外地理	一、國父遺教 二、中外地理	一、國父遺教 二、中外地理	一、國父遺教 二、中外地理	一、國父遺教 二、中外地理
專業	試驗	四、英文 七、電話收發	四、英文 七、電話收發	四、英文 七、電話收發	四、英文 七、電話收發	四、英文 七、電話收發	四、英文 七、電話收發
實地考試		五、電學及無線電學 八、譯電	五、電學及無線電學 八、譯電	五、電學及無線電學 八、譯電	五、電學及無線電學 八、譯電	五、無線電話學	五、無線電話學
		六、無線電業務法規	六、無線電業務法規	六、無線電業務法規	六、無線電業務法規	六、無線電業務法規	六、無線電業務法規
		九、電碼收報 十、電碼發報	九、電碼收報 十、電碼發報	九、電碼收報 十、電碼發報	九、電碼收報 十、電碼發報	九、電碼收報 十、電碼發報	九、電碼收報 十、電碼發報

附錄：服務軍運船舶河海航行人員應考獎勵辦法

一、領有船員證書之各級船員，在軍運船舶或航行人員考試或檢閱時，其服務資歷加倍計算。
二、在軍運船舶上實習之水手舵工生火工及油機工滿一年，並經交通部專業訓練成績及格者，得分應副駕駛副司機考試。
三、分應乙種三管輪考試，在軍運機帆船生火工及油機工滿一年者，得分應副駕駛副司機考試。
四、服務資歷之計算，以船舶用於軍運時為限，錨泊或修理期間超過一個月時不計。

五、在國防部所屬機構，服海上勤務擔任航海員或輪機員職務一年以上者，得分應乙種三副或乙種三管輪考試，任駕駛或司機職務一年以上者，得分應副駕駛或副司機考試，滿二年以上者，得分應正駕駛或正司機考試。前項服務資歷，以經國防部核定有案出具證明者為準。

六、本辦法未規定事項，依特種考試河海航行人員考試規則之規定辦理。

附錄：起義船舶河海航行人員應考獎勵辦法

一、倡獎勵起義船舶河海航行人員，聲請河海航行人員考試或檢覈，特訂定本辦法。

二、本辦法所稱之起義船舶河海航行人員，指隨船起義來歸之策動或響應起義人員。

三、策動起義之河海航行人員，依照左列規定，予以獎勵。

(一)領有船員證書之船員，得應原種級等船員之檢覈，或原種升級等或高一種同一級船員之考試。

(二)領有二副三副二管輪三管輪副駕駛副司機證書之船員，其具有一年半以上服務資歷者，得應原種升級檢覈，領有三等報務員證書並具有三等報務員資歷二年半以上者，得應二等報務員檢覈。

(三)未領有船員證書之船員，得按在起義船舶所任職務，聲請應原種級等之考試。

(四)曾任水手舵工生火加油機匠電匠銅匠等服務資歷合計一年以上者，得應乙種三副或乙種三管輪考試。此項考試得以口試或實地考試行之。經口試或實地考試及格人員，其證書註明口試及格或實地考試及格。聲請升級時仍須應筆試。

四、響應起義之河海航行人員，依照左列規定，予以獎勵。

(一)領有船員證書之船員，得應原種級等船員之檢覈，其曾任各該種級等職務六個月以上者，得應原種升級等或高一種同級船員之考試。

(一) 領有二副三副二管輪三管輪副駕駛副司機證書之船員，其具有二年服務資歷者，得應原種升級檢覈，領有三等報務員證書，其具有三等報務員服務資歷三年者，得應二等報務員檢覈。

(二) 未領有船員證書之船員，曾任各該種級等船員職務一年以上者，得應原種級等考試。

(三) 曾任水手舵工生火加油機匠電匠銅匠等服務資歷合計一年半以上者，得應乙種三副或乙種三管輪考試。此項考試得以口試或實地考試行之。經口試或實地考試及格人員，其證書註明口試或實地考試及格。聲請升級時仍須應筆試。

五、本辦法所稱領有船員證書，係指領有本國或自由國家之證書而言，其他證件作為旁證。

六、起義船舶河海航行人員聲請考試或檢覈，應繕具起義經過報告書，連同有關證明文件及聲請書表，送請交通部核轉考選部辦理。前項聲請手續得集體辦理之。

七、起義船舶河海航行人員聲請考試或檢覈，免繳報名費及證書費。

八、本辦法未規定事項，依特種考試河海航行人員考試規則之規定辦理。

丁 證書之發給

河海航行人員經考試或檢覈及格後，由考試院發給及格證書，但仍須向交通部聲請核發執業證書，始可上船工作。根據民國四十年二月十二日，交通部公布之河海航行員執業證書核發規則之規定，此項證書自發給之日起，以五年為有效期間，聲請執業證書者，須備具規定之體格檢驗表二份，船員履歷表一份，河海航行人員執業證書申請書一份，照片三張，連同及格證書及執業證書費，一併呈送交通部核發。

我國國籍船舶所僱用之船長，應為中華民國國民（海商法第三六條）。至駕駛輪機電信

三部份甲級船員，並須經河海航行人員考試及格，領有考試院發給之及格證書，及交通部發給之船員執業證書者充任之。

三 船員之配額

每一商船應配置之各部份人員，交通部於民國四十八年十二月九日，曾修正公布配額表，就船舶之種類噸級機器各項，分別規定應配備何種職稱之船員及其人數；商船非經配備足額，不准航行。又甲級（高級）船員如船長、大副、二副、三副、輪機長、大管輪、二管輪、三管輪、正駕駛、副駕駛、正司機、副司機、考試院規定須經特種考試及格，領有及格證書，方准接受僱用。交通部現於民國六十七年六月一日，再度修正航行船舶船員配額表，就船舶種類、噸級、機器分別規定應配置人數，其目的均為保障航行之安全也。茲將該表及船舶無線電臺電信人員配額及資格配當表，分錄之於左：

動員時期航行船舶船員配額表

交通部於民國六十七年六月一日修正

行 駛 噸 位		船 員 職 稱	
總噸未滿一百	總噸一百以上	船 種	船 員
不論機器	不論機器	長	船 大
		副	二
		副	三
1	1	正 駕 駛	正
0-1	0-1	副 駕 駛	副
0-1	0-1	長 手	水
		副 手	水
		匠	木
3-5	2-4	手 水 及 手 水	練 幹
		長 機	輪
		輪 管	大
		輪 管	二
		輪 管	三
1	1	機 司	正
0-1	0-1	機 司	副
		長 匠	機
		匠 機 副 及 匠	機
		匠	泵
		匠	電
		匠	銅
0-1	0-1	匠 氣	冷
		長 火	生
		長 副 火	生
1-3	1-2	油	加
		火	生
1	1	員 人 勤	餐
7-15	6-13	計	合

行駛之船				行駛之船				及金馬地之船							
總噸未滿二千五百	總噸以上一千五百	未滿五百總噸	五百總噸以上一千	總噸未滿二千五百	總噸以上一千五百	未滿五百總噸	五百總噸以上一千	總噸未滿二千五百	總噸以上一千五百	未滿五百總噸	五百總噸以上一千	總噸未滿二千五百	總噸以上一千五百	未滿五百總噸	五百總噸以上一千
內燃機	蒸汽機	內燃機	蒸汽機	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器	不論機器
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	0—1	1	0—1	1	1	1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1
1	1	0—1	0—1	0—1				0—1							
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0—1	0—1
0—1	0—1							0—1	0—1						
1	1	1	1	1	0—1	1	0—1	1	1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1
6—8	6—8	6—8	6—8	6—8	5—7	6—8	5—7	6—8	5—7	5—6	4—5				
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	0—1	1	0—1	1	1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1
1	1	0—1	0—1	0—1				0—1							
1		1						1	1						
3—5		3—4						3—5	3—4						
0—1	0—1	0—1						0—1	0—1						
0—1	0—1	0—1	0—1	0—1				0—1	0—1						
	1		1	1	1						1	1			
	0—1		0—1	0—1											
	1—2		1—2	1—2	1—2					3—4	2—3				
	3—4		2—3	2—3	2—3										
5—3	3—5	2—4	2—4	2—4	2—3	2—3	2—3	2—3	1—2	1—2	1				
23—32	24—34	20—29	20—30	20—30	16—24	20—30	16—24	20—30	18—25	15—21	12—18				

船 藏 冷		船 貨 乾							
以上 五千總噸	二千總噸 以上五千 總噸未滿	以上 一萬總噸	總噸未滿 以上一萬	五千總噸 以上一萬	總噸未滿 以上一萬	五千總噸 以上一萬	總噸未滿 以上一萬	五千總噸 以上一萬	總噸未滿 以上一萬
柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1		
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6—10	6—8	6—10	6—10	6—10	6—10	6—8	6—8	6—8	6—8
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1—2	1—2	1	1	1	1	1	1
1	1	1		1		1			
4—7	4—6	4—7		4—7		4—6		3—4	
1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	0—1	
0—1	0—1	0—2	0—1	0—2	0—1	0—2	0—1	0—1	0—1
1—2	1—2								
			1		1		1		1
			1		1		0—1		0—1
			1—2		1—2		1—2		1—2
			5—7		4—5		4—5		2—3
4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	2—5	2—5
27—41	27—38	26—46	29—48	26—40	28—40	26—37	27—38	21—29	22—31

附註：

一、定期班貨船，得增設事務人員一人，但應事先報經航政主管機關核准本部核定之。
 二、各船得設駕駛、輪機實習生，其資格悉照船員管理辦法之規定。
 三、停航船舶其留船看守人員應由當地航政主管機關視實際需要予以核定。
 四、幹練水手及水手名額得合併計算互為增減，航行國際港口船舶幹練水手至少應有三人。

五、機匠及副機匠名額得合併計算互為增減但機匠至少應有三人。
 六、廚工、服務生等名額合併計算為餐勤人員航行國際港口船舶廚工至少應有二人。
 七、一千五百總噸以上船舶，得派見習人員，但應報經航政主管機關核准。
 八、具有特殊設備客船、特型船其船員配額得專案報經航政主管機關核准本部核定之。
 九、乾貨船有冷藏艙者得增設冷氣匠一人。
 十、航行國外港口之船舶得視需要設置醫護人員一人。

船				油		
總噸以上	一萬五千	未滿五千總噸	五千總噸以上一萬	未滿五千總噸	五千總噸以上	一千五百
柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機	柴油機	蒸汽機	柴油機
1	1	1	1	1	1	1
1—2	1—2	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1
0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1	0—1
1	1	1	1	1	1	1
6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10
1	1	1	1	1	1	1
1—2	1—2	1	1	1	1	1
1—2	1—2	1	1	1	1	1
1—2	1—2	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1
4—8	4—8	4—7	4—7	4—6	4—6	4—6
1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3
1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2
0—2	0—1	0—2	0—1	0—2	0—2	0—1
1	1	1	1	1	1	1
1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3
5—7	5—7	5—7	5—7	5—7	5—7	5—7
4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	4—7	4—7
27—48	30—50	27—43	30—46	27—42	28—44	28—44

航行船舶無線電臺電信人員配額及資格配當表

交通部六十七年六月廿四日修正

電臺種類	每日工作時間	報務主任		報務員		備註
		人數	任用資格	人數	任用資格	
第一類電臺	二十四小時	1	持有通用級報務員或一等報務員執業證書曾在船舶及海岸電臺充任報務員一年以上其中至少六個月應在船舶電臺工作者。	1--2	持有通用級報務員或一等報務員執業證書者。	航行國際航線之客船。
第二類電臺	十六小時	1	持有通用級報務員或一等報務員執業證書曾在船舶及海岸電臺充任報務員六個月以上其中至少三個月應在船舶電臺工作者。	0-1	持有通用級報務員或一等報務員執業證書者。	航行外海或沿海航線之客船及總噸位在一六〇〇噸以上之非客船。
第三類電臺	八小時	1	同右	0-1	同右	總噸位在三百噸以上未滿一六〇〇噸之非客船。
第四類電臺	少於八小時	1	持有特別級報務員執業證書或二等以上各級報務員執業證書者。	1	持有特別級報務員執業證書或二等以上各級報務員執業證書者。	總噸位在一百噸以上未滿三百噸之非客船及總噸位在八十噸以上之近海漁船暨所有遠洋漁船。

- 一、本表未規定事項依專用電信設置規則有關之規定。
- 二、船舶電臺僅有無線電話裝置者，應具備持有通用級或限用級話務員執業證書之話務人員一人。
- 三、第一、二、三類電臺，除其船舶正常之通信外，對於無線電規則所規定之靜默時間守聽五百千赫呼救頻率，應在表列之工作時間內繼續值守，工作以外之時間，使用自動警報器值守。
- 四、各類船舶電臺對於動員時期之航行安全通信應依照「動員時期設有電臺船舶航行通信作業程序」之規定辦理，其報務員人員，應視實際需要情形僱用之。

特種考試船舶電信人員考試應考資格表

種別	通 用 級	一 等	二 等	特 別 級
報 務 員	一、領有一等報務員證書後，曾任一等報務員職務二年以上者。 二、海軍退役人員，曾任艦艇或艦岸電信臺中尉以上電信官職務二年以上者。	一、領有二等報務員證書後，曾任二等報務員職務二年以上者。 二、公立或立案之私立專科以上學校或經教育部承認之國外專科以上學校電信系科畢業者。 三、國軍退役人員，曾在通信學校班畢業者。 四、國軍退役人員，曾在士官學校或其他軍事學校電信士官班畢業，並曾任艦艇或艦岸電信士職務二年以上者。 五、國軍退役人員，曾任艦艇或艦岸電信士官長職務二年以上者。	一、領有特別級報務員證書後，曾任報務員職務二年以上者。 二、公立或立案之私立高級職業學校畢業者。 三、國民中學或立案之私立初級中學畢業或結業，曾任通信無線電報業務者。 四、國軍退役人員，曾在士官學校電信科畢業者。 五、國軍退役人員，曾任軍中無線電報業務通信工作三年以上者。	一、公立或立案之私立初級職業學校以上電信科畢業者。 二、立案之無線電傳習所結業者。 三、交通部核准漁業主管機關電信專業訓練結業者。 四、曾任無線電報通信工作二年以上者。

特種考試船舶電信人員考試應檢覈資格表

級別	報務員
通用級	一、領有一等報務員證書後，曾任一等報務員職務三年以上者。 二、本規則施行前領有特種考試河海領航人員考試及格證書者。
一 等	一、領有二等報務員證書後，曾任二等報務員職務三年以上者。 二、本規則施行前領有特種考試河海領航人員及格證書者。 三、職證書領有三等報務員職務三年以上者。 四、國軍退校優待人員，曾任一等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 五、國軍退校優待人員，曾任二等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 六、國軍退校優待人員，曾任三等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 七、國軍退校優待人員，曾任四等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。
二 等	一、領有特別級報務員證書後，曾任特別級報務員職務四年以上者。 二、本規則施行前領有特種考試河海領航人員及格證書者。 三、國軍退校優待人員，曾任一等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 四、國軍退校優待人員，曾任二等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 五、國軍退校優待人員，曾任三等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 六、國軍退校優待人員，曾任四等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。 七、國軍退校優待人員，曾任五等以上其班畢業，並曾任通信官，或在電信業務中，成績優良者。
特別級	本規則施行前具有左列資格之一者： (一) 領有特種考試漁船佐及格證書者。 (二) 領有特種考試航空人員及格證書者。 (三) 領有交通部授權發給之漁船、船舶、海船、臨時登記證書者。

話 務 員	通 用 級	限 用 級
一、領有有限級話務員證書後，曾任無線電話業務三年以上者。 二、本規則施行前領有特種考試河海航行人員考試及格證書者。 三、國軍退役除役人員，曾在電信科畢業，並曾任電信少尉以上職務，或曾任電信官三年以上，或曾任電信士三年以上，或曾任電信士官職，成績優良者。	一、本規則施行前具有左列資格之一者： (一)領有特種考試漁船船員(佐)及格證書者。 (二)領有交通部授權核發漁船船務員(佐)臨時登記證書者。 二、國軍退役除役人員，曾在電信科畢業，並曾任電信少尉以上職務，或曾任電信官三年以上，或曾任電信士三年以上，或曾任電信士官職，成績優良者。	

乙 船員之事業與修養

船員於學成以後，大部份在商船上服務，或在有關航運事業及機關工作，對於當前我國航運情勢及未來發展趨勢，應有一輪廓性的了解，茲就這問題，先作解說。

海運事業的骨幹有三：一爲經營商船的航業，一爲建造商船的造船工業，一爲運轉商船的船員，三者相輔相成，缺一則不能鼎足屹立，更不能適應國際強烈的競爭，而生存發展。船員的事業，就是這三鼎足之一，與其他兩種結合一起，我國航運事業才可蓬勃發展。

我國船員在未滿二百總噸船上服務的很多，我未加統計，只就二百總噸以上船隻來估計，共一百七十艘，每艘平均僱用船員五十人（未包括儲備人員在內）計有八千五百人，專以航海輪機兩部甲級船員計，每艘爲十人，則有一千七百人。所以就業的機會很多。再加上向來僱我國船員的權宜船籍在內，一併計算，（即船東爲中國人或與外國人合股的中國人，船隻登記入外國籍，懸掛外國旗），據民國六十六年十月份統計資料，經交通部核准可僱用我國船員的外國籍公司，共有一百七十六家，船隻八百卅一艘，噸位達一千三百二十三萬五千總噸。其中以賴比瑞亞最多，爲三百九十八艘，次爲巴拿馬三百七十艘，新嘉坡廿二艘，法國二艘，日本卅二艘，伊朗二艘，泰國一艘，英國二艘，西德二艘。據統計外雇船員在船上服務及在岸上儲備者，合計爲二萬二千五百九十八人，其在船上服務航海部甲級船員爲二千九百廿三人，乙級爲五千七百一十三人，輪機部甲級船員爲三千二百九十二人，乙級爲四千四百七十一人，電信部五百五十六人，事務部二千六百七十八人，其在岸上儲備人數有二千

九百六十五人。這些外借船員外匯總收入，每年約有美金八千餘萬元。

以上述各種統計數字顯示，則國人在航海輪機兩部的就業機會，多至六、二一五人。所以甲級船員就業機會很容易，事業發展，更未可限量。何況，我國航業現已渡過不景氣的多年難關，進入了新境界，即將有一個龐大的造船計劃完成，二十一艘、五十六萬八千載重噸的新船，在今後一兩年內，陸續加入我國重要的定期航線上服務，正是甲級船員大好的發展機會。

說到甲級船員的如何執業，與應有的修養，我分航海輪機兩方面來講：

航海方面的甲級船員於學成以後，經過考試院航海航行員特種考試及格，可在航行國外的商船上充任三副，兩年以後（大專畢業的僅需一年半），可免考升二副，又兩年可免考升為大副，再任職二年，經過船長考試及格後，可應聘擔任船長。航海人員的任務是將船隻從一港口，很安全的，很準確的，開到另一港口，在執行任務時，要顧到船東的利益，要顧到旅客和貨物的安全，在國外要顧到國家的利益和榮譽。

輪機方面的甲級船員於學成以後，經過河海航行員考試及格，可在航行國外的商船上，充任三管輪，兩年以後（大專畢業的僅需一年半），可免考升為二管輪，又兩年，可免考升為大管輪，再任職二年，經過考試及格可升充輪機長。輪機人員的任務，是運轉船上的主機，和各種副機，使船隻在航程中，毫無故障的，而安全的，行駛到目的地。在執行任務時，要盡量發揮機器的經濟性能，節省燃料，並要妥善維護它，使船東減少修理的費用，和停航的損失。

如果航海輪機甲級船員願在岸上工作，於海上獲得相當經驗後，可任船公司的駐埠船長、輪機長、船務部經理，甚至升為總經理。如在船廠工作可任船塢長、工程師。如在航政方面工作可任技士、技正、航政組長、港務長，甚至升為航政局長、港務局長，亦可在船級協會擔任驗船師或在引水公會任領港。

在船上服務時，特別要注意身體，海上航行可乘長風破萬里浪，週遊列國，擴大見聞，有多采多姿的一面，亦有刻苦冒險犯難的一面，在大風大浪中，要不怕暈船，在機艙中要耐得住悶熱，在遇到危險時，要鎮定、要機智，經得起考驗，大家的安全，繫於你一身。身體是最大的本錢，最可靠的依靠，鍛鍊好你的身體，學好了應變的技能，將來自己安全，別人亦安全。

至於乙級船員，各有基本工作，都有專職，不分名位的高低，在值班時，責任相同，都負了全船生命財產的責任。木匠水手忽於保養工作，可使船隻進水；舵工操舵技術不精，可使船隻發生碰撞；電匠、銅匠操作不慎，可使機器故障；廚工烹飪手藝不好，可使船員倒胃口，減損船員的體力；服務生服務不週，可使船員煩惱，影響工作情緒，更可使旅客不滿，下次不搭你的船。所以乙級船員任務的重要性，並不讓於甲級船員。

優秀的乙級船員是甲級船員的預備役，只要肯多準備多進修，經過各種考試，可取得船長、輪機長的資格，現在許多聞名的船長、輪機長是從乙級船員晉升的。美國總統輪船公司的前身大來洋行老闆 Doler 先生，原是航海帆船的水手、船長出生。美國最大航業公司之

一的 Grace Line 老闆 Grace 先生，早年是碼頭工人、理貨員。世界航業大王之一的奧納西斯早年在船上做過服務生。我們民生實業公司創辦人盧作孚先生初期在七十噸的民生輪船任過事務員，由於他們的不斷努力，才有後來的成就。

說到怎樣做一個成功的船員，我認為應具有以下的幾種精神。

(一)學會你的工作，做好你的工作，要有做到老，學到老，鍥而不捨的精神。

(二)船上各有各的工作崗位，要掌握着自己的專業，確實負起責任，操作上必須與同事合作協調，要有合羣的精神。

(三)船在海上航行，難免遇到大風大浪，必須服從上級指揮，各任其事，才能轉危為安，要有恪遵紀律的精神。

(四)海上事業領域大，發展大，內行人做內行事，成功可操左券。如平日建立起信譽，多作準備，晉升的機會固多，而要求他人的合作亦易，故要有敬事樂業的精神。

(五)船員在海外的言行，代表了國家的榮譽，平日修養要保持着良好的風度與精神。

船員上船服務，身體力行，要發揮上述的精神。這些精神保證了事業的成功。保證了中國航業的發展，亦保持中華民族的優良傳統。

船員服務手冊申請書

姓名	民國 年 月 日	學 歷	肆 業
出生	省 市 縣	執 業 種 級	字 第 號
籍 貫	□ 字 第 號	發 給 日 期	年 月 日
國民身分證	船 籍 港	職 務	年 月 日
船 名	船 隻 所 有 人	公 司	有 效 期 間
船 員 僱 約	船 隻 所 有 人	公 司	有 效 期 間
附 件	一、國民身分證（驗後發還）。 二、執業證書或船員資格證明文件。 三、船員僱傭契約。 四、核准上船實習文件副本或印本一份。 五、二吋半身脫帽正面照片二張。 六、體格檢查表（限公立醫院）。	年 月 日	簽 約 地 點
右陳 港務局	申請人姓名： 住 址：	年 月 日	年 月 日
中 華 民 國	年 月 日	年 月 日	年 月 日

船員體格檢查表

姓名	年齡	出生年月日	籍貫
身分證	□字第		號
地址	現職		
身高：	體重：		
耳：	聽力	左	右
眼：	裸視	左 ()	右 ()
鼻：	視力矯正	眼疾：	
胸部：	心臟：	咽喉：	齒：
	肺臟：	打診	離音
	腹部：	肝臟	脾臟
		盲腸	疝氣
	脊柱及四肢	畸形	關節
	皮膚病：	神經：	蛋白質
	血液檢查：	白血球：	赤血球：
			血色素

坎氏反應

血型

其他

急劇傳染病：

殘廢部份：

螢光檢驗：

其他病症：

貼相片處

檢驗結果
年 月 日
檢驗醫師

檢驗醫院

(簽名蓋章)

(加蓋印信)

附

(一) 船員體格檢查應由公立醫院醫師檢查。
(二) 醫師注意事項：

1. 檢驗醫師請注意背頁檢查標準。
 2. 檢驗醫師核對身分證及相片無訛後，依本表所列各項目詳細檢驗，逐一記載，並請於檢驗結果欄內註明「合格」或「不合格」，其不合格者，請註明該受檢驗人患有何種疾病名稱。填寫年月日，加蓋檢驗醫院印信。
 3. 檢驗完竣後，由檢驗醫師簽名蓋章。
- (三) 受檢驗人員注意事項：
1. 河海航行人員申請檢驗應出示身分證。
 2. 河海航行人員經檢驗而被拒絕發給合格證明者，得重行申請，與船東、船東團體或船員團體均無關係，但為主管機關認可之醫師再度檢驗。

註

交通部六十一年十一月十六日交航(61)字第15320號令修正公布

船員體格檢查標準

一、船員之體格檢驗，有下列各項之一者為不合格：

1. 身體發育不全或有高度畸形，妨害工作者。
2. 有急性傳染病者。
3. 精神異常，言語知覺機能顯著障礙運動，癱瘓癱瘓及發作性精神系疾病患者。
4. 不治之肌腱變常骨膜及關節之慢性疾患，其程度深重而影響動作者。
5. 高度之視力不良，無可補救者。
6. 重症疾眼患，障礙視力妨害工作者。
7. 聽力不良，妨礙工作甚著者。
8. 重疾中耳內耳疾患減退聽力而不易治療者。
9. 惡性腫瘍（腫瘤）及過大之良性腫瘍（腫瘤）妨礙工作者。
10. 胸部高度畸形及胸部內臟疾患之不易治療者。
11. 重症脫腸及腹部內臟疾患不易治療者。
12. 心臟、腎臟、高血壓症及血管之慢性疾患，不易治療者。
13. 患血病者（白血病及惡性貧血）。
14. 有梅毒性疾患者。
15. 有結核性疾患，非短時間可治療者。
16. 糖尿病患不易治療者。
17. 染患有從事海上工作而促使病情惡化之可能或使其本人根本不適受僱於海上工作或可能危害其他船上工作人員健康之任何疾病者。
18. 其他重症患不易治愈及殘廢致不能服務者。

二、駕駛員、輪機員、報務人員及舵工有色盲者為不合格。

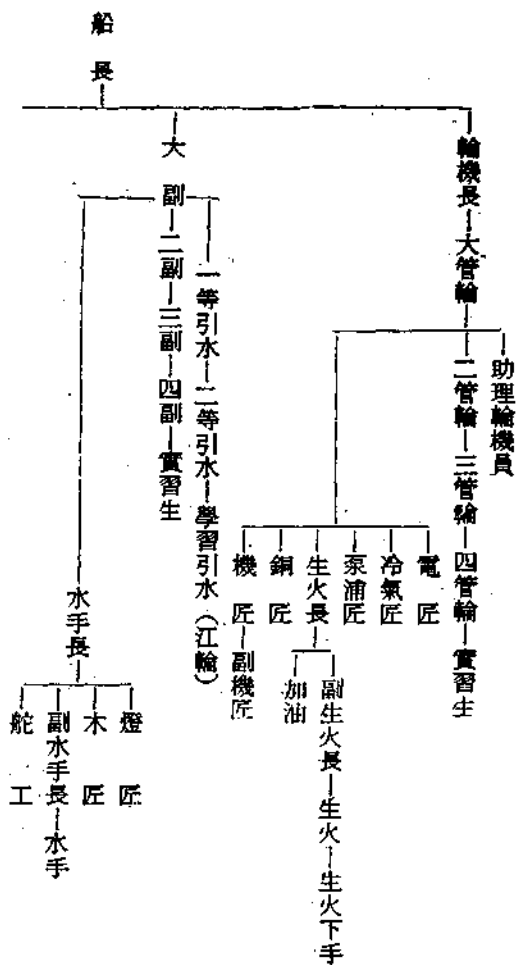
三、在離開五公尺以萬國視力表測驗，駕駛人員之裸眼視力一眼須在〇・七以上，他眼須在〇・五以上；輪機及電信人員戴眼鏡或不戴眼鏡之視力，一眼須在〇・七以上，他眼在〇・五以上。

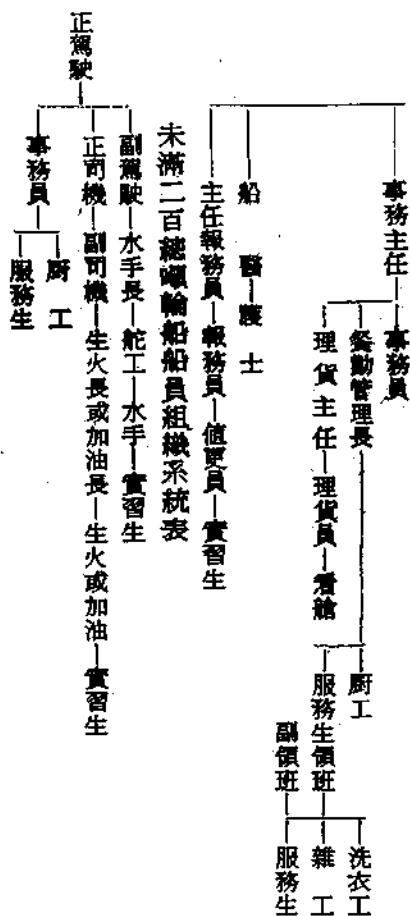
四、河海航行人員之電信人員，其聽力須在離開三十公分，兩耳均能聽到碼錶秒時音者。

附註：近海航線之範圍，交通部於民國五十一年文解釋，爲在東經一〇〇度以東，一五〇度以西，赤道以北及北緯四十五度以南之海域內航行均屬之。

船上各部人員均應盡忠職務，分層負責，故船員必須有健全之組織。二百總噸以上船舶之船員組織系統及未滿二百總噸船舶之船員組織系統，如左列兩表。

二百總噸以上輪船船員組織系統表





船員人數應由所屬輪船公司，遵照交通部所頒船員配額表之規定，分別僱用配備，非經船籍港航政機關核准，不得擅自增減。

四 船員之獎懲

交通部為策勵忠勤及懲戒玩忽職務之船員起見，經於民國四十年五月十九日，公布海員服務規則，並於四十九年及五十年十一月修正，其中所定獎勵辦法，分述於後。

甲 船員之獎勵辦法 分左列五種：

①嘉獎：以書面為之。

②記功：分記功記大功二種，視其功績大小定之。

③獎狀或獎章：獎狀由所屬公司或交通部頒發之。獎章由交通部頒發之。

④積書面嘉獎三次爲記功，積記功三次爲記大功。其功績特大者，除記功外，得同時頒發獎狀或獎章。

船員有左列情形之一者，予以嘉獎：

①對處理某一事件有顯著成績者。

②一年之內，工作特著成效，並無過失者。

船員有左列情形之一者，予以記功：

①三年之內，並無過失亦未請假者。

②對於船舶保養，有特殊功績，而致船舶修理費用減輕，並有事實可列舉者。

③船舶航行，保持規定速度，而燃料消耗，較規定數量，特別節省者。

④船舶遇險，奮不顧身，搶救有功者。

船員有左列情形之一者，除予記功外，得同時頒發獎狀或獎章：

①服務十年以上，並無過失，且工作成績特優者。

②有特殊之勇敢或智謀，救護本船或他船出險等功績者。

③效忠政府，功績顯著者。

乙 船員懲處辦法 分左列七種：

① 申誠：以書面爲之。

② 記過：分記過及記大過兩種，視其情節輕重定之。

③ 降級：按其現任職級降低一級任用，並須實際服務，至少三個月，至多一年爲度。

④ 收回執業證書：自三個月至二年爲度。

⑤ 撤銷執業證書：自撤銷日起，永久停止執業。

⑥ 積書面申誠三次爲記過，積記過三次爲記大過，積記大過三次，予以降級，或收回執業證書之處分，其情節重大者，得撤銷其執業證書。

⑦ 凡收回或撤銷執業證書者，一併收回或撤銷其海員手冊，其無執業證書者，僅收回或撤銷其海員手冊。

船員有左列情形之一者，處以申誠。

① 不服從上級之命令及指揮，其情節較輕者。

② 未經准假，擅自離船，或經准假而回船逾限者。

③ 疏忽職務，其情節較輕者。

④ 依法令應向航政機關報告而不報告，或無故逾限報告者。

⑤ 受航政機關傳訊，無正當理由而不到者。

⑥ 依法令或職責，應爲而不爲，或不應爲而爲，其情節較輕者。

⑦ 違反規定其情節較輕者。

船員有左列情形之一者，處以記過：

- ①不服從上級之命令及指揮，其情節較重者。
- ②未經船長或主管人員之許可，而擅離職守者，或假期屆滿，延不回船者。
- ③因事先顧慮不周，而致船舶發生故障，延誤船期，或致船貨蒙受損害者。
- ④違反航行安全規章，而致發生災害損失者。
- ⑤對於船舶機器及屬具管理不善，或因疏忽職務而致發生損失者。
- ⑥依法令或職責，應爲而不爲，或不應爲而爲，其情節較重者。
- ⑦違反規定，情節較重者。

船員有左列情形之一者，予以降級或收回執業證書之處分：

- ①違反航行安全規章，而致發生嚴重災害損失者。
- ②對於船舶機器及屬具管理不善，或因執行職務上之過失，而致發生海難，其情節較重者。

- ③船長非因事變或不可抗力，而擅自變更船舶之預定航程者。
- ④對船長或其他海員依法令執行職務時，施以強暴脅迫者。
- ⑤船長對於其所服務之船舶或所帶之拖駁，明知其載客逾額或載貨逾量，不予拒絕而仍航行者。

- ⑥依法令或職責應爲而不爲，或不應爲而爲，其情節嚴重者。

⑦違反規定其情節嚴重者。

船員有左列情形之一者，收回或撤銷其執業證書：

①爲他人或使他人冒名頂替，執行職務者。

②違反航行安全規章，而致發生極嚴重災害損失者。

③因對船舶機器及屬具管理不當，或因執行職務上之過失，而致發生海難，其情節極嚴重者。

④對船長或其他海員依法令執行職務時，施以強暴脅迫，而致嚴重後果者。

⑤依法令或職責應爲而不爲，或不應爲而爲，而致發生極嚴重後果者。

⑥違反規定其情節極嚴重者。

船員有違反船員戒條各款行爲者，所屬公司得按情節輕重，依照懲處辦法議處；其情節嚴重者，得予開革，並報請有關機關法辦。船員應受懲處之行爲，其有涉及刑事罪嫌者，航政機關並應將刑事部份，移送法院辦理。

船員之獎懲，凡經航政機關核定，報奉交通部核備，以及經交通部核定者，航政機關均應登記於其船員手冊獎懲欄內，以資考核。

五 船員服務手冊

船員均應執有航政機關所發之船員服務手冊（簡稱船員手冊），爲船員在船上服務經歷

及身分之證明文件。

船員初次受僱上船服務，應於申請航政機關認可僱傭契約時，同時申請發給船員服務手冊。

船員初次受僱上船服務係在國外者，應憑中華民國使領館認可之僱傭契約，於回國後七日內，向到達港航政機關申請發給船員服務手冊。受僱港或附近無中華民國使領館時，應於回國後，申請航政機關補辦僱傭契約認可，並應檢同任職及卸職證明文件，同時申請發給船員服務手冊及簽證。

船員初次上船服務係經交通部核准為外國航商服務者，應於出國前，憑航政機關認可之僱傭契約，向航政機關申請發給船員服務手冊。

在本規則施行前已上船服務或實習而尚未領有船員服務手冊者，應於船舶到達有航政機關之港口後七日內，向該航政機關補請發給船員服務手冊。

船員申請船員服務手冊時，應照航政機關備置之申請書，依式填寫，送驗船員資格證明文件及國民身分證，或華僑身分證明文件，並附送最近半身二寸相片二張及公立醫院簽發適於海上工作之體格檢查表一張。在船服務之船員，每兩年施行體格檢查一次。未成年入申請發給船員服務手冊時，除照前條規定辦理外，並應附送法定代理人許可證明書。船員服務手冊由航政機關核發之。

船員服務手冊記載事項如需增加或發現錯誤時，船員於情事發生或發現後，應迅即送驗

有關證明文件，申請航政機關增加或改正；航政機關知悉時，得通知船員送交船員服務手冊，逕予增加或改正，船員無正當理由不得拒絕。

船員服務手冊遺失或損毀時，船員應即送證明文件申請航政機關補發或換發。航政機關應即互相通告。但船員不得謊報遺失，藉故重領。

船員自願放棄船員身分，不再服務，得將船員服務手冊繳還航政機關註銷。但航政機關得視需要，為核可與否之決定。

六 信條與戒條

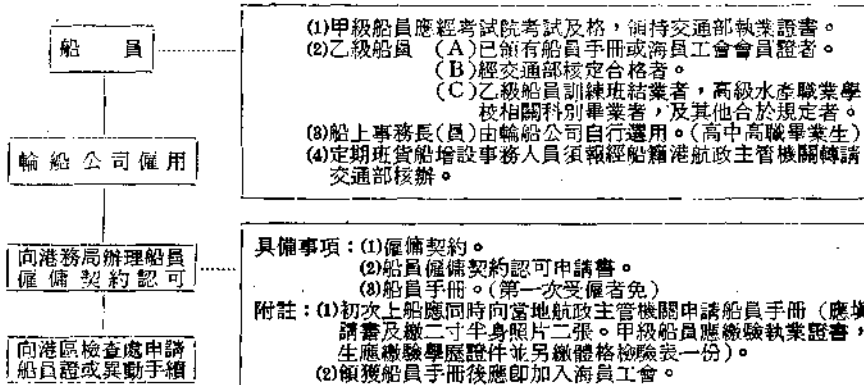
船員服務規則附訂有船員信條及戒條，務須明瞭熟記，心體力行，不得違犯。

①船員信條：（一）認清本身責任，航海事業第一。（二）遵守政府法令，維護國家權益。（三）促進航行安全，提高國際地位。（四）減輕營運成本，培養克難風氣。（五）節約船用物料，認真檢修機器。（六）注意艙房管理，保持清潔整齊。（七）便利業務檢討，重視工作日記。（八）努力工餘進修，研究航海學理。（九）加強主僱合作，破除幫會陋習。（十）力求航業發展，確保船員福利。

