

交通部航港局委託
「遊艇管理規則」有關非自用遊艇檢查
及管理之檢討建議
研究報告

財團法人船舶暨海洋產業研發中心
報告日期：中華民國 102 年 12 月 10 日

交通部102年度委託研究

研究報告摘要

研究名稱	「遊艇管理規則」有關非自用遊艇檢查及管理之檢討建議
主要任務	蒐集整理國際遊艇檢驗相關資料
<p>研究報告摘要：</p> <p>自從遊艇管理規則公佈實施以來，民眾購買遊艇的需求越來越多，遊艇特別檢查的案件日漸增加，由於遊艇管理規則中非自用遊艇的檢查過於嚴格，常有業者及民眾的反映，建議研議遊艇管理規則中對於非自用遊艇有窒礙難行的規定，應予與修改。本研究之目的即在於收集產業先進國家的相關資料，藉由分析比較及提出對遊艇管理規則修訂的建議，提供交通部參考研議。</p> <p>蒐集各國遊艇檢驗相關資料</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.香港－第IV類別船隻安全標準工作守則、《商船(安全)條例》、《商船(註冊)條例》、《商船(本地船隻)條例》 2.大陸－遊艇安全管理規定 3.日本－日本小型船舶安全規則、日本小型船舶安全規則細則 	

目 錄

壹、前 言	1
貳、我國現行法規面臨的問題.....	2
參、亞太各國現行之遊艇法規與我國遊艇法規分析.....	3
肆、建議與結論	29
伍、參考資料.....	33

壹、前 言

自海禁開放以來，政府積極推動水上休閒活動，交通部亦因應遊艇業者及大眾對遊艇之需求，修訂船舶法並增訂遊艇專章，於民國 99 年 12 月 8 日公告實施，其中第 3 條對於遊艇、自用遊艇與非自用遊艇的用詞，給予明確的定義：

遊艇：指專供娛樂，不以從事客、貨運送或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之船舶。

自用遊艇：指專供船舶所有人自用或無償借予他人從事娛樂活動之遊艇。

非自用遊艇：指整船出租或以俱樂部型態從事娛樂活動之遊艇。

然國人仍未能實質理解非自用遊艇的真正內涵，常把非自用遊艇與載客小船或客船混為一談，其原因是非自用遊艇不論是會員共用或出租給會員使用，都被認為與營業用載客小船一樣，所以相關檢驗都應比照營業用載客小船。以致船舶法及遊艇管理規則實施以來，尚未有非自用遊艇取得認證。

其實非自用遊艇與自用遊艇的遊艇本身是相同的，正如同私家車與出租車、計程車在出廠前車本身的檢驗是相同的，只是在營運時需要定期檢驗及增加保險費額度而已；同樣的自用遊艇與非自用遊艇(俱樂部用遊艇或出租遊艇)在遊艇本身的出廠檢驗(第一次特別檢查)也是相同的，只是在做俱樂部或出租使用時，須要有較頻繁的定期檢驗(查)及較高的保險額度。

貳、我國現行法規面臨的問題

從船舶法修訂公告後，交通部亦積極推動遊艇管理規則之訂定，於 101 年 8 月 20 日公告實施，由於當時大家對非自用遊艇(俱樂部用遊艇或出租遊艇)常會被聯想成營業用載客小船，當時也可能考量非自用遊艇有出租行為的問題，因此對非自用遊艇的安全檢驗，在遊艇管理規則之訂定時，採取較嚴格的把關，以致遊艇管理規則第九條第五、六、七款比照載客小船或客船之標準要求檢驗，使得目前非自用遊艇之申請，難於取得驗證合格的困擾。

另一困擾也是非自用遊艇(俱樂部用遊艇或出租遊艇)被聯想成營業用載客小船，以致遊艇管理規則第 4 條第四項「推進動力未滿十二瓩之遊艇，第一次特別檢查項目為第四章設備及最大額定馬力」。在特別檢查時，非自用遊艇常被排除在外，造成業者很大的困擾。

造成這些困擾的原因，就是把非自用遊艇(俱樂部用遊艇或出租遊艇)視為營業用載客小船。事實上非自用遊艇的遊艇是與自用遊艇的遊艇是相同的船隻，都是遊艇，也就是非自用遊艇的遊艇是與自用遊艇的遊艇在製造出廠的檢驗是一樣的，非自用遊艇不應採用與營業用載客小船相關法規來檢驗。

參、亞太各國現行之遊艇法規與我國遊艇法規分析

遊艇活動在國外已盛行多年，海事先進國家對於遊艇活動管理相關制度已研擬出一套完善的制度，從遊艇定義、管理法規則等方面都有相當完整的規範，本研究報告乃收集整理香港、大陸、日本、新加坡等亞洲海事先進國家之遊艇活動法規，另外匯整世界水上休憩消費大國的美國以及歐盟共同體(EC)之遊艇活動管理制度，做為本研究案之分析比較。

一、國際定義

依據海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea)規定，遊艇係指「專供娛樂不以從事客運送而受報酬之自用船舶」，屬遊樂休憩使用，不但本身具有高度休閒性，更可以搭配其他的水上活動，像風馳電掣的海上之狼-水上摩托車、劃浪躍波的滑水、鼓風而起的拖曳傘、投身汪洋的深海潛水，當然也更少不了刺激緊張的海釣活動，部分大型遊艇上還附有動力快艇和劃槳小船，而它的休閒價值，幾乎涵蓋了所有的海上遊憩活動。

儘管如此，國際海事組織並未對於遊艇做出進一步的細部分項要求，因此，為求對於非自用遊艇的特別檢驗範圍做出更周延的規劃，有必要對於海事先進國家的遊艇法規進行蒐集整理分析。

二、香港

香港所有法規共有 1181 個條例，其中與船舶有關的條例如下：

- (一) 第 369 章《商船(安全)條例》，第三條—除本條例或根據本條例訂立的規例另有規定外，本條例適用於所有船舶，但不包括—
- (a) 軍用船艦；
 - (b) 捕魚船隻；
 - (c) 遊樂船隻；及
 - (d) 《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)所指的本地船隻，但該條例第 3(4)條所提述的本地船隻除外。

分析：《商船(安全)條例》，將遊樂船隻與本地船隻排除。

- (二) 第 415 章《商船(註冊)條例》

分析：本條例不在研究範圍。

- (三) 第 548 章《商船(本地船隻)條例》，其中根據第 548 章《商船(本地船隻)條例》第 8 條例制定了一第 IV 類別船隻安全標準工作守則。

有關第 IV 類別船隻安全標準與遊艇相關的條例如下：

- (1) 第 I 章第 3 項釋義中將船舶分為四類：

“第I 類別船隻” (Class I vessel) 指任何船隻，除第IV類別船隻外，准予運載超過12 名乘客的船隻；

“第II 類別船隻” (Class II vessel) 指任何船隻，除第IV 類別船隻外，准予運載不超過12 名乘客的船隻；

“第III 類別船隻” (Class III vessel) 指任何純粹用作捕魚及有關用途，而不准予運載任何乘客的船隻；

“第IV 類別船隻” (Class IV vessel) 指任何純粹用作遊樂目的的船隻，不管准予運載乘客的數目；

(2) 第I章第3項釋義中提到，“遊樂船隻” (pleasure vessel) 指符合以下所有說明的小輪、私人遊艇、充氣式船隻、中式帆船、西式中國帆船或其他船隻：

(2.1) 已裝設引擎，或設計為可裝設或載有引擎，藉以使該船隻能靠機械設備推進；

(2.2) 純為遊樂用途而管有或使用；並且

(2.3) 是除非根據書面租船協議或書面租購協議的條款，否則並不出租以收取租金或報酬。

分析：遊樂船隻包含出租或收取租金或報酬之遊樂船隻。

(3) 第 I 章第 12 項提到檢查和發出檢驗證書

任何第 IV 類別船隻均須按照下表規定接受檢查和發給檢驗證書：

准予裝載乘客數目	現有船隻		新船隻	
	非從事出租以收取租金或報酬	從事出租以收取租金或報酬	非從事出租以收取租金或報酬	從事出租以收取租金或報酬
超過60 人	註(b)	註(b)	註(b)	註(b)
13 人至60 人	—	註(a)	—	註(a)
12 人或以 下	—	註(a)	—	註(a)

註：

- (a) 由合資格驗船師按本守則的規定進行檢查和發給檢查證明書。
- (b) 由海事處人員按守則第I 及第III-A 章規定進行檢查和發給驗船證明書。

分析：

1. 不從事出租之12人以下之遊樂船隻，不須檢查及檢查證書。
2. 收取租金或報酬之12人以下之遊樂船隻，須有合資格驗船師、造船技師或認證機構檢查及檢查證明書。

三、大陸

- (一) 大陸遊艇皆由大陸中華人民共和國海事局所規範。各省海事局的海事相關法規都是以中華人民共和國海事局所訂規範作為規臬。



圖 1.大陸中華人民共和國海事局解讀遊艇管理規定



圖 2.大陸中華人民共和國海事局解讀遊艇管理規定

(二) 大陸中華人民共和國海事局海事局對《遊艇安全管理規定》的解讀一

此解讀可讓我們瞭解在制訂《遊艇安全管理規定》前，對各國遊艇的使用現況及產業狀況的分析，以此分析作為訂定法規的依循方向，頗值得我們參考。

茲將解讀《遊艇安全管理規定》的內容轉載如下：

一、《規定》出臺的背景：

遊艇業在國際上有著巨大的市場份額，全球每年的遊艇經濟收入超過 500 億美元，發達國家平均每 171 人就擁有一艘遊艇，挪威、新西蘭等地更高達每 8 人擁有一艘。專業人士認為，當地區人均 GDP 達到 5000 美元時，遊艇經濟就開始萌芽了，這也印證了我國目前遊艇業的發展狀況。