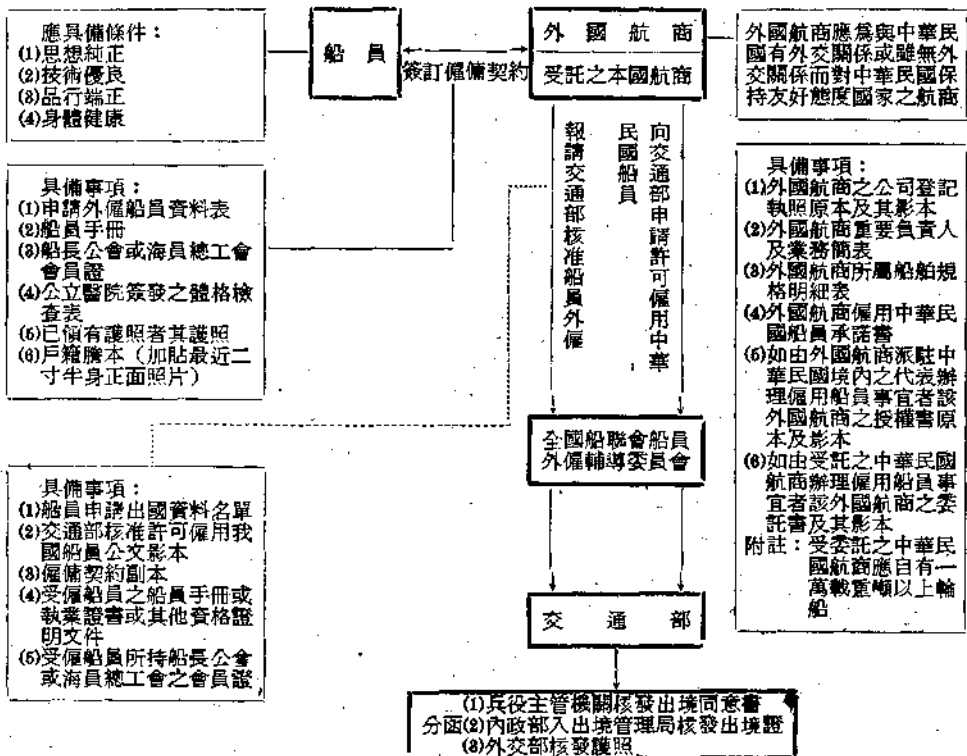
②船員戒條：（一）不得掩護匪謀，暗藏武器。（二）不得造謠惑眾，洩漏機密。（三）不得越權干擾，擅入禁地。（四）不得私帶客貨，走私舞弊。（五）不得擅離職守，臨難逃避。（六）不得勒索旅客，粗暴無禮。（七）不得聚眾要挾，毆鬪爭利。（八）不得酗酒吸毒，賭博宿妓。（九）不得抗命怠工，延阻船期。（十）不得見異思遷，重利忘義。

船員僱傭手續與具備事項表

(甲)國輪船員僱傭手續：



(乙)外國航商僱用中華民國船員辦法：



- 一、何種船員（河海航行人員）必須經過考試？考試及格後，政府授予何種名目之證書？
- 二、船員證書分幾種？並述其種類與名稱。
- 三、依自己之資歷，查明可應考何種證書？
- 四、商船船員分幾部份工作，舉述每一部份之船員職稱？
- 五、船員服務手冊於何時聲請發給？何時繳銷？
- 六、試述船員之信條及戒條。

航行船舶無線電台電信人員資格配當表

民國六十三年三月三十日交通部修正公布施行

電台種類	工作時間	報務主任			備註
		人數	任用資格	報務人數	
一等電台	二十四小時	1	持有一等報務員執業證書並至少在一等船及海岸電台充任報務員一年以上其中至少六個月在船電台工作	1-2	客船
二等電台	十六小時	1	持有一等或二等報務員執業證書並至少在一等船及海岸電台充任報務員半年以上其中至少三個月在船電台工作	0-1	貨船、其總噸位在超過一、六〇〇噸者
三等電台	八小時	1	同右	0-1	一、貨船（其總噸位在一、六〇〇噸以下三〇〇噸以上者） 二、在海上航行在八小時以上者應添報報務員一人
四等電台	少於八小時			1	貨船之航行沿海江河者及遠洋漁船

一、船舶電台倘有無線電話裝置者，應具備持有合格之話務人員一人。

第三十章 引水

每一港口之天然形勢，各有其特殊環境，諸凡氣候、潮汐、潮差、水深、沙灘、暗礁、航道、以及法規、燈號、信號、海港設施、習俗等情形，均有不同。故非深悉該港情形之船長，殊不敢貿然將船自行駛入，以免危險與糾紛。又以港內移泊或靠離碼頭時，必需指揮岸上繫纜或拖輪人員，亦可因方言之不同而致差誤，造成意外危險；故有引水人在船時，自可免此可能。各港爲解決上述困難起見，均設有引水人。且兩國間簽訂通商航海條約時，大都有國際商港必須備置引水人之明文規定，此爲對國際來往船隻之安全保障也。

引水權爲國家重要主權之一，亦爲保持國防秘密之必要措施。凡獨立國家港口之引水人必由本國人充任。過去我國因受不平等條約之束縛，各重要通商口岸之引水人，均由客卿充任，即以長江而論，亦有外人組織之揚子江引水協會，以及日人組織之揚子江水先協會，分領外輪日輪及其租用船隻，以致門戶洞開，江防不禁。因此在抗戰時期，日艦不但橫行各埠，且溯江深入，進迫宜沙，其嚴重性概可想見。自抗戰復員以後，交通部對各港引水業務極爲重視，而有全國引水管理委員會之組織，除上海港因情形特殊外，其他各港之引水人均已全由本國人接充。

引水制度可分自由 (Voluntary Pilot) 及強制 (Compulsory Pilot) 兩種。凡屬自由引水區域者，船隻出入移泊，均可由船長自行引領。如需聲請引水人，可懸掛萬國通用旗語「G」字或「PT」兩字，或由輪船公司聲請時，引水人不得拒絕而須上船引領。如係強迫

引水者，則該港所有船隻出入必須經由引水人引領（有港口規定二百總噸以上即需強迫引領者，我國規定爲五百總噸以上須強迫引領），船長不得擅自駛入。

引水法爲監督管理引水事業之大法，係於民國三十四年九月二十八日由國民政府公布，而於翌年四月一日明令施行，四十九年六月二日又加修正。全文計六章，共四十三條，茲分別述其要旨如次。

一 引水人名義與引水主管機關

引水係指在港埠、沿海、內河或湖泊之水道，引領船舶航行而言（引水法第一條）。引水人係指在中華民國港埠、沿海、內河或湖泊執行領航業務之人。學習引水係指隨同引水人上船學習領航業務之人（引水法第二條）。情形特殊之引水區域，其引水人之資格，又學習引水人之資格，均由交通部另定之（引水法第一四條、第一五條）。

引水主管機關，在中央爲交通部，在地方爲當地航政主管機關（第三條）。引水區域之劃分或變更，由交通部定之（第四條）。

交通部基於航道及航行之安全，對引水制度之施行，分強制引水與自由引水兩種；強制引水之實施，由交通部以命令定之（第五條）。強制引水對於中華民國之軍艦、公務船舶、引水船、五百總噸以下之船舶、渡輪、遊艇不適用之（第六條）。各引水區之引水人，其最低名額，由當地航政主管機關擬定，呈報交通部核備，變更時亦同（第七條）。

專供引水工作所用之船，謂引水船，應申請當地航政主管機關註冊，編列號數並發給執照（第八條）。引水船之船首應用白漆標明船名及號碼，船尾應用白漆標明船名及所屬港口。引水船執行業務時，應於桅頂懸掛國際通用或中華民國規定之引水旗號（第九條）。

各引水區域之引水費率，由當地航政主管機關擬定，呈報交通部核准後施行，調整時亦同（第十條）。

二 引水人之資格

中華民國國民經引水考試及格，得充引水人（第一一條）。曾任一千總噸以上船舶之船長一年以上，具有以下資格：（一）在某一引水區域內航行十次以上，並在該區域學習領航業務滿三個月者；（二）在某一引水區域內航行六次，並在該區域學習領航業務滿六個月者；其引水考試，得以檢覈行之（第一二條）。凡有以下情事之一者，不得爲引水人，至其原因消滅時爲止：（一）喪失中華民國國籍者。（二）犯內亂罪、外患罪、經判決確定或通緝有案者。（三）執業證書受懲戒註銷者。（四）視覺、聽覺、體格衰退，不能執行業務經檢查屬實者。（五）年逾六十五歲者。（六）違反引水法經判處徒刑三年以上確定者（第一三條）。

三 引水人之僱用

船舶在五百總噸以上，航行於強制引水區域或出入強制引水港口時，均應僱用引水人。不滿五百總噸者，當地航政主管機關認為必要時，亦得規定僱用引水人。在強制引水區域之內河或湖泊航行船舶，經當地航政主管機關核准，得僱用長期引水人（第一六條）。

招請引水人之船舶，應懸掛國際通用或中華民國規定之招請引水人信號，並得由船舶所有人或船長，事前向當地引水人辦事處辦理招請手續（第一七條）。二噸以上之船舶，同時懸掛招請引水人信號時，引水人應對先到港之船舶應招，倘其中有船舶遇險時，引水人須先應該船舶之招請（第一八條）。

船長於引水人應招後或領航中，發現其體力、經驗、技術等不克勝任時，得基於船舶航行安全之原因，拒絕其領航，另行招請他人充任，並將具體事實，報告當地航政主管機關（第一九條）。引水人應招登船從事領航時，船長應將招請引水人之信號撤去，改懸引水人在船之信號，並將船舶運轉性能、噸位、長度、吃水、速率等告知引水人。引水人要求檢閱有關證書時，船長不得拒絕（第二〇條）。

四 引水人執行業務

引水人持有交通部發給之執業證書，並向引水區域之當地航政主管機關登記，領有登記證書後，始得在指定引水區域內，執行領航業務（第二一及二二條）。引水人必須經指定醫院檢查體格合格後，始得執行領航業務。引水人在其繼續執行業務期間，每年應受檢查視覺

、聽覺、體格一次；當地航政主管機關認為必要時，並得隨時予以檢查（第二三條）。引水人執行領航業務時，應攜帶執業證書及有關證件，如遇船長索閱時，引水人不得拒絕。其所乘之引水船，應懸掛國際通用或中華民國規定之引水船信號，夜間並應懸掛燈號。引水人離去引水船或非執行業務時，應將引水船信號或燈號撤除（第二四、二五條）。

引水人每次領航船舶，僅以一艘為限，但因喪失或部份喪失航行能力被拖帶者，不在此限。必要時，得請由船舶所有人或船長僱用拖船協助之（第二六、二七條）。引水人領航船舶時，得攜帶有證件之學習引水人一名，如經船長之許可，得攜帶學習引水人二名（第二八條）。引水人經應招僱用後，其所領之船舶，無論航行與否，或在港內移泊，或由拖船拖帶，船舶所有人或船長均應依規定給予引水費。如遇特殊情形需引水人停留時，並應給予停留時間內之各項費用。前項給費標準，依各引水區域引水費率表之規定（第二九條）。引水人遇有船長不合理要求，如違反中華民國或國際航海法規與避碰章程，或有其他正當理由不能執行業務時，得拒絕領航其船舶。但應將具體事實，報告當地航政主管機關（第三〇條）。

引水人發現：（一）水道有變遷者；（二）水道上有新障礙妨害航行安全者；（三）燈塔、燈船、標桿、浮標及一切有關航行標誌之位置變更，或應發之燈號、信號、聲號失去常態或作用者；（四）船舶有遇險者；（五）船舶違反航行法令者；應用最迅速方法報告有關機關，並應於抵港時，將一切詳細情形再用書面報告之（第三一條）。引水人應招登船執行領航業務時，仍須尊重船長之指揮權。船長應有適當措施，使引水人能安全上下其船舶（第三

二、三三條）。

五 引水人違法之處分

引水人因業務上之過失致人於死者，處七年以下有期徒刑（第三四條）。其因業務上之過失傷害人者，處三年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金；致重傷者，處五年以下有期徒刑。前項之罪，須告訴乃論（第三五條）。引水人因業務上之過失致其領航之船舶沉沒者，處五年以下有期徒刑，致破壞者，處三年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金（第三六條）。前三條規定，於未領有執業證書而非正式受僱從事臨時或緊急引水業務者，準用之（第三七條）。

引水人執行業務，有以下情事之一者：（一）怠忽業務或違反業務上之義務者；（二）發現水道有變遷而隱匿不報者；（三）將執業證書借與他人使用者；（四）逾越引水區域執行領航業務者；當地航政主管機關得按其情節輕重，予以警告，或停止其執行領航業務一個月至一年，或報請交通部註銷其執業證書（第三八條）。

引水人、船舶所有人或船長違反引水法第十六、十七、十八、二十、二十五、二十六各條之規定者，處一百元以上五百元以下罰鍰。又如（一）引水人無正當理由拒絕招請或已應招請不領航，或已領航而濫收引水費者；（二）船長無正當理由拒用引水人，或拒絕攜帶學習引水人上船或強迫引水人逾越引水區域執行業務者；（三）船舶所有人或船長關於船舶之

吃水或載重，對於引水人作不實之報告者；（四）僱用業經註銷執業證書或停止執業或不合格之引水人領航船舶者；（五）無意招請引水人，而懸掛招請引水人信號或懸掛易被誤認為招請引水人信號者；亦分別處一百元以上五百元以下罰鍰（第三九條）。

六 引水辦事處

各引水區域之引水人，應共同設置引水人辦事處，辦理船舶招請領航手續。引水人辦事處受當地航政主管機關之監督（引水人管理規則第四條）。引水人辦事處應設置輪值簿，分組按日牌示輪值。輪值簿格式由引水人辦事處自定，報請當地航政主管機關備查（規則第五條）。引水人辦事處應置備各該引水區域形勢圖、水位、潮汐表誌、及航行有關各種儀器引水法規等，以備引水人參考研究（規則第六條）。

專供引水工作所用之引水船，由引水人辦事處置備，並得申請電信主管機關核准，設置無線電台，以利執業（規則第七條）。未置備引水船者，由引水人辦事處租用普通船舶，惟須具備標誌，以資識別（規則第八條）。引水人辦事處無力置備或租用引水船者，得報請航政主管機關協助之（規則第九條）。引水人辦事處所需各項設備費用，由引水人辦事處按引水人所收引水費比例徵收。引水人辦事處應於每年年終，將設備狀況及經費使用情形，報請當地航政主管機關備查（規則第一〇條）。供引水工作所用之引水船，在指定之引水區域內行駛時，得免辦進口手續並免納船鈔（規則第一一條）。

七 引水人執業證書及登記證書

引水人須經引水考試及格，持有考試或檢覈合格證書後，應先向交通部請領執業證書。執業證書領取後，應向指定引水區域之當地航政主管機關申請登記，領取登記證書後，始得執行領航業務（規則第一二條）。

引水人須檢具左列書表證件，向交通部申請發給引水人執業證書：（一）申請書。（二）履歷表。（三）體格檢查證明書。（四）引水人考試或檢覈證書。（五）航政主管機關簽發之服務證明文件。（六）服務保證書。（七）照片五張（規則第一三條）。

引水人執業證書應分港埠沿海引水人，內河或湖泊引水人兩種。各種引水人經引水考試及格，領有考試或檢覈證書者，得申請交通部發給二等引水人執業證書。

領有二等引水人執業證書滿三年，未受引水法規定之懲戒處分者，得申請交通部發給一等引水人執業證書，但受有懲戒處分者，自處分之日起算（規則第一四條）。

港埠沿海二等引水人，僅能在港埠沿海之指定引水區域內，領航三千總噸以下之船舶。內河或湖泊二等引水人，僅能在內河或湖泊之指定引水區域內，領航一千總噸以下之船舶（規則第一五條）。引水人執業證書之有效期間，不得超過五年；期滿應即申請換發，並將原有證書繳銷（規則一六條）。引水人須檢具左列書表證件，向指定引水區域之當地航政主管機關，申請登記，發給登記證書：（一）申請書。（二）履歷表。（三）體格檢查證明書。（

(四) 執業證書。(五) 服務保證書。(六) 照片五張。

前項登記證書格式，由當地航政主管機關擬訂，報交通部核備（規則第一七條）。

在強制引水區域之內河或湖泊航行船舶，經當地航政主管機關核准雇用之長期引水人，應在引水人登記證書上，註明引領船舶之公司名稱及航行區域或航線（規則第一八條）。航政主管機關擬定最低名額時，亦得視各引水區情形，擬定最高名額，報交通部核定（規則第一九條）。航政主管機關核發引水人登記證書，應依引水人申請登記之先後次序辦理，如定有最高名額者，並發至額滿為止。辦妥登記之引水人，因名額屆滿尚未領有登記證書者，遇有缺出即依登記先後次序，遞補發給（規則第二〇條）。

引水人在繼續執行業務期間，施行之體格檢查，應送請當地航政主管機關摘要記載於引水人之登記證書內，以憑查核（規則第二一條）。

引水人如因籍貫或姓名有變更時，應自變更之日起十日以內，檢同戶籍謄本，分向交通部及航政主管機關申請更正執業證書及登記證書（規則第二二條）。引水人之執業證書及登記證書，如有遺失或破損難以辨認時，應申請補發或換發（規則第二三條）。引水人之執業證書或登記證書，因故註銷或受停止執業之處分時，應即繳交當地航政主管機關，不得藉故拒絕（規則第二七條）。引水人退休時，其所領之執業證書及登記證書，由引水人辦事處負責繳交原發機關註銷（規則第二八條）。

八 學習引水人

學習引水人應隨同引水人，上船學習領航，但不得單獨執行領航業務（規則第二九條）。中華民國國民具有左列資格之一者，得申請在港埠沿海為學習引水人：（一）領有甲種或乙種船長證書在一千總噸以上之船舶，充當船長一年以上，具有服務證明文件者。（二）領有甲種或乙種大副證書在一千總噸以上之船舶，充當大副三年以上，具有服務證明文件者（規則第三〇條）。

中華民國國民具有左列資格之一者，得申請為內河湖泊學習引水人：（一）領有船長證書，在一千總噸以上之船舶，充當船長一年以上，並航行於內河湖泊，具有服務證明文件者。（二）領有大副證書，在五百總噸以上之船舶，充當大副五年以上，並航行內河湖泊，具有服務證明文件者。（三）在航行內河湖泊二十總噸以上船舶，從事正副駕駛，舵工艙面等工作七年以上，具有服務證明文件者（規則第三一條）。

有左列各款情事之一者，不得為學習引水人：（一）喪失中華民國國籍者。（二）犯內亂外患罪經判決確定或通緝有案者。（三）視覺聽覺體格衰退經檢查屬實者。（四）未曾任一千總噸以上船舶船長一年以上，而年逾四十五歲者（規則第三二條）。學習引水人須聽從引水人之指揮，如有故違，得由引水人報告當地航政主管機關處，並停止其學習領航業務（規則第三三條）。學習引水人上船學習領航之訓練，由引水人辦事處視各引水區域之實際情形，擬

訂辦法，報請當地航政主管機關核定（規則第三四條）。學習引水人應檢具學習引水人之資格證件，申請航政主管機關登記，領有登記證書後，始得從事學習領航業務（規則第三五條）。學習引水人學習領航期間為一年，但曾任一千總噸以上船舶之船長一年以上者，其學習領航期間依引水法第十二條之規定（規則第三六條）。學習引水人學習領航期滿，由引水人辦事處出具證明，送當地航政主管機關核轉交通部發給學習領航證書（規則第三七條）。

九 引水人執業之監督

引水人應依照輪值簿之規定，按時到達引水人辦事處，聽候招請執業（規則第三八條）。引水人執行領航業務時，應攜帶執業證書及有關證件，如遇當地航政主管機關派員查驗，應即呈驗（規則第三九條）。引水人應於領航完畢後，將被領船舶名稱、國籍、吃水、登船地點及時間，在檢疫站或其他地點稽延時間、停泊時間，及服務情形，逐項記載於引水記錄簿內，送由船長簽證後，送請當地航政主管機關查驗蓋章，以憑考核。引水記錄簿由引水人辦事處擬定，報航政主管機關核備（規則第四〇條）。

引水人領航船舶出入港口，應遵照港埠管理機關規定之碼頭或錨位停泊，如遇特殊情形，應於船舶進入港口時，請求港埠管理機關指定之處所停泊（規則第四一條）。引水人在執行領航業務時，在未完成任務以前，非經船長之同意，不得離船（規則第四二條）。

引水人在指定執業之引水區域內，如遇有船舶所有人或船長雇用不合格之引水人領航時

，得立即報請當地航政主管機關，令其解雇；並由合格之引水人接替其工作（規則第四三條）。

在強制引水區域之內河或湖泊航行船舶，經當地航政主管機關核准雇用之長期引水人，不得越級領航或兼任其他工作（規則第四四條）。引水人於領航途中，對於航行標誌上顯示招請港務巡船之信號時，應立即請由被領船舶之船長，用無線電報告當地航政主管機關或港務管理機關，或將此項消息，請由最先駛入港埠船舶之船長轉達之（規則第四五條）。引水人於領航途中，遇航行標誌上懸有立待救助之信號時，應立即請被領船舶之船長，將船駛近該標誌，從速設法施救，並以最迅速方法，通知當地主管機關，派巡船駛往救助（規則第四六條）。引水人發現船舶遭遇海難時，應就其所知，將該船之方位、吃水深淺、船舶遭遇險難原因等，詳為報明當地航政主管機關（規則第四七條）。引水人遇港務巡船駛近被領船舶，並欲靠登該船時，應立即使被領船舶停駛（規則第四八條）。

引水人對於引水區域內有關國防軍事秘密，應絕對保守，不得洩露，如有違反應依法懲處之（規則第四九條）。引水人在戰時應服從引水主管機關之調遣，未經許可不得擅離職守，如有違反，應依法論處（規則第五〇條）。引水人領航船舶所收引水費，須依各該引水區域引水費率表之規定。並於領航完畢時，請船舶所有人或船長將引水費全數繳清（規則第五一條）。引水人不遵照輪值，不到聽候招請領航者，航政主管機關得以怠忽業務論處（規則第五二條）。

習題

- 一、試述引水人之任務，何以引水人必須限定爲中華民國國民？
- 二、引水人執行業務，應遵守何種規章？
- 三、試述引水人應招領航時，船長應有何種措施？
- 四、船舶出入港口時，如何招請引水人？
- 五、船長於引水人應招後，或領航中發現其體力經驗技術等不克勝任時，應如何處理？

第五編 輪船業

第三十一章 輪船業之管理

一 輪船業之定義

輪船業係指以自己所有之輪船經營旅客或貨物運送之公司。至於租船或以其他方式管經管者，不能申請登記輪船業，以免發生流弊。凡在一定航線內定期載運客貨之輪船，謂之定期輪船；凡在不固定之航線內不定期載運客貨之輪船，謂之不定期輪船。經營輪船業之公司，須經報請航政主管機關轉呈交通部核准輪船業設立登記，發給執照，並依公司法辦理公司設立登記後，方得經營。蓋為保障合法輪船業之權益，與取締非法或投機輪船業之措施。

二 輪船業之登記

船舶之登記，目的在保證船舶之所有權，輪船業之登記，其目的在保證船舶之營業權。有船舶所有權而未請准輪船業登記者，則無船舶營業權，以自有船舶租與他人營業，則船舶所有權雖屬於我，而船舶營業權則屬於他人，此輪船業登記之所以異於船舶登記也。輪船

業管理規則規定申請設立登記之手續頗詳，茲將其要點分述如次；

① 輪船業除依法辦理公司設立登記外，應依規定請准購建輪船並於置妥輪船後，再行申請所屬地區航政主管機關核轉交通部核發輪船業執照。

② 申請輪船業登記，應填具登記申請書，檢附下列文件，連同登記費一千元，送由航政主管機關核轉交通部。(一)登記事項表。(二)公司執照影本。(三)公司章程。(四)股東名簿。(五)經理人簡歷冊。(六)經營航線圖說。(七)輪船一覽表。(八)公司旗幟標誌圖。(九)營業計劃。(十)營業收支概算書。實收資本額不得低於下列規定：(一)建造新船經營者，爲足以支付建造新船總造價百分之二十。(二)係購買現成船經營者，爲足以支付購買現成船總價百分之五十。華僑以所屬權宜船舶改懸國旗，並組設輪船業者，不適用上項規定。

③ 輪船業經核准登記發給執照後，應於六個月內開始營業。逾期未開始營業而又無正當理由者，交通部得撤銷其登記，並通知公司登記主管機關。

④ 輪船業經核准登記發給執照後，有下列情事之一時，應於三十日內檢附有關文件，向航政主管機關申請變更登記。(一)變更名稱。(二)變更組織。(三)變更公司或行號所在地。(四)變更公司代表人或經理人。(五)變更資本額。(六)增減分支機構或變更其所在地。

於變更名稱，或變更組織，或變更公司所在地時，須換發執照。

⑤輪船業於下列事項，有變更者，應報經航政主管機關轉呈交通部備查。(一)公司章程。(二)公司股東名簿。(三)公司旗幟標誌圖。

⑥輪船業結束，以輪船爲旅客及貨物運送之營業者，應於三十日內將其原領輪船業執照，繳送航政主管機關轉送交通部註銷。

⑦輪船業逾期未繳送時，航政機關應報請交通部將其輪船業執照，逕予註銷，並通知公司登記主管機關。

三 輪船之購建與折售

輪船業應業務之需要，增加輪船，政府自應予以協助。各海運國家常制定造船獎勵金或建造新船貸款各種辦法，以爲保護本國輪船業及改善船舶素質之助。惟政府所鼓勵者爲優良船之增加，而非破舊船隻之濫竿充數。故輪船業管理規則規定，輪船業非經交通部核准，不得購建船舶，或將現有船舶拆解、出售國外，或以光船出租國外。輪船業購建船舶，其性能應適合所營航線與業務之需要，並以新造爲原則。已領有輪船業執照之輪船業，自國外輸入現成船，或華僑以其所屬權宜船籍船舶改懸國旗者，其船齡不得屆滿輸入現成船允許輸入之年限。此項輸入現成船船齡年限，由交通部會同有關機關另訂之，蓋所以取締不良船舶於事先也。

茲將我國現行建造新船及輸入現成船年限之規定，列述如左：

①建造新船 交通部爲擴建並汰舊換新國輪船隊，遵照行政院六十四年十月十四日提示貿易、航業及造船三配合之原則，與中央有關部門會商所訂實施方案，經報奉行政院核定後，於六十六年七月一日公布實行，該實施方案有關輪船業建造新船部份摘要如下：（一）國籍航業公司如屬新船，應先洽國內造船工業建造，國內造船工業應優先承造國輪。如在技術上或其原因不能及時承造時，由船東專案報經交通部會商經濟部同意後得向國外訂造。國內造船工業承造未曾造過之新型船舶，必要時得准其負責與國外船廠合作在國內建造，以期引進技術。（二）新船之建造以拓展外銷穩定輸出所需之貨櫃船，多用途貨船、及承運大宗進口穀類與礦砂之專用船爲優先。前項建造之新船必須：1.懸掛我國國旗。2.原則上應航行於我國國際貿易有關航線。3.自行營運，不得出租。（三）造船付款條件，交船訂金爲淨船價百分之二十；交船後付款分期不少於七年。（四）國內造船之造價，不得超過同時間同型同性能國際最低新造價百分之五。前項造價爲包括淨船價及分期付款利息等之總價。（五）造船所需資金之兩成，應由船東自籌，公營航業如自籌困難，得循增資方式籌措。其餘所缺資金由財政部會同中央銀行指定銀行承貸，交船後分年償還。（六）船廠依本方案承造新船向國內銀行融資之利率，本（66）年度內，如超過年息八·五%時，其差額由政府編列預算核實補助，至明後年度之利率，亦暫以八·五%爲計算差額標準，嗣後再視國內外市場利率變化情形另行決定予以調整。（七）國籍航業公司依本方案訂造新船時，須先報經交通部就其財務結構與營運狀況予以審查核定。（八）經濟與交通兩部應依據我國貿易發展、船舶需要、及造船能力等，會同擬定六年造船計劃，分別列入六年經建計劃實施。

②輸入現成船舶齡年限表(65 5 31交通部訂定)

船 種		鼓勵輸入允許輸入		附 註
客船、全貨櫃船	載重噸逾萬噸之乾貨船、半貨櫃船	一八	二三	
載重噸逾五千噸之乾貨船、半貨櫃船	載重噸逾五千噸之乾貨船、半貨櫃船	一五	二三	一、本表所指船舶，自該船完工之次月份起算，至申請輸入之月份止。
五千載重噸以下之乾貨船、半貨櫃船	油船、糖蜜船	一二	二〇	二、經改造或改裝之船舶，其原建造船舶，仍應符合本表之規定。
拖船、液體化學品船	水翼船翹翔船	一四	一九	三、載重噸逾萬噸之乾貨船、半貨櫃船舶齡逾二十年者，應於輸入前重新實施特檢(無論上次特檢是否到期)，並經驗船機構簽證合格始得申請輸入。
其他	其 他	八	一三	四、超出本表規定年限之船舶，不受理申請輸入。
專案核定		專案核定		

(一)輸入現成船分鼓勵輸入與允許輸入兩類，其船舶應未屆滿前表所列之年限。

(二)鼓勵輸入之船舶，其購船資金得申請國內銀行貸款，或以新臺幣結匯；並得申請取得獎勵投資條例與華僑回國投資條例所規定之優待與權益。

(三)允許輸入之船舶，其購船資金須全部自籌，除原有船舶營運收入之外匯盈餘，與在國內拆解舊船所得，經外匯主管機關登記有案現核准結匯者外，不得申請以新臺幣結匯。華僑回國投資或以權宜船舶船舶改懸國旗，應聲明放棄結匯權利。

(四)新設輪船業購買現成船開業，無論向國內或國外購買，其船舶應未屆滿前表「鼓勵輸入」欄規定之年限。

第三十二章 運價之監督

輪船運價之規定，爲營業最關重要之問題，如費率規定過高，則旅客、貨主難以負擔，勢必覓取其他運輸途徑，以求負擔之減輕。如費率規定過低，固爲客商所歡迎，但不敷運輸成本，除政府予以貼補或本身另有運銷之特殊利益外，則輪船之虧損殆爲不可避免者；欲其繼續維持，自非易事。就政府立場而言，運價之規定，因其關係一般社會經濟與貿易，應由政府加以監督，譬如輪船業將運價任意抬高，其所運貨物之成本，勢必隨之提高，結果乃轉加於一般消費者。在旅客方面亦同樣因票價之提高，而感受損失，此種情形，無疑將間接影響及於社會之公益與經濟之穩定。至於貨物外銷，亦可能因本國輪船運價之提高，增加成本，而喪失其世界市場，影響於國際貿易之發展自鉅。反之，部份輪船業賴其資本雄厚，將本公司船隻之運價故意壓低，其目的並非服務社會，而係向資本薄弱之同業競爭，使其不堪虧累而倒閉，迨至目的達到，又恢復原來之運價，甚或抬高其原來之運價，以取償已往之損失。此種非法競爭之情形，無論在國內國外，均不乏其例。匪特壓迫弱小輪船業，亦足影響社會秩序，在整個經濟政策上，政府實不容許此種現象之存在，而應加以糾正與取締。

輪船業管理規則即循此旨特立專條，規定輪船業應就其經營定期輪船之客貨運價制定費率報請航政主管機關轉呈交通

部核定，變更時亦同。航政主管機關自可依據此條，審核輪船業之營業情況與運輸成本，而對其運價作合理之核定也。

(上接一三六頁)

二十、我國船舶為外國法院拍賣而由我國人（包括法人）拍得者，買受人可憑外國法院發給之證明文據，聲請為所有權移轉登記，此項外國法院之證明文據，應聲請當地我國使領館蓋印證明，無我國使領館之地區，須依外交部規定之辦法辦理。關於船舶優先權與船舶抵押權之效力，依我國法律定之。

二十一、我國船舶為外國法院拍賣，由外國人拍得，而依我國法律該船舶喪失我國國籍者，船舶所有人應自拍賣之日起十五日內向船籍港航政主管機關聲請註銷登記，如船舶所有人不為申請，經限期辦理，逾期仍不遵辦而無正當理由者，航政主管機關得依職權註銷其登記，並報請交通部註銷其船舶國籍證書。惟該船舶原已存在之抵押權，如其所擔保之債權，尚未受償，仍不得塗銷其登記。

二十二、拍定之船舶，或執行名義原係命船舶所有人交付船舶者，執行法院應解除債務人、船長或其他船舶占有人之占有，點交於買受人、債權人或其代理人，並得請警察、海軍、航政或其他有關機關到場協助。

依前項規定，在應交出船舶上之人為外國人者，執行法院應通知主管機關遣返其本國，其費用，視為執行費用，優先受償，得命債權人預納之。

二十三、對於船舶之強制執行，如命付強制管理者，應選對船舶管理有經驗之人任之，並得命其提供相當之擔保。

二十四、對於船舶共有權之執行，如處分船舶共有人之應有部分時，應通知其他共有權人優先承買。前項執行，除得共有權人之同意外，不得為使該船舶喪失我國國籍之處分。

二十五、為執行名義之確定判決，係命船舶所有人辦理船舶所有權移轉登記者，應命債權人取具判決及確定證明書向船籍港航政主管機關聲請辦理登記。

二十六、假處分裁定，係禁止債務人設定、移轉或變更船舶上之權利者，執行法院應將裁定揭示於船舶所在地，如該船係我國國籍船舶，並應將裁定揭示於船籍港所在地並通知船籍港航政主管機關登記其事由。

二十七、假處分裁定經選任管理人管理船舶者，執行法院應自債務人或船長將船舶取交管理人，但自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，不得為之。

二十八、假扣押或假處分之執行，應於假扣押或假處分裁定送達後，立即開始或與送達同時為之，但債務人住居所或營業所在國外，或應為送達之處所不明，無法即時送達者，得先為執行，嗣後補行送達。

第三十三章 航線之核准

輪船航線以行駛地域分，可分爲國內航線與國際航線，以業務經營方式分，可分爲定期輪船航線，不定期輪船航線與輪船臨時航線。

航線爲輪船業以其運輸工具之船舶，經營客貨運輸之路線，其業務之盈虧，胥視航線之主觀與客觀情形而定。如國內某一航線旅客貨物衆多，船舶求過於供，輪船業務固形發達，而社會之需要，則感不足。又如某一航線中配置之船舶超過客貨運輸之需要量，則船舶供過於求，輪船業務可能遭遇種種困難，設因不勝虧累而停航，則社會亦轉而蒙受損害，是以維持某一航線之正常狀態，亦即客貨運量與所行船隻恰恰配合，始爲社會與輪船業所最企求。此項調節工作，往往非輪船業本身所易解決，實有賴航政機關隨時注視調盈濟虛，以作合理之措施。故輪船業管理規則規定，國內航線應需輪船數量噸位多寡，以供求適當之原則，由航政主管機關隨時切實調查統計，報請交通部核辦。至於國內航線不定期輪船，航行定期輪船航線內最易發生競爭，影響定期輪船業之營業。故該規則規定此項不定期輪船航行定期航線內，應以不妨碍定期輪船爲主，並需受航政主管機關指定船舶港口之限制，不得任意在該航線上其他港口卸載攬載。但如遇該航線內臨時有大宗客貨待航運時，經由航政主管機關核給輪船臨時航線證書者，得不受限制。至於近海國際航線（如臺灣香港線、臺灣琉球線、臺灣韓國線、臺灣日本線），本國輪船一向競爭頗烈，該規則亦規定，交通部得依照管理國內

航線所定原則，隨時予以調節，以期供求適當，合理發展。至於其他國際航線不定期輪船則無任何限制。

定期輪船貴乎船期之準確，且爲配合貨物之輸出輸入，船期亦應妥爲排定，以利國際貿易。該規則規定各定期輪船船期應彼此配合排定，其實施聯營者，由聯營機構排定、變更時亦同。未實施聯營者，由航政主管機關督飭排定。

輪船航線證書分定期輪船航線證書、不定期輪船航線證書、及輪船臨時航線證書三種。

定期輪船航線證書，載明：（一）船名。（二）船舶國籍證書字號。（三）船籍港。（四）船舶所有人。（五）總噸位及其淨噸位。（六）航線起訖地點。（七）沿線停泊港口。

（八）航行班期。（九）營業種類及輪船業名稱、執照字號、營業所在地。不定期輪船航線證書所載明者，除減去沿線停泊港口及航行班期兩款，並將航線起訖地點改爲航行區域外，其餘各款均與定期航線證書相同。輪船臨時航線所載者亦與定期輪船航線證書相同，僅將航線起訖地點一款改爲臨時航線起訖地點，沿線停泊港口改爲指定停泊港口，航行班期改爲航行期間。

定期輪船應由其所有人開列行駛航線，起訖及沿線停泊港口，連同航線圖說，依式填具申請書，申請航政主管機關，核轉交通部核發定期輪船航線證書，始得航行。不定期輪船，應由其所有人開列航行區域，依式填具申請書，申請航政主管機關，核轉交通部核發不定期輪船航線證書。

定期輪船改爲不定期輪船，不定期輪船改爲定期輪船，及定期輪船變更航線起訖地點或沿線港口或不定期輪船變更航行區域，均應申請換發航線證書，並將原領航線證書繳銷。輪船航線證書遇有破損時，得申請換發，如有遺失應即申請補發。輪船停航時，應將原領航線證書繳銷，如因遺失或滅失不能繳銷時，應聲述理由，申請航政主管機關轉呈交通部註銷。輪船非備置航線證書，不得從事運送旅客或貨物之航行。輪船應在航線證書所載之航線或航行區域內從事運送旅客或貨物之航行，故須與其他各項船舶證書隨時存放船上，遇有查驗時，應一併呈驗。