據統計，目前我國已經有 200 多家遊艇製造企業，產值超過 1000 萬的企業就有 30 多家，這些企業主要集中在深圳、上海、青島、天津、廈門、珠海等城市。沿海有遊艇 100 多艘，主要集中在青島、深圳等地。遊艇業作為新興產業受到很多地方領導的高度重視，紛紛對遊艇業的發展寄予厚望，把她作為城市品牌。遼寧、河北、山東、江蘇、上海、浙江、福建、廣東、海南等沿海和內陸水上旅遊資源豐富且經濟相對發達的省市遊艇業已有所發展，其中以深圳、上海、青島、日照等地發展較快。青島、日照

由於有 2008 年奧帆賽和世帆賽的因素，遊艇業發展非常迅猛。深圳毗鄰香港，且四季如春，發展遊艇業具有得天獨厚的自然條件。上海加快發展遊艇經濟，要將奉賢區打造為遊艇城。與發達國家平均每 171 人擁有一艘遊艇相比，我國遊艇的人均佔有量仍有巨大提升空間。可以預計，隨著經濟的進一步發展，人們生活觀念的逐步轉變，遊艇業將會在我國得到迅猛發展。

目前我國水上交通安全監管法規主要是針對營運船舶來制定的，很多規定對遊艇安全監管不適用。為了適應社會的發展需要，服務經濟建設，促進遊艇業的健康發展，迫切需要按照遊艇的特性，制定包括遊艇的登記、檢驗、航行規則和遊艇駕駛員的培訓、考試以及遊艇俱樂部的運作模式等內容的管理制度。

二、遊艇安全監管和立法的原則：

遊艇作為一種私人性質的、非營運用途的休閒船舶，主要用於遊覽觀光、休閒娛樂、商務接待，有其自身的特點，在建造風格上追求個性化，不參與公共交通運輸，如果完全套用營運船舶的管理理念來管理遊艇，會阻礙其健康發展。

遊艇不同于營運船舶，除了遵守國際避碰規則外，其他國際海事公約，如《國際海上人命安全公約》、《海員培訓、發證和值班標準國際公約》大多對它不適用，屬於非公約船，因此國際上缺少一致的標準和規範。在登記和檢驗制度上，有的國家不需

要檢驗，有的需要檢驗但不需要登記，甚至有的完全不需要登記和檢驗；在遊艇駕駛員的配備要求上，有的由主管機關主導培訓、考試、發證，有的完全由行業協會承擔培訓、考試、發證工作，各國的要求和做法各不相同，但共同的一點都是實行較寬鬆的管理。因此對遊艇的管理，一方面必須立足於我國國情，在現行海事法律、法規框架下，借鑒國外遊艇發達地區的管理經驗，除必須嚴格遵守航行規則外，應當簡化遊艇的登記、檢驗手續，對遊艇駕駛員不能按照《船員條例》的要求進行註冊管理，不實行船舶簽證、安全檢查和安全配員制度，建立一個寬鬆的、有利於遊艇健康發展的法律環境。

結合國外遊艇管理經驗，審視我國遊艇管理現狀，遊艇安全监管和立法堅持以下原則：

- （一）保障遊艇安全與促進遊艇業健康發展相結合；
- （二）遊艇自身安全與公共安全兼顧；
- （三）實施有利於保障遊艇安全的特殊管理制度的；
- （四）實行海事管理機構監管、遊艇業主自主管理與行業自律相結合。

三、遊艇的定義和《規定》的適用範圍：

明確遊艇的內涵十分重要。在起草《規定》的過程中，我們

對加拿大、新西蘭、香港特別行政區等國家或者地區的遊艇定義進行了研究。加拿大航運條例規定，遊艇系指僅用於個人娛樂而非商業目的船艇。新西蘭有關法律規定，遊艇系指僅用於船東娛樂或作為船東住所的，且不被用於出租或取得報酬的船舶。香港商船（遊艇）規例規定，遊艇系指符合以下條件的小輪、私人遊艇、充氣式船隻、中式帆船、西式中國帆船或其他船隻：1、已裝備或者載有引擎，或設計為可裝設或載有引擎，藉以使該船隻能靠機械設備推進；2、純為遊樂而擁有或使用的；3、並非為收取租金或報酬而出租（根據租船協定和租購協定的條款租出者除外）。

結合有關國家或者地區對遊艇的定義，《規定》將遊艇定義為：“本規定所稱的‘遊艇’，是指僅限於遊艇所有人自身用於遊覽觀光、休閒娛樂等活動的具備機械推進動力裝置的船舶”。考慮到遊艇俱樂部所有提供給會員使用的船艇，遊艇使用人用於遊覽觀光、休閒娛樂等非盈利活動，也屬於《辦法》所稱的“遊艇”。

分析：大陸將俱樂部遊艇視為遊艇。

在起草《規定》過程中，曾經有一種觀點，建議將遊艇界定在長度 20 米以下、乘員定額 12 人以下的範圍，超過這一範圍的一律按照營業性客船進行管理。因遊艇在檢驗、登記、簽證、船舶配員等安全管理上較營業性客船寬鬆，採取這一限制措施有利

於防止群死群傷事故的發生。但是大多數遊艇業主、遊艇製造商、銷售商以及有些主管部門對這一限制措施表示了不同意見，因為這樣帶來的直接後果是大家都不會生產和購買超過限定長度的遊艇，導致遊艇向中小型規模發展，這與促進遊艇業健康發展的立法初衷不協調。同時，考慮到乘員定額 12 人以上的遊艇，容易導致群死群傷事故的發生，所以《規定》規定，“乘員定額 12 人以上的遊艇，按照客船進行安全監督管理”。

四、遊艇的核對總和登記：

遊艇作為非公約船舶，沒有專門針對它的統一安全和防污染要求，其檢驗管理由各國國內法規定。有些國家和地區對遊艇管理比較嚴格，如歐盟和英國。有些國家和地區對遊艇管理比較寬鬆，如加拿大、新西蘭和香港。

在歐盟，2003 年出臺了 2003/44/EC 指令，要求無論是本地製造還是進口歐盟的遊艇（主要對 98 年以後製造或進入歐盟的船舶），長度在 2.5-24 米之間的，其設計和建造必須符合指令要求。經檢驗符合指令標準的貼 CE 標誌。在英國，其《大型遊艇法》出臺後，要求新大型遊艇從設計階段就將如何符合該法考慮在內。對於已建成的遊艇，通過改造也要符合該法要求。

在加拿大，遊艇作為小船的一種，主要由《小船法規》規定，其他法規如《碰撞法》及《運輸法》中也有涉及。《小船法規》

第3、4、5、6條，要求遊艇配備救生、安全設備、航行設備等。對這些設備的檢驗不是強制的，遊艇主可自願申請檢驗，經檢驗合格的貼標。該標不具有法律效力，僅能證明在檢查時，船舶的安全設備符合相關要求。我國香港特別行政區的遊艇管理法規僅要求150GT以上，載客60人以上及形態比較怪異的遊艇必須申請檢驗，檢驗內容主要是安全設備。新西蘭不對遊艇進行檢驗。

不難看出，遊艇檢驗的寬嚴是各國對本國遊艇業管理方針的體現，遊艇檢驗的專案和程度應與本國國情相適應，也取決於各國遊艇管理的方針。

我國遊艇檢驗管理立法也應立足國情。目前，我國遊艇業尚在起步階段，無論是遊艇製造還是使用都不夠成熟，現階段對遊艇檢驗管理不宜過於寬鬆，以免影響遊艇自身及公共安全；同時，也不能過於嚴苛，以免影響遊艇業的健康發展。所以《規定》在遊艇檢驗方面包括兩個方面的內容，一是遊艇應當經船舶檢驗機構按照交通運輸部批准或者認可的遊艇檢驗規定和規範進行檢驗，並取得相應的船舶檢驗證書後方可使用；二是遊艇應當申請附加檢驗。

關於遊艇的登記。不同的國家或者地區對遊艇的登記採取不同的態度，有的要求登記，有的不要求登記，即便是要求登記的，一般情況下也不要求提供遊艇檢驗證書。在香港船舶註冊登記與牌照申請是可以分開進行的。領取牌照是法定要求：無論營

業性質還是非營業性質的船舶，只要在香港水域活動而非臨時靠港都需要取得牌照，但只有具有香港身份證的個人或香港公司方可申請。申領牌照手續比較簡單，只需填寫“遊樂船隻牌照申請書”，提供船長、顏色、廠商名稱等船舶概況即可，無需提供技術證明。對特殊遊艇，即 150GT 以上，載客 60 人以上及形態比較怪異的遊艇必須申請檢驗後方可發牌照。船舶註冊登記是自願的：經過註冊登記確認所有權的船舶可掛香港旗航行，同時有物權證明的性質，註冊對申請人沒有限制。在新西蘭，政府不要求遊艇進行登記，一艘新的遊艇應有一份 Coastguard 與船舶工業協會簽發的安全證書，而所謂的安全證書實質上相當於遊艇出廠時的產品品質合格證書。通常遊艇主均會參加一個遊艇俱樂部，並自覺到 Coastguard 或找驗船師對遊艇及其設備進行定期檢驗。

我國對遊艇登記，採用基本等同於商船的管理制度。

五、遊艇操作人員的管理：

不同的國家對遊艇操作人員的要求也不一樣。

加拿大 1999 年《遊艇操作人員適任管理法規》頒佈之後，新出現的遊艇操作人員均須通過考試取得證書。加拿大遊艇操作人員的培訓考試和發證均由培訓機構進行。培訓機構要經過品質管制體系的認證，對其授課、考試及發證過程進行評估。在香港，遊艇操作員由香港海事處認可的機構進行培訓，相關人員可參加