第三十四章 輪船業業務與財務之監督

輪船公司如經營業務正常，處理財務良好，自能日趨發展，否則營運失敗，匪特公司倒閉堪虞，且將影響社會公眾。尤其近年國家銀行對輪船業均多貸款，或保證分期付款，交通部自應對其業務與財務，經常加以查核；以促進其有健全之財務基礎，庶可作必要之糾正，以防止國家銀行遭受損失。故輪船業管理規則中特定業務與財務一章，自屬必要，殊非政府之願多事干涉也。茲舉其要點如左：

① 輪船業應於每一年度開始前一個月，造具該年度之營業計劃書及營業收支估計表，送請航政主管機關轉交通部查核。

② 交通部對輪船業所編送之年度營業計劃，認為不當時，須令航政主管機關轉知改正。

③ 輪船業於每一年度終了後之六個月內，應造具以下各項表冊，送請航政主管機關轉交通部備查。(一)營業報告書。(二)資產負債表。(三)損益表。(四)外匯收支表。(五)盈餘分配之議案。

④ 航政主管機關為維護公益或航運秩序，或為促進航業發展，認為必要時，得報經交通部核定後，命飭輪船業採取必要之改正或改善措施。

⑤ 輪船業之會計，應依水運會計制度辦理。

⑥ 輪船業非經彌補虧損及依法提存公積金後，不得分配股利。

⑦ 依公司法組織之輪船業，在經營期中如發行公司債，除應遵照公司法之規定辦理外，應先請航政主管機關轉請交通部核准。

⑧ 輪船業增加資本或減少資本，應先報由航政主管機關轉請交通部核准。

第三十五章 輪船業之合作聯營

交通部爲鼓勵航業合作，消弭同業競爭，輪船業管理規則中特定合作聯營一章。抗戰期間，交通部即會督飭航業界成立長江航業聯合辦事處，並在各埠組織內河航業聯合辦事處，規定航業均須加入聯營。所有輪船亦由聯合辦事處調度，供應軍民運輸，深著成效。三十九年十二月，交通部以臺灣對外貿易，日趨開展，爲期海運之合作經營，以利船舶調度，增強力量起見，又經督飭招商局、臺灣航業公司、商船聯營處（民營航業之聯營機構於三十九年十一月成立）等單位，共同組設海外航務聯營處，以招攬貨運，調派船舶，分配噸位及劃一運價爲其最重要工作。自該處設立以來，對於中日定期航線及中韓與遠洋不定期航線之開闢與發展，貢獻甚大。臺灣每年外銷之糖、鹽、米、水泥、青菓歷年均由該處承攬配運，殊收成效。又臺灣未滿一千總噸之近海商船，亦依照其辦法，另組聯營處，對於臺琉、臺港、臺釜航線，負維持營運之責。交通部鑒於合作聯營之績效，特於輪船業管理規則中訂立專章，以作準繩，其要點如次：

① 同一航線之輪船業如欲聯合營業或公攤營運收入時，應自行商定合作聯營辦法，報由航政主管機關轉呈交通部核准。

② 合作聯營辦法，應載明下列事項：（一）合作聯營機構之組織

。(二)合作聯營之航線。(三)客貨運價費率之劃一。(四)貨運之分配。(五)船隻之分配。(六)班期之排定。(七)設備之改良。(八)爭議之仲裁。

③參加合作聯營之輪船業，非有不得已事故，經報由航政主管機關轉請交通部核准，不得任意停航。

④合作聯營之航線，交通部認爲有增加輪船之必要時，得限期責由該航線之輪船業增置輪船，逾期未增置時，交通部得准許其他輪船業，加入該航線合作營業。

習題

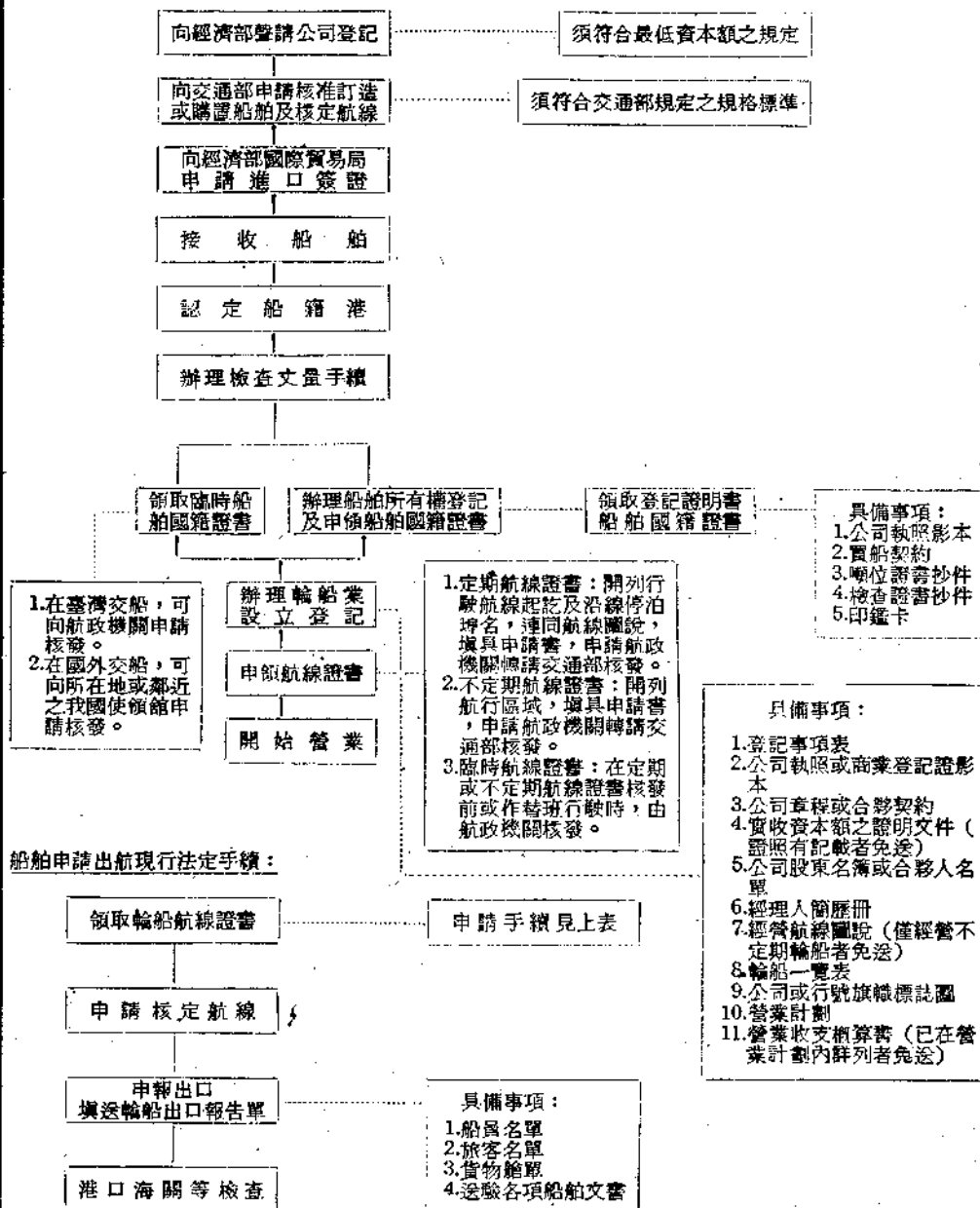
一、試述輪船業管理規則，關於定期輪船及不定期輪船之定義。

二、輪船業登記與船舶登記有何區別？

三、運價與航線，航政機關何以必須加以管理？試申論之。

四、輪船業之合作聯營，通常採取何種辦法？並舉以往國內及現在臺灣實施之事例，而闡明之。

開辦輪船公司現行法定手續與具備事項表



第三十六章 航業法之制定問題

我國現行航政法規中，有關航業之法規，大都係規定航政機關如何監督管理航業，甚少見政府如何發展保護本國航業之措施。以前我國航業經營之航線，局限於內河及沿海，自相競爭之情形，非常激烈，因有此等規章之公布。雖有其時代背景，但至現階段參加國際航運之時代，已覺不足，應大加補充，多容納政府保護航業，鼓勵建造新船各種積極性之條款。此需政府撥出鉅款，作長期性之計劃，方有辦法，事關國策，希望最高行政立法當局為劃時代之決策。

商船在平時為交通貿易之利器，在戰時為軍事運輸之工具，如無強大之商船隊，國民經濟不能發展，財政失去支柱，國家亦抬不起頭來。吾人咸知近代國家對於商船未有不施行保護政策者，其實例甚多，不勝枚舉，最普遍施行者有：（一）航海補助金，（二）造船獎勵金，（三）建造新船貸款，（四）賦稅上之優惠等數種。第二次世界大戰以後，戰勝國家固為保持其原來海運國地位而努力，戰敗國家更以恢復商船隊，作為復興國家之國策，甚至新興國家，亦無不以建設商船為要務。吾人觀其許多新頒之法律與各種計劃，誠發人猛省。德國在戰後，僅存有十一萬八千總噸商船，經過政府七次造船計劃，完成九十餘萬總噸商船，另有四十三萬總噸為政府造船計劃以外所造成者，連同購買之外國船舶，德國至一九五四年，已有二、二六、〇〇〇總噸之商船。至一九六三年七月，更增為五、〇五〇、〇〇〇總噸。

日本在戰後施行一聯串造船計劃，自一九四七年至一九六三年，完成十九次造船計劃，至一九六三年七月，已擁有九、九八〇、〇〇〇總噸商船，與在戰事結束時之僅有一百三十四萬總噸殘破商船以比較，發展之速，堪稱東西媲美。

德日兩國本爲工業極發達之國家，我國自難與其比論。但戰後亞洲之新興國家，如韓國、巴基斯坦、泰國均曾向國外購船。印度在獨立前，僅有少數沿岸船，近年實施多次造船計劃；據一九六二年十月統計，已有商船九四八、二八〇總噸。一九六三年，印尼已擁有商船三三九艘，四二一、八二一總噸；一九六四年底，僅在日本建造完成之油輪，即有九艘，七五、〇〇〇載重噸。菲律賓於第二次世界大戰結束時，僅有行駛沿岸船三艘，二一、〇〇〇總噸，嗣國會於一九五五年，通過遠洋航業法，在五年以內，每年撥出二千萬披索，作爲政府貸予航業界造船購船之專款，航業大爲發展。至一九六三年止，已有商船一六二艘，四〇六、三一總噸。其長期性之建設商船隊計劃，均爲效法歐美海運先進國家。吾人於此時此地，除奮發自強迎頭趕上外，實不許蹉跎歲月矣。

菲律賓國會所通過之「遠洋航業法」，其引言內，載有以下一段說明：

「英國、日本、瑞典、挪威、德國、義大利、希臘、荷蘭及美國，均因對於航業施行慷慨而寬大協助之政策，始能建立商船隊並發展航業。美國政府甚至迄今，爲維持美國在世界海運中最高之優勢，深覺絕對需要對航業直接或間接給予各種財力及其他方式之補助。」以各國所施行之航業保護政策，作爲該法強有力之支持。

該法最重要之條款，可說明菲律賓為何對航業需要施行保護政策，亦可謂該法所希望達成之任務。該法曾有下列各條文，如將菲律賓三字一律改爲「中華民國」，亦均非常適合我國之國情，且可作爲今後我國所應採行之政策。

「航業在經濟發展及一國之成長中，具有一種卓越之地位。菲律賓各項急務中之一項，爲需有一支極平衡之商船隊：（一）在承平時，能擔任日益擴展之菲律賓對外商務。（二）在戰爭及國家非常時期，能擔任海陸空軍之輔助任務。（三）在菲律賓國旗下經營，並爲菲律賓人民或根據菲律賓法律而組織之公司所握有。（四）商船隊內容必需爲現代配備最精良、最安全、最適宜之船舶，由受訓練與有效率之菲律賓主管及船員予以管理。爲達到此目的，菲律賓政府之政策應爲：（一）鼓勵並協助菲律賓登記之船舶從事國際商務。（二）培養菲船隊之發展並鼓勵其維持。（三）在長期性之造船計劃中，提供財力補助，以促進航業，俾將民間資金及企業加以吸收，使轉入航業。（四）長期地盡一切力量達此目標。」

該法中又規定：「任何菲律賓公民，或在菲律賓法律下所組織之公司，資金中至少需有百分之六十爲屬於菲律賓公民之主權；因從事國外航業而建造之新船，自本法成立日起十年之內，得免除因經營航業而應付之所得稅，惟依法而獲得貸款協助之航商，應在此期限內，將所有純益用於造船，購買船舶及其設備，並用以改善船舶及其設備。」

「自現在至一九五六年六月三十日，此一財政年度內，並在翌年六月三十日以後之四個財政年度內，每年由國庫提出專款菲幣二千萬元（著者按合美金一千萬元，據云係自碼頭捐

中所移撥），經政府機構撥交復興財務公司（Rehabilitation Finance Corporation），依據本法規定貸與私人或公司從事遠洋船之建造、購買、租借之用。凡私人或公司資金成份有百分之六十屬於菲律賓公民者，亦可申請貸款，以供遠洋船之建造、購買、經營之用。」該法又規定：「凡以船舶作抵押之借款，可於十年內自動清償，年息四厘半，但所借數額不得超過船舶代價之百分之七十五。菲律賓船隻之從事國際航運者，其贏利不受金融管制之限制。」

目前我國航業向海外發展，極有前途，但因船隻數量不足，尤以優秀船隻之缺乏，不能確實掌握業務。因此今後發展航業之重點，著者提出以下三項意見。

第一、為增造新船兼購優秀之船隻，使能迅速擔負日益發展之臺灣對外貿易，並承攬各種大量運輸，匪特可爭取外匯，且得增加就業機會，安定社會。今後應有每年十萬噸之造船計劃，造船費七五%由政府貸款，二五%由航商自籌。政府每年所需之款項，當不致超過美金兩千萬元。我國在五年內有五十萬噸新船，參加國際航運，可謂極為平衡之計劃。祇需政府能撥出此項的款，以後本息仍可循環運用，作為一筆長期建設性之基金，我航業必可奠定根深蒂固之基礎。否則政府不作積極之獎助保護，專靠航業界自力更生，汰舊換新不免困難重重，時間需拖長，對日本之航業固永遠望塵莫及，即對印度、菲律賓、印尼等新興國家，亦將落後矣。

第二、為開闢遠東及中南美定期航線。目前我國與日本韓國之貿易，日在發展，已有定

期航線之船隻，惟菲律賓、越南、泰國、馬來西亞各地有一千萬左右之華僑，彼等屢有雄厚之經濟實力，與祖國有政治上密切之關係，加以菲律賓礦砂、木材、椰乾、糖之輸出，越泰米之輸出，馬來西亞橡膠礦砂之輸出，無一不與華僑經濟事業發生密切關係，吾人如能開闢以臺灣為起點之環形定期航線，匪特政治上外交上將發生絕大之作用，且此等貨源必將逐漸移轉至我國商船手中。此種遠大之計劃，需要政府有長期之協助與培養，方能完成。以前日本、英、法、荷蘭、在此地區均曾施行定期航線補助金，吾人可以效法。又我與中南美各國，近陸續簽訂貿易協定，貨物交流將日益增加，實有早日開闢定期航線之必要。故主張在今後之國家預算內，需列入一筆補助上述兩定期航線之補助金，政府在一個時期內雖有有形之支出，而國家無形之利益，則絕非數字所能表明者也。

第三、為修正造船獎勵條例。我國於民國二十五年十月九日，曾公布造船獎勵條例，規定五百噸以上五千噸以下之鋼質輪船，如在國內船廠建造，每噸由政府給予獎勵金十二元至二十八元（當時計議基金來源，係自每年所徵之船鈔中移撥）。後因抗戰發生，中央財政困難，事實上並未有一船曾獲得獎勵金，故僅能謂為一種政策上之表現而已。且當時制定該條例時，航權尚未收回，其立法精神與方策，係針對當時在我國競爭內河航運與沿岸貿易之外籍輪船而定，受造船獎勵金之船舶噸位較小，每噸所得之獎勵金以銀元為單位，最多為每噸二十八元；如以銀元比新臺幣一比三之規定，數額過少，不切實際，亟應參酌當前世界造船價格，予以提高；俾本國航業界不因臺灣造船之價昂，而在外國訂造，以符該條例發展國內

造船工業及保護本國航業之原旨。按此條例已於民國六十二年二月，經立法院交通委員會通過，予以廢止，對造船之獎勵悉依獎勵投資條例辦理。目前我國對造船之獎勵辦法如下：

① 依獎勵投資條例，予以稅捐減免等優待，係指凡買船進口，修船造船器材免稅，及新造船公司，其營利所得稅免稅五年等。

② 利用國內外造船廠所提供之分期付款條件，由銀行就其業務範圍，予以低利貸款或保證，其內容係爲，造國內外的船，業主僅先付百分之二十造船費，其餘分八年付款，利息平均爲八厘左右。其次，分期付款由政府銀行保證，獲政府銀行保證無異獲政府貸款。

附註一 行政院於民國五十七年六月二日，核定今後新組織的輪船公司申請籌備設立，必須具備四項基本條件。

政府爲維持國輪在國際上的信譽，健全我國航業組織，明定申請籌設標準，俾便遵循。

籌設輪船公司的四項基本條件是：

(一) 總公司必須設於中華民國國境之內，其代表公司之負責人，應在公司所在地設有住所。

(二) 一次募足之資本額，除足以支付建造新船舶總造價百分之廿或購買現成船舶總價款百分之五
十外，並應備有適當之週轉資金。

(三) 購建船舶計劃，應符合下列規定：①行駛沿海或外島之乾貨船必須新造，②行駛近洋或遠洋之乾貨船，以建造新船爲原則，如購買現成船，其船齡應未屆滿十二年，時速應在十四浬以上。

(四) 申請籌設輪船公司，經交通部核准籌備後，應於六個月內辦妥公司設立登記，並檢同洽訂購建船舶合約，向交通部辦理有關購建船舶應辦手續，逾期即撤銷其核准。

第六編 港 務

第三十七章 商 港

商港條例係於民國二十二年六月二十七日，由國民政府公布，惟遲至民國三十五年七月一日，始明令施行，並經六十年十一月四日總統令修正。該條例所稱商港，係指在中國境內准許外國通商船舶出入之港（商港條例第一條第一項），亦即為該條例適用之範圍。至於商港以經行政院命令指定者為限（同條第二項）。故商港之開放與關閉，須由中央政府命令規定。至其區域及其船舶停泊地點，則由交通部定之（商港條例第二條）。是港務行政屬於中央管轄，固早在憲法制定前，即已有法律之根據矣。

商港條例共計二十九條，概可分為船舶之進出港口、船舶航行與停泊、及港務行政三部份。茲分述如次，並兼論商港法之亟待制定問題。

一 船舶之進出港口

船舶入港時，應懸掛船籍國國旗及信號符字，如係定期郵船，得以公司旗代表信號符字。前項國旗及信號符字或公司旗，非將入港報告單提出於該港航政主管機關後，不得落下（商港條例第三條）。入港以後，應遵照航政機關所指定之地點停泊，非經特許，不得移泊（

商港條例第四條)。船舶入港報告單，除休假日外，應在二十四小時內提出於航政機關。非經許可，不得與他船或陸上交通及起卸貨物(商港條例第五條)。船長於航路上發見新漲沙或暗礁等項有礙航行時，應於進港時，即行報告航政機關(商港條例第六條)。船舶如載有非應備之爆發物，或易於燃燒之危險物，於入港時，應在港外停泊，日間應懸掛旗號，夜間應懸掛紅燈於前桅之上端。前項船舶，非經航政機關指定停泊地點後，不得入港，並不得任意裝卸該項物品(商港條例第二三條)。入港之船舶，如發現有流行病或傳染病或來自有疫口岸者，日間應懸掛旗號，夜間應懸掛紅白二燈於前桅之上端，先在港外停泊，受衛生官員之臨場檢驗。非經衛生官員之許可，無論何人，不准上岸或與他船交通。並不得將所掛之旗號或燈號落下，船舶載有牲畜，如發見有傳染病或來自有疫地方者。非經衛生官員之檢驗許可，不得將該項牲畜或其屍體，起卸上岸，或轉載他船(商港條例第二四條)。凡船舶出港，應先懸掛出港旗號，並報經航政機關許可。定期航行及有定時出港之船舶，得免前項報告(商港條例第二六條)。

二 船舶之航行與停泊

船舶在港內，應緩輪慢行，並不得於狹窄之處追越他船(商港條例第九條)。港內拖帶船舶，其本船與拖船之距離及拖帶之艘數，由各港航政機關規定之(商港條例第一〇條)。在港內停泊或行駛之船舶，夜間應依航海避碰章程之規定，懸掛各種燈號(商港條例第二二

條)。無論何種船舶，不得停於公共航路。其裝有突出之橫木足碍他船航行者，應收進或撤去之(商港條例第八條)。凡竹排木筏或其他項大宗物料，非經航政機關許可，不得在港內停放或移動(商港條例第一一條)。船舶在港內，不得於妨礙他船航行之處，將駁船或其他種小艇繫留於船旁(商港條例第一三條)。船舶移泊或改換錨位時，應預先懸掛旗號(商港條例第一六條)。

三 港 務 行 政

入港船舶須用引水時，得請由航政機關指派(商港條例第三條第二項)。航政機關應指派專員常川往來於港口，遇有船入港，應隨時指定停泊地點(商港條例第七條)。航政機關認為必要時，對於停泊港內之船舶，得令其改換拋錨地位，或移泊他處(商港條例第一五條)。港內浮標立標及其他航路標識上，不得栓繫繩纜及其他船具(商港條例第一四條)。船舶除在航政機關指定之地點外，不得裝卸貨物，並不准旅客及船員任意上下(商港條例第一七條)。船舶在港內，非經航政機關許可，不得施放槍砲煙火，及使用爆發物(商港條例第一八條)。船舶在港內，除遵照航海避碰章程或警告危險，或其他必要時，不得任意鳴放汽笛(商港條例第一九條)。港內不得投棄煤屑灰燼油脂，及其他不潔物件(商港條例第二〇條)。港內如有沉沒之船舶或遺落之物件，航政機關得限期令船舶所有人或物主除去之。違者即由航政機關代行除去，其費用由船舶所有人或物主負擔(商港條例第二一條)。船舶在

港內失火時，除急鳴警鐘外，日間應掛通報火警之旗號，夜間應放藍火或閃火，至遇救時為止（商港條例第二二條）。航政機關對於應受檢疫之船舶，得指定停泊地點，及調閱檢疫報告書（商港條例第二五條）。港內碼頭躉船，非經航政機關核准不得建造（商港條例第二七條）。凡違反商港條例之規定者，航政機關得酌量情形處以二百元以下之罰鍰（民國五十二年四月廿七日交通部令提高一倍）。在罰鍰未經繳納或提出相當擔保以前，不得出港（商港條例第二八條）。

四 商港法之亟待制定

現行商港條例內容僅及船舶出入港口管理事項，頗為簡略。至於有關商港發展之重要事項，如：（一）商港開放程序，（二）港埠區域之範圍及其核定程序，（三）港埠區域內之設施，（四）港埠區域之劃分，（五）港埠設施之興建，（六）港埠區域內建築物或構造物妨碍港埠分區目的之處理，（七）港埠管理機關之設置，（八）港埠設施之經營，（九）港埠建設經費之負擔及籌措，（十）航路標誌建造及保養費之征收，概未列入；殊不足以適應實際需要。交通部經於民國四十五年十二月間，將上述七項，分別補充，改訂為商港法，呈由行政院轉咨立法院審議，惟尚未完成立法程序。茲將「論商港法之制定及其內容」及「商港法案釋義」兩文，專載於後，併供學術上之討論。

習題

一、商港條例何以不能適應今日之需要？

第三十八章 航路標識

航路標識爲指示船舶進出港口路徑及趨避危險地點之標誌，亦爲築港之重要設施。此項標識，大別有燈塔、燈船、浮標、標桿、無線電燈及霧號六種，其建築保養與監督管理，本屬航政範圍。惟因財政部海關迄未將此項業務，移交交通部接管，故民國二十三年五月十五日，國民政府公布之航路標識條例，事實上至今亦尚未全面施行，此則有待政府作進一步之措施也。

航路標識條例僅有八條，甚爲簡明，大要如下。政府爲船舶航行之安全，設置燈塔、燈船、浮標、標桿、及霧號等各種航路標識（第一條）。航路標識之建造修理及其監督管理，由交通部主管之（第二條）。各地方政府經交通部核准，得設置必要之航路標識。法定團體呈由地方政府核轉交通部核准後，亦得設置之（第三條）。交通部對於地方或法團設置之航路標識，認爲不適當，或易生危險，或無必要時，得令變更或撤銷之。如認爲有直接管理之必要時，亦得以相當價額收買之（第四條）。凡移轉或遮蔽航路標識者，變更航路標識之性質者，及在禁止區域使用易於淆亂航路標識之燈光或警號者，均處三百元以下罰鍰（第五條），已於民國五十二年四月二十七日，交通部令提高二倍）。又衝撞航路標識者，繫泊船筏於航路標識者，攀登航路標識者及塗抹航路標識者均處十元以下之罰鍰（第六條，已於民國五十二年四月二十七日，交通部令提高二倍）。該條例之施行細則規定由交通部定之（第七條

（）。惟交通部因所屬航政機關尚未接管海關此項業務，故施行細則，亦遲至今日尚未制定公布也。

習 題

一、航路標識依法應由何機關主管？目前由何機關主管？

輪船進出港現行法定手續與具備事項表

進 口

船舶到港前 (船舶到港前一日)

向警備總司令部港區檢查處申請一般信號由海岸電台通知航行中船隻

(外籍輪船免辦)

(1) 憑代理行或輪船公司開航通知(電報)向海關申請掛號

(2) 向港務局辦理船舶進港申請,填預報單五份(航政組留存一份,餘四份分送港務組、海關、電監組、聯檢中心等)(無外交關係國家商船應附驗特許證)

(3) 向港務局申請船席申請領港

(4) 向港務局棧埠處申請倉位並領取倉庫保結單

(5) 憑倉庫保結單向海關請領卸貨准單

船舶抵港時

邀請港口聯檢中心登輪檢查

(1) (檢疫所)	(2) (警備港區檢查處)	(3) (出入國境證照查驗站)	(4) (海關)
由船上具備: 進口艙單 旅客名單 船員名單 除鼠證明書 船員及旅客接種證明書 海事衛生申明書	由船上具備: 進口艙單 旅客名單(及過境旅客名單) 船員名單	由船上具備: 船員名單 旅客名單(及過境旅客名單) 進口旅客登記卡 無非法人員入境切結書	由船上具備: 進口艙單(及過境貨物艙單) 船員名單 包裹清單 毒品(腐蝕品)清單 武器清單 旅客名單(及過境旅客名單) 旅客行李單 船用品清單

船舶繫泊後

向港務局申報進口

航政組

填報輪船進口報告單二份(一份由航政組留存一份退回)附進口船員名單送驗航海及機艙記事簿

港務組

船舶進港報告書
進口艙單
旅客名單
繫船申請書

海關

向海關申報進口並領取卸貨准單(送驗關簿、船鈔、進口艙單、包裹清單)

出 口

船舶開航前 (開航前十二小時)

- (1) 向航政組申請出港 填報輪船出口報告單五份(航政組留存一份,餘四份退回後分送電監組一份,港務組一份,海關一份,聯檢中心一份)船員名單 繳驗文件(船舶安全證書、航線證書、檢查證書、船員手冊及其他船舶證書)領回航海、輪機記事簿
- (2) 向港務組申報出港 將航政組簽證後之輪船出口報告單送港務組登記簽證日期、時間、申請領港
- (3) 向聯檢中心申請檢疫
- (4) 向海關申請結關 具備事項:出口艙單、輪船出口報告單、檢疫准單、呈驗文件(國籍證書、噸位證書等)、繳納事務費(外籍輪船)、船鈔費
- (5) 領回: (船舶開航前向海關結查課結關後領取)關簿(外籍輪船無)、船鈔、檢疫准單、結關出口艙單
- (6) 向聯檢中心申請一般信號(外籍輪船免辦)

船舶出港時

邀請港口聯檢中心登輪檢查

(1) (檢疫所)	(2) (警備港區檢查處)	(3) (出入國境證照查驗站)	(4) (海關)
具備文件: 船員名單 旅客名單 出口艙單 繳驗除鼠及船員旅客接種證明書	具備文件: 船員名單 出口艙單 旅客名單	具備文件: 船員名單 旅客名單 出口旅客登記卡 無非法出境切結書 一般信號具領收據	具備文件: 1.旅客名單 2.旅客行李單

——開 航——

第三十九章 臺灣之港務管理

因商港條例不能適應臺灣管理港務之需要，臺灣省政府於民國四十二年八月一日，特制定臺灣省港務管理規則，並於六十二年四月十一日修正。計分十章，共四十七條，內容頗似日本之港則法。將來商港條例修正爲商港法，此項管理規則經酌加修正，仍可作爲此地區之商港管理細則，繼續施行。茲述該規則之要點如次。

一 管 區

基隆港務局、臺中港務局、高雄港務局與花蓮港務局管轄區之劃線，規定如左：

一、西部海岸以北緯二十四度五十七分（蚵殼港）之線爲準，以北屬基隆港務局管轄，以南及北緯二十三度五十分（濁水溪口）之線以北屬臺中港務局管轄，以南（包括澎湖列島）屬高雄港務局管轄。

二、東部海岸以北緯二十四度十八分四十四秒（大濁水溪口即和平溪口）之線爲準，北部屬基隆港務局管轄，南部（包括綠島蘭嶼）屬花蓮港務局管轄。

三、南部海岸以在鵝鑾鼻（北緯二十一度五十四分十五秒，東經一百二十度五十分四十五秒）處向南北劃一垂直線，劃線以東屬花蓮港務局管轄，劃線以西屬高雄港務局管轄。

二 船舶進出港

凡船舶擬駛入本省各港，應於到達二十四小時前，以電訊向目的港港務局報告或由船公司或代理行轉報預定到達時間，吃水深度、貨物種類、有無旅客，以便指定船席，並由船公司或代理行依照有關法令規定向各有關機關辦理申報進出港手續，其預報進出港時間與實際進出港時間相差之時限，均不得超過十二小時，因緊急事故需申請進出港之手續者，得依照臺灣區港口管制辦法之規定辦理之。

漁船不使用劃定停泊區域以外之船席時，得免向港務局預報進港時間。

船舶進港無論日間夜間均應在錨地拋錨等候檢疫及查驗，其位置不得妨礙公共航路，候港務局已指定船席及許可信號通知，同時船舶應懸掛同樣信號答應，始得進港繫泊。

船舶進出港應懸掛中華民國國旗、船籍國國旗、船名呼號旗及指定繫泊或離開時之船席信號旗。

船舶因避難或其他事故進港或出港後十二小時以內因故回港，經港務局核准進港，得用書面報告代替進港報告書。

船舶在港內航行時，除應遵守國際海上避碰規則規定外，儘量減低速度，不得併列航行，或超越他船，如遇其他船舶正在從事潛水測量挖泥修理浮標或其他水下工作時，尤應以極慢速度進行。

凡出港船舶經各機關查驗後，不得停靠碼頭或滯留港區水域。

三 信 號

船舶進出本省各商港，除指泊之特別信號由各港務局訂定並報請交通處核備後，發布港務通告外，各港口之進出港信號，均依照臺灣區港口管制辦法規定辦理。

船舶在港內使用特別信號，應先報經港務局許可，方得使用。

四 停 泊

凡船舶進港時均由港務局指定船席停泊，港務局如有調整船席之必要，得隨時令其移泊，船方如需自行移泊，應向港務局申請，在未經許可前，不得擅自移泊，但因事態緊急為避免災害所採取之權宜措施不在此限。

前項經限令移泊之船舶，如逾時不移泊，得強制移泊外，並依本規則處罰之，因強制移泊所發生之費用與損害，由該船自行負責。

凡拖船、駁船、渡船、舢舨及其他工作船除因業務需要外，不得繫泊浮筒或在輪船四週停泊及逗留，並應遵照商港條例第十三條之規定，不得妨礙輪船之航行與繫留。輪船舷側如須繫留數艘駁船，其寬度不得超過十四公尺。

凡船舶停泊港區，無論日夜均應有三分之一船員留駐駕駛及輪機兩部，並應各有高級船

員一人負責。

五 港區水面作業

在港區範圍內之各型小船（包括渡船、舢舨、工作船、交通船、拖船、駁船等），非經港務局許可不得行駛及作業，其數量得視事實需要情形予以限制，如有增加需要，應於每年一月報由交通處核定之，但汰舊換新者不在此限，其舊船必須予以拆解。

各型小船不得爲下列各款情事：（一）不依規定載運人、貨及危險物品。（二）將行駛證轉借他人使用。（三）強行攬載客、貨或未經許可載客遊覽港區。（四）超出營運範圍及航線。（五）擅自停靠船舶外檔或附近者。（六）故意刁難乘客或高價勒索。（七）夜航不遵照規定燃燈。

在港區內爲下列各款規定情事時，應先報告港務局核准：（一）船舶舉行下水典禮或試車。（二）船舶進出船塢。（三）船舶停泊中須熄爐或機械拆卸檢修。（四）船上救生艇下水操練。（五）舉行各種演習。

船舶在港小修，應經由船公司或代理行於事前向港務局申報，經核准後，並分知有關單位。船舶在港小修時，爲維護港區安全，須派有高級船員在場負責監修，並採取各項安全措施，其工作時間，除營運船舶應在裝卸貨期間完成外，至待命船舶之小修，最多應以五天爲限，載有危險物品之船舶或油輪，在出清及除去內部油氣前，嚴禁檢修主機或使用電焊或氣

焊，如涉及冷凍設備者亦同。港警所對於承修廠商所攜帶之機具及修配零件運入港區或船上時，應先驗明港務局核准通知。

港內拖帶船舶或筏，應經港務局許可。船舶停泊港內不得冒放濃煙，其濃度不得超過林格曼二號。軍公商船舶清艙之油污艙水（包括含水之廢油），應在港外經港務局指定之區域洩放。港區範圍內之修理場廠、油站及其他輸送油料之軍公商機關行駛，在經辦業務或工作時，其油料不得遺漏或洩棄港內。游泳者不得在指定區域以外之港內水面（包括各航道、各碼頭、各浮筒、各船席及各船渠）游泳，違者強迫制止之。港內禁止捕捉魚蝦蟹類，養殖牡蠣及其他海產物。凡港內有海底電纜及海底水管通過區域（兩岸設有木牌標誌），一律禁止拋錨。

六 港區工程作業

在港區範圍內經都市計畫劃定為港埠用地者，應以興建與港灣運輸、倉棧、造船、製冰、冷凍及與港埠業務有關之建築為限，並應事先取得港務局同意，始准申請建築，其他有礙港區發展之建設計劃、作業、安全、觀瞻或與港埠業務無關之建築物或構造物，非經本府核准均不得建造。

凡在港區範圍內從事工程各項作業時，應於事先以書面並檢附規定圖說向該管港務局申請港工作業許可證，其各項工程作業如左：

一、陸地：(一)建築物之建造、改造及拆除。(二)給水、排水、石油及化學物等管道及電力、電訊設備之敷設、修改及拆除。(三)起重設備之安裝、修改及拆除。(四)各種輸送設備之敷設、修改及拆除。(五)鐵路道路之建築、修建及拆除。(六)地形之變更。(七)其他陸地工程事項。

二、水面：(一)沉船、漂流物、沉沒物或其他物件之打撈。(二)構造物之建造、改造及拆除。(三)海底電纜、水管、油管及其他各種輸送設備之敷設、修改及拆除。(四)放置或收回浮筒、浮漂及其他航行標誌。(五)爆破或潛水作業。(六)濬填工程。(七)其他水上、水中、工程作業。

凡從事前條第一款作業時，應檢附下列各款圖說：(一)作業位置圖：應註明作業位置及附近道路與關係建築物，其比例尺不得小於五千分之一。(二)平面圖：應註明施工地點之界線，其比例尺不得小於二百分之一。港區內在實施都市計劃區域內之建築，並需另向當地縣市政府申請核發建築執照，經核准後始得施工，變更時亦同，縣市政府發給建築執照時，應將副本並檢齊附件送港務局。港工作業除有建築執照由發證機關按規定查驗外，完工後應即報請港務局派員查驗，如有不合規定者，應即修改或拆除。各種港工作業如因施工之必要，而須毀損碼頭、道路或其他公共之設施時，事先應徵得港務局之同意，事後並應按照原狀修復。

七 罰 則

船舶違反本規則之規定者，由各該港務局依照有關規定處以罰鍰，在未繳清罰款或提出

相當保證前不得出港，原使用港區範圍所設置之工作物，經通知移去而未依照指定日期撤除或遷移者，得勒令停止使用，並代爲撤除，其費用由物主負擔。凡停泊碼頭船舶如有發生意外情事，其一切損失及搶救費用，均由該船自理，其因此所引起港區倉庫及其他建築損害時，由該船舶負責賠償，靠岸、離岸或在停泊期間撞壞碼頭上之一切設備，無論輕重，均應由該船出資修復，撞壞燈船、浮筒、浮漂及其他船舶，應賠償其復原費用及因此而引起之損失。船舶在港區修理如有違反規定除依規則處罰外，承修廠商如在六個月內違規達三次者，即停止其在港區承辦修理工作六個月之處分，如發生災害損失財物，得由港務局視其情節輕重，停止其進入港區工作六個月至一年。