培訓機構組織的考試也可參加海事處組織的考試，考試合格後，向海事處申請簽發《遊艇船長（輪機員）證書》。新西蘭海事局未對操作員證書做法定要求，僅要求艇上有一人履行船長職責並具有良好“船藝”即可。英國按船舶大小對遊艇操作人員職位作了分類要求。乘員定額 12 人以上的遊艇，視為客船，要求按照商船配備船員。乘員定額 12 人以下的遊艇，若長度在 24 米以上且 80GT 以上 3000GT 以下，要按照相關法律要求分別配備甲板部和輪機部的人員；對小於 24 米或者 80GT 的船舶在配員上沒有強制要求。

《規定》對遊艇操作人員實行了較為嚴格的管理制度。一方面，遊艇操作人員不是職業船員，不需按照《船員條例》的規定進行註冊管理，只需要取得操作證書（類似于船員管理中的適任證書）。另一方面，遊艇操作人員應當接受培訓、考試，取得遊艇操作人員證書，方可上船。在培訓、考試科目上，有別于營運船舶，特別是不需要掌握貨物配載等方面的要求。

六、遊艇俱樂部的管理：

遊艇俱樂部是實施遊艇業自主管理的主要組織。對遊艇俱樂部管理的如何，直接影響遊艇水上交通安全。《規定》從以下幾個方面做了規定，第一，遊艇俱樂部應當具備法人資格，具備一定安全和防污染能力，並報海事管理機構備案；第二，遊艇業主與其加入的遊艇俱樂部之間通過協議，明確遊艇俱樂部對遊艇的

日常安全管理和維護保養責任，確保遊艇處於良好的安全、技術狀態；第三，除了遊艇的日常安全管理和維護保養責任可以由遊艇俱樂部與遊艇業主協商明確責任外，以下責任和義務，必須由遊艇俱樂部承擔：對遊艇操作人員和乘員開展遊艇安全、防治污染環境知識和應急反應的宣傳、培訓和教育；督促遊艇操作人員和乘員遵守水上交通安全和防治污染管理規定，落實相應的措施；保障停泊水域或者停泊點的遊艇的安全；核查遊艇、遊艇操作人員的持證情況，保證出航遊艇、遊艇操作人員持有相應有效證書；向遊艇提供航行所需的氣象、水文情況和海事管理機構發佈的航行通（警）告等資訊服務；遇有惡劣氣候條件等不適合出航的情況或者海事管理機構禁止出航的警示時，應當制止遊艇出航並通知已經出航的遊艇返航；掌握遊艇的每次出航、返航以及乘員情況，並做好記錄備查；保持與遊艇、海事管理機構之間的通信暢通；按照向海事管理機構備案的應急預案，定期組織內部管理的應急演練和遊艇成員參加的應急演習。

（三）「遊艇安全管理規定」為中華人民共和國交通運輸部令 2008 年 第 7 號 2008 年 7 月 8 日經第 8 次部務會議通過，自 2009 年 1 月 1 日起施行。規範遊艇、遊艇俱樂部、遊艇檢驗登記、遊艇操作及安全等。

四、日本

日本把遊艇歸類在小型船舶，是由日本小型船舶檢查機構(JCI)所管轄，小型船舶的範圍即噸位未滿 20 噸之船舶，或 20 總噸以上，未滿 24 米之體育(sport)或娛樂用(recreation)的船舶。所謂體育或娛樂用船舶就是為私人或法人所有之 pleasure boat。

分析：日本對於遊艇並沒有區分俱樂部用與私人用，其遊艇檢查基準都是依照小型船舶安全規則及有關細則檢查。

The screenshot shows the website for the Japan Craft Inspection Organization (JCI). The browser address bar displays the URL <http://www.jci.go.jp/inspection/kijun.html>. The page title is "検査基準 | 検査...". The main content area is titled "検査基準" (Inspection Standards). A sidebar on the left contains a menu for "検査制度" (Inspection System) with sub-items: "検査対象船舶" (Inspection Target Vessels), "検査の種類・時期" (Types and Timing of Inspections), "検査基準" (Inspection Standards), "法定備品" (Statutory Equipment), "予備検査・検定など" (Pre-inspection, Certification, etc.), and "検査Q & A" (Inspection Q & A). The main content area has a section titled "検査基準について" (About Inspection Standards) and another titled "法令・規程" (Laws and Regulations). The "法令・規程" section lists three items: "船舶安全法(e-Gov)", "小型船舶安全規則(e-Gov)", and "小型漁船安全規則(e-Gov)".

圖3. 日本小型船舶檢查機構



圖4. 日本小型船舶安全規則

平成25年6月最終改正

http://www.jci.go.jp/jci/pdf/koukai/kitei/kensasaisoku_h250628.pdf

日本小型船舶検査機構検査事務規程細則

目次

第1編 小型船舶安全規則に関する細則

第1章 総則	1編-1章-1
第2章 船体	1編-2章-1
第3章 機関	1編-3章-1
第4章 排水設備	1編-4章-1
第5章 操舵、係船及び揚錨の設備	1編-5章-1
第6章 救命設備	1編-6章-1
第7章 消防設備	1編-7章-1
第7章の2 防火措置	1編-7章の2-1
第8章 居住、衛生及び脱出の設備	1編-8章-1
第9章 航海用具	1編-9章-1
第10章 電気設備	1編-10章-1
第11章 特殊設備	1編-11章-1
第12章 復原性	1編-12章-1

210 x 297 公厘

圖5. 日本小型船舶安全規則細則

五、新加坡

新加坡與遊艇有關的定義，在新加坡海事與港務局 (Maritime and Port Authority of Singapore) 之網站 (<http://www.mpa.gov.sg>) 其中 Leisure Boating 的「休閒與休憩 (Recreation & Leisure)」項目出現娛樂船艇(Pleasure craft)的描述，如下圖所示。其法條解釋定義為：

娛樂船艇意指任何用於新加坡港區水域，且獨立作為運動或娛樂用途的船艇，但不包括任何進行在港區水域中進行觀光載客遊覽，向每名旅客收取不同費用的船舶。Pleasure craft means any craft which is intended for use within the port exclusively for sport or pleasure purposes, but does not include any craft which is used to carry passengers on sightseeing tours within the port for which each such passenger is charged a separate and distinct fare.

基於上述規定，新加坡將娛樂船艇分成私人用途與商業用途，私人用途的船艇代號為 SZ，而商業用途船艇代號為 SZH。

The screenshot shows the MPA Singapore website header. The navigation menu includes: Home | About MPA | E-Services | Publications | News Centre | MPA Careers | Useful Links | FAQ. The main menu categories are: Maritime Singapore, Business & Enterprise, Port & Shipping, Research & Development, Education & Careers, and Recreation & Leisure. The page title is 'Introduction to pleasure craft licensing'.

Craft used for pleasure purposes may apply for a pleasure craft licence. The granting of the licence is subject to terms, conditions and safety requirements.

Introduction

Pleasure craft means any craft which is intended for use within the port exclusively for sport or pleasure purposes, but does not include any craft which is used to carry passengers on sightseeing tours within the port for which each such passenger is charged a separate and distinct fare. All pleasure craft to be used in Singapore port waters must be licensed. Pleasure craft licensed with MPA shall be prefixed with the following letters:

- SZ – in the case of a pleasure craft for private use; and
- SZH – in the case of a pleasure craft for commercial use.

Craft's Mooring/Storage Base

Owners of pleasure craft are required to store their craft at established boatels, yacht clubs, marinas or designated pleasure craft mooring sites. Confirmation letter of mooring from such boatel, yacht club or marina is to be submitted at the time of application.

Owners whose craft are found moored illegally will be prosecuted.

When a craft is no longer in use

When a craft is no longer in use, the pleasure craft licence must be surrendered to the MPA One-Stop Document Centre (OSDC) and approval must be obtained from the Port Master to dispose of or store the craft on land. See our [delicensed form](#).

Driving a powered pleasure craft

Drivers of powered pleasure craft must possess a valid powered pleasure craft driving licence (PPCDL) or an Advance powered pleasure craft driving licence (APPCDL) issued by the Port Master.

Table 1: Classes of pleasure craft driving licences

Length	<24 metres	≥24 metres
Class of Pleasure craft driving licence required	PPCDL	APPCDL

Table 2: List of PPCDL and APPCDL Training Centres

Leisure boating

- » Introduction to pleasure craft licensing
- » Application for a new licence or re-licensing
- » Registration of pleasure craft
- » Inspection of craft
- » Renewal of craft licence / notification of non-renewal
- » Change of particulars after licensing
- » Report of loss, accident or cancellation
- » Registration of lien on craft
- » Additional requirements to carry more than 12 persons
- » Information on licensed pleasure craft in the port

圖 6. 新加坡海事與港務局之休閒及休憩船艇箱規定

分析：新加坡對於俱樂部用遊艇與私人遊艇並無區分。

六、歐盟

所有產品在歐洲各國皆須有 CE MARK 的認證，是強制性的，而遊艇的 CE MARK 標準皆採用 ISO 標準。歐盟對於私人遊艇與俱樂部用遊艇並沒有區分。

分析：歐盟遊艇必須取得 CE MARK 認證，但無區分私人遊艇與俱樂部遊艇。

七、美國

美國的遊艇法規有 ABS 的 Motor Pleasure yachts 及 ABYC，但皆無強制性，對於私人遊艇與俱樂部用遊艇並沒有區分。

分析：對相關法規僅供依循，並無強制性，且無區分私人遊艇與俱樂部遊艇。

八、我國與本研究案有關之法規

(一) 船舶法第 3 條對遊艇有明確的定義及第七章第 58-72 條

(二) 船舶法第 11 條遊艇應具備遊艇證書；小船應具備小船執照。

(三) 船舶法第 11 條第二項第六款「船舶載重線證書。但依第五十一條所定規則規定，在技術上無勘劃載重

線必要者，不在此限。」

(四) 船舶法第 60 條「非自用遊艇，應依第五章規定勘劃載重線；自用遊艇，免勘劃載重線。」

(五) 船舶法第 84 條「主管機關因業務需要，得委託驗船機構辦理下列事項：一、船舶檢查、丈量及證書之發給。二、各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給。三、船舶載重線之勘劃、查驗及證書之發給。