各種小船在港區如有觸犯海關緝私或其他刑事法令規定者除移送法院辦理外，得限期停駛或吊銷其證照。凡無證照之工作船舶，應禁止在港內行駛，如有違反，應予吊岸看管，其損毀由該船所有人負責。在港區內之沉船或漂流物，或其他物件之撈除，除依商港條例第二十一條之規定辦理外，倘因所有權爭執，或所有人不明，或對所有人之通知無法於適當時間內送達，致未能適時撈除，足以危及港灣、航道之安全時，即由港務局代行除去，其費用仍由所有人負擔。

八 附 則

商港內經劃定之漁港區，其管理應儘先適用本規則，本規則未規定者，適用臺灣省漁港

管理辦法。

在戒嚴期間有關特別管制之一切規定，依照戒嚴機關之規定辦理之。

至於危險物品，係指爆炸物、壓縮液化或受壓縮溶解之氣體、易燃性體、氧化物、有毒或傳染性物資、放射性物資、腐蝕性及雜項危險物資等，其品名由交通處核定之。

習題

- 一、船舶駛入臺灣省內港口，應如何辦理申報？
- 二、船舶進出港時，應懸掛何種旗號？
- 三、船舶在港內應如何行駛？
- 四、入港之船舶，如發現有流行病或傳染病或來自疫口岸者，應如何處理？
- 五、船舶在港內失火時，應如何處置？
- 六、試述船舶在港內，應注意之禁例。

第四十章 打撈沉船

一 打撈沉船之時代背景

港內或航道，沉有船舶，常爲航行之障礙。如沉沒於水面以下，行船稍有不慎，更易觸及，而生海難。故航政機關對於此等沉船，均有權督飭所有人自行除去，或逕由航政機關代爲除去，仍令所有人負擔費用，蓋爲維護公衆利益與航行安全也。

抗戰以前，關於港內沉船，例由當地海關港務長依照關章處理，向無法規制定公布。抗戰期間，中日雙方船艦以轟炸戰鬪及阻塞航道等原因，而沉沒於長江一帶及沿海各港口者，爲數極多。復員初期，長江淞漢間破船殘骸，沉擱兩岸，猶如林立，航道處處阻梗，船隻尤感難行。高雄港內沉船大小達一百七十八艘，基隆港被炸沉之大小船隻亦不下百數十艘，無異兩個死港。交通部爲迅速打通航道，清除港口，經分令長江區航政局及基高兩港務局負責辦理。長江區航政局於三十五年二月以後，陸續開闢漢口六個公用碼頭，九江兩個公用碼頭，南京四個公用碼頭，即係自行撈修江邊所沉之臺船方船而建成。臺灣航業公司之臺北延平兩輪及益祥輪船公司之福裕輪，均係基隆港務局所撈起而修復營運者。惟當復員之初，運輸緊急，中央地方限於財政，不能一一由政府出資辦理，交通部因接受長江區航政局之建議，鼓勵航商及打撈商，共同參加打撈沉船之政策，以期迅速清除航道，兼可增加船舶數量，而

解決復員時期迫切所需之運輸工具。行政院經於三十六年一月七日公布打撈沉船辦法（同年十月二十二日修正，共計十一條）。政府遷臺以後，積極興建港灣，海運發達，船舶往來繁多，民間打撈事業興起，交通部遂於四十三年六月十一日制定打撈業管理規則，為加強管理，並於六十三年七月一日予以修正。

二 打撈業之範圍及主管機關

打撈業係指在海洋及我國領海、江河、湖泊水中打撈沉船、物資作業者而言。打撈業之主管機關在中央為交通部，在地方為當地航政機關。

三 打撈業之申請登記

打撈業之申請人，以具有中華民國國籍之人民及公私法人為限。經營打撈業應申請當地航政機關轉報交通部核准設立登記，發給營業執照。打撈業如為公司組織，應依公司法申請公司登記，如為行號，應依商業登記法申請商業登記，並應加入公司行號所在地之打撈商業同業公會或商業會為會員。打撈業申請設立登記，當地航政機關經查驗其設備合於規定標準者，始得予以轉報。打撈業登記之名稱，負責人姓名及地址變更時，應辦理變更登記，換發執照。其他事項有變更者，應報請當地航政機關轉報交通部備查。

四 打撈業之管理監督

打撈設備之查驗，分定期查驗及臨時查驗兩種。定期查驗每年一次，臨時查驗於設備新增、報廢、故障修復或當地航政機關認為必要時行之。航政機關每年定期或臨時查驗其轄區內打撈業設備時，應於查驗前半個月以書面通知其查驗日期，受驗單位應即繕具現有打撈設備查驗清冊一式七份，於查驗前七天檢送當地航政機關。打撈業之各項設備，除船舶外，由當地航政機關發標誌或烙印。打撈作業之船舶及工作人員出入港口時，應繕具出入港清冊送當地航政機關核轉警備總部查核，並依規定辦理船舶及工作人員查驗手續。打撈工程需用爆炸物時，其申請管理、貯運及使用，須依有關爆炸物管理法令辦理。隨船出入港時，應將其品名、規格、數量，詳細記載於出入港報告單之裝載貨物欄內。打撈作業之船舶及工作人員，以在同一港口進出港為原則，如須進出其他港口時，應於出港前報請當地航政機關核准，並轉知其進入港之航政機關，及其港區檢查機關。

港內沉沒船舶或物資依商港條例第二十一條之規定處理。港外狹航道中有沉沒之船舶或物資時，準用上項規定辦理。港外水域沉沒船舶及物資，不影響航行安全者，船舶物品所有人或運送人得於失事之日起十五日內，開具沉沒地點、品名、數量及包裝樣式等，向轄區航政機關申請保留自行打撈權，保留期間，自申請核准之日起，最長不得超過一年。沉沒船舶或物資，經申請保留打撈權者，委由登記有案之打撈業從事打撈時，應將雙方所簽合約會銜

報請當地航政機關核准後，方得開始打撈。軍公艦船或物資沉沒時，僱用或依法徵用打撈業從事打撈者，該沉沒之船舶或物資機關應以公文通知沉沒水域轄區之航政機關，以便核准打撈業出港作業。打撈業向沉沒船舶或物資所有人或申請保留自行打撈權人，經合法取得打撈權後，應向轄區航政機關簽訂打撈守約，限期打撈。

打撈業對無主或申請保留自行打撈權，但逾規定打撈期限之沉沒船舶或物資，得逕向沉沒水域轄區航政機關申請勘察打撈，經勘察結果認為有打撈價值者，應簽訂打撈守約，始得進行打撈；但經政府機關禁止打撈之物品，不得申請打撈。打撈業所打撈之物品，除其打撈之標的物，或由委託人或打撈業取得打撈物之所有權者外，餘均應依下列各款規定處理：（一）武器彈藥等，應報請當地航政機關層報交通部轉國防部處理，並由國防部按其實用價值，以百分之三十現金為打撈人之報酬，但經鑑定確已不能使用者，視為一般物資，由航政機關會同打撈人處理，其處理所得價款，除扣除主管機關處理費外，以百分之五十現金為打撈人之報酬。（二）打撈沉船原係敵偽所有，除由政府自行打撈外，由打撈業申請打撈者，該沉船歸申請人所有，但軍艦槍砲及其他軍品，應報繳政府，並由當地航政機關層報交通部轉國防部依前款規定處理。（三）金塊、銀塊、金銀貨幣及斑玉珍寶等，由當地航政機關層報交通部轉財政部會同打撈人依法處理，並照所得價款百分之四十之現金，為打撈人之報酬。（四）供學術、藝術、考古或歷史研究之財產或古物，應由當地航政機關層報交通部轉內政部依古物保存法之規定辦理。（五）撈獲前四款以外之物品，其物主不明，應依民法第八一

○條之規定，報請當地航政機關公告之，倘經沉沒物資所有人認領者，撈獲人除得依同法第八〇五條給與撈獲時價百分之三十之報酬外，並得依據出海紀錄，請求所有人償付其打撈費用，雙方對打撈費用有爭議時，得請航政機關調處之，調處不成時訴請法院裁判之。

五 打撈業之處罰

打撈業核准登記後，經當地航政機關查驗其設備或技術人員之資歷，低於規定之標準時，得層報交通部予以限期之停業處分，並責令改善之。打撈業所撈獲之物資，對前述一至五項之物資，不報請當地航政機關處理而圖非法占有時，航政機關除追回其藏匿物資依照規定處理外，並層報交通部予以定期之停業處分或撤銷其營業執照。

第七編 航政機關

第四十一章 航政機關之建制

航政機關即係執行航政事務之機關，我國航政在前清及北洋政府時代，均係由海關代管，既無完備之航政法規，亦未設置專管機關。

迨國民政府成立，始於民國十九年十二月五日，公布交通部航政局組織法，於民國二十年七月一日在上海、漢口、天津、哈爾濱分設航政局，同時執行新頒布之各種航政法規。而海關代管近八十餘年之航政，除燈塔、航路標誌及港務等業務外，亦均在同日停辦，實開我國航政之新紀元。交通部嗣於二十五年又增設廣州航政局，當時交通部劃定各局之管轄區域，上海局爲蘇浙皖三省，漢口局爲鄂湘贛川四省，天津局爲冀魯兩省，哈爾濱局爲東北三省，廣州局爲粵閩兩省。因之各局在轄區內之航運繁要地點，均分設有辦事處，以利執行。

抗戰時期，中央爲統一管理航政，撤銷川桂兩省地方性之航務駁枝機構。漢口航政局（當時遷設重慶）經接管四川省川江航務管理處，擴大管轄區域及於川鄂湘贛皖蘇六省，改稱爲長江區航政局。廣州航政局（當時遷設柳州）經接管廣西航務管理局，改稱珠江區航政局（抗戰勝利仍恢復原名）。

勝利復員後，全國分設五個航政局，管轄區域，一併重實。上海航政局設上海，所屬有

寧波、溫州、海州三辦事處。長江區航政局設漢口，所屬有宜賓、重慶、宜昌、長沙、九江、蕪湖、南京、鎮江八辦事處。廣州航政局設廣州，所屬有福州、廈門、汕頭、江門、廣州灣、海口、北海、梧州、桂平九辦事處。天津航政局設天津，所屬有青島、秦皇島、威海衛、煙臺、四辦事處，惟煙臺、威海衛兩處，以地方秩序未恢復，人員未能赴任，暫駐塘沽。東北航政局亦以地方秩序不靖，未能照原定計劃設置，至臺灣區航政，則未設專局，事務委託省轄基隆及高雄兩港務局代辦，於兩局內加設航政組，主辦其事，以迄於今。

以上為航政執行機關設置之沿革，至航政行政管理機關，則為交通部之航政司，初設時，僅有航務、船舶、海事三科，及民國二十三年增設空運一科。復員後又擴充為航務、船舶、船員、海事、港務、空運、氣象七科。

第四十二章 航政局之組織

交通部航政局組織法公布於民國十九年十二月五日，修正於二十四年六月二十八日，共計十四條。該法規定，交通部爲處理航政事宜，設置航政局（第一條）。航政局直隸於交通部，其設置處所及管轄區域，由行政院定之（第二條）。局內組織分第一第二兩科，第一科職掌文書、庶務、人事、會計。第二科主管航政，爲業務之重心。其職掌爲：（一）關於船舶之檢驗及丈量事項。（二）關於載線標識事項。（三）關於船舶之登記及發給牌照事項。（四）關於船員及引水人考核監督事項。（五）關於造船事項。（六）關於船舶出入查驗證之核發事項。（七）關於航路之疏濬事項。（八）關於航路標識之監督事項（第三、四、五條）。

當航政局建制之初，因係草創，組織編制均小，法定設局長一人，簡任或薦任，承交通部之命，督率所屬職員，處理局務。設科長二人，薦任或委任，承局長之命，督率所屬職員，分掌各該科事務。設技術員四人至八人，薦任或委任，承長官之命，辦理技術事務。設科員八人至十四人，委任，承長官之命辦理各科事務。又航政局因事務之必要，得酌用雇員（第六、七、八、九、一〇、一一條）。

航政局除主管所在地之航政外，其轄區常及數省。故法定得於重要海口之各港埠設辦事處，置技術員一人，薦任或委任，科員一人至三人，委任。前項辦事處之設置地點及管轄區

域，由交通部定之（第一二條）。

航政局於設立之時，前項組織，當勉可應付，後因業務一一依法推行，事務增繁，組織卽感不足。迨抗戰軍興，航政局配合軍事，職權擴大。長江區航政局且兼管造船絞灘及徵調船隻等各項新業務，益以公務機關會計、人事制度獨立，該法事實上，已窒礙難行。交通部當於民國三十年八月，呈准國防最高委員會，另定長江區航政局組織規程，局內分設監理、船舶、船員、總務四科及秘書、會計、人事三室，人員亦分別增加。該局於抗戰復員期間，爲辦理造船，曾設造船處，爲辦理川湘機械絞灘，曾設有絞灘管理委員會，爲辦理漢滬京三港公用碼頭，曾設公用碼頭管理所，均係特別主辦之業務，而爲其他各航政局所無者。

抗戰勝利以後，我國商船激增，各地航政局處，事務紛繁，遠非抗戰以前所可比擬。航政局組織雖未再度修正，而事實上各局編制，經交通部之核准，均較戰前爲擴大；大致於第一第二兩科之外，均設有技術、會計、人事三室，編制員額亦擴大甚多，惟航政局組織法則迄未經過立法程序，予以修正公布耳。

第四十三章 港務局之組織

抗戰勝利以後，交通部對於各重要海港之復舊重建，甚為積極；先後在塘沽、青島、廣州、福州、廈門各港設立工程局，並在葫蘆島設立港務局。均由交通部分別制定組織規程，其組織及編制，大同小異，惟員額視業務情形而稍有差異。

基隆、高雄兩港務局自臺灣光復以後，即行設置。嗣先後闢建花蓮、臺中兩國際商港，增設花蓮、臺中兩港務局，直屬於臺灣省交通處。其所管之事務，包括航務行政、港務管理、港埠工程、及棧埠業務，較大陸一般之航政局與港務局均多。其組織規程，由臺灣省政府制定。該局等之內部組織完全相同，惟員額略有差異，茲述其大要於左：

港務局置局長一人，承交通處長之命綜理局務、副局長一人襄理局務。局設下列各組室，分課辦事：(一)港務組分港灣、繫船、號誌三課。(二)業務組分企劃、營運、管理三課。(三)工務組分設計、工事二課。(四)機務組分船機、機具、供應三課。(五)秘書室分第一、第二、第三課，分掌研究發展、管制考核、公共關係、動員、機要、編譯等事項。(六)總務室分文書、庶務、財產管理、出納、採購五課。另交通部委託臺灣省政府指定港務局辦理航政業務，特設航政組，分技術、監理、海事三課。

局置港務長一人、承局長、副局長之命綜理港務事項，副港務長一人襄助之。又置總工程司一人、承局長、副局長之命綜理工務事項，副總工程司一人襄助之。

局置主任秘書一人。組長五人（內港務、工務、機務、航政四組長由高級技術人員兼任）。秘書室主任一人（由主任秘書兼任），副主任一人。總務室主任一人。專門委員三人、課員二十二人（內設計、工事、技術、海事、船機、機具六課課長由技術人員兼任）、診療所主任一人、信號臺臺長二人（由技術人員兼任）正工程司十人、技正九人、並置秘書、專員、視察、副工程司、幫工程司、工務員、監工員、技士、技佐、巡察員、課員、辦事員、雇員、技術工、業務工等各若干人，人數以預算員額定之。

局設主計室，置主任、副主任各一人，課長五人。賬務檢查員、課員、辦事員、雇員等各若干人，依法辦理主計事務。

局設人事室，置主任、副主任各一人。課長五人，課員、助理員、辦事員、雇員等各若干人，依法辦理人事管理及人事查核事務。

港務局職員之任用，除主計人員、人事人員及醫護人員另有規定外，準用交通事業人員任用條例，其任用程序依照臺灣省交通事業人員任用程序之規定辦理。

港務局得設棧埠管理處、船舶機械修造工廠、港埠工程處、擴建工程處、員工訓練所，並在所轄各小港及其他施工地點，設置工程處或管理處、或辦事處，其組織均另定之。

花蓮港於民國五十二年九月一日開放為國際港，同日成立港務局。其組織情形與基隆高雄臺中港相同，惟員額較基隆高雄臺中港為少。

習 題

一、臺灣地區航政事務，現由何機關負其責任？試述該機關內部有關航政之組織與職掌。

第二十五章 習 題

- 一、略述一九四八年海上人命安全公約之內容。
- 二、略述一九六〇年海上人命安全公約之內容。

第四十四章 海事審議之組織

一 海難審判與船員懲戒

近代造船技術進步，防禦災害之設備增加，船舶航行須經航政機關檢驗，船員任職須經政府考試，航行管理又有諸多規章，保障航行安全之措施，可謂日見周密。但有時因不測風雲或人事之疏忽，船舶航行海上或內河，仍不免有險難發生。為減少可能發生之機會與減少損害之程度，在積極方面固須要求船舶與船員素質之提高，而消極方面，仍須在人事方面防微杜漸，使船員及從事航業者知所戒慎，以策航行之安全。故各國均有海難審判與船員懲戒之措施，目的在此，且由來已久。

二 港務局海事評議委員會之組織

我國海難審判之建制，在民國二十二年四月二十八日，由交通部公布航政局船舶碰撞糾紛處理委員會章程以後，可謂已啓其端。惟其組織迄未完成立法程序，缺乏法律上之權威。政府遷臺以後，為慎重處理海事案件，特令准基隆、高雄兩港務局，於局內設置海事評議委員會；擴大其地位與職掌，以代替昔日之船舶碰撞糾紛處理委員會。該委員會之組織規程，係於四十一年四月二十六日，由交通部核定施行，嗣又於四十二年四月九日及四十四年六

月十八日，兩度修正，故規定較為詳密。故擇要縷述如下：

①委員會組成員 委員會設委員十一人至十三人，除港務局局長、港務長及主管航政組長課長為當然委員外，其餘委員由港務局長就當地管轄區域內，聘請左列專家充任之：（一）具有資望之船長及輪機長。（二）具有資望之引水人。（三）具有資望之海軍高級航海人員。（四）具有資望之漁業監理人員。（五）具有資望之驗船師。（六）具有資望之有關教授講師。（七）具有資望之保險從業人員。（八）具有資望之律師。（九）具有資望之會計師。（十）具有資望之海事公證師。（十一）其他對海事案件之處理，特具經驗之人員（第二條）。委員會以港務局局長為主席，缺席時由航政組長代理，航政組長亦缺席時，得指定委員一人代理之（第三條）。各委員均為無給職，但各委員及辦事人員出席會議時，得酌給餐費及交通費（第一〇條）。

②委員會之職掌 委員會依港務局局長之命，處理下列各事項：（一）關於海事案件之調查研究評議等事項。（二）關於船舶發生碰撞觸礁擱淺等事項，過失責任之審定及核議處分事項。（三）關於海事責任不屬船員部份之評議公斷事項。（四）關於船舶碰撞糾紛之調查證明調解公斷事項。（五）關於海難事件各項費用或海損之評議公斷事項。（六）關於賠償價格之鑑定事項。（七）關於核議海難事件之撫卹及善後事項。（八）其他有關船舶失事糾紛之核議公斷事項。（九）關於船舶遲碰暨有關航行安全之建議改善事項（第五條）。委員會事務由港務局局長指定航政組主管兼理之（第九條）。

③評議之程序 委員會處理上述第五條（一）至（八）各事項時，當事人應負協助之義

務，委員會於必要時，得傳集人證訊問。並得於開會時，通知各當事人列席備詢。各該列席當事人得就所為認定，提出申辯（第六條）。委員會非有全體委員過半數之出席不得開議，非有出席人員過半數之同意，不得決議（第七條）。委員會決議呈報港務局核轉交通部核定，如當事人不服，得於奉到核定後，一個月內向交通部提請復議（第八條）。關於漁船海事仍由港務局依航政機關職權處理，必要時得臨時約集臺灣省漁業行政主管之農林廳派員參加核議，至處分執行得移請農林廳辦理。

兩港務局對海事案件之處理，交通部規定，應逐案擬具審定書，其格式為：（一）案由。（二）應負責任人員。（三）主文。（四）事實。（五）理由。

三 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為第一審。交通部為第二審，為慎重研審海事案件之處理，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，茲擇要縷述如下：

①委員會組成份子 委員會設委員五至七人，由交通部長就本部各單位主管及高級職員指派兼任之。並指定委員一人為召集人（第二條）。委員會事務由航政司兼理之，並設執行秘書一人，由航政司主管海事科長兼任之（第三條）。

②委員會之任務 委員會之任務如次：（一）航政機關報請核定海事案件之審議事項。

(二) 海事案件當事人之申請復議事項。(三) 奉命交議海事案件之審議事項。(四) 其他有關海事案件之審議事項(第四條)。

④審議之程序 委員會處理每一海事案件，先由航政司審核，擬具意見後，再送由委員會召集人，召集會議審議之(第五條)。委員會審議時，各出席人員如陳述意見，應用書面送委員會保存，委員會所有記錄及所有決議，僅供部次長核判之參考，對外應嚴守秘密(第六條)。委員會審議時，得視需要，邀請專家列席諮詢意見，以供參考。此項諮詢及所提意見，均應嚴守秘密(第七條)。委員會審議時，得視需要通知有關人員列席，以備詢問(第八條)。委員會非經三分之二以上委員出席，不得開議，並應以出席過半數委員之同意決議之。如遇意見分歧，決議不成時，應由召集人彙集各項意見，簽請部次長核定之(第九條)。委員會審議決議後，應由航政司將所決議之事項，送請其他有關各司室會章，再簽請部次長核定之(第一〇條)。

習 題

一、船舶發生海難，我國航政主管機關，如何處理？

第四十五章 海難審議法之制定問題

交通部所定之海事評議委員會及海事審議委員會兩組織規程，雖較以前船舶碰撞糾紛處理委員會章程，規定詳密；惟仍未取得法律上之堅強地位。以往各航政機關決定之審定書，在法院審判有關民刑案件，並未一定採作判決上之基礎，有時重作調查，甚至責任之判定，法院與航政機關意見互有差異，以致案難解決。頻年航業船員界呼籲修正航政法規，設立海事法庭，自有其事實上之需要。因此交通部有起草海難審議法之計議，不取海難審判法及海事法庭之名稱，而改用海難審議法及海難審議庭，蓋為避免與法院名稱混同。惟以事涉重大，草案迄未呈請行政院核轉立法院審議。著者曾參與其事，略知草案梗概，茲述其要點於次，以供學術上之研究。

海難審議法草案共六十八條，分（一）總則。（二）海難審議庭之組織及管轄。（三）辯護人。（四）審議前之手續。（五）地方海難審議庭之審議。（六）高等海難審議庭之審議。（七）裁決之執行。（八）裁決之執行。（九）罰則等九章。該法施行細則共七十條，計分（一）管轄之移轉。（二）審議官之迴避。（三）辯護人。（四）地方海難審議庭之審議手續（又分審議前之手續，審議開始之聲請，審議準備，審議手續四節）。（五）高等海難審議庭之審議手續。（六）裁決之執行。（七）附則等七章。海難審議庭組織法係屬於編制性質，比較簡單，祇有十三條。

海難審議法草案，係採取美國海難審判之精神，但在制度及審議程序方面，多參考日本之海難審判法。惟組織方面仍顧及我國國情，力求緊湊簡化。其重要原則，略舉如下：

①海難審議法應完成立法程序，俾於公布以後，全國一致施行，以昭信守。

②海難審議庭分地方及高等兩級，其職權爲海難事件原因之調查，責任之判明，以及船員行政處分之裁決與海難關係人之警告。

③海難審議庭與航政機關分立。惟同隸屬於交通部，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。

④海難審議庭裁決，限於行政處分，關於海難事件之刑事處分及民事賠償，應分別適用刑法民法及海商法，由一般法院依法處理，不抵觸現行之司法制度。

⑤海難審議庭所爲之裁決書，既經合法之程序，審慎之處斷，應具有法院技術鑑定之絕對效力，法院審判相關之刑事民事案件，應採爲判決之基礎，藉以消弭以往及將來可能發生之紛爭缺點。

⑥海難審議庭之審議官（即審判官）執行審判權，而不另設日本所設之海難審判理事官（即檢察官）。此項職權即由航政機關主管海事行政之官員擔任，執行類似檢察官之職權，名義定爲檢查官。如此可減少機構之繁複，而主管機關仍得行使檢察權，以發揮其行政效率。

⑦船員懲戒，限於申誡、收回證書及撤銷證書三種。

⑧海難事件以地方海難審議庭爲第一審，高等海難審議庭爲第二審，交通部爲終審。與美國制度相同，而不採日本以最高法院爲終審之制度；旨在保持我國司法行政司法之體制。

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受審人或當事人應准遴選辯護人，出庭代爲辯護，以保障其權益。

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，以宏法治之精神。

⑫海難審議庭之組織法，應完成立法程序，俾與海難審議法，同具法律上權威。

⑬海難審議法施行細則，規定管轄移轉、迴避、辯護人，地方及高等海難審議庭之審議手續，裁決之執行各章，以補充母法之內容，可由交通部制定公布施行。

⑭海難審議庭有關記錄文書事務各事，設書記室，以書記長主之。所有審議官及事務人員名額力求緊湊，編制較日本者均小。

第四十六章 航政機關制度之革新問題

依照憲法第一百零七條之規定，航政由中央立法並執行之。航務行政、港務管理、港埠工程以及航路標識均係航政之一部份，亟應由交通部依法統一執行。惟各地區港務港工事宜，現雖接受交通部之指導，但港務局則仍多隸屬於地方政府，如基隆、高雄兩港務局隸屬於臺灣省政府，青島港務局隸屬於青島市政府，上海港務港工事宜，則分由地方及中央政府所屬之江海關，滬浦局及市公用局主管。天津港亦分由津海關及海河工程局主管，制度殊不一致，事功難如理想。至海關所管之航路標識，原擬於抗戰勝利後，即由交通部接管，亦因時局動盪，迄未接管。民國三十六年七月，交通部召開全國航政會議，對於港務管理紛歧現象，曾經詳加檢討，亦有將海關所管港務部份，移歸交通部接管，及交通部設立港務管理總機構之決議，可見統一港務機構乃全國朝野共同之意見。現行政院實應乘此時機，對中央各部間及中央與地方政府間有關航政權責機構，予以規劃調整，以成百年大計。又目前交通部內之航政司，組織過小，且係幕僚單位，對外行政，不便直接指揮。故實施航政制度革新之時，應於交通部內設置航政總局，一如郵政總局、電信總局之體制，令其負責督導推進全般性航政業務。

專載

論商港法之制定及其內容

一 商港法的亟待制定

商港是水陸運輸的基地，貿易交通的門戶，船舶在此停留，客貨在此上下，每一商港的設施和管理情形，不但影響着它的盛衰，而且與本國的政治經濟也大有關係。現在世界上聞名的商港，爲適應新的運輸系統，並配合新的市政發展，沒有一個不天天在求進步，求改良，它們的建設政策，表現在商港的法律，它們的實施是掌握在主管港埠的機構。假若沒有完善的商港法作準繩，強有力的機構來執行，那必然是成效少而浪費大，至於行政上所表現的雜亂無章是不用說的了。所以完善的商港法和健全的港埠機構，是近代國家商港建設所共同努力而爭取的。

我國以前對外通商的港口，大都是由不平等條約關係而被迫開放的，也就是所謂條約港 (Treaty Port)，關於港埠管理的權限，或者明定由中外合組的機構來執掌，或者操之在海關洋員的手中，不但主權旁落，而且管理設施，大多各自爲政，制度很不一致。民國二十二年六月二十七日，國民政府雖有商港條例的頒布，遲至三十五年七月一日才明令實行。但所定的僅限於船舶出入港口的條款；而關於業務工程財務等重要事項，概未列入，實在不能適應不平等條約取消以後，我們積極築港和發展商港的需要。近幾年來，航政港務主管機關，每每因爲這種商港大法未能制定，使業務發展，很覺困難。光復大陸，近在目

前，商港重建，尤待大法的頒行，才有依據。上年交通部循各方面的請求，正在起草商港法，我對此法的擬訂，認為實在不容再緩，願就平日觀感所及，綜合各方意見，發表此文，以供立法和行政當局的採納。

二 港埠主管機關的一元化

我國商港的管理，因為受着過去築港的歷史背景不同，又因為受了平等條約的關係，體制不一，很像法國各港口的多頭制。我們以上海為例，管理港務機構，有財政部的江海關，有外交部的滬浦局，有交通部的航政局，有市政府的公用局和警察局，還有海陸軍方面與衛生部的分支機構，各自行使它們的職權。再詳細來說：如船舶進出口和停泊的指揮，航行通告的頒發，氣象報告的轉佈，航路標識的設置管理，港內沉船的打撈處理及浮筒的管理等，均由海關主管。航道圖表的繪製分發，由海軍部主管。本港引水的登記檢定給照及調遣，與一切航務行政，由交通部航政局主管。漕清線的規劃審核，水道的疏濬，歸漕清局主管。其他如碼頭工人的管理，則警察局、公用局、社會局都是主管機關。而港區內水上治安及交通秩序的維持，違警的處理及竊盜案件的查究，則海關有港警，市府有陸上水上警察，職權混淆，又加碼頭堆棧有中外公私之分，因無統籌支配的機構，乃演成分歧割裂的現象，不獨商民疲於奔命，多受損失，而且職責不清，手續煩瑣，影響港務發展甚大。目前臺灣的情形，航政是交通部委託省府代辦，港務由省府主持，雖統由港務局管理，情形比較大陸港口為好，但是港埠主管的建制，始終沒有法律的根據，而且航路標識、仍由海關辦理，若干港區的行政，仍舊與市府和各機關難以劃分清楚，目前應付一時還無大礙，但是總非長久之計。商港的建築要有全國性的統盤籌劃，法令規章要有統一性的制度，而且財力人力和工具，亦非一個地方政府所能負擔，所以港埠主管機關應該隸屬於中央，將航務行政、港務工程、港埠管理、航路標識，統統歸一個機關來主持，這樣力量集中，而且不致政出多門。這樣的港埠主管機關名稱，在築

港中的名曰港工局，已開放而營運的名曰港務局，它的管轄地點不限於一港而擴及於一區間一江流的，名曰航務管理局。至於中央政府對於港埠的建設及管理，為取得地方政府和地方公共團體的合作與輔導，應該在指定為國際商港及重要國內商港的地點，設置港務輔導委員會，容納地方政府和公共團體代表參加，以期中央與地方意見協調，收到合作的效果，這是商港法中特別應該規定的。

三 港埠主管機關的業務

港埠主管機關管轄系統，前節已經說明了，至於該機關的業務，應該明白規定，這樣才能職責分明，而且不致與縣市政府的權限發生牴觸。今後港埠主管機關應辦的業務，我認為不外乎左列各項：

- ①維持港埠區域及其所管港埠設施之良好狀態，並清除港內漂流物及有礙船舶航行之障礙物。
- ②擬具本港及所轄港埠設施之興建及改善計劃。
- ③辦理實施前款計劃所必要之港埠工程。
- ④受託管理公有及公共團體所有而供給一般公眾利用之港埠設施，凡港埠營運必要之土地及因港埠工程而填築之土地皆屬之。

⑤管制船舶出入港並指定其碼頭船席或錨地浮筒，為謀繫船設施之有效利用，對於使用此項設施之船舶可作必要之管制。

⑥供一般公眾利用之繫船設施之中，為增進一般公眾之便利，其重要者均由港埠主管機關自己經營，與一般公用無關或不適於自己經營之港埠設施，得由港埠機關放租，但與公用有關而承租者仍作一般公用，且租期不過三年者，亦可放租。

⑦為謀貨物之順利流通及港埠設施之有效利用，對於使用港埠機關所管通棧及裝卸機構等之人，得施

以管制，而制定使用之規章。

⑨ 核定港內各單位一切港埠設施之管理辦法及費率，其重要者呈請交通部核定之。

⑩ 關於船舶補給淡水燃料靠離碼頭等業務，如其他機構不能盡責時，港埠主管機關應即負責辦理。

⑪ 關於設置消防救難破冰及警戒上必要之設備事項。

⑫ 關於水面交通及船舶安全之管制事項。

⑬ 關於港區秩序之維持事項。

⑭ 關於海港檢疫及港區衛生之督導事項。

⑮ 關於港區航行標識信號維持事項。

⑯ 關於港區引水人員之管理事項。

⑰ 關於港區勞工工資之核定，勞資糾紛之調處及勞工福利設施之督導事項。

⑱ 關於港埠發展必要之調查研究，及統計資料之徵集事項。

⑲ 關於有關港埠業務之報導及指導事項。

⑳ 其他有關港埠業務之服務事項。

此外，港埠區域內鐵路公路之交通，應由港埠主管機關統一調度。又港埠區域內從事裝卸貨物的勞工團體，應受港埠主管機關之監督，這些在商港法內都應有明確的規定，但是港埠主管機關除了前述各項業務外，對於港區運輸倉庫及其他保管業務得准民營，並予保障維護。關於港埠設備的使用和其他港務管理事項，港埠主管機關對於任何人均應一律待遇，亦應在法內明定，以示限制。

四 港埠區域與港埠設施

前節所說的港埠區域，是指商港界限以內的水面區域和商港開發運用必要的地區，港埠區域應看每港的情形，分爲商業區、工業區、特種物資區、漁業區、水陸聯運區、補給區、及危險品區，這樣可使港埠的發展，得到合理的規劃，而且管理亦可便利。至於港埠區域如何勘劃，應該由港埠主管機關報請交通部轉請行政院核定，各地都市計劃與港埠有關者，應配合港埠發展的需要。這樣才能發揮商港開發建設運用與管理的宏效。

至於前面所說的港埠設施，是指在港埠區域內所有的各項設施，範圍相當大，應有下列各項：

- ① 水面設施：航路、錨地、及船渠。
- ② 外港設施：防波堤、防沙堤、導水堤、水門、閘門及護岸。
- ③ 繫船設施：碼頭、浮筒、棧橋、浮棧橋、繫船柱。
- ④ 臨港交通設施：道路、橋樑、鐵路及運河。
- ⑤ 助航設施：燈塔、航路標識、照明及通信設備。
- ⑥ 棧埠設施：固定式及活動式裝卸機械，通棧及貨物轉運場所。
- ⑦ 客運設施：旅客上下及候船用固定設備。
- ⑧ 儲存設施：倉庫、儲煤場、儲木場、儲油池、露天堆貨場及危險品堆置場。
- ⑨ 補給設施：給水、給油、給煤各項設備。
- ⑩ 船塢設施：浮船塢、乾船塢及船臺。

五 港埠主管機關的財務

商港常因天然形勢的不足，而需要加以人工建設，才能成爲優良的商港，諸如建築防波堤，疏濬航道

，修建碼頭倉庫，修建航路標識等等，都需要大量經費來辦理，除了由政府撥款外，大部份要靠港工捐 Port dues 作爲財源，這種捐稅常征之於貨物。我國以往在上海爲疏濬黃浦江水道，曾收有濬浦捐。在烟台爲修建防波堤，曾收有海壩捐。在川江爲炸灘，曾收有打灘捐。在臺灣爲擴建港埠設施，則收有港工捐，名稱很不一致，在這處收了，到別處仍要征收，不免苛擾；而且費率有的按進出口貨物價格征收，有的按海關稅款附加征收，標準亦不劃一。今後各港的港埠設施經費，應該在商港法中，規定統一征收的港埠建設費，向進出口貨物按值征收，但全國以一次爲限。又我國向來對進出口船舶收有噸稅 Tonnage dues，作爲維持航路標識燈塔的專款，由海關經收，今後爲統一航政，統籌調度收支，亦應於商港法內明定各港得向進出口船舶，按船舶總噸位收取進港費，每三個月一次，收後得通行全國港口，此項進港費仍作爲航路標識建設保養的經費。所有兩項費用的費率及收取辦法，均由交通部定之。如屬不足，再由中央或地方政府補助之。

至於港埠主管機關經常開支（建設經費除外），應該在商港法內規定，由所管的港埠設施使用費、租金、及其他有關港埠營運的各項收入來自給自足。港埠主管機關爲籌措港埠設施的擴充及改良的經費，如中央所撥港埠建設費不足時，得呈准發行債券，但是每年度應該提存償還準備金，除償還債券之目的外，不得移作別用。港埠主管機關的盈餘，除撥充上述的償還準備金和虧損補充準備金外，尚有餘額時，得作擴充或改善港埠設施的用途，或者酌減港埠費率。倘若港埠主管機關遇有虧損，應將前述的虧損補充準備金來彌補。日本的港口，大都均採這種制度，這些財政上的來源很關重要，應該在商港法中一一明定，才有所依據，商港有了健全的財政，商港才能充分發展。這是商港建設的根本，我們不可不特別重視。

六 船舶出入港口的管理

民國二十二年公布的商港條例，於三十五年實施，其中百分之九十的條款，都是屬於船隻出入港口的管理方面，有些是從國際航行避碰章程中引用的。我國既已加入了這種公約，當然應該遵守，似乎不必再加引用，反嫌重複和缺漏。商港條例中有些條款亦顯得瑣碎，大可訂明在各港口的管理細則內，商港法中實無一一詳訂的必要。又商港條例中，規定禁止事項，未詳定處理方法，也是一個缺點，爲實施便利計，亦應一一補充。現在依據這些原則，將以下比較重要而具有全國性的事項，列入於商港法內。

① 港埠主管機關對於出入港及泊港船舶之管理，得斟酌當地實際情形，擬訂港務管理規則。

② 港內停泊或行駛之船舶，除遵照各該港港務管理規則規定旗號燈號汽笛或其他航行規則外，應一律依照國際航行避碰章程之規定辦理。

③ 船舶出入港及繫離碼頭或浮筒，雇用引水人應照引水法辦理。

④ 任何船舶入港，應聲請許可，指定船席或錨地，方得停泊，但在危急情況下作必要之緊急措施者，不在此限，惟事後須補具書面，申述理由。

⑤ 出入港船舶之檢查，泊港船舶之警衛或秩序之維持，及違法之處罰或扣押等，由港埠主管機關會同有關機關執行之。

⑥ 港內如有沉沒之船舶或遺落之物件，港埠主管機關應限期令船舶所有人或物主除去之。違者即由港埠主管機關代行除去，其費用由船舶所有人或物主負擔。

⑦ 無論何人在港內，或港之境界外一萬公尺以內之水面，不得隨意拋棄船上之壓載石、廢油、煤渣、垃圾及其他類似之廢物。船舶在港內欲處理前項規定之廢物時，必須移置或拋棄於港埠主管機關所指定之地點。在港內或港之境界附近，欲裝載石油、石塊、磚瓦及其他可能散斷之物品於船上，或由船上卸下者，必須施行防止此等物品遺落之措施。港埠主管機關認爲必要時，對於在港內違背本條第一項規定拋棄廢

物或違背前項規定，遺落散斷之物品者，得命其將所拋棄或遺落之物品除去。違背第二項規定在指定地點以外拋棄廢物時亦同。

⑧ 船舶在港內或港之境界附近，因發生海難引起阻礙他船交通之狀況時，該遇難船長須立即設定標誌及爲其他預防危險所必要之措施，並應將其事由報告於最近之港埠主管機關。

⑨ 船舶如載有易於燃燒或爆炸之危險物品，於入港時應在港外停泊，並按規定日夜懸掛旗號或燈號標示之，前項船舶非經港埠主管機關指定停泊地點後，不得入港，並非經許可，不得任意裝卸該項物品。

⑩ 入港之船舶於進港前，應懸掛請求檢疫准許交通之旗號或燈號，並在指定之檢疫錨地停泊，受衛生人員之臨場檢驗。

前項船舶非經衛生人員之許可，無論何人不得上岸或與其他船舶交通，並不得將前項應掛之旗號或燈號落下，船舶載運之牲畜，如發現有傳染病或來自疫地方者，非經衛生人員之檢驗許可，不得將該項牲畜或其屍體起卸上岸或轉運他船。

⑪ 港埠主管機關對於檢驗後證明染疫之船舶，得指定停泊地點，並在完成消毒以前，禁止船員或旅客與岸上或其他船舶交通。

⑫ 違反規定者，港埠主管機關得酌量情形，處以一百元以上二千元以下之罰鍰。前項罰鍰未經繳納或提出相當擔保以前，不得出港。

七 結 論

商港法是商港建設和港埠管理的根本大法，所有各港的管理規則，都應依照這母法而訂定，這母法如沒有公布，各港管理規則的子法就缺少了依據，即使先行公布，內容也必蕪雜，而且沒有法律上的效力。

現在基隆、高雄兩港管理規則，就感覺有這種困難。我們爲補救現在的缺陷，完成今後商港建設的大計，商港法的制定，眞是不容再緩了。倘商港法公布施行，那商港條例即失其存在的價值，應該於新法施行後，予以廢止，這是同時應採的步驟。（本文刊於四十五年二月六日建設月刊第四卷第九期）

論我國海難審判之建制

一 海難審判與海員懲戒

近代造船技術進步，防禦災害的設備增加，商船航行須經航政官署檢驗，海員任職須經政府考試，航行管理又有許多規章，保障航行安全的措施，可說一天比一天周密。但有時因爲不測的風雲，和人事的疏忽，船舶航行海上或內河，仍不免有險難發生，雖然險難的比率較以前爲少，損害的程度比以前爲小，但世界商船每年總有三四百萬噸的增加，水上交通日趨繁密，海難事件畢竟無法避免。爲了減少可能發生的機會，和減少損害的程度，在積極方面固然要求船舶海員素質的提高，而消極方面還須在人事方面防微杜漸，使海員及商船從業者知所戒慎，來策進航行的安全，所以各國都有海難審判和海員懲戒的措施，目的即在於此，而且由來已久。

二 我國海難審判制度亟待建立

海難審判制度，當然以英國建立最早，有所謂海事法庭（Admiral Court）的設置，它的任務是調查海難的事實，研究發生的原因，判明海難的責任和裁決海員的懲罰。後來美國日本都因海運發展的需要，

亦設有海難審判的建制，法制相當完備，施行亦很悠久。我國於民國二十年七月以後，在上海、天津、漢口、廣州等處，先後設立航政局，主管各該地區航政事務，亦均附設有船舶碰撞糾紛處理委員會，它的任務雖與海難審判差不多，但因它的組織章程是交通部公布的，沒有法律上堅強的地位，不能發揮很大的作用。政府遷臺以後，爲擴大該委員會的基礎，交通部曾於四十一年四月核定了基隆高雄港務局海事評議委員會組織規程，它的地位和職掌，與船舶碰撞糾紛處理委員會相似，還是沒有取得法律上的堅強地位，施行以後，仍覺力量不夠。尤其不能與海商法民法刑法配合，以致一案發生，訟累多年，不能解決，航業和海員界隱痛很深，都切望能够成立一種類似英美日本的海難審判機構，要有法律上的權威，並且要與一般司法制度互相聯繫。使案件的處理，各有專責，公正迅速，免去訟累，間接亦可促進航業的正常發展。所以今年交通部定有草擬海難審議法及其有關法規的計劃，實在是順應輿情，當前航政的重要措施。筆者奉命參與其事，願就各國海難審判制度，擇要加以闡述，並研議今後我國這種新建制的意見，來請教於社會賢達，想是航業海員界同人樂聞的。

三 美國的海難審判與海員懲戒

美國海難事件的審判和海員失職的懲戒，依法是由海岸巡防處（Coast Guard）主管，海岸巡防處以前隸屬過商務部，後來又隸屬於財政部，戰時依法須改隸海軍部。它的重要職掌是：關於船舶的檢查，海員的考試，航路標誌的建設保養，海上的救難，以及有關航政法規與緝私的執行。它的建制，很像擴大的航政總局或海運總局，在各地港口，它均設有執行機構，如各地航務檢查處（Local Inspector Office）及各區航務檢查處（Supervising Inspector Office），很像我國各地的航政官署（航政局、港務局及其所屬分局或辦事處）。

各地所設的航務檢查處，對於海難事件，負調查救護的責任，一得到消息，立刻派出救難船及視察員 (Examining Officer)，前往出事地點施救，並調查失事情況及原因，作為審理案件的初步工作。平時當每一船舶進港後，航務檢查處審議科 (Hearing Unit) 須派員上船視察，查閱航海記事簿 (Official Log Book) 如簿內載有海員失職怠忽情事，視察員隨即傳集研詢，認為確有過失，應提出檢舉，報告該管科長，依法審詢 (Hearing)。視察員於決定檢舉後，應將海員所持的證書或執照收存，一面簽發傳票，書明候詢日期地點，簽交該海員具領遵辦。至於海難當事船舶，有關人員的傳詢，視察員亦採相同的步驟。

審詢時，由審議科派審詢員 (Hearing Officer) 主持審詢，一似法院審判官 (Judge) 的地位，視察員應出席說明調查結果，提出檢舉，其地位一似法院的檢察官 (Prosecutor)。被檢舉人到處候詢，得請律師代表辯護，或要求航務檢查處派員代為辯護。審詢完畢，審詢員認為確有失職怠忽或其他過失情事，應予裁定懲戒，此項裁定名曰 (Finding)。至於懲戒海員的辦法，有下列四種：

③ 撤銷海員證書執照 (Revocation of License or Certificate)，不許充任海員職務。

② 撤銷海員證書或執照，准予聲請低一級的證書或執照。

③ 停止海員證書或執照的使用期間 (Suspension of License or Certificate)，在停止使用期間，海員不許上船工作，其期間自一月至三月、六月、一年不等，視情節的輕重而定。

④ 停止海員證書或執照，惟予以察看機會。海員接受此項處分，於察看期間 (一月至三月不等)，仍准在船工作，如續有違反法規情事，應即照案執行，不許上船工作，如逾期並無犯規情事，此項處分自動撤銷，免再執行。

海員對於上述的懲戒不服時，得准上訴 (Appeal) 至海岸巡防處分處長 (Coast Guard District Officer)，如仍不服分處長的裁定，得再上訴至海岸巡防處長 (Coast Guard Commandant)，均以裁

定後三十日爲限，逾期不予受理。在上訴期間，航務檢查處另發臨時證書或執照，姑准照常服務，俟最後裁定，依法執行。但海岸巡防處處長的裁定，爲最後的決定，海員務須遵行。

被懲戒的海員，經查明其過失，並負刑事責任時，除航務檢查處所予的行政處分應即執行外，並應報告上級機關，移送中央政府法院 (Federal Court) 依法審判，仍以地方法院 (District Court) 爲第一審機關。

審判案件，如遇被檢舉人故意缺席，審判員得爲缺席審判，逕予裁定，審判時，證人應對審判員宣誓，所有審判員視察員均須穿著制服。

四 日本的海難審判與海員懲戒

日本海難事件的審判，一向是依照一八九六年公布的海員懲戒法，由海員審判所負責執行，並且不受司法裁判所的干涉。理事官 (類似法院的檢察官) 及審判所均有拘留押禁人犯之權，因與戰後日本新憲法抵觸，一九四八年二月乃廢止海員懲戒法，頒布海難審判法，改爲海難審查的原則，其終審的機構，則爲東京最高裁判所 (最高法院)。

目前海難審判所直屬於運輸省 (交通部)，爲附屬單位，並在橫濱、神戶、門司、函館四處，各設地方海難審判所，執行第一審工作，東京高等海難審判所執行第二審工作。

日本海難審判的制度，與一般司法體制很相似，亦分檢察與審判兩部份，檢察權由海難審判理事所的事務官執行，審判權由海難審判所的審判官執行，所以高等海難審判所和各地地方海難審判所都有不相隸屬的海難理事所的建制，配合執行。茲將有關審判的人員職稱，說明於後：

(一) 審判官 海難審判所的審判官，均由道德高尚，富有海上經驗的人士充任，其資格及任用均詳

訂於海難審判法施行令（即海難審判所的組織法）內。

（二）參審員 海難審判所照規定，每所設置參審員若干人，參審員由各審判所所長遴選航海界知名人士充任，其職責為探究海難原因，凡重大的海難事件，均須參加。

（三）理事官 理事官的資格，與審判官相同，原隸屬於海上保安廳（職權一如美國的海岸巡防處）海事檢查部（職權一如美國海岸巡防處所屬的航務檢查處），一九五二年八月才移歸海難審判的系統，其職責相當於法院的檢察官，但一經任職，即不能轉任為審判官。

（四）補佐人 其職責相當於律師，受審人根據法令，可延請補佐人辯護，惟補佐人須先向海難審判所聲請登記，認為合格後，始可出庭執行職務。

再說日本海難審判的程序，當海難事件發生後，有關方面將事實報知理事官，理事官即開始偵查，筆錄口供，作成記錄，必要時並嚮往現場視察。偵查結果，理事官認為有審判的必要時，即依法定手續，向該管地方海難審判所，聲請審判，如認為有參審員參加的必要，並應於聲請書上註明之。地方海難審判所開審時，由三個審判官出庭，一人主審。受審者可請補佐人代為辯護，審判官根據事實，判明責任，定以處分。如受審人對其判決不服時，則七天之內，可依法向高等海難審判所上訴。高等海難審判所對第二審的請求認為手續違反規定時，應不予受理，否則即須開庭，重行審判，由五個審判官出庭，一人主審，判決後，再不服，則可訴諸東京最高裁判所。

高等海難審判所的裁決，由海上保安廳海事檢查部理事官執行。地方海難審判所的裁決，則由所在地的海上保安本部或事務所理事官，予以執行。

日本海員的懲戒，分為左列三項，視其所犯過失的輕重而判定。

（一）吊銷執照 吊銷執照的懲戒，由理事官將海員或引水所領的證書執照收回，並繳上級機關註銷。

(二) 停止職務的處分 期間一月以上三年以下，由理事官將海員或引水所領的證書執照收回，俟期滿後，再行發還。

(三) 勸告的處分 勸告的處分除適用於海員引水外，如海難責任應由陸上人員（包括船公司、航政官員、技術人員、管理人員）負責者，亦適用之。

關於海員引水應負的刑事責任或海難關係人應負的損害賠償責任，日本海難審判所與美國航政官署一樣，都不處理，而由司法機構辦理，這種精神很值得我們參考重視。

五 對今後我國海難審判的意見

我們看了美國日本海難審判與海員懲戒的法制，可以瞭解如下的幾個共同之點。

① 海難審判的範疇，僅限於調查海難的事實，判明海難的責任，與裁決海員的行政處分。至於刑事處分和民事賠償，則均不予處理，而由一般司法機構審判。

② 審判的程序分為兩部份，一部份屬於檢察權的行使，一部份屬於審判權的行使。各有立場，各有專責，可收衡制的作用。

③ 受審人可延請辯護人，代為辯護，以保障受審人的權益。

④ 海員的懲戒，僅限於撤銷證書及停止職務的處分，都不科以罰金或罰鍰。

⑤ 海難審判進行期間，審判機構沒有拘留押禁當事人的權力。

⑥ 海難審判的建制，均經過立法程序，有法律上的權威。

至於兩國法制略有不同之點，僅為美國海難審判機構，係屬航政官署的一部份，而日本海難審判機構則與航政官署分離，雖仍同受中央主管部的統屬，在行政方面固收相輔的功效，而審判方面則仍維持獨立的

精神，這一點很值得我們特別重視。此外日本設參審員的制度，而美國則不設置，亦略有不同。

我國海難審判的建制，在民國二十二年四月二十八日，由交通部公布航政局船舶碰撞糾紛處理委員會章程以後，可說已啓其端，不過它的組織，迄未完成立法程序，缺乏法律上的權威。關於海難審判的程序和手續，交通部亦從未訂有統一的章程，以致各局處理海難事件，無所遵循，步驟難免歧異。所裁決的審定書，在法院審判有關民刑案件，並不一定採作判決上的基礎，有時重作調查，甚至責任的判定，法院與航政官署意見互有差異，以致案難解決，延時誤事。頻年航業海員界呼籲修正海商法，設立海事法庭，自有其事實上的需要。今後我國海難審判的建制，實應改弦更張，從速制定一套完備的法規。茲就管見所及，提供下列各項，以就正於賢達。

①制定海難審議法，完成立法程序，俾於公布以後，全國一致施行，以昭信守。

②爲避免與法院名稱混同，海事法庭應改名爲海難審議庭。分地方及高等兩級，其職權爲海難事件原因的調查，責任的判明，以及海員行政處分的裁決。

③海難審議庭與航政官署分立，惟同隸屬於交通部，雖在行政方面可收相輔之效，而獨立審判的精神，則可充分發揮。

④海難審議庭的裁決，限於行政處分，關於海難事件的刑事處分及民事賠償，應分別適用刑法民法及海商法，由一般法院依法處理，不抵觸現行的司法制度。

⑤海難審議庭所爲的裁決書，既經合法的程序，審慎的處斷，應具有法院技術鑑定的絕對效力，法院審判相關的刑事民事案件，應採爲判決的基礎，藉以消弭以往紛爭的缺點。

⑥海難審議庭的審議官（即審判官）執行審判權，而不另設日本所設的海難審判理事官，此項職權即由航政官署主管海事行政的官員擔任，執行類似檢察官的職權，名義定爲檢查官，這樣可減少機構的繁複

，而主管機關仍得行使檢察權，以發揮其行政效率。

⑦海員懲戒，限於申誡，收回證書及撤銷證書三種。

⑧海難事件以地方海難審議庭爲第一審、高等海難審議庭爲第二審，交通部爲終審，與美國制度相同，而不採日本以最高法院爲終審的制度，爲的是保持我國司法行政的體制。

⑨審議官具有法院審判官的權威，其資格與任用由考試院制定規章，以重人選。

⑩受審人或當事人應准遴選辯護人，出庭代爲辯護，以保障其權益。

⑪海難審議的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，以宏法治的精神。

⑫海難審議庭的組織法，應完成立法程序，俾與海難審議法，同具法律上的權威。

⑬海難審議法施行細則，須定管轄移轉、迴避、辯護人、地方及高等海難審議庭的審議手續，裁決的執行各章，以補充母法的細則，可由交通部制定公布施行。

⑭海難審議庭有關記錄文書事務各事，設書記室，以書記長主之。所有審議官及事務人員名額，力求緊湊，編制比日本的都要小。

以上不過舉出比較重大的幾項，至於詳細的辦法，有待各種法規的訂立，本文不便詳爲論述的了。

（本文刊於四十四年四月三十日「航運」半月刊第六十七期）

商港法草案釋義

本文係依據民國四十五年十二月間，交通部呈由行政院轉咨立法院

審議之商港法草案而作，以供學術性之探討。

商港爲水陸交通樞紐，應以配合經濟之發展，便利船舶貨物旅客之進出，使能達到迅速、安全、經濟爲目的，實需有完善之商港法，予以管理，而期促進。按我國現行商港條例，係於民國二十二年六月二十七日，國民政府公佈，至民國三十五年七月一日，始明令施行。計二十九條，內容僅及船舶出入港口事項，至有關港埠之建設工程，業務營運以及財務管理等重要事項，概未列入，殊不足以適應實際需要。交通部有鑒於此，特將商港條例擴大範圍，改訂爲商港法，草案計六十一條，於民國四十五年十二月間，呈由行政院轉送立法院審議，現仍在審議之中，一俟此法完成立法程序，公佈施行，則商港條例，自當同時廢止。茲以此法與今後我國商港之發展，關係至鉅，特將其草案，逐條加以詮釋，俾關心此法之人士，得以先讀其全文，有所瞭解，而促其成。

此法立案要旨，可扼要簡述如次：

(一) 商港之定義及其產生程序：商港分國際商港及國內商港二種。國際商港係准許外國通商船舶出入之港，國內商港係祇許中國船舶出入之港。國際商港以經行政院指定者爲限，國內商港由各省（市）政府擬定，送請交通部核轉行政院公佈。

(二) 港埠區域之範圍及其核定程序：港埠區域指商港界限以內之水面區域及爲商港開發建設必要之陸上地區。其區域之勘劃，國際商港由港埠管理機關，報請交通部轉請行政院核定。國內商港由港埠管理

機關呈報各該省(市)政府核定，並請交通部核備。

(三) 港埠區域內之設施：共分十二項：(1) 水面設施之航路、錨地及船渠。(2) 外港設施之防波堤、防沙堤、導水堤、水門、閘門及護岸。(3) 繫船設施之碼頭、浮筒、棧橋、浮棧橋、繫船柱。(4) 助航設施之信號設備。(5) 運輸設施之道路、橋梁、運河及專用鐵路。(6) 棧埠設施之固定式及活動式裝卸機械、通棧及貨物轉運場所。(7) 儲存設施之倉庫、儲煤場、儲木場、儲油池、露天堆貨場及危險品堆置場。(8) 駁運設施之拖輪駁船。(9) 客運設施之旅客上下及候船用各項設備。(10) 補給設施之給水、給油及給煤各項設備。(11) 船塢設施之乾船塢浮船塢及船台。(12) 其他有關港埠管理及保養之設施。

(四) 港埠區域之建設計劃：國際商港由港埠管理機關擬定，呈報交通部核轉行政院核定後施行。國內商港由港埠管理機關呈報各該省(市)政府核定，並請交通部核備後施行。港埠區域內，得按當地實際情形，劃分為工業、商業、及危險品等區。各地都市計劃涉及港埠區域者，應與港埠建設配合發展。

(五) 港埠設施之興建：凡屬水面、外港、繫船、助航、運輸、通棧及有關港埠管理保養等各項設施，應由港埠管理機關自行辦理。前項以外之各項設施，得由國民或社團擬具計劃，向港埠管理機關聲請許可後興建之。規定由港埠機關自行辦理而未能辦理者亦同。

(六) 港埠區域內建築物或構造物妨碍港埠分區目的之處理：港埠區域內，不得建築妨碍各該分區業務目的之建築物及明令禁止之其他構造物。港埠區域各分區內，原有之建築物及其他構造物，如有妨碍港埠分區目的時，港埠管理機關對其所有者或使用者，得通知於一定期間內，將該建築物構造予以改建、遷移或撤除，如逾期不依照規定辦理者，港埠管理機關得代執行。

(七) 港埠管理機關之設置：交通部為管理國際商港，得在各港，設置港埠管理機關，統一管理，國

內商港由各省（市）政府分別設置港埠管理機關或指定兼理機關辦理。新建之商港得先設置工程機關，負責籌劃辦理，竣工後撤銷之。

（八）港埠設施之經營：港埠管理機關自行興建各項港埠設施之經營，該機關應儘量自行辦理，但亦得租賃國民或社團經營之，仍受該機關之調度。

（九）港埠建設經費之負擔：港埠建設之經費，國際商港由國庫負擔，國內商港由各省（市）縣庫分別負擔，但貧瘠地區財力不足負擔時，得向上級政府專案聲請補助。

（十）港埠修建經費之籌措：交通部爲促進港埠建設，得於各商港就國際進出口貨物，按值收取港埠建設費，該項費率最高不得超過貨值百分之二。

（十一）航路標誌建設及保養費之征收：交通部爲建設及保養航路標誌得對進出口船舶，按淨噸位收取進港費，該項進港費每淨噸不得超過六角五分。

（十二）船舶出入港之規定：參照商港條例並根據現時實際情形，加以修訂，以資適用。

（十三）罰則之訂定。

第一章 總 則

第一條：商港之開發建設、管理監督、及船舶出入，依本法之規定；本法未規定者，依其他有關法律之規定。

本條係規定商港之開發建設、管理監督、及船舶出入港，均應依本法之規定；但本法未規定者，則依其他有關法律之規定，以爲適用之依據。

第二條：商港之最高主管官署爲交通部。

依照我國憲法第一〇七條規定，航空、國道、國有鐵路、航政、郵政、及電政等事項，均由中央立法及執行之。所謂航政，應包括港務在內，依照交通部組織法第九條規定：「航政司掌左列事項：其第六款爲關於港務之建設管理事項」。可知港務係由中央立法及執行，而由交通部主管。本條規定商港之最高主管官署爲交通部，蓋明定管轄系統以資依據也。

第三條：本法所稱商港，謂國際商港及國內商港。

國際商港，係指准許外國通商船舶出入之港而言。

國內商港，係指祇許中國船舶出入之港而言。

本條規定國際商港與國內商港之定義。

第四條：國際商港，以經行政院命令指定者爲限；國內商港，由各省（市）政府擬定，送請交通部轉行政院公佈。

本條規定國際商港之指定及國內商港之核定程序。

第五條：本法所稱港埠區域，指商港界限以內之水面區域，及爲商港開發建設必要之陸上地區。港埠區域之勘劃，國際商港由港埠管理機關報請交通部轉請行政院核定之。國內商港由港埠管理機關呈報各該省（市）政府核定並送請交通部核備。

本條係規定港埠區域之範圍，及國際商港與國內商港港埠區域之勘劃所應經之核定程序。

第六條：本法所稱港埠設施，係指在港埠區域內之左列設施。

一、水面設施之航路、錨地、及船渠。

二、外港設施之防波堤、防沙堤、導水堤、水門、閘門及護岸。

三、繫船設施之碼頭、浮筒、棧橋、浮棧橋、繫船柱。

四、助航設施之信號設備。

五、運輸設施之道路、橋梁、運河及專用鐵路、或專用側線。

六、棧埠設施之固定式及活動式裝卸機械，通棧及貨物轉運場所。

七、儲存設施之倉庫、儲煤場、儲木場、儲油池、露天堆貨場、及危險品堆置場。

八、駁運設施之拖輪、駁船。

九、客運設施之旅客上下及候船用各項設備。

十、補給設施之給水、給油、及給煤各項設備。

十一、船塢設施之乾船塢、浮船塢、及船台。

十二、其他有關港埠管理及保養之設施。

本條係規定港埠區域內，各項港埠設施之範圍，其各項設施之名稱，分別說明如左：

(一) 航路：係指供給船舶出入及通過之一定水路。錨地：係指依浮標及拋錨停航之水面。船渠：係指船舶停放之處。

(二) 外港設施：係指爲使港內水面保持穩靜，及防止泥沙流入，俾能維持一定之水深，環繞港灣周圍之建築物。防波堤：係指劃分外港與停泊地，防止港外潮流波浪侵入之人工堤。防沙堤：係指防止因流沙之移動沉滯而淤塞港內之人工堤，其與防波堤不同處，在滿潮時多不露出水面，其工事較爲簡易。導水堤：係指在河口及河邊之港，使水流保持一定之方向或刷洗泥沙之建造物。水門：係指有門扉一個，低潮時閉扉以維持一定之水深，使船舶浮起，高潮時開扉，與外海相通，使船舶出入之建造物。閘門：係指有內外兩扉，其中構成閘地，不論潮之高低，皆可開閉門扉使船舶出入，此二者皆用於潮水差大

之港灣。護岸：係指防止波浪侵蝕土岸，及陸上沙土流入港內之建造物。

(三) 繫船設施：係指船舶在港內停泊時繫留固定之建造物。碼頭、棧橋、浮棧橋：皆使船舶停靠之建造物，同為陸岸之一部。外面有牆壁，防水侵入，使船舶安穩橫靠者為碼頭。支柱上有樑架及橋板可供船舶橫靠，其下可自由通水者為棧橋。以浮筒 (Pantoon) 連於陸岸而無支柱者為浮棧橋。浮筒：係指在停泊區內以鍊繫於海底之圓形浮體，作為繫船之設施。繫船柱：係指設於碼頭前面海中之柱，可繫定船舶，若在碼頭上者則屬於碼頭之一部，與此項繫船柱不同。

(四) 信號設備：係指旗台上之旗號、無線電台之電訊、燈號等。

(五) 道路、橋樑、運河及專用鐵路：係指港埠管理機關在港埠區內自行興建之道路、橋樑、運河、鐵路。

(六) 通棧及貨物轉運場所：係指由此經過之貨物，依規定短期存儲之所。與長期存貨之倉庫不同。

(七) 倉庫與前述通棧不同，其位置不妨碍船舶之裝卸作業，而存貨期間可以較長。儲煤場、儲木場：係指在露天劃定專存煤或存木之所。儲油池：係指在地下者，皆係有蓋而附有進出油管：在地上較高者，常稱為油庫，皆專作儲油之所。露天堆貨場：係指可堆置屋外之一般貨物之場所，危險品堆置場：係指劃定堆置危險品之場所。

(八) 拖船：係指拖運他船及其他在水浮動之物件者。駁船：係指裝載貨物不能自航而被拖船拖行者。

(九) 客運設施：係指旅客上下所用之橋梯，候船室及行李寄存處等。

(十) 給水設施：係指水管水船等。給油：係指油管運油車等。給煤：係指裝煤機器及裝煤船舶與裝煤工具等。

(十一) 乾船塢、浮船塢、及船台，此三者皆造船修船所用之設備。乾船塢：係指船舶在塢中時，可將水排出以便施工。浮船塢：係指可在水上移動之修船設備。船台：係指有軌道在水中及岸上，可用船架盛船上下之設備。

(十二) 此外其未經列舉，有關港埠管理及保養之設施等。

第七條：本法不適用於軍港及漁業專用港

本條係規定本法不適用之範圍。

第二章 港埠建設

第八條：港埠區域之建設計劃，國際商港由港埠管理機關擬定，呈報交通部核轉行政院核定施行。國內商港，由港埠管理機關呈報各該省（市）政府核定，並送請交通部核備後施行。港埠區域內，得按當地實際情形，劃分為工業、商業、及危險品等區。

前項建設計劃，涉及港埠區域者，應與港埠建設配合發展。

本條係規定港埠區域之建設計劃，國際商港與國內商港之核定程序，並為便利港埠管理與發展起見，除港埠區域內，得按當地實際情形予以分區外，至於各地都市計劃涉及港埠區域者，並規定應與港埠建設，密求配合，以利建設計劃之實施。

第九條：本法第六條第一款、第二款、第三款、第四款、第五款、第六款之通棧，及第十二款所規定各項港埠設施，應由港埠管理機關自行辦理。

前項以外之各款設施，得由國民或社團擬具計劃，向港埠管理機關申請許可後興建之，規定由港埠管理機關自行辦理而未能辦理者亦同。

凡工程浩大需費較鉅之各項重要設施，原則上應由港埠管理機關自行辦理，其他各項設施及港埠管理機關自行辦理而未能全部辦理之各項設施，特規定得由國民或社團申請興建，藉以促進港埠之繁榮發展。

第十條：港埠設施之興建改善，港埠管理機關應就本法第九條規定自行辦理之事項，分期設計施工，對國民或社團申請許可興建之各項港埠設施，並應督促其按期實施。

為使港埠設施之興建改善為有計劃之推進起見，特規定港埠管理機關應分期設計施工，至於國民或社團營建者，亦應督促其按期實施，俾能如期完成。

第十一條：港埠管理機關修建航路，如遇有裁灣、造閘、築堤或興建其他港埠設施等工程需用民地時，得依土地法之規定征收或保留征收之。

港埠區域內新填之土地，由港埠管理機關代管之。

本條係參照土地法第二百〇八條及第二百十三條之規定修訂，又根據土地法第十四條之規定，港埠區域內新填之土地不得為私有，特規定由港埠管理機關代管之。

第十二條：港埠區域各分區內，不得建築妨礙各該分區業務目的之建築物，及明令禁止之其他構造物。

為使港埠建設能依照既定計劃發展，本條特規定限制在港埠區域內建築妨碍港埠分區業務目的之建築物或構造物。

第十三條：港埠區域各分區內，原有之建築物及其他構造物，如有妨碍港埠分區之目的時，港埠管理機關對其所有者或使用者，得通知於一定期間內將該建築物構造物予以改建、遷移、或撤除。如逾期不依照規定辦理者，港埠管理機關得代執行，但應以損害最少之方法為之，並應補償因接受

規定所發生之直接損失，惟代執行所需之費用，得於補償費內扣除之。

爲達成港埠分區目的，以利管理起見，港埠管理機關對原有之建築物或構造物，如認爲有妨碍港埠分區目的時，得通知所有者或使用者，於一定期間內將該項建築物或構造物予以改建、遷移、或拆除，如逾期不依照規定辦理者，港埠管理機關得代執行，但應以損害最少之方法爲之，并補償其直接損失。惟代執行所需之費用，得於補償費內扣除，俾公私權益均予兼顧。

第十四條：港埠區域內之建設工程，均應依照有關法令之規定辦理。

本條係規定港埠區域內之建設工程，如施工手續技術標準等，均應依照有關法令之規定辦理。

第三章 港埠管理與監督

第十五條：交通部爲管理國際商港，得在各港設置港埠管理機關，其組織規程另訂之。

國內商港之管理，由各省（市）政府分別設置港埠管理機關，或指定兼理機關辦理，並送請交通部核備。其組織準則由交通部訂之。

新建之商港，得先設置工程機關負責籌劃辦理，竣工後撤銷之。

世界各國，對於商港之管理，各以其歷史環境及其發展過程不同，制度各異。有爲中央管理者，港埠由中央政府集權管理，如歐洲法、義諸國，南非諸港。有爲地方管理，港埠由地方之省、縣、市政府管理之，歐洲大陸之港埠，此制頗爲顯著，如德之漢堡，荷之鹿特丹皆爲其例。有爲公司管理者，港埠由專營公司管理之，如英之曼徹斯特港，即係曼徹斯特運河公司所有而歸其管理之。有爲鐵路管理者，港埠由通達該港之鐵路局或鐵路公司管理之。如英國南安普頓港，即由南方鐵路公司管理。有爲獨立機構管理者，港埠由有關港埠之各單位及政府各派代表組織委員會管理之；英國主要港埠，採用此制最早，如倫敦、利物浦等。美國亦逐漸採用，日本亦在推行此制。我國港務管理，情形殊爲複雜，初因不平等條約之束縛，港務大部操之客卿，若

千大港如上海、天津等，抗戰前仍由海關港務長管理。至疏濬工程，又另設機構專辦，如上海之滬浦局，天津之海河工程局，其經費係在關稅附征；此種港口，管理甚為混亂，設備有屬市府者，有屬中央者，亦有屬外人及我國私人者。由市府設港務局管理者有青島、大連等，由鐵路局建築管理者，有連雲、葫蘆島等。抗戰勝利後，交通部注意港務之整頓，曾先後在塘沽新港、青島、福州、廈門，直接設港工局辦理工程，並在葫蘆島設港務局。又以上海港管理混亂，曾成立整理委員會，由有關機構派員參加，並擬仿照英美各大港之管理，組織統一性之管理機構，以資辦理。惜大陸淪陷，未能實現，此乃我國過去港務管理之實況，但以其管理凌亂，未收統一之實效。現時制定商港法，必先從商港之統一管理着手。本條規定國際商港應由交通部在各港設置港埠管理機關，統一管理。至國內商港之管理係屬地方性質，本條特規定由各省（市）政府分別設置港埠管理機關或指定兼理機關辦理，並送請交通部核備，使中央與地方之權責有明確之劃分。又新建之商港得先設置工程機關負責籌辦，惟竣工後應予撤銷之。如此規定商港之管理，始能事權統一，推行有效，以往港埠管理機關之紛歧，不至重演矣。

第十六條：港埠管理機關為促進商港之建設，協調港埠管理，得會同當地有關機關及社團，設置港埠諮詢委員會，其組織規程另訂之。

港埠管理機關為促進商港建設，須取得地方有關機關及社團之合作，管理港埠尤應與地方協調。本條特規定設置諮詢機構，藉以促進港埠業務之推進。

第十七條：本法第九條所列由港埠管理機關自行興建各項港埠設施之經營，港埠管理機關應儘量自行辦理，但亦得租賃國民或社團經營之，仍受港埠管理機關之調度。

本法第九條所列由港埠管理機關自行興建各項港埠設施之經營，港埠管理機關應儘量自行辦理。惟為兼顧事實需要，如港埠管理機關一時無法全部顧及，特規定得租賃國民或社團經營，並為統一管理計，故定為仍受港埠管理機關之調度，以資依據。

日本對於港埠設施之經營，係採公民營政策，並從而保護民營，以促進港埠之繁榮發展。在日之港灣法中規定，供一般公眾利用之繫船設施之中，為增進一般公眾利用之便利，其重要者，均由自己經營。至於港務局管理之港灣設施，不需供一般公眾之利用，或不適於自己經營者，可予貸出。此外對於民營企業，採取保護主義。在港灣法規定港務局不可妨碍干涉港灣運送業、倉庫業，及其他有關輸送及保管等民營企業之公正活動，並不可與之競爭營業，及港務局無論對於何人，關於設施之利用，及其他港灣之管理營運，不可有不公平情事。我國對於港埠設施之興建及經費，均採公民兼營原則。蓋以港埠工程浩大，需要較鉅之各項重要設施，自應以港埠管理自行興建為妥。其他較小工程，當可委之民營辦理，以期利用民間財力，以資興建港埠設施，因有商港法第九條之規定。至於本條所定港埠管理機關自行興建之各種設施，如一時無法全部兼顧經營時，亦得出租民營，其立法精神，亦與日本之港灣法規相同。

第十八條：港埠區域內各項港埠設施，港埠管理機關應指派人員隨時檢查，如有危及安全或需要改善者，應迅即辦理或督促辦理。

本條係規定港埠區域內，各項港埠設施，均應隨時檢查改善，以策港埠設施之安全。

第十九條：港埠區域內之水面漂流物及有碍船舶航行之障礙物，由港埠管理機關負責清除。如有沉沒船舶或遺落物件，港埠管理機關應公告或通知所有人限期清除，逾期不辦者，應即代行打撈清除，其費用由船舶所有人或物主負擔。

港埠區域內，未得港埠管理機關許可，任何人不得打撈沉沒船舶或遺落物件。

港埠水面設施，應經常保持平淨狀態，使船舶航行無碍，此係港埠管理機關應盡之職責，如發見有漂流物及障礙物，自應予以清除。港內如有沉船或遺落物件，船舶尤易觸傷。故應令船舶所有人或物主於限期內清除，或代為打撈清除。至於不得許可，不得打撈沉船或遺落物件者，所以保障船舶所有人及物主合法之權益也。

第二十條：港埠區域內之水面浮標、立標、及其他航路標識上，不得栓繫繩纜及其他船具。

本條爲保護港內航路標識而設。

第廿一條：凡竹排木筏或他項大宗物料，非經港埠管理機關許可，不得在港內停放或移動。

本條爲排除航路與錨地之障礙，確保水面通行無阻及便於棧埠作業而設。

第廿二條：在港埠區域內，使用部份水面，或採取土砂者，均須先向港埠管理機關申請許可後，始得辦理。

爲維護航路及堤岸安全，特規定在港埠區域內使用部份水面或採取土砂者，均須申請港埠管理機關許可。

第廿三條：港埠區域內，停航船舶過於擁擠致妨礙船舶調度，或將引起其他危險時，港埠管理機關得通知其中無營運業務之停航船舶，限期疏散他港停泊，船舶所有人不得違抗。

本條爲維持各港之吞吐量而設，使船舶錨地不至受停航船舶過多之影響，而減損其功能。

第廿四條：船舶解體經報請航政官署核准後，並應在港埠管理機關指定之地點拆解之。

爲保持船舶噸位，對於是否已無營運價值而應予解體，本條特規定應先報准，以資限制。至於拆解地點，爲維護安全起見，並應在港埠管理機關指定地點爲之。

第廿五條：港埠區域內，水面交通安全之管制及秩序之維持，由港埠管理機關指導監督。

爲維護航行安全，關於港埠區域內水面交通安全之管制及秩序之維持，本條特規定應受港埠管理機關之指導監督。

第廿六條：港埠區域內之消防及救難工作，由港埠管理機關主辦，或協助有關機關辦理。

港埠區域內之消防救難工作，甚爲重要，本條特規定，應由港埠管理機關主辦，或協助有關機關辦理。

第廿七條：港埠區域內之運輸業務，應配合港埠業務需要，必要時得由港埠管理機關會商有關機關訂調度辦法，報請交通部核定實施。

港埠區域內之運輸業務，應隨時配合港埠業務之需要。本條規定，如須改善，得由港埠管理機關會商有關機關擬訂調度辦法，報請交通部核定實施，以資依據。

第廿八條：港埠區域內，裝卸公司商號之組設，有關運輸倉庫及保管業務之經營，由港埠管理機關指導監督。

本條係規定在港埠區域內，組設裝卸公司商號，經營有關運輸倉庫及保管業務，除依照有關法令辦理外，仍應受港埠管理機關之指導監督。

第廿九條：港埠區域內，裝卸工人之編組訓練，工資之議定，勞資糾紛之調處，及勞工福利之設施，由港埠管理機關指導監督。

港埠管理機關為健全港埠管理，提高裝卸工人之工作效率，協調勞資利益，對港埠區域內裝卸工人之編組訓練，工資之議定，勞資糾紛之調處，勞工福利之設施，應予指導監督。本條特為規定，以資依據。