驗船機構受委託執行前項業務時，應僱用驗船師主持並簽證。」

(六) 遊艇管理規則第 8 條自用遊艇之特別檢查，應包括下列各款：

1. 遊艇應施行入塢、上架、上坡或吊岸，以檢查船殼外板艙肋材、舵、推進器、艙軸套及所有之通海裝置包括海水閥體及其附屬裝置等。
2. 除船舶載重線及吃水尺度外，本法第十條所定各款標誌。
3. 主甲板於各艙口蓋關閉下應具備良好水密及排水功能。
4. 艙軸檢查應確認無龜裂、異常磨耗、震動、變形及

- 腐蝕，並檢查其倒車能力，舵承及艉軸承之間隙且應予測記。
5. 第一次特別檢查或改裝特別檢查，應進行傾側試驗並具有足夠的穩度。
 6. 油櫃不得設置於艏尖艙。
 7. 具汽油櫃之遊艇，汽油櫃與主機或排氣管路應保持二百五十毫米以上之距離或隔熱材質隔離。
 8. 裝置有汽油機之區域應具備足夠容量之機械式通風系統。
 9. 主機機艙未設有遙控或自動滅火裝置者，主機機艙與鄰近封閉隔艙間之艙壁、甲板及於其上方之門或開口，應敷設二十五毫米以上防火棉或同等抗火性能之設計。
 10. 機器之運轉不得有氣體洩漏、漏油、異常震動、零件缺漏之情形發生。
 11. 船上設備應符合本規則設備之規定。
 12. 航行所需之無線電、燈光、音號及航行儀器設備，應檢查其運作功能。
- 前項第一款、第四款、第五款、第九款及第十款之規定不適用於全長未滿十五公尺之動力帆船。

(七) 遊艇管理規則第 9 條非自用遊艇之特別檢查，應包括下列各款：

1. 遊艇應施行入塢、上架、上坡或吊岸，以檢查船殼外板艫肋材、舵、推進器、艫軸套及所有之通海裝置包括海水閘體及其附屬裝置等。
2. 船名、船籍港或註冊地名、船舶號數及法令所規定之標誌，並應依船舶載重線勘劃規則勘劃船舶載重線及吃水尺度。
3. 主甲板於各艙口蓋關閉下應具備良好水密及排水功能。
4. 艫軸檢查應確認無龜裂、異常磨耗、震動、變形及腐蝕，並檢查其倒車能力，舵承及艫軸承之間隙並應予測記。
5. 全長六公尺以上者，其自設計吃水線艫垂標前端起零點零五至零點一三倍全長之位置，應設置上達上甲板之水密防碰艫壁。
6. 機艙之前端應設置上達上甲板之水密艫壁。但機艙之前艫壁係位於艫座之下方者，得僅上達艫座地板之下麵。
7. 應設置浮力艫或水密艫壁，使任一艫區泛水時水線

- 仍在所有可能繼續在泛水開口最低緣之下方，並具五十毫米以上之定傾高度。
8. 第一次特別檢查或改裝特別檢查，應進行傾側試驗並具有足夠的穩度。
 9. 油櫃不得設置於艏尖艙。
 10. 具汽油櫃之遊艇，汽油櫃與主機或排氣管路應保持二百五十毫米以上之距離或隔熱材質隔離。
 11. 機器之運轉不得有氣體洩漏、漏油、異常震動、零件缺漏之情形發生。
 12. 裝置有汽油機之區域應具備足夠容量之機械式通風系統。
 13. 全長十二公尺以上者，主機機艙應設有遙控或自動滅火裝置。
 14. 主機機艙與鄰近封閉隔艙間之艙壁、甲板及於其上方之門或開口，應敷設二十五毫米以上防火棉或同等抗火性能之設計。
 15. 機艙有艙門者，應具防止一百一十公分以下兒童誤入之設計，並具清楚禁止進入之標示。
 16. 排氣管、消音器及其他產生高溫之機件，應有適當之隔熱保護設施。