第卅條：港埠建設之經費，國際商港由國庫負擔。國內商港由各省（市）縣庫分別負擔之；但貧瘠地區財力不足負擔時，得向上級政府專案申請補助。

本條係規定港埠建設經費之來源，以為發展港埠事業之依據。蓋以國際商港，大都設於重要通商口岸，其目的在促進國際貿易，發展國家經濟，建設費自應由國庫負擔。但國內商港之建設，則與各該省（市）縣之經濟利益，社會繁榮息息相關，特規定由各省（市）縣庫分別負擔，但貧瘠地區財力不足負擔時，得向上級政府專案申請補助，以促其成。

第卅一條：交通部為促進港埠建設，得於各商港就國際進出口貨物，按值收取港埠建設費，但同一貨物之進出口，全國以收費一次為限，轉口或再出口免收。

前項港埠建設費率，最高不得超過貨值百分之二，其收取辦法由交通部定之。

本條規定交通部為促進港埠建設，得於各商港就國際進出口貨物，收取港埠建設費，繳交國庫，充作港埠建

設經費之用。惟爲避免重複收費起見，同一貨物之進出口全國僅得收費一次，轉口或再出口免收，以資限制。此係政府建設港埠費用之籌劃財源，並作爲港埠建築修理改善保養及航道疏濬等之用。按上海滬浦局爲改善黃浦江及其通海航道起見，向照海關稅率百分之三，徵收濬浦捐（Conservancy dues），以作固定財源，即與徵收此項港埠建設費之目的相同。臺灣省於民國三十九年公布實施「臺灣省港工捐征收辦法」，規定所有臺省各港口進出之公商貨物，均按值征收百分之二港工捐，作爲港埠建築修理改善及保養費用（現政府爲獎勵輸出，對於出口貨物之港工捐，業已免徵；但對進口貨物之港工捐，則提增至百分之三）。又各國徵收港埠建設費之事例甚多，大都名爲 Port Dues on Goods，本條特將濬浦捐及港工捐名稱改爲港埠建設費，較原名爲適合。

第卅二條：交通部爲建設及保養航路標誌，得對各港進出口船舶，按淨噸位收取進港費，每四個月收費一次後，得通行全國港口。但遇難船舶或由於不得已之事故而進港者，得免繳進港費。

前項進港費，每淨噸不得超過六角五分，其收費辦法由交通部定之。

查各港對進出口船舶，收取進港費，每淨噸不得超過六角五分，現稱船鈔（Tonnage Due）。查海關船鈔章程規定，凡在通商口岸貿易，享受中國航路標誌及港務設施便利之船隻，均應繳納船鈔。我國於前清道光二十三年（一八四三年），即已開始徵收，以迄於今。其定率規定船隻淨噸位超過一百五十噸者，每噸應納船鈔銀元六角五分，其未滿一百五十噸者，每噸應納船鈔銀元一元五角，每四個月繳納一次。充建設及維持全國性之航路標誌之用，已行之數十年。查日本噸稅法第一條第一項規定：「如外國貿易而往來於外國之船舶在開放港口入港時，對其總噸位每噸或載量十石征收噸稅五圓，但對於總噸位每噸或載量十石一次繳納十五圓時，在該港滿一年間不得再納噸稅」。又美國征收噸稅（Tonnage Tax）亦係按船舶總噸位，對外國船舶每噸征收美金五角，本國船舶每噸征收美金三角。韓國每噸征收噸稅韓幣拾元，另燈塔管理費，每噸韓幣拾元。菲律賓徵收噸稅，每噸徵收菲幣一角二分半，或裝卸每公噸三角五分。英國徵收噸稅，對外國船舶

每噸徵收十一便士，但每年對該船舶不得超過六次，空船或因加燃料之輪船，免徵。澳洲徵收噸稅，每噸徵收六便士，按每六個月徵收一次。印度徵收噸稅，對外國船舶每噸徵收印幣四安尼。西班牙對外輪及本國輪一律每噸徵收西幣一元五角。船舶進港費之徵收，關係船舶所有人之負租，故特定本條，以資依據。

第卅三條：港埠管理機關爲支應業務所需之經費，對使用港埠設施，得收取使用費、租金、及其他服務費，其費率由港埠管理機關報請交通部備案後施行。

民營港埠設施收取使用費，及裝卸公司商號收取裝卸費之費率，應先報請港埠管理機關核准，非經核准不得用任何方式增減之。

各項港埠設施之經常保養及經營，需費甚多，因之，港埠管理機關對使用港埠設施均有收取使用費、租金、及其他服務費，以便各項港埠設施能謀求自給自足。臺灣省政府曾於民國四十二年八月四日，公布臺灣省各港業務費繳納辦法，施行以來，頗見成效。本條特參照規定，以資依據。

第卅四條：港埠管理機關，爲籌措港埠建設經費，得呈准發行公債，如須借用外資，應經行政院核准，並轉立法院審定。

港埠建設之經費，爲數甚鉅，雖規定由國省縣庫負擔，惟恐尚有不足，不能不取之發行公債及借用外資之途，特規定本條，以資依據。日本港灣法第三十條規定，港務局爲充港灣設施之建設改良及修復等之費用，可發行債券。本條立法精神，與日本港灣法之規定無異。

第卅五條：港埠事業之會計，依交通業統一會計制度之規定。

交通部爲管理全國公民營交通事業之財務，規定全國各公民營交通事業之會計，必須依照交通部頒訂之交通業統一會計制度之規定辦理。本條特予規定，以資依據。

第四章 船舶出入港

第卅六條：船舶入港，應先向港埠管理機關申請指定船席或錨地後，方得停泊；但在危急情況下，須作必要之緊急措施者，不在此限。但事後仍須用書面申述理由，報請備查。

船舶入港，必需有船席或錨位，方能繫泊，上下客貨，或補給船用物料。如事先未得港埠管理機關之安排，臨時難免發生困難，故有本條之規定。設船舶遭遇海難或發生其他危急情事，進港避難或處理，自應准予停泊，補辦手續。

第卅七條：船舶於入港前，應停泊在指定檢疫錨地，接受檢疫機關之臨場檢驗。

港埠管理機關對於前項受檢疫之船舶，得調閱檢疫報告書。

船舶入港，停泊檢疫錨地，先施檢疫，為各國衛生機關，共同之措施。所以預防疫病之傳入。本條特為規定，以資依據。

第卅八條：船舶來自疫口岸，或經檢疫證明有流行病或傳染病者，日間應懸掛旗號，夜間應懸掛紅白二燈於前桅之上端，先在指定停泊地點消毒。

前項船舶在完成消毒前，禁止船員旅客上岸或與其他船舶交往接觸，並不得將前項應掛之旗號或燈號落下。

船舶載運之牲畜，如發現有傳染病或來自疫地方者，非經檢疫機關之許可，不得將該項牲畜或其屍體起卸上岸，或轉載他船。

本條詳定檢疫各項行政措施，以期隔絕染有疫病之船舶與人員及牲畜。

第卅九條：船舶入港，如裝載容易燃燒或爆炸之危險物品，應先在港外停泊，並應於日間懸掛旗號，夜間懸掛紅燈於前桅之上端。

前項船舶，非經港埠管理機關指定停泊地點，不得入港，非經許可，不得任意裝卸該項危險物

品。

本條規定管理載有危險物品船舶之各項行政措施，以防護港埠之安全。

第四十條：船舶入港時，應懸掛船籍國國旗、我國國旗、及信號符字，如係定期郵船，得以公司旗代表信號符字。

前項國旗及信號符字或公司旗，非將入港報告單提出於港埠管理機關後，不得落下。
船舶入港報告單，除休假日外，應在廿四小時內，提出於港埠管理機關。

本條規定船舶入港時，應懸出之旗號及報告之期限。

第四一條：船舶出入港時，須依有關法令之規定僱用引水人，引水人執行引水業務，除應依引水法之規定外，並應受港埠管理機關之指揮監督。

本條係規定船舶出入港僱用引水人，及引水人執行引水業務，除依照有關法令之規定外，並應受港埠管理機關之指揮監督，以資管理。

第四二條：船長於航路上發現新漲沙或暗礁等項，有礙航行者，應於進港時，即行報告港埠管理機關。

本條規定船長應報告航路上新發現之漲沙或暗礁，俾港埠管理機關，據以作必要之通告與措施，以免他船不明而失事。

第四三條：船舶在港內應緩輪慢行，並不得於狹窄之處追越他船。

船舶在港鼓輪疾行，容易浪沉小船，在狹窄之處追越他船，更易發生碰撞。本條規定為維護航行安全。

第四四條：任何船舶不得停泊於公共航路，或於有妨碍他船航行之處，將駁船或他種小艇繫留於船旁，其裝有突出之橫木，足碍他船航行者，應收進或撤去之。

【本條為保持公共航路之通行無阻，及預防船舶碰撞而設。

第四五條：船舶入港停泊後，非經許可，不得移泊或改換錨位。船舶移泊或改換錨位時，應預先懸掛旗號。

船舶之指泊為港埠管理機關重要任務之一，對於船舶之安全及裝卸之效率，有密切關係，應作妥當之調度。故船舶如須移泊或改換錨位，應事先申報奉准。

第四六條：港內拖帶船舶，其本船與拖船之距離及拖帶之艘數，應依港埠管理機關之規定。

各港之航路錨地及船渠，其寬度與面積，大小不同，本船與拖船之距離及拖帶之艘數，胥受其影響。故本條規定應依港埠管理機關之所定辦理，俾免拖船行列，發生行進迴旋及繫解之困難也。

第四七條：船舶除在港埠管理機關指定地點外，不得裝卸貨物，並不准船員旅客任意上下。

本條為便於管理船舶，防止客貨走私與顧及國家安全而設。

第四八條：船舶在港內，非經港埠管理機關許可，不得施放槍砲煙火及使用爆發物。

本條為維護港口安寧，預防火災而設。

第四九條：船舶在港內，除依照國際航行避碰章程或警告危險或其他告急時，不得任意鳴放汽笛。

本條為維護港口安寧，及避免汽笛誤會而設。

第五十條：船舶在港內失火時，除急鳴警鐘外，日間應掛通報火警之旗號，夜間應放藍火或閃火，至遇救時為止。

本條規定船舶在港內失火時，報警呼救之辦法。

第五一條：船舶在港埠區域內，發生海難，有阻礙他船航行時，該遇難船舶之船長，應立即設定標識，及為預防危險之必要措施，並應將其事由報告於最近之港埠管理機關及有關機關。

港埠管理機關接獲前項海難報告時，應立即赴援施救，或通知救難機構，迅予施救。

本條係參照日本港則法第二十五條：「船舶在港內或港之境界附近，因發生海難，引起阻碍他船交通之狀態時，該遭難船長，必須立即設定標識，及爲其他預防危險所必要之措施，且在特定港時，應將事由報告於港長；在特定港以外之港時，報告於最近之海上保安監部，及其他管區之海上保安本部事務所所長或港長」，加以訂定。所以警告他船，作及時之趨避，並規定港埠管理機關應速往救援也。

第五二條：船舶在港內或港之境界外一萬公尺內之水面，無論何人不得隨意排洩油污，拋棄垃圾，或船上壓艙砂石、煤渣及其他廢物，非經港埠管理機關許可，亦不得排出壓艙水，如須排棄上項廢物油等物品時，應依港埠管理機關所指定之地點爲之。

本條係參照日本港則法第二十四條第一項：無論何人在港內或港之境界外一萬公尺以內之水面，不得隨意拋棄船上之壓載石、廢油、石灰渣、垃圾及其他類似之廢物」，加以修訂。旨在保持商港內外水面之清潔，兼以防止港內之淤塞。

第五三條：船舶在港埠區域內裝卸油料、糖蜜、石塊、磚瓦、礦砂、煤炭及其可能散斷物品時，應採取防止此等物品遺落海中之措施。

本條係參照日本港則法第二十四條第三項：「在港內或港之境界附近，欲裝載石油、石頭、磚頭，及其他有散亂之虞之物品於船舶，或由船舶卸下者，必須施行防止此等物品遺落之措施」，加以訂定。用意與前條同。

第五四條：船舶出港應先向港埠管理機關提出出港報告，並懸掛出港旗號。

定期航行及有定時出港之船舶，得免前項報告。

船舶出港必須先行報告港埠管理機關，俾其作必要之準備與聯繫，同時對於船席錨位，亦可另作調度，以增進港埠作業之效率。至於定期航行及有定時出港之船舶，港埠管理機關，知之有素，早在籌度之中，自可免予再報也。

第五五條：船舶出入港，除本法已有規定外，仍應依法接受有關機關之檢查。

船舶出入港，除應遵照本法之規定外，仍應依法接受如稅務治安等機關之檢查，特規定本條，以資依據。

第五六條：在港內停泊或行駛之船舶，除國際航行避碰章程之規定外，應依照港埠管理機關之規定辦理。本條規定港內停泊或行駛之船舶，除國際航行避碰章程之規定外，應遵照港埠管理機關有關法令之規定，旨在維護航行及港埠作業之安全。

第五章 罰 則

第五七條：有左列情事之一者，港埠管理機關按其情節，得處以停業、停工、吊銷執照或五百元以上二千元以下之罰鍰。

一、違反本法第九條第二項之規定，未經許可興建各項港埠設施者。

二、違反本法第十二條之規定者。

三、違反本法第十七條之規定，不受港埠管理機關調度者。

四、違反本法第十九條第二項、第二十二條、第二十三條、第二十四條及第三十三條第二項之規定者。

依本法之規定，負有行為義務而不為其行為，或負有不行為義務而為者，理宜規定加以處罰，以期維護港埠施政之推行。本條特規定違反本法第九條第二項、第十二條、第十七條、第十九條第二項、第二十二條、第二十三條、第二十四條及第三十三條第二項之規定者，港埠管理機關得按其情節加以處罰，以資依據。

第五八條：違反本法第二十條、第二十一條、及第三十六條至第五十六條之規定者，港埠管理機關按其情節處以一千元以下之罰鍰。

前項罰鍰未經繳納或提出相當擔保以前，船舶不得出港。

本條所定罰鍰，旨在加強船舶出入港之管理，以維護港埠與航行之安全。

第五九條：企圖逃避或不繳納進港費者，應處船長以相當進港費三倍之罰鍰。

本條係參照日本噸稅法第五條：「企圖逃避噸稅或不繳納噸稅而出航時，應處船長以相當於稅金三倍之罰金，」加以訂定，旨在保障商港財務之收入。

第六章 附 則

第六十條：有關港埠管理規則，由交通部定之。

關於港埠管理規則，應由交通部訂定，以資統一。

第六一條：本法施行日期，以命令定之。

本法公佈後，有關實施辦法，均須事前充份準備，特訂定施行日期另以命令定之，以資辦理。

政經建設應以海運商船為優先

王 洸

一

國父早就說過：「交通是實業之母」，可見經濟建設應先發展交通，制定政治經濟建設的計劃，重要的目標應顧到地理環境、物產、人口及國際情勢，不但要貨暢其流，物盡其用，人盡其才，還要突破領域限制，打開出路。當前的問題固要洞明解決，而未來的問題尤應預為綢繆，始能順利進行，臻於理想之境地。

我國目前國際情勢拂逆，外交關係雖不得已中止，而經濟人文關係不但不可中輟，尤應設法加強，海島地理環境，有其交通上優越之處，亦因物產人口分配之異殊，而有其內在的缺點。

二

環顧各國，各有其地理環境之異殊與物產人力資源之不同，其經建計劃，若非適切其主觀條件，鮮能獲得其客觀之成功，試以挪威、希臘為例而論之。

挪威北瀕北冰洋，西南兩面臨海，人口三百八十六萬七千（一九六九年），農礦生產均不大，貿易形勢，極為不利，因有二千一百七十二萬總噸商船（一九七一年統計居世界第四位），獲得鉅額之運費收入，使其國際收支，反而順差。這些年來，平均運費收入年達四億美元，成為平衡國際收支之最重要項目。挪威漁業收入亦年達十億零一千萬克郎以上，僅次於其製造品之輸出。挪威經濟全靠航業漁業，方能使其

國際收支順差一億六千五百萬美元。

希臘土地貧瘠，百分之六十以上的土地，屬於不毛地區，百分之十五爲森林，可耕之地僅佔總面積四分之一，而人口有八百八十萬（一九六八年），因此，每年須大量輸入食糧，對外貿易每年入超。由於位於巴爾幹半島的南部，三面環海，島嶼衆多，約佔其總面積五〇、九四四平方英里的五分之一，遂以發展航業及觀光事業爲經建之重點。一九七一年其商船總噸位，共有一千三百〇六萬噸，居世界第七位，多於西德、義大利及法國。又以國內就業困難，大批訓練海員，受僱別國商船，謀工資所得，滙返本國。希臘即賴有海運、觀光及僑滙三項，方能填補國際收支的缺口。

挪威、希臘在地理上是小國，而在海權上則爲強國，始終受到國際間之重視。

三

今日的商船，是海軍的預備隊，船員是海軍的後備軍人，亦是海軍退役後，最好的工作崗位。艾森豪對美國航業界曾說過，「商船是我們國防上的第四種武器。」總統在民國三十七年，對海軍軍官學校訓詞中，早就說過：「中華民族的生存與乎太平洋永久和平的維持，胥賴吾人能否建立一個海權國家是賴。」這些道理，毋庸再作解說，而最實際的問題，我們光復大陸，要是沒有足夠的商船，如何順利的渡過海？我們的強鄰見利忘義，重尋侵略惡夢，我們需要更多的商船，支援海軍，來保衛我們的疆土，這亦是理所當然，勢所必然。

四

商船是浮動領土，遼闊的七海是她活動的範圍，目前台灣基地之外，不知有多少海域，我們的商船可

活動，多一艘商船，無異多一海外領土。中國船所到的地方，更是我們人文商貨所到的地方。海外華僑看到中國船，就像榮歸了祖國，看到了中國船員就像會見了親人，因此縮短了海內外同胞的距離，更維繫了華僑的向心力。

華僑對祖國各項建設，不容易親眼目睹，民主政治，民生樂利，亦鮮有機會回國接受。他們却都了解商船是物質文明、國家國力的表徵，船員生活的自由與優遇，是民主政治民生主義的實踐，國際的宣傳，再沒有比自己商船的實證，使得更有效果。共黨常常誇大宣傳，騙欺世人，但從不講及航業、造船工業及漁業，就是因為我們在這些方面實力強大，世人有目共睹，共黨才不敢信口雌黃。

五

我國航業自政府遷台以來，經過了整理擴展兩個階段，確已有相當的成就。依據今（六十一年）六月底的統計，商船艘數共有一百八十二艘，一、三〇七、六五三總噸，二、〇一三、三四五載重噸，平均船齡九・九二歲，時速一五・五一海里。在世界有商船隊的國家中，名列第二十三，略少於賽浦路斯、南斯拉夫、芬蘭，而多於阿根廷、比利時、澳大利亞。如果以華僑的商船加入在內，商船噸數與義大利、法國、荷蘭海運國家，相差不多。世界航業大王七人中，我們中國人就有董浩雲、包玉剛兩位先生，證明中國人是很會經營航業的。

六

民國五十九年，是我國航業最好的一年，新船激增，營業發達。去（六十）年的情況，由於世界運價

的大幅跌落，除了長期出租的船隻，還有薄利可圖外，其他經營不定期航業的公司就顯得困難重重，甚至有幾家停業了。今年上半年仍不見好轉。這是我國航業的基礎，還不够堅強的關係。

七

主要航線上，定期船現在都用最新的全貨櫃船，我國這種船太少，雖然每條貨櫃船來台灣，都是滿載而去。除了董浩雲先生的船外，都為美國、日本和歐洲國家的貨櫃船所攪載的。因此，我們得不到高運價的貨物。針對這一問題，自然應該大量增加貨櫃船，可是貨櫃船造價很貴，每艘動輒一千五百萬美元左右，目前我國航業實難籌集此項鉅款。惟一可行辦法，由政府、在國際貸款或庫存外匯中，撥款訂造五艘，船屬政府所有，於造成後，以光船出租辦法，租給航業界營運。（仿照中國石油公司造五艘十萬噸油輪，以光船出租，租給招商、台航的辦法）大批訂造，造價便宜，規格統一，我方交換條件，是承造廠商要與台灣造船公司技術合作，使我們亦能獲得建造貨櫃船的經驗。

八

不定期船大宗貨源，是礮沙、穀類、煤炭、食糖、肥料，現在都改用了大噸位的散裝貨船，我們雖然亦有些這種船隻，但噸位不够大，基隆高雄散裝穀倉不够多，不是運費收益少，就是船期延滯久。針對這種缺陷，政府應倡導大型散裝貨船的建造，並令基隆高雄兩港從速擴建散裝穀倉。

九

我們船公司很多是家族投資的公司，船少用人多，經營不經濟，而且惡性競爭，互相殺價，弄得大家

不賺錢。根據去年底統計，七十九家船公司中，一船公司就有四十五家，兩船公司十九家，三船公司四家，規模小而實力弱，經不起風浪，一遇航業不景氣，自然困難重重，甚至停止營業。針對這種缺點，政府應輔導他們合併。日本航業在一九六四年以前，家家賠錢，後來有八十四家公司遵照政府命令，分別合併爲六大集團，即日本郵船會社與三菱海運會社等合併，大阪商船與三井船舶會社等合併，川崎汽船與飯野海運會社等合併，山下與新日本汽船會社等合併，Japan Line與日東商船、大同海運會社等合併，昭和海運與日本油槽會社等合併。各公司於合併之後無不盈利很多，新船大量增加。英國前些年，爲防止國內航業互相競爭，早就督促兼併，大公司合併許多小公司，今日形成了八大航業集團。所以日本英國航業，歷經任何航業不景氣風波，都能屹立不動。世界航業純比實力，我們幾十家實力單薄的公司，何不仿效日英，互相結合一體，尤以冷藏船、運木船、台港線定期船、東南亞定期船的各家公司，如能互相合併，不但調度船隻方便，減少同業殺價放價，而且組織精簡，人事管理費用減少，利益必甚顯著。我政府似可仿照日本辦法，凡合規定條件合併者，政府可予財政上之支持，如低利貸款、擔保償款，以便利航商訂造新船或購置優良現成船，並予分配貨載的優惠。如仍各立門戶，則政府不以此項優待。因勢利導，自易觀成。

十

招商局與臺灣航業公司都是歷史悠久的公營航業公司，近年來新船增多，營運獲利。尤以訓練出許多航業專才，優秀船員，分佈在各民營公司，成爲我國航業的中堅份子，其貢獻，更值得稱道。但是招商局現在只有半貨櫃船幾艘，臺航連此亦無，要在定期航線白熱化的競爭下，求發展是不容易的。不進則退，我們應有警覺，早爲之計。這兩家公營公司，經營業務相同，航線相同，人事會計管理制度亦同，如能合併爲一公司，仿照中國銀行之例，改名爲「中華國際海運公司」，加強營運，充實競爭力量，則發展是可

以預期的。

招商局名義仍保存，以俟光復大陸後，接管原有產業。臺航公司名義亦保留，於光復大陸後，仍擔負省際海上交通任務。第一步合併成功後，進一步再吸收民股，以充實資本，經營益臻企業化。日本的大航業公司都自願合併，我們實力遠遜，何必故步自封。

十一

航業是最具國際競爭性的事業，各國對於定期航線及在國內造船，都定有法律，給予補助金或獎勵金。美國是最主張自由競爭的國家，惟有對定期航線及國內造船，在一九三六年商船法中，定有補助辦法，以迄於今，即所謂營運差額補助金及造船差額補助金。其他菲律賓、印度等新興國家，亦仿效美國，採行此項立法。我國現行「輪船業管理規則」，對於監督航業，雖已詳密，惟缺少有關航業造船的獎勵和補助的規定，尙不能顯示發展本國航業及造船工業的積極政策。我以爲可將該規則增加一章，參照菲律賓遠洋航業法的條款，制定爲「航業法」，垂爲法典，以加強國策之進行，奠立海權昌盛之基礎。

十二

去年我國國際貿易總值爲四十億八千萬美元，今年會超出五十九億美元，幾年後，估計會發展到一百億美元，那時貨積如山，港埠的擁擠情況，不難想像。現在應再作未雨綢繆。台中港應積極趕工，蘇澳亦應闢爲工業港，基隆港最高能量爲一二、四三〇、〇〇〇噸，按目前裝卸量增加統計，每年約增一百五十萬噸至兩百萬噸，亦即每年需增加碼頭五席至六席，始能配合需要。惟基隆港現在港區受地形限制，無法

作此大規模之擴建，我建議在基隆港開建一新港。曾於四十七年的聯合報上，發表過我的構想。大概就基隆市東北海濱一帶，利用地形，築一新港，其港區東端從八斗子漁港附近，向西北方海中築一防波堤，其港區西端從和平島八尺門處，向東北方海中築一防波堤，兩堤環抱，而成新港，名曰基隆東港。通八斗子火力發電廠之北寧路，係沿山修築，海濱陸地不廣，應利用海洋學院海邊一帶礁石，將築港挖出之泥石，填爲新生地，即就新生地之臨海地段，作爲碼頭倉庫區、漁業區及海軍區用地。

目前基隆港東面之通棧，均係一層，存貨無多，爲增加港區倉儲量，以後一律應改建兩層，甚至重要碼頭之通棧，應仿照東京晴海碼頭所建之六層，以充分利用基隆碼頭區狹窄之地面。港區倉庫亦應大量興建，以彌補出口貨使用之倉位，及激增之貨物量。

爲了港埠現在與未來發展的情勢，民國廿二年六月公佈，三十五年七月施行的商港條例，已不能適應需要，亟應改定爲商港法（名稱或改爲港埠法）。此法草案，行政院前經送請立法院審議，嗣因國際港隸屬中央問題，省方有不同意見，案懸未議。現在觀念與情勢均有變遷，正可舊案重提。

結 論

我國復興基地的台灣省，地理環境甚似挪威、希臘，就業問題亦如希臘。此時此地，制定經濟建設計劃，似應以該兩國作爲最好之借鏡。

讀台灣第六期經濟建設四年計劃草案要點，及六期經建工業方面將致力推行五事，均屬妥切可行。以已往之成果推測，深信必能達到預期的目標。所憾者，全盤規劃，似尙未以海運商船爲優先，使充份發揮其現存的潛力。

試思海島地理環境，如不積極發展海運商船，何以能突破範圍，而打開新出路。今後如何擴展我商船隊，如何開拓我造船工業，以配合國際貿易，獲取更多外匯，又如何訓練青年，邁向海洋，以推廣就業機會，原計劃要點似宜詳加補充，至細節規劃，實在主觀。限於篇幅，我這裏只能舉此重點而已。

（本文曾刊於民國六十一年雙十節中央日報及經濟日報）

從法律申論廣源輪案獲勝之緣由

王 沈

東方雜誌阮主編毅成先生，因見電視劇廣源輪，囑作一詳盡之報導，極願爲之。連日前往交通部檔案室調閱原卷，均未查到。想係未經運台，致難憶述全案詳盡，殊深歉憾。惟讀今年元月份「傳記文學」，孫碧奇先生所寫「滄海浮生記金山之三」，記述廣源輪各節，就筆者當時在交通部承辦此案，記憶所及，確屬事實。（筆者時任長江區航政局局長兼交通部航政司船舶科科長）至此案終獲全勝，未爲日方所利用，則因我方均掌握法律依據。而金山總領事黃朝琴先生、領事孫碧奇先生，熟諳法律及國際慣例，折衝應付，悉洽機宜，功尤不可沒。筆者此文僅能就法律方面，申論獲勝之緣由，勉以報命。

一 廣源輪我如何取得管轄權與控制權

依據我國船舶法規定：「中華民國船舶，非領有中華民國船舶國籍證書或中華民國臨時船舶國籍證書，不得航行。」又：「在外國港取得船舶，應向船舶所在港之中華民國使領館，申請發給臨時船舶國籍證書。」當時外交部函詢交通部意見，交部即電復，應准煙台永源輪船行之廣源輪，先行發給臨時船舶國籍證書。金山領事館於奉命發給後，原名 Edna Christiansen 之美籍廣源輪，遂由美國國籍移轉爲中國國籍。從此廣源輪依法應受主管機關之管轄，此爲我取得該輪管轄權之依據。

金山領事館將所發之廣源輪臨時船舶國籍證書，出示日籍船長後，而仍予收存；「一面由領事館與金

山海關商妥，如無我方發給的證書，不許出港，從此以後，該輪就被我們管住了。」（凡有「……」符號內之文字，均係採引孫碧奇先生原文，以下仿此）這是我方依據船舶法規定，得以控制該輪及不許該輪出航的法律根據。日方第一次企圖出航日本之詭計未逞，即係此故。

二 我如何杜絕廣源輪移轉為日籍

依據我國海商法規定：「船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並依左列之規定，不生效力；

（一）在中華民國，應聲請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。

（二）在外國，應聲請中華民國領事館蓋印證明。」讀孫碧奇先生文云：「這事拖了半年之久，海關電話領事館，說廣源輪已由華方轉賣與神戶日人小谷，經美國駐神戶領事證明後，由日本駐金山領事館，發給日本國籍證書，改名為德行丸。一切手續文件齊備，現正請求發給出港證。」我金山領事館即依據海商法該條答復，謂該項讓與未經中華民國領事館蓋印證明，依法不生效力。美國海關自然仍不予放行，日方第二次詭計未逞，即係此故。

三 廣源輪上中日船員格鬥，美方何以不加干預

依據國際海上法慣例，領水國對於船上船員間之犯罪，及有關船內紀律或秩序之問題，通常不行使管轄權，法國法例如此。美國規定，擾亂行為祇涉及船上秩序或其人員者，由船舶所屬國家處理。如影響岸上公共秩序時，始由地方當局處理。倘屬民事訴訟，如僅涉及船長與船員或船舶所有人與船員間之關係，則非得船舶所屬國領事之同意，亦不行使管轄權。（見拙著海上法概要第二十八頁）。孫碧奇先生文內謂：

有一天廣源輪，「中日船員發生格鬭以後，領館僱警一名，留船駐守。越日，日本總領事館派員，帶同船長河野及美國偵探上船，聲言華籍船員已被開除，擬將彼等押赴移民局看守所，候船回國。當經駐船警員告以非有中國總領事之命令，不准華籍船員離船。日本總領事館館員，始悻悻而去。」美國官方對此中日船員發生格鬭情事，所以不加干預，即係依照該國對外籍商船船員間之糾紛，向不干預的原因。日方第三次詭計未逞，即此之故。

四 廣源輪何以成為公船，永杜日方詭計

依據我國軍事徵用條例之規定，軍事機關對於本國商船，必要時，可予徵用，以作軍用。對日抗戰期間，交通部多次協助軍事委員會徵用商船，以作軍運或沉江封港。筆者任職交通部，係屬主管，故迭經辦理。孫碧奇先生文內謂：「本案進展如此，日益糾紛。因廣源輪是商船，日籍船長詭計多端，橫生枝節。」我金山總領事館防不勝防，又電請政府援用軍事徵用條例，將該輪徵用。交通部接電後，認為此係釜底抽薪永杜糾紛辦法，遂經報請軍事委員會核准，將該廣源輪徵用，並令金山總領事館控制。商船係私船，一經軍方徵用，依法即為公船，無異國家領土之延長。在外國港口，當地政府無權管轄。蓋外國公船進入一國內水，亦享有治外法權，即公船內所發生之事件，領水國不能享有管轄權。對於公船所提起之民事訴訟，如碰撞之賠償要求，領水國法院亦不得予以受理。領水國官警，除得船長允許外，不得擅登公船。（見拙著海上法概要第二十七頁）。廣源輪既經我政府徵用，金山領事館奉命執行，「黃總領事當即下令將日籍船長、輪機長、大副免職，並委派華籍二副趙子明為船長。我奉派下船傳令授職。將徵用令張貼船艙，全體海員奉令後，歡呼中華民國萬歲。領館方面復將徵用事實，分別函知有關方面。」廣源輪被徵用後，

所有「日籍船長以華籍海員違抗命令，並毆打船長，向金山地方法院請發拘票，依法治罪；同時日方又狀請美國聯邦法院，判令驅逐華員，將船交其執管」等訟案，就迎刃而解。法院方面的訴訟，亦因此獲得勝利。」日方第四次詭計，完全失敗，此即依據我國軍事徵用條例所獲得的輝煌勝利。

五 外交航政人員應熟諳法律

對日抗戰期中，國輪資敵大案，曾有兩件，轟動中外。除廣源輪外，另有政記輪船公司停泊香港之勝利等五輪，準備出售日本大連汽船會社，交通部據密報，經以外患罪控訴該公司董事長張本政等五人於四川高等法院重慶分院，而判決五人通緝，解散該公司。一面交通部又令該公司股東之一的招商局，向香港法院訴請扣押該五輪，香港法院准如所請，指派政記公司另一股東商務印書館之代表王雲五先生，為政記在港之財產管理人。我政府遂取得該五輪的控制權，亦免其資敵。（見拙著中國航業史第五十九、六十頁及海權與航業感懷謝公冠生先生一文，敘述當時司法行政部謝冠生部長與交通部合作進行，迅結該案的詳情。）

此兩大案均係依據法律而獲勝，可見外交航政人員實應熟諳法律，方能不辱使命。筆者昔因職務關係，兩案均曾參與作業。今述往事，固為報命，亦兼以頌揚黃謝兩公之生前功業也。

民國六十二年二月十八日，於臺北。

記述考試院首次在臺灣舉辦考試的經過

王

沈

——爲紀念考選部佟故司長迪功而作——

一

河海航行員考試，政府在大陸時期，考試院迄未舉行。那時此項考試，命曰「船員檢定考試」，多年來均由交通部主政，分令上海、漢口、天津、廣州各地區航政局辦理。民國三十八年九月間，基隆港務局曾奉交通部令，舉辦船員檢定考試一次，規模甚大，時筆者任航政司司長，特來台指導監試。

當年考試院未辦河海航行員考試的原因，係因大陸地方遼闊，船員散處各地，如須齊集南京，像高考普考同樣應試，事實上諸多困難。而且考試院於三十五年一月十六日公布的河海航行員考試規則，僅涉及駕駛員一項，他如輪機員、無線電員、均付闕如，部份施行，亦諸多窒礙。大陸時期，考試院主持的考試很多，未遑顧及，故交通部辦理船員檢定考試，考試院一向並無話說。

船員向交通部所屬航政機關應試，殊爲方便，亦樂予參加，因考試向來嚴格，在海內外信譽卓越，及格而領到證書者，就業極易。

二

政府遷台以後，中央一度精簡機構，各機關之人事緊縮，新進人員需要減少，即考即用之公務員考試，自然停辦。考試院考選部除檢覈工作外，高考普考及各項特種考試，均尚未舉辦，頗似一所冷衙門。當

時代理部長馬國琳（字蘊華，於賈景德先生任考試院長時代，即真除部長）先生，熱心任事，有鑒河海航行員考試，各方盼望殷切，如獲改由考試院接辦，不特適應需要，且可因勢利導，陸續推動各種考試，想以河海航行員考試開其端。迨於民國三十九年七月間，偕同佟迪功司長、柱元載司長、范壽臧參事，親臨交通部接洽辦理。交通部長賀衷寒（字君山）先生，甫任職三月，案情究非深悉，於接談後，囑筆者與馬代部長商洽簽報核辦。當時筆者以航政司司長地位，說明意見如下：

(一) 遵照憲法，各種考試，應由考試院主持，以前交通部主辦船員檢定考試，本屬權宜之計，現考選部要求接辦，交通部自應同意。

(二) 考試院以前公布之河海航行員考試規則，僅有駕駛員一項，而輪機員、無線電員缺如，應請考試院修正上項規則，將輪機員、無線電員一併納入，以利施行。

(三) 交通部主持船員檢定考試，向係令由各地區航政局辦理，基隆港務局曾奉令舉辦一次，成績優良；此後有關河海航行員試務，應請考選部仍照交通部往例，託由港務局辦理，以資熟手。

(四) 河海航行員考試後，凡經考試及格領得各種級證書者，應請考試院開列名冊，函送交通部，由交通部制定河海航行員執業證書核發規則，另行依照考試院所發之證書，頒發同種級之執業證書，方准上船工作。一如考試院頒發律師證書後，及格者須向司法行政部請領律師證書然，俾利航政管制。

(五) 船員檢覈資格須憑海上服務資歷而審核，此項證件之審核，具有技術性，考試院將來遴選檢覈委員及典試委員，應請考慮酌量延攬航政人員參加。

(六) 政府遷台未久，軍情緊急，所有服務軍運之船員，應請考試院制定獎勵辦法，以資鼓勵。

馬代部長等於聽取筆者意見後，返部會商，提報考試院銓代院長永建，並獲盧考試委員毓駿等之支持，原則上接納了筆者意見，續派修司長、范參事到部洽復（附註一）。遂由筆者簽報賀部長批准，經以正式公文同意，交通部停辦船員檢定考試，而由考試院接辦河海航行員考試。所有考試院及交通部照新制應制定之左列各項法規，亦分別由院部公布，茲述其名稱及公布日期如左：

（一）特種考試河海航行員考試規則 考試院於民國三十九年十月三十日公布。

（二）服務軍運船舶河海航行員應考獎勵辦法 同前。

（三）河海航行員執業證書核發規則 交通部於民國四十年二月十日公布。上項法規悉係依照交通考選兩部會商之原則而制定公布，在考選部方面起草工作，大部份係由修司長及范參事所擔任。交通部方面航政司甘幫辦其綬，船員科徐科長經方，協力亦多。

（附註一）

道之司長我兄惠鑒：迭次晤

教，極欽 卓識，搗謙爲懷，尤佩修養工深。關於河海航行人員考試一案，杜、修司長、范參事等曾面陳燕翰，藉悉君山部長業經原則同意，甚爲欣感。今後能否做到理想，則端賴兩部之密切合作與實事求是之作風耳。我兄以專家學者主管航政，至希教言時煩，以匡不逮。專此布臆，祇頌時祺。

弟馬國琳拜啓

民國卅九年八月十一日

考試院準備工作完成，遂於三十九年十二月初，在高雄市舉辦第一屆河海航行員特種考試，亦爲考試院首次在臺灣舉辦的考試。部份典試委員與檢覈委員會遴派了航政人員，試務亦由高雄港務局辦理。

四

爲研擬前述各項規則，佟司長迪功先生經常與筆者接洽會商辦理，其處事之明達迅捷，予人以深刻印象。宜乎爲蔣華部長所倚重。考選部自舉辦第一次河海航行員考試以後，各項考試，陸續舉行，考選部從此由冷衙門，漸成爲熱衙門。論者輒謂考試院在台初期工作之展開，全在馬部長之賢明領導，而馬部長之幕僚功臣，當首推修迪功司長；至杜元載司長與李茂棠司長之循法務實，范壽臧參事之熟諳法律，自均爲馬部長政績之重要幫手。筆者於民國三十九年十二月至四十三年四月，迭奉總統令派爲河海航行員典試委員及考試院派爲檢覈委員，與佟司長往返頗密，彼此真能做到馬部長所囑之密切合作與實事求是。今迪功先生已歸道山，緬懷往事，輒有哲人其萎之感。

五

迪功先生早歲從事教育，與其夫人魏立法委員佩蘭，志同道合而結褵，魏委員學識閎通，儼論時見報章，爲社會所熟知，毋庸贅述。而其家庭之融和，生活之儉約，凡至其廬而交深者，無不讚佩。

迪功先生深明傳統的政治哲理，曾有一次與筆者道及八卦，謂事功在某一階段，已至相當巔峯，應知急流勇退，所謂「知止」、「進退自如」，以保令名。筆者於四十年二月，因某案之處理，政策上與主管有歧見，而辭却航政司長職務，曾往晤迪功先生，以其事相告，渠深表贊同。並謂長官與主要僚屬之間，

貴在相知，馬部長對其倚重遇隆，故願極誠相助，他日馬部長一旦離任，渠必同退。後馬部長榮調考試委員，迪功先生隨即辭卸司長職務，而改就考試院職位分類籌備委員，果如其前言。筆者自辭司長後，改任交通部設計委員、檢核等閒曹，因得有餘暇，以講學著述，六年之內完成十餘種著作，深慰夙志。四十八年一月，奉臺灣省政府周至柔主席之徵召，始出任臺灣航業公司董事長，略具績效，於三任期、九年屆滿之日，即奉准退休，開董事長退休之先聲。至今仍從事講學著述，心安理得，幸能勉保清譽，可以說受了迪功先生的哲理影響，撫今追昔，寧能忘懷。

民國六十二年二月二十一日，於臺北

「開國六十年交通史論」獲獎答辭

王

編者按：作者王洸先生是政治大學、成功大學、海洋學院教授，前交通部長江區航政局局長、航政司司長。王氏以此書獲選爲中國經濟建設研究會第一屆學術獎，編者感於王教授此書對交通界貢獻至巨，特選刊其獲獎答辭，以饗讀者。

（此文刊於民國六十二年元月交通世界第二十五期）

主席、孫院長哲生先生、中國經濟建設研究會會員先生：

洸去歲所著「開國六十年交通史論」一書，承學術著作評審諸公決議，選爲第一屆學術獲獎之一，殊出意外。本會會員以文會友，以友輔仁，均爲飽學績優之士，每位咸有傑作，堪以膺選，而洸濫獲名器，實覺惶恐。

通常撰寫史論，應秉史料、史筆、史識，洸研習應用科學，對史論之作，何敢妄自着筆；惟因四十餘年備員交通，益以家庭背境，不無淵源。先嚴王倬府君於民國十一年，寫成中國第一部交通史，翌年由商務印書館出版；當國民政府北伐之前，先嚴任職交通部，曾奉派爲交通史航政篇纂修，稿未竟而因心臟病突發，卒於部署。北伐成功，今考試院長孫公，時任鐵道部長，認爲北政府所編交通史，應續予完成，以洸時繼父志，任職交通部航政司，遂派洸爲交通史編纂委員會纂修，該交通史鉅著，終於完成，爲一代文獻。竊幸與先嚴同列名於纂修，此爲洸有機周覽史料之始。

民國二十一年至二十六年，沈曾創辦交通雜誌，發行六十餘期，外間投稿，琳瑯滿目，取捨剪裁，不敢不力求公允真實，史筆修養，逐漸培育。迨對日抗戰發生，沈承乏航政，動須配合軍事，維持民運，自部內之規劃，以迄部外之執行，常集於一身。每週部務會議，均需參加，得聆當時各交通首長之卓見宏論，對於交通設施，漸能統盤瞭解，史識適廣。

來台以後，公職之餘，蒐集史料，鉅幾盈筐，遂於去歲寫成「開國六十年交通史論」，期能保存史實，以與共黨之偽造篡竊，作一比較參證。

今日大陸，共黨動輒誇言其修建鐵路公路績效。其實全國鐵路網、公路網之規劃，早在孫院長任鐵道部長時，即已完成。抗戰前全國鐵路公路系統，並由今總統親自主政，督導進行，方得配合作戰，爭取最後勝利。共黨所誇耀之成績，其實自測量、定線以迄施工，多係繼承國民政府之餘緒，坐享其成。

此等實況如不加以闡明，將有本末倒置，共黨可用以欺世盜名。沈之從事此著，動機在此，今不意爲評審諸公所發現，頗有知己知吾之感。惜學力有限，愧未能善盡其事，謹以誠惶誠恐之心情接受此一慙獎，並願以此榮譽與本會諸君子共享之。

中華民國六十一年十二月十日

民生主義的超級經濟繁榮

王 洸

——航海節對大陸廣播詞——

大陸航海界、交通界的聽衆們：你們的老朋友、老同事、老同學王洸教授，現在自由祖國、復興基地的臺灣，向你們問候。記得去年春節，我曾在中央廣播電台，向你們報導了國內經濟和航業發展的情形，聽到的一定會很嚮往這裏的自由和繁榮。

今天是第十九屆航海節，爲紀念偉大的鄭和船隊在明朝永樂三年（一四〇五年），首次出航西洋的慶典日子，由於去年自由祖國臺灣地區好像奇蹟似的，創下了空前未有更豐富的生產、更蓬勃的貿易、更快樂的生活；航業交通界出力很大，受到了全國普遍的重視和尊敬，所以我們慶祝這節日，亦特別感到興奮光榮，將以更多的成果，來奉獻給國家和社會。

去年國際政治經濟雖有急劇的變化，但是第五期臺灣經濟建設四年計劃，恰是屆滿的一年，人人莊敬自強，努力工作，創造了許多突破性的記錄。不但比前更壯大，而且正邁向著超級經濟繁榮的大道上前進，這是實踐三民主義成功的例證，亦是自由民主國家最好的示範。

先說去年臺灣工業總指數增加率，平均高達百分之廿六，是各國所少見的。就分類指數的增長情形說，以電機及電氣器具業達百分之七二·六，爲最高，製造業的二七·七，房屋建造業的二七·四爲較高，公用事業的一七爲稍次。在製造業中，計輕工業增長一八·八，重化工業增長三三，重化工業的成長遠較輕工業爲快速，成爲最近臺灣工業發展的特色。

說到臺灣的國際貿易，去年總值爲五十九億五千七百餘萬美元，比大陸共區的對外貿易總值五十七億美元還要大。輸出三十一億一千一百餘萬美元，比上年增加百分之四五·八，輸入二十八億四千三百餘萬

美元，比上年增加百分之四二・九，出超計二億七千萬美元，所以國民所得大大的增加，家裕戶給。

近年來由於政府積極推行民生主義的經濟政策，貧富差距逐漸縮小，而趨向均富的目標，從去年食、衣、住、行、育樂方面，若干代表性項目的數字上，可以充分的看出來。

在食的方面 平均每人每天自食物攝取的熱量和蛋白質，已分別提高到二千八百卡羅里和七十八公克，祇要人們願意吃的話，人人可無限制的吃雞魚鴨肉和蛋，至於米麵水果更是豐盛，物美價廉，人人吃的容光煥發，精神飽滿。

在衣的方面 每人每年消耗量，已增為棉織品八磅，人造纖維品八・五磅，呢絨嗶嘰一・五磅，隨處看到男人服裝畢挺，女子花枝招展。

在住的方面 每人每年家庭用電高達二百三十度，建築材料的使用，每人每年為紅磚一百一十塊，水泥二百八十五公斤，鋼筋三十八公斤。所以都市處處高樓大廈，十層以上的大樓，不計其數。農村亦都造了新房子、新倉庫，家家燈光輝煌，電氣用具齊備，小農戶亦都有電視機、收音機、電冰箱、洗衣機、因為這裏售價便宜，電費又廉，都買得起。

在行的方面 縱貫鐵路火車、莒光號、觀光號、光華號，連同對號特快列車，每隔半小時就有南北對開的一班，空氣調節的車廂，坐臥兩用的沙發。長途汽車、觀光汽車、滿街跑，許多還裝有冷氣設備，臺灣風景美麗，是世界聞名的，在此地旅行真是一種享受。都市馬路全面拓寬，四車道、六車道、八車道很平常，臺北市還有更多車道的分層大馬路，全都是柏油路面，汽車像潮水樣的流動。臺灣的鄉村，都通公路。人們除坐公共汽車、計程汽車外，許多人有小汽車，據去年的統計，每一千人，擁有的車輛，自行車是一百四十輛，機車六十五輛，汽車十一輛，通訊的電話機，每一千人有四十一具，每人每年寄發的信件（不包括包裹印刷品）達四十二件有餘，可見臺灣個人行動和通信的自由與方便了。

在育樂方面 現有學校四千一百一十五所，早就實行九年義務教育，學童就學率高達百分之九十八，足見教育的普及。在保健方面，由於國民所得提高，醫藥發達，勞工和公教人員又有公保制度，免費醫藥，國民平均壽命已提高到六十八歲。近年政府提倡全民體育，棒球、籃球、足球、桌球、游泳、和高爾夫球，人人喜愛。去年少年棒球隊、青少年棒球隊，連獲世界冠軍，就是明證。至於娛樂方面，據今年三月份的統計，臺灣地區共有彩色黑白電視機八十六萬七千二百五十架，收音機一百四十六萬六千四百九十具，人人欣賞電視劇歌舞體育的節目，歡聲達於戶外。臺灣電工業特別發達，據該業公會發表，今年一月至三月外銷美國的電視機（包括彩色黑白的）共為七十八萬五千台，已超過了日本的銷數，而高居首位。

去年外籍旅客來臺觀光和有五十萬人，華僑回國省親的有八萬人，都說臺灣是美麗的寶島，人間的樂土，並非誇大。我在各大學教書，是研究學問的，所說的都是事實，並不是代政府宣傳。

大陸的聽眾們，尤其是航業海員方面的老朋友，希望你們都能來臺灣，分享這種快樂和幸福。

我特別要向航業界報導的，政府一向獎助民營航業，在臺灣辦輪船事業無不大賺錢，天天在增加新船，現個人或公司有幾十萬噸商船的，不在少數，而且船隻性能優良，現在中美西岸、中美東岸、中南美非洲、中歐、中澳、東南亞、中日、中東、臺灣香港、臺灣琉球，都有定期班的輪船，生意做不完。高雄、基隆兩港興建有最新式的貨櫃碼頭，高雄已成為東亞貨櫃運輸中心，容量比新嘉坡、香港大得多。去年兩港貨物裝卸量達三千七百七十九萬公噸，吞吐量達二千七百四十五萬公噸，比十年前增加了十倍。兩港的繁榮和設備的完善可想而知了。歡迎你們來臺灣建業。這裏海員的待遇亦很好，比英、美、日本，雖稍有不_及，比義大利、希臘差不多，比印度、菲律賓、韓國好多了。海員們都有有給假期、退休養老金、勞工保險，子女教育補助費，已成家的，現在都有了新房子，沒有成家的，都在物色好對象，這裏一切自由，歡迎你們能集體的回來，政府會保障你們的就業，還有物質上榮譽上的獎勵呢！（民國六十二年七月十一日）

益利輪船公司的長成與發展

王 沈

——在堅利輪下水典禮致辭——

今天（六十一年七月十日）益利輪船公司在臺灣造船公司訂造的五萬八千噸堅利號貨船，舉行下水典禮，特別邀請交通部高部長夫人擲瓶，澳大利亞國西澳洲特別市波史市市長華德爵士搭乘其專機來臺爲新船主持命名，並有澳洲駐華大使、日本昭國海運會社、日本米星商事會社、菲律賓糖業輸出局局長翁聲伉儷、移民局局長雷亞士先生、菲律賓各大糖業公司董事長經理諸位先生、羅倫大使蒞臨參加觀禮，足證重視此次盛典，及國際間彼此友誼，兄弟以中華民國航運學會理事長的地位，表示熱誠歡迎之意。

臺灣造船公司在過去一年，有特殊的成績，完成了二萬八千噸散裝貨船三艘，十萬噸的有巢號油輪一艘，正在建造中的另一艘十萬噸油輪（螺祖號），亦接近完成，使它全年產量高達二十二萬六千噸，修船業務亦因大船塢的完成，使它修船實績，提高到一百十六萬總噸。

今天臺灣造船公司承造許文華先生的大散裝貨船，立刻就要下水，這艘是通過巴拿馬運河的最大散裝貨船，有新的設計，球形的船頭，箱形的龍骨，圓弧的舷緣，波型的艙壁，諸位先生看，多偉大，多美麗，名符其實的又堅又利，我自豪的講，東亞方面，除日本以外，沒有這樣價廉物美的造船工業，值得向中外貴賓介紹，並向臺船公司致賀。

船東許文華先生，大家都認識，他是埋頭苦幹的事業家，不事宣傳。我與他的家庭和他個人相知已經四十多年了，願借此機會，略爲介紹他的事業。

(1) 益利輪船公司創業於民國十六年，已有四十五年的歷史，除了招商局外，他是中國航業界歷史最悠久的公司。

(2) 許先生的令尊許廷佐先生是上海總商會的會長，一生創辦很多事業，益利輪船公司是他成功事業的一項，他曾聯合五家華商航業公司組織了聯安航務局，聯合經營上海、浙江、福建各港的航業，使那時外商輪船，不能插足這一航線，保全了我們的航權。

(3) 抗戰勝利後，益利輪船公司開拓華北華南航線，三十八年隨政府來臺，他帶來了益利、翔利兩條輪船，總噸共計五千噸，面臨無路可走的局面，他掙扎苦鬥，逐漸開闢近海遠洋航線，他現在已有一百四十萬噸的商船，其中三十八萬噸是掛的青天白日滿地紅的國旗，其餘因借有外國銀行的資金，不得已而掛賴比瑞亞旗。世界航業大王七位，我們中國人有董浩雲、包玉剛兩位先生，如果世界航業大主要選十五位的話，許文華先生應該是其中之一。

(4) 許先生的船隊於民國五十二年首先開闢中歐定期航線，五十四年又首先開闢中南美定期航線，都沒有接受政府任何補助，賠了很多錢，後來拿經營散裝貨船的盈餘，才渡過難關。許先生今天又首先開闢中澳定期航線，已有開利、敏利兩艘開出，以後準備以四艘，定期維持這航線，因為他的運價比同盟船便宜兩成，貨載相當滿意，由於益利輪船公司開行這條航線，同盟船原擬於七月一日增加運費之舉，亦暫緩了，僅僅這項事實，許先生對國際貿易的貢獻，就略可窺見了。

(5) 世界不定期船大宗貨載都是穀類、礦砂、煤斤、肥料、糖，這些貨運都是單面生意，以前用普通雜貨船承運，噸位小，獲利薄。許先生有先見之明，最早購進二萬三千噸的散裝貨船，而且掛中國旗。目前臺灣省百分之七十的散裝貨物，是益利輪船公司承運。他的眼光遠大，早着先鞭，他的成功，真不是偶然，現在他又訂造了五萬八千四百噸的散裝貨船兩艘，將來有更多的盈餘，是必然的。

今日是邁向海洋的時代，富國裕民要邁向海洋，發展航業與造船工業應該是今後國策的重點。我提出了臺灣造船公司與益利輪船公司的例子，不過作為最好的證明，請勿以諛詞聽之，幸甚。謝謝！

國際貿易裝運文件

海外廠商向國內廠商每次定購國產品，買方（海外廠商）收貨，賣方（國內廠商）收回貨款，都透過銀行居間作業，而且要有船公司、保險公司、公證行、報關行等，提供各項服務，並經買賣雙方所在地的海關放行，才能完成一筆交易。

銀行、船公司、保險公司、公證檢驗等機構，為買賣雙方服務，固須收手續費、運費、保險費、公證檢驗等費，由買賣雙方依照交易合約，分別負擔，但各機構負有專責，都要出具單據文件，表示承諾，和證實買方與賣方交易的履行。這些單據文件，統稱為貿易裝運文件。

買賣雙方都憑正本全套的裝運文件，辦理提貨及收回貨款手續，如果缺少其中一種文件，就影響買方或賣方權益，所以全套裝運文件，除正本之外，有六七份副本之多。

全套完備的裝運文件包括如下：

一 發票 (INVOICE)

由出口商製成，將出口貨物名稱、數量、單價、總價開出發票，連同其他裝運文件，送出口押匯銀行審核，由銀行寄買方押匯銀行轉交買方。

二 提單 (BILL OF LADING)

此係貨物裝船出口，由船公司出具收貨裝運的憑據，為裝運主要文件之一。提單載明受貨人、託運人

、運送人相互間權利義務，憑提單提貨，表示貨物由賣方交給買方。出口商依照買方意見，將貨物空運，或郵遞，則有航空運貨提單及郵政憑單。

提單有清潔提單、不潔提單之分。清潔提單表示交運貨物包裝良好。不潔提單是船公司批註交運貨物或包裝有瑕疵。此外有裝後提單、候裝提單、記名提單、指示提單，以及聯運、轉運提單等。

各種貨運提單，均須有運送人（船公司）收貨簽字蓋章，才符合信用狀統一規則及慣例，以便向銀行結匯，收取貨款。

如上所述，海運提單的正面，通常載明船名、航次、起運港口、目的港口、運送人、託運人、受貨人的名銜、貨物名稱、件數、標誌、重量、容積、運費金額及已否付訖，或註明受貨人支付運費。

提單反面，通常刊列運貨條款，參照海牙規則規定運送人免除責任的範圍，並表明運送人責任範圍，對貨主負責，但包裝不堅固，貨物標誌和運往目的地標誌不清、貨物重量、尺碼、件數填報錯誤，以及天災人禍，船公司不能抗禦的事，如貨物損失、破壞等情，船公司都不負責賠償。

三、保險單 (INSURANCE POLICY)

買賣雙方依照交易合約，辦理保險條件，貨物由海上運輸，按貨物本身需要何種保險為主。通常投保平安險、水漬險、一切險、為貿易貨運不可忽略的手續和不可節省的费用。保險費為數甚微，按投保種類、金額和保費費率計算。兵險、罷工險、偷竊、遺失險等，則視貨物運往何地，例如越戰期間，貨運越南投保兵險，以防萬一。

平安險保險範圍，包括全損及共同海損中的全損風險，所謂全損，包括海難、火災、投棄、爆炸，以

及船上人員的惡意行爲、裝貨轉船和卸貨時貨物的全損。又貨船擱淺、觸礁、沉沒、火災、碰撞、爆炸等遭受的單獨海損，都在保險公司理賠之列。

水漬險保險範圍，包括平安險承保在內，另對單獨海損，增加海水、暴風、投棄等項，但單獨海損的賠償有百分比限制，因此，投保水漬險，可預先約定不受單獨海損規定的限制，而按貨物若干件或每件計算，繳付保費。

一切險保險範圍，包括一切危險的損害，但兵險、罷工、暴動、航海中止、遲延、貨物本身缺點等，不在承保之列。

四 領事簽證單 (CONSULAR INVOICE)

此係若干輸入國駐在輸出地區的領事館簽證憑單，各國領事館均印有固定格式：由出口商填報，於貨物出口時送請領事館簽證，此項簽證屬於輸入國海關驗關文件之一，如無簽證憑單，國外買方無法提貨。領事簽證有些國家不收費用，也有些國家按貨物、數量之不同，收取不同的簽證費。

五 公證、檢驗證明書 (INSPECTION-CERTIFICATE)

出口商依照買賣合約，在貨物裝運前，由公證行或買方指定的公證公司，辦理公證，證明貨物品質數量與合約相符。或屬輸出國規定檢驗的貨物，申請檢驗機構檢驗，發給檢驗合格證明書，寄交買方，以憑提貨驗收。

六 裝箱單 (PACKING LIST)

裝箱單由出口商製作，載明貨物名稱，每箱貨物內容，每箱貨物號碼、淨重、毛重、總計若干箱，若干淨重、毛重等，便於承運船公司卸貨、海關驗貨、公證行檢驗、進口商提貨，免遭貨運損失或短缺。

其他如貨物等級證明、重量證明等，買方如有需要，均由出口商或公證行辦理。又滙票 (DRAFT)，出口地的銀行印有固定格式，由出口商填報貨款總額，爲向受貨人收取貨款憑單之一，此項滙票連同信用狀及上述各項單據，均屬裝運文件。

總之，進出口商依照買賣合約，備妥一切貿易裝運文件，便於出口結滙、報關、裝運，尤便於進口商提貨驗收，船隻卸貨、公證檢驗、海關驗關。

航港建設的基本政策

一、航港建設的範圍

航港建設的範圍，包括航務行政、港務管理、港埠工程、和航路標識四大項目，在交通建設中，可說是最複雜，最具技術性、統一性及國際性的工作，它的一切政策和設施，關係到全民經濟，社會福利，國防軍事，甚至外交。國父是中國歷史上最重視航港建設的政治家，他所著實業計劃，即從建設海港開始，而普及於河道商船漁業，幾乎六分之四的計劃，講的都是航港，和與港聯繫的鐵路，執行這計劃最力的是當今 蔣總統。大陸與臺灣的航港建設，無一不是直接間接受命於他，可惜在大陸時代，人們對海洋認識不夠，又因受日本長期的侵略，八年的抗戰，以及後來共匪的叛亂種種阻撓，不能如理想的做去。現在以臺灣為三民主義的模範省，復興的基地，由於地理環境，人們轉變了觀念，漸漸感到航港的問題切身有關了。此時此地，我們應該更積極的奉行遺教，擁護政府的政策，爲了使人們對這問題，有整個的了解，我願就此文概論航港建設的基本政策。

我國的航港基本政策是保障航行安全，保護本國航業，維持公衆交通，和支援國防與軍事，各國的航港基本政策亦差不多一樣，不過有的更積極些，有的更嚴格些。

二、保障航行安全

這種工作，項目繁多，有由航港機關執行的，有由政府委託驗船機構辦理的，大都是執行國家的法令或履行國際公約的義務（如國際海上人命安全公約、載重線公約），目的當然是保障乘客、船員、船舶及貨載的安全。

①檢驗船舶：以時間來分，有所謂建造時的檢驗，定期檢驗（特檢、歲檢），和臨時檢驗。以船舶構造來分，有所謂船體檢驗，輪機檢驗，鍋爐檢驗，艙軸檢驗，設備檢驗，（安全設備、貨物起卸設備、危險品裝卸設備），材料檢驗。以簽發證書來分，有船舶檢查證書，國際安全或安全設備證書，船舶入級證書及各種附屬證書，（船體入級、機器入級、冷凍機入級、防火入級），貨物起卸設備登記簿及各種附屬證書，客船證書，適航性證書，鋼材證書。

②勘劃載重線：載重線為政府制定船舶在不同季節及航行區域之最大容載的平均吃水線，勘劃載重線的條件是船體結構及對於船舶與人員的保護設施，除根據條件予以查驗外，並須進塢作詳細檢驗，經驗船師檢驗符合條件，即根據船舶的圖形尺寸及強度，計算其夏季、冬季、北大西洋冬季、熱帶區域、淡水及熱帶淡水區域之乾舷尺寸，勘劃於船邊舳部，且將各項數字列明載重線證書上。

③丈量船舶：船舶丈量的目的，旨在計算船舶的總噸位、登記噸位（即淨噸位），用作

收稅計費統計的標準，如係客船並量出其乘客定額，以免超額載客發生危險，實施機關爲航港機關或受政府委託的驗船機構，丈量完畢發給船舶噸位證書，及乘客定額證書。

④考試船員：以衡定其學識經驗，分別發給船員證書，憑以受雇。我國考試院每年舉行河海航行員考試，考試及格由院發給合格證書。

⑤考核船員：船員違反航政法規，由航政機關予以懲戒。我國於民國二十年公布海員管理章程，即由航政局發給每一船員一本海員手冊，由航政局記錄船員之受雇解雇獎懲各項情形，並憑以核簽服務報告書，審核雇傭之船員是否合格，航政機關簽證之服務報告書爲船員應考的必備合法證件。

⑥建設航路標識：各國（英、美、日）航路標識的建設維護，都由航港機關辦理，我國現仍由海關辦理，亟應改歸航港機關辦理。

⑦供應引水服務：港務局設置合格之引水人，備供商船雇用。

⑧辦理海上救難：依照海上人命安全公約之規定，海上救難爲臨近各國航港機關應盡的責任，亦可說是國際間的義務。我國現由港務局協同海軍辦理，但缺少專供救難之船隻及組織，猶待改進。

三、保護本國航業

①維護航權：一國的沿岸貿易權和內河航行權，規定本國船舶方能享受，我國航權喪失

，起於南京條約，至民國卅二年一月十一日與英美簽訂新約，方完全收回。

②限制船舶國籍：規定船舶取得本國國籍的資格，爲含有保護本國商船獨享內河航行權及沿岸貿易權的用意。

③登記船舶：爲保護船舶權利的安全及取得國籍的先決條件，應行登記的船舶權利，分所有權、租賃權及抵押權三種，非經登記不得對抗第三人。船舶登記分正式、附記、更正、回復、註銷五種。

④訓練船員：由政府或學術團體設立訓練船員機構，供航業公司雇用。如政府設立商船專科學校、海洋學院、我國商船聯營處設立乙級船員訓練班。

⑤本國貨交本國船承運：以保障本國航業的貨源，或在貿易協定規定本國商船承運百分比。如中日貿易協定，規定貿易貨物，中日商船各承運半數。外貿會對於國外採購的貨物盡量用F O B方式辦理，對於輸出的政府物資盡量用C I F辦法，以保障本國船的貨源，已實行多年。

⑥鐵路運價的優待：本國船所裝的貨由鐵路轉運時，特別便宜。美國、德國行此辦法。

⑦航運補助金：戰前日本（上海長崎線及日美、日歐、日澳各線），法國、義大利、荷蘭政府對於重要定期航線，均給予補助金，以免其虧損而停航。我國高雄馬公線，臺灣省政府即每年補助臺灣航業公司二百五十萬元（實際上該公司該線每年虧損數達三百五十萬元左右）。戰後美國法國政府則給以本國船與外國船航運成本的差額補助金，俾與同航線低成本

的外國商船競爭。一九六三年，美國支付此項補助金達二億二千八百萬美元。

⑧造船補助金：政府對於在本國船廠訂造的商船，給予補助金，或給予在本國與外國造船價格的差額補助金。美國對航商在本國造船廠造船，給予三分之一造價補助金，最高不超過百分之五十，海員型貨船的造船差額補助為百分之四十五。一九六一年，美國支付此項補助金達一億七千八百萬美元。我國現行辦法，政府航商及船廠各貼補百分之五，數額較少，尙不足以資鼓勵。

⑨政府貸款：分造船貸款、購船貸款，由政府銀行予以長期低利或減息貼息。美國航商購建船舶，自籌價款百分之十二・五，其餘由政府貸給，利息每年百分之三・五，分二十年償還。在抗戰時期，我政府對製造木船、淺水輪船，均實行過低利貸款政策。政府遷臺，航業遭遇空前危機，民國四十年起，政府對航業公司修理船隻及維持貸款曾舉辦多次。近年政府實施輪船汰舊更新政策，凡建造新船，除自籌價款百分之十五外，可獲百分之十五貸款，其餘百分之七十，由國家銀行保證，分期付款，此項辦法實行後，頗收成效。貸款減息辦法，招商局及臺航公司前向國家銀行所借之鉅款，均有先例。至貼息辦法，在抗戰時期，對我航商修理復員船隻，曾由國庫貼息一半。日本政府於戰後，亦曾實行此項辦法，以減輕航業財務負擔。

⑩郵政補助金：郵政機關與商船訂立長期運郵合同，給予優厚的運費。美國於一八四五年起，政府即以郵政運輸契約，對遠洋輪船承運郵件，給予津貼。自一九三六年，實行航運

差額補助金後，始行停止。

⑪海軍補助金：海軍當局對商船令其機裝或預留船上一部份地位，戰時作武裝佈置或令加強結構，而予以補助。英國最早實行。美國五萬噸級的合衆國號客船，造價七千三百萬美元，政府貼補四千二百萬美元，其中一部份即係海軍補助金。

⑫船舶改良補助金：政府對於汰舊換新的船舶，給以補助金。日本於一九三二年、一九三五年、一九三六年曾三次實施，每噸政府補助四十圓。美國於一九五二年通過長期海運法，對船齡逾二十年以上的船隻，其所需改造或改裝費用，政府可予補助。船齡十二年以上的船隻，政府可出資收買。現我國商船噸位百分之四十八，爲戰時所造的逾齡船隻，似應參酌日美辦法，政府予以補助，以加速汰舊更新。

⑬賦稅之免除與優惠：各國對於新造或新購的船舶，常免徵其營利事業所得稅或減免一部分，亦有對造船材料進口稅予以免稅者。我政府對此項政策，已予實施，凡建造的新船及購買的優良現成船，其營運量超過原營運量三分之一時，新建或新購的船隻部份，均可免營利事業所得稅五年。對造船所用的進口材料，目前亦係免稅。

⑭造船及購買現成船：政府銀行予以保證，分期付款。

⑮差別待遇：以拉丁美洲各國實行最多，對外籍船運進的貨物，常課以高額進口稅，高額港埠費用；並對本國船優先給予港灣設施利用的便利。

四、維持公衆交通

① 建築港灣便利商船出入：如高雄港之十二年擴建計劃與開闢第三港口，基隆之外港擴建工程及花蓮港改善後之開放爲國際港等是。

② 建築碼頭倉庫，便利客貨上下：高雄基隆花蓮三港均建有公用碼頭，使中外商船均可利用。戰前我國除青島港外，所有沿海沿江輪船碼頭，均係航商自行租地建設，尤以太古怡和及日清等外商，最得地利，我國商船常因無良好碼頭地位，受制於外商。戰後我收回航權，外輪已無航行內河之權，著者當時主持長江區航政局，乃將外商原來碼頭重行支配，轉撥與本國航業，並由該局在漢口、九江、南京自行建設公用碼頭十處，航運稱便，以前外商抑制我航業之利器，遂予以解除。

③ 提供終點設備，便利水陸運輸的聯絡：如目前高雄、基隆、花蓮三港，由港務局建設各種起重裝卸設備及供應油料淡水。

④ 監督運價及航業，以維護公衆利益：抗戰時期，長江區航政局即開始管制輪船木船運價。目前沿海航線及臺灣香港航線之運價，仍由航港機關管制。

⑤ 分配航線維持經常交通：如高雄香港航線之船隻，由港務局指定。

五、支援國防與軍事

這種工作有的由航港機關直接辦理，有的協助軍方辦理。

①限制商船的處分：戰時不准本國商船移轉外國籍，亦不准租給外國人，以免削弱本國水上輸力，對於船舶抵押外人，亦在禁止之列。政府對招商局N3型及臺航公司之B型船隻，以其適宜航行大陸沿海，均不准售與外人。

②徵用商船及造船廠以優先用於軍事：我國於民國四十五年公布軍運船舶調配使用辦法，並設立船舶總隊部及船舶大隊部，協助調配軍方所需要之船隻。各國政府在戰時，無不徵用商船，協助軍運。美國於第二次世界大戰期間，曾徵用許多船廠，由軍方管理，承造軍艦及標準商船。

③管制商船運價與租金：以免航商任意提高。

④指定航線：指定商船行於戰區。

⑤管理船員：不准船員擅離職守或請假。

⑥護航：軍艦護送商船航行。

⑦徵用的船舶，戰時遇有損失，政府予以賠償：我國於四十九年十二月公布軍運調配船舶損毀補償及船員傷亡之救濟實施辦法。

⑧政府辦理船舶兵險及船員兵險：英美在戰時，均實行政府自辦船舶兵險。抗戰時期，

中央信託局會奉命辦理船舶兵險。將來反攻大陸時，政府亦應實施船舶及船員兵險。

⑨供應船舶修理材料及燃料物料：戰時此項材料缺乏，大都由政府統籌供應。

⑩徵用船舶的船員如遇傷亡，比照海軍人員辦理：日本在第二次世界大戰期間曾實行。

六、結

論

從上述航港建設政策來看，我們可以了解，它是何等的繁複，何等的重要，非由政府積極推行，民間協力合作，不能發揮它的功效。我們對航港建設已有若干成就，但是爲了繼續繁榮臺灣，準備光復大陸，還嫌不夠。民國五十五年，我國進出口物資九、四七四、〇〇〇噸，百分之五十九是由外輪承運的，民國五十四年底我國商船計有七六一、〇五八總噸（一、〇四〇、一五九載重噸均不包括掛外國旗的船隻在內），而同年全世界商船有一六〇、三九一、五〇四總噸，證明我們商船太少，應該大大的增加。我們商船百分之五十二，年滿二十歲，營運成本高，不能獲利，而且容易發生海難，我們不但要鼓勵新船的増加，還要實施嚴格的檢驗，以保障航行安全。我們爲擴展國際貿易，急待開闢澳洲、歐洲、非洲的定期航線，初期商船開班，因貨源不足要虧本，政府在短期內要酌量貼補。中美定期航線中國商船實力薄弱，政府要趕快鼓勵高速貨船的增造。民國五十五年臺灣進口原油二百二十五萬噸，以後每年約增百分之廿，現有的油輪，一年不够一年，大型的油輪，要趕快建造。十年以後

，世界定期航線的雜貨，可能有百分之五十，被貨櫃船承運，我們應該從速籌劃貨櫃化的綜合運輸，而且海陸終點設備同要時規劃。一貫作業的高雄鍊鋼廠開工以後，每年需要輸入百萬噸的礦砂，現在就要考慮到礦砂船和機械化專用碼頭的建造。現在進行中的基隆港擴建計劃，它的吞吐量只能應付到民國六十二年，爲長遠之計，現在就要策劃基隆新港的建築（即八尺門至八斗子一段水域），而且淡水亦應建設河外港成爲可供近海輪船進出的港口，以疏減基隆港的負荷。

航港建設需要大的財力，長的時間，可是它是最有利的投資，最重要的建設，我們要奉行國父遺教和總統的海洋政策，努力進行，從速完成。

（本文曾刊載於民國五十六年六月十八日臺灣新生報）

比較航政制度

航政狹義之解釋，爲航務行政及航路標識；廣義之解釋，應再包括港埠工程及港埠管理。其中航務行政一項，涉及範圍較廣，舉凡航業、船舶、海員之管理監督及保護，莫不包含在內。

各國管理航政，因歷史背景及政治情況之不同，各有其體制，並無同一之制度可循。惟航政之最高監督機關則無不屬於中央，此與我國憲法精神亦相符合。茲將英、美、日、中、四國航政制度，作一比較之敘述如次。

英國之航政制度

英國有關航務行政及港埠管理，統屬於運輸部 (Ministry of Transport) 主管。自一九四七年運輸法 (Transport Acts 1947) 通過之後，運輸部即正式對國會負責，管理全國運輸事務，包括公路、鐵路、航路、碼頭、與港口。其前身爲戰時運輸部，一九三九年以前，交通行政原屬於貿易部 (Board of Trade) 執掌，因第二次大戰發生，運輸事務繁要，始由貿易部劃出，成立專部，以迄於今。

運輸部長依照商船法 (Merchant Shipping Acts) 所賦予之權限，對以下各項，負監督指導之責。

① 船舶滿載吃水線之勘劃；
② 航務檢查（包括船殼、鍋爐、機器、造船材料、航行、與救生救火設備及旅客安全設施各項）；

③ 海員之配額、給養、考試；

④ 海員之註冊，與僱傭之認證；

⑤ 海岸巡防隊之管理；

⑥ 海事案件之調查處理；

⑦ 港口設計；

⑧ 港口一般管理；

爲執行上述各項行政，運輸部內現分設下列各單位，辦理之。

(1) 港務運河科 (Dock & Canal Division—Port Branch) 該科主管港埠，港內輪渡，及非港內輪渡，核定各港細則及爆炸物品石油品專章，遴選港埠機構之委員人事，並依照商港法 (General Pier & Harbour Acts) 之規定，爲各種行政措施。審核各港埠機構之法案及預算亦爲其主要工作。港埠事業移轉之准駁，均屬其所掌。總之，一九四七年運輸法涉及港埠事業之各項職掌，均由該科處理，與全國港埠勞工委員會 (National Dock Labour Board) 聯繫，處理港埠勞工之組織與供給。凡有關係個港埠運輸航業各項施設，無不歸其主管，其事之影響於英國港口作業之迅速者，特別重視，有關國防法規之港埠建築土木工程

與港灣碼頭事業，統由該科主管。

(二) 統計及航運資料科。

(三) 航務(安全)科 (Marine Safety Division) 該科主管海上安全法規各項行政。其所屬各地航務檢查機構實施法規上有關船舶之船體、機器、設備、電訊、貨物、航海、海難等安全事項並海空之救難。與海關聯繫，辦理英國船舶所有權登記。一九二九年、一九四八年海上人命安全公約有關規則之行政與修正，如①救生設備、救生演習、救生艇員證書及救生艇訓練學校；②火災預防偵察及救滅；③客船及安全證書；④移民船及移民檢查，由該科執掌並處理其他有關船舶適航性、船舶電訊及航行救難與無線電航行標誌等事宜。

(四) 航務(海員)科 該科及各地海員監理官 (Superintendents of Mercantile Marine Officers) 執行商船法中有關海員條款並監督海員各項法定行政事項。制定有關海員應考取得合格證書各項規章，應考之標準，頒發所有商船、漁船船長船員證書，制定船員配額，督察有關海員法定衛生伙食之實施。其因病離船海員與處於困境之英籍海員包括沉船後之脫險者，均由該科照料。該科並與國際勞工局合作處理有關海員問題。對於有關航海、航路標識、引水、沉船、救難、海靶、航路上之浮油各項規章之行政事務，亦負責任。此外船舶丈量，海員住宿，國際交換丈量均由該科實施，並亦簽發蘇彝士運河巴拿馬運河噸位證書。

(五) 商務科 (Commercial Service Division) 該科協助英自治領及殖民地政府關於民

用必需品之運輸，煤斤輸送特別重視；凡供應海外煤站及殖民地鐵路煤斤而發生問題時，均由該科處理。近年對於英國進口物資之輸入及歐洲復興計劃有關運輸事務亦均予協助。

(六) 船舶徵租科 該科處理有關英籍船舶除油輪外之徵租事宜，與航業界商談徵用情形下之運價條件及各種船隻之租用，安排商船油輪及小船之解徵事宜。該科亦主管政府所有商用船隻之出售出租及政府租賃船隻之轉租暨特種船隻之購買及租賃。該科處理一般水險事宜，關於海運總隊 (Sea Transport Service) 船隻之修理改裝，該科亦予合作。

(七) 航業關係科 (Shipping Relation-General-Division) 該科主管英國一般航業政策、造船政策 (會商海軍部) 所發生之問題，擬議處理方案。

(八) 航業關係 (國外) 科 (Shipping Relations-General-Division) 該科主管外國、自治領、殖民地航業之關係，凡國內及外國航業立法上所發生之問題，以及商務協定有關航運問題均由該科審議。此外關於政府間海事諮詢組織及國際間航業團體事宜，亦由該科主管。

(九) 海運科 (Sea Transport Division) 該科主管部隊及軍用物品之輸送，對於軍用物品所需之航運，負協調配合之責。該科計劃控制為海軍所要求之商船條款並最後予以重行改裝歸還原主。

(十) 沿海近海油輪科 (Coasting & Short Sea Tanker Division) ..