- 17.船上設備應符合本規則設備之規定。
- 18.航行所需之無線電、燈光、音號及航行儀器設備，
應檢查其運作功能。

肆、建議與結論

經蒐集比較香港、大陸及日本等國，對於私人用遊艇與俱樂部用遊艇的檢驗並無區別，我國亦應參照此種觀念與做法。也就是不管自用遊艇或非自用遊艇的遊艇本身是相同的，在製造過程之其結構安全、穩定及檢驗都是採用同樣的標準；在使用遊艇上也是一樣，只是使用的性質不同(自用與非自用)而已。即不論是自用與非自用或出租給會員使用，其所能承載人數上限都是 12 人，唯一的差別在於，自用遊艇採每年自主檢查，非自用遊艇則每屆滿二年六個月需施行定期檢查。

基於以上分析，我國必須認可非自用遊艇亦屬於「遊艇」之共識，才能使我國遊艇管理規則中部分窒礙難行之條文得以解套。綜上分析，對於我國遊艇相關法之修正建議如下：

一、遊艇管理規則

(一) 第 4 條第四項「推進動力未滿十二瓩之遊艇，第一次特別檢查項目為第四章設備及最大額定馬力」。此項特別檢查適用於自用遊艇及非自用遊艇，不應將非自用遊艇排除在外。

(二) 由第 5 條「量產製造之遊艇」，此種遊艇可以賣給私人使用(自用)，亦可以賣給俱樂部使用(非自用)。若依我國遊艇管理規規定「非自用遊艇要安載重線勘劃及還要符合第 9

條第五、六、七款之規定」，遊艇製造業者勢必分成兩條生產線製造，是不合乎現況的。這也證明自用遊艇與非自用遊艇的檢驗是相同的。

(三) 第 9 條第 2 項「船名、船籍港或註冊地名、船舶號數及法令所規定之標誌，並應依船舶載重線勘劃規則勘劃船舶載重線及吃水尺度。」應刪除「，並應依船舶載重線勘劃規則勘劃船舶載重線及吃水尺度。」

(四) 第 9 條第五、六、七款為較第 8 條自用遊艇規定額外之條文，應予以刪除。

(五) 第 9 條非自用遊艇已較第 8 條自用遊艇增加第十三、十五、十六款等條文應可保留。

(六) 第 12 條「第四款各水密艙壁的完整性。」應可刪除（配合第 9 條第五款之刪除）。

二、船舶法

(一) 我國在船舶法第 60 條規定「非自用遊艇，應依第五章規定勘劃載重線；自用遊艇，免勘劃載重線」。比較香港、大陸及日本法規的作法如下：

1. 在香港現行條例第 369 章 商船安全條例第三條，已把遊艇船隻排除適用範圍，包括載重線勘劃。
2. 大陸對於遊艇俱樂部所提供給會員使用的遊艇，遊艇使

用關於遊覽觀光、休閒娛樂等非營利活動皆屬於遊艇。對遊艇本身並無區分，所以不必勘劃載重線。

3. 日本於 2003 年將小於 20 總噸遊艇即超過 20 總噸，小於 24 米供運動或無樂目的使用船舶（遊艇），皆納入小型船舶。其小型船舶僅需具有船舶後原性（穩定），不需做載重線勘劃。

(二) 參考香港、大陸及日本的法規現況，都不避要求遊艇需勘劃載重線，然依船舶法第 60 條規定，勢必勘劃載重線，經研究分析，建議可採以下兩種方式處理：

1. 船舶法屬立法院權責，須由立法委員提出修訂，但緩不濟急，短期間勢必勘劃，勘劃的權責屬於船舶所在地之航政機關，建議是否亦授權六個認證機構來執行，再由航政機關核發證書。
2. 參照香港、大陸及日本作法，不必勘劃載重線，主要基於載重線是限制船舶超載貨品，遊艇僅載人，且最多不超過 12 人，是不需要勘劃載重線。對船舶法可依第 5 章船舶載重線第 46 條船舶應具備載重線證書，但依第 51 條所定規則規定，在技術上無勘劃載重線必要者，不再此限。非自用遊艇是無勘劃載重線必要，應可依第 51 條規則規定，不必勘劃載重線。

俱樂部用遊艇(非自用遊艇)的正常運作，對遊艇休閒產業的發展具有正面的作用，對於相關法規的研究探討及結合產官學業界

的共識，訂定出符合台灣民情與遊艇業者與遊艇船主所能適用的遊艇法規，有利於推動國內非自用遊艇及遊艇休閒產業的蓬勃發展。

伍、參考資料

1. 中華人民共和國交通運輸部－遊艇安全管理規定

http://www.gov.cn/flfg/2008-08/13/content_1070955.htm

2. 香港政府海事處－

第 369 章《商船(安全)條例》

http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/WebView?OpenAgent&Cap=CurAllChinDoc*369

第 415 章《商船(註冊)條例》

http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/WebView?OpenAgent&Cap=CurAllChinDoc*415

第 548 章《商船(本地船隻)條例》

http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/WebView?OpenAgent&Cap=CurAllChinDoc*548

3. 香港特別行政區政府海事處－第 IV 類別船隻安全標準工作守則

http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_copy4c.pdf

4. 日本小型船舶檢查機構相關法規

<http://www.jci.go.jp/inspection/kijun.html>