① 油輪股 (Tanker Branch) 該股估計英國全球性用油，準備所需之油輪數量，與燃料

電力部合作，調度油輪（包括水船）以應海軍部及其他軍用之所需，議訂租船契約，對於政府所有之油輪，該股負責營運之責。捕鯨船之規章及有關捕鯨船一般問題均由其負責。

②沿海船隻股 (Coasting & Short Sea Branch) 該股主管沿海船隻之控制，提供政策上之意見，透過沿海航運管理委員會 (Coasting Shipping Control Committees) 監督核發沿海船隻執照及沿海定期船貨運平衡計劃。

(十一) 全國海事委員會 (National Maritime Board) 該會隸屬於運輸部，主管受僱於英國之海員工資及服務待遇等事宜。其作用等於航業勞資聯席會議。

(十二) 船舶海員登記總局 (General Register and Record Office of Shipping & Seamen) 該局設於加地甫，主管船舶及海員之登記各項事宜。

①英國籍船舶之登記 該局保持英國籍船隻之中央登記，包括船隻一切記錄及抵押權設定等事項，核定船舶編號數字，無線電信符字呼號，核准船舶之命名及改名，編印船名錄，供給有關航業海員各項資料，商船漁船統計資料，印行各項出版物。

②保存船舶檔案 所有船舶僱傭契約、航海記事簿、海員名簿、領事報告之審核批答，存案，船舶航次，船員僱傭契約，乘船人員死亡出生結婚之登記與給證，病患脫船海員之財物清單。

③保存海員全部資料及記錄 諸如受僱解僱給證以及其他個人之記錄，發給海員身份證

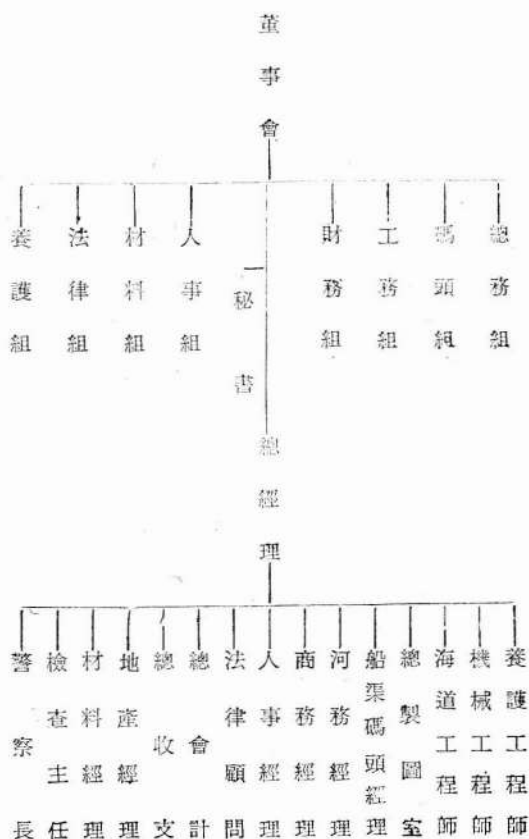
、海員手冊、海上服務資歷證明書、艙面、輪機、無線電、雷達船員及厨工合格證書之登記與核發，實習生證件，海員給獎，保持海軍服役名單，召訓助獎等事宜。

(十三) 航路標識局 (Trinity House) 隸屬於運輸部，負責建設燈塔航標，標示沉船，清除沉船暨其他危害航行之物。並監收利用英國航路標識船舶之燈塔費，該項捐費實際上係由海關徵收，船舶於繳納此費後方准結關。該局亦為倫敦區引水之主管機關，(約有四十個港口，南安普頓亦在其內) 辦理引水人之考試給證。該局並派員參加海事法庭 (Marine Court)，以陪審推事之身份，協助裁決海事案件。

此外尚有一勞氏驗船協會 (Lloyd's Register of Shipping) 為一個由航業界共同組織而經政府承認授權之團體。其管理委員會係由船東、造船業、工程師與海上保險人士所組成。其技術委員會係由造船工程師、船長以及其他專家所組成。其主要工作係依照政府法令及國際海上人命安全公約，從事於商船之檢查與核定船級。

英國港埠管理機構，與一般航務行政機構分立，統計英國港口三百六十七處中 (包括各屬地)，由中央政府管理者有六十四處，由地方政府管理者有六十一處，由獨立之董事會 (Harbour Trust) 管理者有一百六十七處，由港埠公司管理者有二十三處，由鐵路公司管理者有三十五處，由其他私人法團管理者有十七處。若干大港口如倫敦、利物浦、格蘭斯哥、新堡等，多由獨立機構之董事會管理，大致均循其開發之歷史而來，茲附錄倫敦港董事會 (Port of London Authority) 之組織如次：

美國之航政制度



美國主管航政之機構，中央有三個系統。第一系統為財政部之海岸巡防處（Coast Guard）及其各地所分設之分支機構。此一系統，主管船舶之檢驗，海員之考試，及水上之安全工作，並維護航路標識，辦理海上救護等事務。各港內水面上船隻、浮標、信號等管理

，亦由其主辦。各港埠機關，僅辦理陸上安全，消防等事項，處於港內外水上安全之立場，協助各港埠機關辦理港灣水上安全工作。第1系統爲商務部之聯邦航務委員會 (Federal Maritime Board) 及航務管理委員會 (Maritime Administration)，兩首長例由一人擔任。其所屬各地區之分支機構爲：大西洋區管理處、墨西哥灣管理處、太平洋區管理處，及各主要港埠管理分處，此一系統主辦政府扶植民營航業貼補政策。凡被貼補之輪船公司船隻，均由其指定航線，核定運價，處於航業立場，與各地港埠機關取得聯繫，但並無直接關係。第三系統爲陸軍部陸軍工程總隊 (Corps of Army Engineers) 及其所屬各地港埠分支機構，此系統主辦各港航道疏濬等大工程，各港埠、碼頭、船席、通棧等工程由港埠機關自辦，處於航行安全立場，協助各地港埠辦理有益於各港埠之疏濬工程。至於各地港埠機關與上述中央機構，除互相聯繫外，凡輪船進出裝卸等業務，悉照企業行爲管理之。各地港埠機關均爲地方性之州、縣市政府附屬機關 (Agency of State County or City)，惟紐約港則設有港埠委員會 (Board of Port and Harbor Commission)，中央政府各部均不直接管理。

美國港埠經營方式完全企業化，概可分爲二類：其一爲供應良好適用之港埠設備，如碼頭倉庫、棧橋、浮筒、裝卸工具等等，而不自行服務者；其二爲以良好適用之港埠設備，自行服務者。前者係以港埠設備租與民營公司 (Waterfront Industry)，經營港埠業務；後者係由港埠機構，自行辦理倉庫儲轉業務 (Terminal Operations)。至於輪船裝卸業務 (Stevedoring Work)，則全由輪船公司用其承攬人 (Contractors) 爲其負責辦理輪船裝卸工作。故1

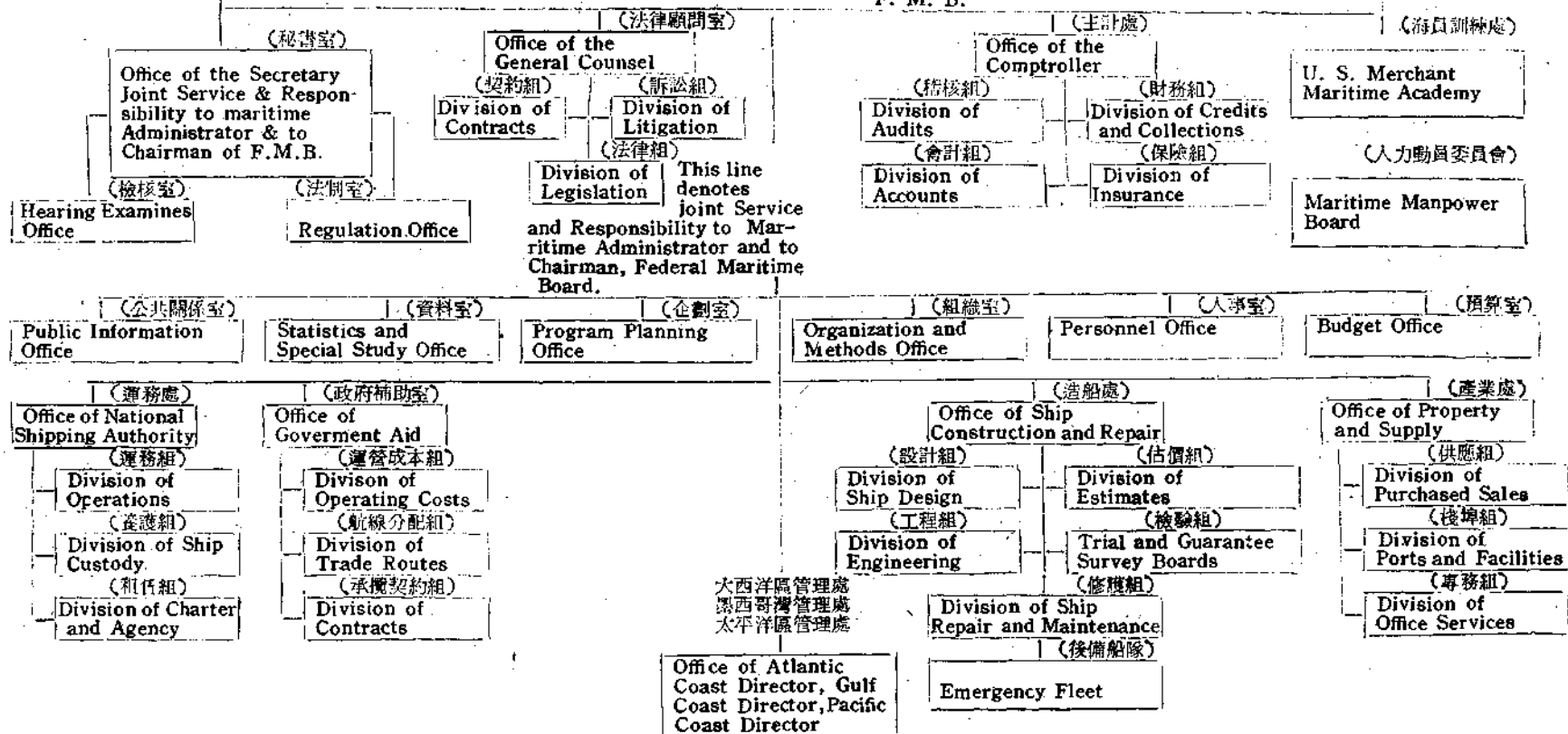
Member Chairman Member
(Ex Office Maritime Adminis-
trator)

Denotes line of Responsibility to the Chairman, Federal Maritime Board, For Federal Maritime Board Function under Reorganization No. 21 of 1950 and Department of Commerce No. 117 (Amended).

(航 務 管 理 局)

Maritime Administration
(Chairman--Federal Maritime Board)
Deputy Maritime Administrator
Security Office Maritime
Training Officer Internal
Auditor

Denotes line of Responsibility to the Maritime Administrator Functions under Reorganization plan No. 21 of 1950 and Dept. of Commerce order No. 117. The Deputy Maritime Administrator administrative direction to the work per F. M. B.



家輪船公司，可有數家裝卸承攬人 (Stevedoring Contractors)，同時一家輪船裝卸公司 (Stevedoring Co.) 亦可與數家輪船公司訂立承攬，辦理其輪船裝卸業務，充分發揮自由競爭的方式。

港埠作業 (Port Operations) 其工作實可分爲「輪船裝卸」與「棧埠儲轉」兩種，前者係指輪船與通棧間貨物裝卸工作；後者指貨物進棧、堆裝、搬運、出棧、及裝卸車工作。兩者配合成爲整個港埠作業，亦稱岸邊作業。輪船裝卸業務，各國通常多由民營組織之輪船裝卸公司承辦，棧埠儲轉業務則係港務機構本身之業務。臺灣基高兩港務局現行的「裝卸儲轉制度」R.S.D. System 包括輪船裝卸在內，乃爲適應臺省環境所採取之權宜辦法。

美國州縣市政府所屬之港埠機構，規定公營者不准兼辦輪船裝卸業務，此項限制之用意，乃在不與民爭利。

日本之航政制度

日本之航政制度，在中央統屬於運輸省，非如美國之分由三個部門主管，故管轄系統較爲單純，在運輸省內設有四局二廳，分別辦理。四局爲海運局、船舶局、船員局、港灣局。二廳爲海上保安廳、高等海難審判廳。茲將各單位主管之事務範圍，簡述如次：

(一) 海運局：主管國內外航業、及其有關事務。

(二) 船舶局：主管造船事業、造船設施、造船技術、船舶檢丈登記，及其有關事務。

- (三) 船員局：主管船員管理、船員勞工組織、船員福利、船員訓練，及其有關事務。
- (四) 港灣局：主管港灣管理、棧埠管理、港灣建設，及其有關事務。
- (五) 海上保安廳：主管海上警備、海難救助、水道測量、航路標識之建設管理，及其有關事務。

(六) 高等海難審判廳：主管海難事故之二審事宜。

運輸省在全國各地設有地方海運局十個局，分別主管管轄區域內之航政事務，在中央原由海運局、船舶局、船員局分掌之事務，至地方則由地方海運局一元掌理。另外在全國分設港灣建設局四局，分別主管管轄區域內各大小港之建設維護事宜。至於海上保安廳則在全國分設海上保安本部九部，分別主管管轄區域內之海上警備救難、水道測量，及航路標識。海難審判廳在地方亦設有海難審判廳四處，主管海難事故之一審事宜。各該地方機構在各主管區域內，視業務需要設有分支機構，如海運局之各港支局，港灣建設局之各築港事務所，海上有安本部之各港保安部，及燈塔事務所等等。此為日本航政官署之地方系統。

此外，地方自治政府（日稱地方公共團體，包括都、道、府、縣）亦有辦理航政事務之權責，其固定事務，有如辦理未滿二十總噸小輪船之丈量註冊事務，及管轄區內海難救助事務等等，至於港灣管理營業方面，則純屬地方自治政府之權責。

茲將日本航政官署組織系統列表如下，以便明悉。

日本全國港灣在行政上區別，為依照港灣法規定之重要港灣、地方港灣、及避難港、暨依照漁港法規定之第一種至第四種漁港。全國港務行政係由運輸省主管，由運輸省內港灣局掌理港埠管理行政，各項港埠事業之登記許可與發展，港埠設備港埠工程之計劃與實施等事項。但漁港不適用港灣法，仍由農林省水產局主管之。

港灣之開發利用及管理等事務，從前認為「港灣為國家之營造物」，然一九五〇年制定之「港灣法」，即認為「港灣為與港灣之發展利用最具有密切利害關係之地方住民之所有」，基於此種觀點，希望各港仿照英美制度成立強有力之獨立港埠管理機構，但迄今鮮有成就。各港管理機構頗不一致，有屬於都道府縣者，有屬於市鄉鎮者，亦有獨立之港埠管理委員會（Port Authority 日稱港灣管理組合），或港務局者，極大多數之港口現仍維持隸屬地方之舊制，茲列表說明如次：

港灣管理之種類			例	示
港務局	港數	共同設立 （獨立港埠管理委員會）	洞海港，小倉港，新居濱港。	
都府縣	三	共同設立 （獨立港埠管理委員會）	名古屋港，境港，多比良港	
單獨設立	四三〇	都府縣	東京港，清水港，四日市港，八戶港，長崎港等。	
市	三八	市	橫濱港，川崎港，大阪港，神戸港，函館港等。	
鎮	二七二	鎮	江差港，假法華港，波方港，三棧港，赤崎港等。	
地方公共團體 （地方政府）				

依「港灣法」之規定，港灣管理者應爲港灣開發利用管理之主體，其業務爲：

①港灣區域及港灣設備之管理事項 港灣區域及設備之維持管理，關於港灣設備使用上必要之管制。消防救難及警備上必要設備之設置。

②港灣設備之建設改良事項 港灣設備之建設或改良計劃之籌劃。港灣工程之施工監督。

③有關港灣利用之勞務提供事項 港灣業務上必要勞務之提供或介紹。福利衛生設備之設置。

④其他有關業務 船舶進出港報告之受理，港灣發展上必要之調查研究及統計資料之蒐集。各該港灣利用之宣傳。有關勞務及設備費率之釐訂及公佈。

如上所述，港灣之開發管理等主要業務係由港灣管理者主管，然在港口尚有海上保安廳、海關、地方海運局、檢疫所、植物防疫所、出入國管理事務所等機關及其分支機構擔任有關業務之推行。

我國之航政制度

我國航政之制度，向爲多元化，即航務行政與港埠工程歸交通部主管，其執行工作則交由所屬各航政局及港工局辦理。至航路標識自前清咸豐年間，即由海關兼管。抗戰期間，雖經決定由交通部接管，但迄今尙未移交，現仍由財政部所屬海關主管。至港埠管理則情形殊

爲複雜，大多沿襲歷史背景，有由市政府設港務局者，如青島、大連；有由鐵路局建築管理者，如葫蘆島、連雲港；有由交通部直接設局施工管理者，如塘沽新港、秦皇島、福州、廈門及廣州；有由省政府設局管理者，如基隆、高雄；有仍由海關兼管者，如上海、天津等。至於與港埠有關之航道疏濬，則常設立專辦機構。如海河工程局治理海河，隸屬於水利部；如濬浦局治理黃浦江，由外交、水利、財政三部會同監督；如珠江水利局主管珠江三角洲河道及西北東三江水利，由省政府管轄。因經費來源不同，管轄系統殊爲紛歧。又如碼頭堆棧有中外公私之分，因無統籌支配之機構，演成分割之現象。以上海港爲最，抗戰勝利之初，曾一度發生嚴重情勢，嗣由交通部成立上海港務整理委員會，由有關機關派員參加，經數月之整理，始行改善。後復建議組織一永久統一性之管理港務機構，設立上海港務局，直隸於交通港，集中職權，統一管理，其組織之精神，殊堪重視。

航港管理制度，論者有主張兩元化者，即航務行政與航路標識由航政機構辦理，而港埠工程與港埠管理則另設港埠機構辦理。有主張一元化者，即將此四項事務統納入一機構執行。茲就此兩主張分述之。

主張航港兩元化之理由如次：

1 港埠管理，爲業務而非行政，其主要目標，在如何使船舶繫泊安全迅速；如何使貨物週轉妥速，裝卸吞吐，具有純粹商業性質。爲增效率計，各民主國家均趨向業務目標，美國早已實施，日本亦已走向此途。

2 航務行政，爲純行政性質，且照憲法必須中央辦理，而港埠屬於一點，與地方關係較深，非若航政之屬於線或面，應儘量以地方性爲宜，認爲航政港務性質不同，以分立爲宜。

3 港埠管理之重要工作，爲港埠設施之建築與維護，重要設施之經營，港埠交通安全之維持，船席之調度，裝卸工人之管理，以及各項補給供應之協助。是其工作以業務爲主，雖間有若干類似行政性質之管理，乃屬公營交通事業機構所無法避免者，絕對不可以重要設施之經營，如棧埠等認爲純粹業務，另行劃出，則港埠管理失去重心，前臺灣省通運公司經營港內通棧失敗之後果，可爲前車之鑑。

4 某港埠權威曾倡言：「理想之港埠必須①管理機構獨立；②財務自給；③港埠管理權力統一；④商業化管理」。管理商業化而必須具有統一之權力，可見行政與業務劃分清楚，洵非易事。但港埠管理機構之本質，係業務佔其什九，決不可視行政機關，自無疑義。

主張航港一元化之理由如次：

1 築港及航路標識，應有全國性之統盤籌劃，工程標準及法令應有劃一之制度，且航港之管理，爲一種社會公用事業，需要大量財力人力與工具，殊非一個地方政府所能負擔，故應將航務行政、航路標識、港埠工程及港埠管理統歸一機關主持，俾力量集中，不致政出多門。

2 航港一元化後，可統一領事，分區管理，既能顧及點的地方，且能兼及線與面，不致因行政轄區之不同，而受種種限制。以往支離割裂之現象可不致再生，管理自易臻於有效。

3 航港一元化後，港埠設施，可統一管理調度，業務與技術可獲統一之指導與改進，在一個機構管轄之下，可簡化各種手續，可統一徵收各項費用，可裁減不必要之捐稅，可實施統一檢查，商民必感方便。

4 共匪在大陸之航政設施，係採航港一元化，今決定一元化政策，將來光復大陸，接收管理，易於進行。

5 航港一元化並非將碼頭倉庫運輸事業，完全由中央港埠主管機關包辦，依商港法案之規定，亦得由地方政府、社團及國民興建經營，惟於必要時保留統一調度之權。將來地方政府可能對碼頭倉庫之經營，因與地方財政有關，或有爭執，如照此原則辦理，則地方政府既能參加，且亦可在中央港埠主管機關監督之下，自行建設營運，似不致多所反對，則航港一元化之制度。由中央推行，可望順利。

6 臺灣現行航港制度，除航路標識由中央所屬海關代為管理外，其他航務行政，港埠工程，港埠管理，統由港務局主管。將來接管航路標識，毫無困難，實際上可謂已採一元化之體制，故效率較高，中外航商稱便。如改兩元化，反將發生紛更不便之處。

防止海洋油污染我國應採之立法要旨及建議草案

中國文化學院第五屆航運碩士李秋吉、嚴紀中、鍾祥霖、李 彌、藍明峰、江國地。

第六屆研究生：朱 曦、汪基平、林叔宏、林則余、李振機、林國華、

鄭永福、陳鴻志、王金龍集體創作。

指導教授 王 洸

(一) 前言

海洋污染問題，晚近已普遍引起各國重視，紛紛採取措施，使能積極上對可能造成污染危害之船舶，課以一適當應盡之義務；消極上對已肇事之船舶課以賠償責任，以期寓禁於罰。有的業者自行籌組賠償組織，有的政府制定有關法規，有的參加國際公約，莫不以防止海洋污染為要務。

回憶六十六年二月七日，科威特油輪「布拉格」，在基隆港外二點五浬處之新瀨礁觸礁案發生後，漏油污染我海岸地區，損失慘重，防阻困難，雖有許多人士呼籲立法之重要，惟迄今尚待主管部門採取行動。我臺灣地區四面環海，益以大陸有綿長之海岸線，無時無刻均有遭受污染之可能，採取立法行動，防止海洋污染，實屬刻不容緩。

(二) 防止海洋油污染我國應採之立法要旨

查各國立法，莫不以一九六九年油污損害民事責任之國際公約爲藍本，並參酌其國情，制定爲國內法。以環境與我臺灣地區相似之日本爲例，日本曾於一九七〇年十二月公布「防止海洋污染法」，更於一九七五年十二月制定「油污損害賠償保障法」，對於油污損害賠償責任、國際基金、損害賠償責任保險、責任限制等，都作了週密詳盡之規定。大韓民國於一九七一年即有防止油污污染法律之公布。又遠東至中東航線所必經之新嘉坡，亦於一九七三年制定「油污民事責任法案」，予船舶所有人及離岸或沿岸各種設備之所有人或營運人因排漏油料而致有油污損害發生時，課以一明確之賠償責任，俾確保其本國海域安全及沿岸利益。我國爲未雨綢繆計，實應適應趨勢及時採取行動，建立一明確之賠償責任制度，使受害者能獲得適當的賠償，明定船舶所有人賠償責任、責任限制、及其限制數額等，並應強制規定船舶所有人參加油污損害責任保險或提供其他財務保證等，以確保我國海域及沿岸之安全。

(三) 防止海洋油污染建議之立法草案

茲就上述要旨，參照有關國際公約及各國立法精神，並配合我國國情，酌擬立法草案如下，以供有關部門採擇施行。

「海洋油污損害防阻法草案」

第一章 總 則

第一條：爲確保中華民國人民權益，並防阻船舶所造成之油污損害，特制定本法。

本法未規定者，適用其他有關法律之規定。

說明：本條首在敘明立法主旨，以爲制定各條款之依據。海上油污影響沿岸衛生及安全，傷害海洋生物，已爲公認之事實。因此油污事件除直接引起各國在漁業、航運、港口、觀光及其他海洋資源損失外，間接亦影響經濟成長及國民健康，故本法立法主旨首先敘明，爲確保中華民國人民之權益，並防阻船舶所造成之油污損害，特制定本法。至於油污事件本法無規定者，仍適用其他有關法律之規定，以便適用上有所依據。

第二條：本法有關名詞定義如左：

一、油料：係指船舶載運之原油及其副產品，包括枯油、瀝青、燃料油、重柴油、潤滑油、鯨油等。

二、船舶：係指在海上航行之船舶，或任何海上運具實際載運油料者。

三、人：係指任何個人、合夥人、公共或私人團體，包括政府或其附屬機構。

四、船舶所有人：係指經登記爲船舶所有之人，或未經登記而實際擁有船舶者，

或爲政府經營而登記爲船舶營運之人。

五、船籍國：係指船舶所登記之國家，或未經登記而懸用該國國旗之國家。

六、油污損害：係指船舶洩油、灑濺、滲漏、油汲、噴射、出清或傾卸而對船體外污染所致之毀損或滅失。包括採取防阻或減輕措施之費用及其所引起之損失。

七、防阻措施：係指油污事故發生後，任何人所採取之防阻或減輕油污損害之合理措施。

說明：本條係參考一九六九年關於油污損害民事責任國際公約第一條之規定，將本法所使用之各有關名詞予以統一定義解釋，俾在適用時不致發生爭議。

第二章 油污損害賠償責任及其責任限制

第三條：船舶所有人對於其所屬船舶造成油污損害時，其賠償責任應包括左列各款：

一、任何由於船舶所造成之油污損害。

二、爲防阻或減輕損害所發生之費用。

三、採取前款措施時所致之損失。

說明：本條規定油污損害責任除包括油污所造成之損害外，應包括採取防阻或減輕損害所致之費用及其所造成之損失，但所採取之措施則必須爲合理者。

第四條：兩艘或兩艘以上船舶所致之油污損害，除合於第五條免責事項之規定外，各該船舶所有人對於無法合理劃分責任之歸屬時，其損害應負共同連帶責任。

說明：兩艘或兩艘以上船舶發生油污損害而無法分辨其責任時，則課各該船舶所有人負連帶責任，但合於第五條免責事項者，當免其責。

第五條：船舶所有人對於其所屬船舶造成油污損害時，應負責任。但船舶所有人能證明其發生之油污事件，係由於左列原因之一所致者，得主張免責：

一、由於戰爭、敵對行為、內亂或暴動。

二、由於天災或不可抗力。

三、完全由於第三人之故意行為或不行為。

四、完全由於負責維護燈塔或其他導航設施之主管機關因為執行職務上之疏忽或過失。

五、完全由於受害人之故意行為或不行為。

說明：本條係參酌一九六九年關於油污損害民事責任國際公約第三條之規定而擬訂，其要旨在敘明船舶所有人依法應負責任及其主張免責之事項。

第六條：本法第四條及第五條之規定，於傭船人及轉租人亦適用之。

說明：傭船人或轉租人租用船舶營運時，其地位實與船舶所有人無異，因此，本法第四條及第五條之規定，對傭船人及轉租人自當適用之。

第七條：依本法規定之油污損害賠償責任，並不影響船舶所有人對第三者之求償權。

說明：船舶所有人依本法規定應負油污損害賠償責任時，其對第三人之求償權，並不因

而受到影響。

第八條：除本法之規定索償外，油污損害受害人不得對船舶所有人請求任何油污損害之賠償。

第九條：船舶所有人之受僱人或代理人，不受本法之約束，亦不負油污損害之賠償責任。

說明：因船舶所有人之受僱人或代理人係受命於船舶所有人，實不應責令其負油污損害之賠償責任。

第十條：油污損害之發生，部份由於受害人故意行爲或不行爲或過失或疏忽所致者，船舶所有人對該受害人得免除其部份之責任，其應負之部份責任及賠償數額，由法院就實際情形判定之。

說明：本條係參酌一九六九年之油污損害民事責任國際公約第三條第三項而擬訂。油污損害之發生，部份係由於受害人之故意行爲或不行爲或過失或疏忽所致者，船東自應免除部份責任，惟應由法院就實際情形判定之。

第十一條：船舶所有人依本法第四條及第五條之規定，對於應負油污損害賠償責任，得主張限制其責任。但該油污損害係由於船舶所有人之實際過失或知情所致者，不在此限。

說明：船舶所有人依本法規定應負之油污損害賠償責任，自應有一定之限度，以免所有人因一次事故之發生而一蹶不振，以致破產，視航業爲畏途。但如事故之發生係

由於所有人之實際過失或知情所致者，當不在此限。

第十二條：船舶所有人依本法規定應負之油污損害賠償責任，每總噸以相當於一百六十美元之等值銀元計算，但最高以相當於一千七百美元之等值銀元爲限。

說明：本條乃規定船舶所有人之責任限額，所採數字係依據一九七六年 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 之規定。至於噸位則採總噸位，以符上述公約規定應照一九六九年船舶噸位丈量公約量得之總噸位。

第十三條：各損害賠償請求人依本法之規定向船舶所有人求償時，得就船舶所有人賠償責任限額內，按受損之輕重，比例受償之。不能分別輕重時，則平均受償之。

說明：船舶所有人之賠償責任有一定限額，而求償人則或有多數人，爲免爭執起見，本條規定各求償人僅得就賠償限額內按其受損之輕重比例受償之。不能分別輕重時，則平均受償之。

第十四條：依本法規定，受害人自損害發生日起三年內未向船舶所有人提出賠償請求時，時效消滅。又當該油污損害原因發生日起六年內而受害人未提出損害賠償請求時，亦同。

說明：本條乃有關求償時效之規定，受害人自損害發生後三年內或自損害原因發生後六年內未向船舶所有人提出賠償請求時，即視爲放棄求償權利，故時效消滅。

第十五條：有管轄權之法院所作之判決，本法承認其效力，但有左列情事之一者不在此限。

一、基於不實陳述所作之判決。

二、被告未能獲得合理通知，致失公平抗辯之機會。

說明：損害賠償之請求，得向損害發生地或採取防阻措施之管轄法院提出。該法院所作之判決，本法承認其效力，但如有不實陳述所作之判決，或未予被告合理通知致失抗辯之機會，自不在此限。

第三章 油污損害賠償之責任保險

第十六條：凡五百總噸以上之船舶，進出中華民國港口、內水、領域或離岸工作站時，其船舶所有人應提供責任保險契約之證明或銀行保證或國際賠償基金會發給之證書等有關油污損害賠償責任之財務保證。其保險金額與保證金額應與本法第十二條規定相當。

說明：本條規定凡五百總噸以上之船舶，進出我國領水時，應出具相當之財務保證或保險證明等，旨在獲得賠償之保障。

第十七條：前條所稱責任保險契約或其他財務保證證書等，係指承保履行船舶所有人油污損害賠償責任之契約，或財務保證等。提供保證者係指船東責任相互保險之機構，或其他保險人、銀行與經政府認可之機構。

說明：本條旨在說明所需之責任保險契約證明及財務保證證書。

第十八條：依照本法第四條及第五條之規定，船舶所有人應負之油污損害賠償責任，受害人得直接向其保險人或財務保證人求償。但如油污損害之發生係由於船舶所有人之故意行爲所致者不在此限。保險人或財務保證人亦可基於船舶所有人同等地位而有抗辯之權。

說明：本條規定受害人可直接向保險人或保證人求償，但油污損害之發生係由於船舶所有人之故意行爲所致者不在此限。而保險人或保證人亦可基於船舶所有人同等地位而有抗辯之權。

第十九條：本法第七條、第十二條、第十三條、及第十四條之規定，於保險人或保證人亦適用之。

說明：依本法第七條係規定船舶所有人對第三人之求償權及第十二至十四條係規定之責任限額與求償時效之規定，而本條則係規定於保險人或保證人亦適用之。蓋基於其與船舶所有人立於同等之地位，而應適度加予保護。

第二十條：依本法第十八條之規定，對保險人或財務保證人提起賠償訴訟時，應依民事訴訟法之規定，向有管轄權之法院提起之。

說明：本條規定提出有關賠償訴訟時，應依民事訴訟法之規定，向有管轄權之法院提起之。以明事權。

第二十一條：船舶所有人依本法規定，訂有責任保險契約時，應由船舶所有人申請航政主管機

關核發證明書，以資證明。前項證明書之申請，應以書面爲之；並載明船名、責任保險契約種類，及其他航政主管機關規定之事項等，連同責任保險契約副本，船舶國籍證書及噸位證書等，向航政主管機關提出申請。

責任保險契約證書應載明：

一、船名及船籍港。

二、船舶所有人名稱及總公司所在地。

三、保險契約種類。

四、證書有效期間。

除前項各款規定外，其他有關必須記載事項由航政主管機關定之。

說明：本條係依據一九六九年油污損害民事責任國際公約第七條擬訂。

第廿二條：本章有關責任保險契約證明書之規定，不適用外籍船隻。

說明：因外籍船隻責任保險契約證明書之發給，依國際公約之規定，係由船籍國主管機關發給之故。

第四章 附 則

第廿三條：左列船舶不適用本法之規定：

一、軍事建制之艦艇。

二、國家所有而非從事商業性行爲之船舶。

說明：本條規定係將軍事建制之艦艇，及國家所有而非從事商業性行爲之船舶，不予適用本法。

第廿四條：凡僅經過中華民國領水而不進入港口之船舶，禁止在中華民國領水或特定區域內排洩油料。如已造成油污損害亦適用本法第五條之規定。

說明：本條旨在禁止經過我國之船隻在我領海或特定區域內排洩油料，以免污染我國領水，威脅沿岸安全。如已造成油污損害亦適用本法第五條之規定。

第廿五條：船舶發生油污損害時，不論是否爲船舶所有人之免責事由，航政主管機關有扣留該肇事船隻之權。但經提供相當保證者，應准予放行。

說明：本條規定賦予航政主管機關扣留肇事船隻之權，以獲賠償之保障。但被扣留船隻提供相當保證後，得請求放行。

第廿六條：關於停泊港內或繫泊於指定區域之油輪，其管理規則由交通部定之。

說明：本條規定，停泊港內或繫泊於指定區域之油輪，應由交通部訂定有關管理規則，以防止油污事件之發生。

第廿七條：本法施行細則由交通部定之。

說明：本法施行細則含有若干行政性、技術性之多項措施，不便由本法悉予規定，故授權交通部酌視實際需要訂定，以利施行。

第廿八條：本法自公布日施行。