

交通部航港局  
MPB11020507A

「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」議題調查  
—健全國內外航業監理法制研究案

**A Research on the Administrative Supervision of Shipping Act**

**研究報告**

國立臺灣海洋大學

2021年12月

招標機關名稱：交通部航港局  
計畫時程 110 年 7 月 29 日至 110 年 12 月 15 日

「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」議題調查

—健全國內外航業監理法制研究案

**A Research on the Administrative Supervision of Shipping Act**

國立臺灣海洋大學

計畫主持人：邱榮和

協同主持人：李選士、鍾政棋、林泰誠

研究人員：曾柏興、蔡信華、林上閔

兼任計畫助理：張馨云、吳岱庭、朱庭瑩、林瑋泰、陳氏芳草



# 目 錄

摘要 .....	1
第一章 緒論 .....	3
1.1 研究背景說明 .....	3
1.2 研究目的 .....	7
1.3 研究範圍與內容 .....	7
1.4 研究方法及進行步驟 .....	8
第二章、國際接軌議題分析 .....	9
2.1 中國大陸 2019 年「國際海運條例」簡要分析 .....	9
2.2 日本 1949 年海上運輸法簡要分析 .....	14
2.3 越南 2015 年海運法簡要分析 .....	16
2.4 菲律賓 2004 年國內航運發展法簡要分析 .....	19
2.5 印尼 2008 年航業法簡要分析 .....	21
2.6 新加坡 1996 年海運與港務局法簡要分析 .....	28
2.8 泰國航業監理相關法令簡要分析 .....	35
2.9 英國 1995 年商船法簡要分析 .....	42
2.10 美國 1998 年海運改革法簡要分析 .....	47
2.11 本章小結 .....	50
第三章、國內航業監理議題分析 .....	51
3.1、研議加強營運人責任保險相關之適用 .....	52
3.2、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外 籍船舶在臺履行義務之可行作法 .....	65
3.3、評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可 行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...） .....	81
3.4、研議航運業財務監理納入航業法規範 .....	92
3.5、我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討 .....	103
3.6、研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施 .....	125

第四章 結論與建議 .....	139
參考文獻 .....	176
附錄資料 .....	181
附錄一、業者訪談紀錄 .....	181
附錄二、第一次工作會議會議紀錄 .....	189
附錄三、第一次座談會會議紀錄 .....	198
附錄四、期中報告簡報 .....	204
附錄五、期中審查意見回覆表 .....	221
附錄六、第二次工作會議會議紀錄 .....	259
附錄七、第二次座談會會議紀錄 .....	268
附錄八、期末報告簡報 .....	272
附錄九、期末審查意見回覆表 .....	284

## 摘要

我國的海運產業已經有很好的發展；其中，長榮、陽明及萬海航運公司，在 2021 年 10 月名列世界前十大貨櫃船公司，2020 年高雄港也名列世界第十五大貨櫃港。因應國際政經環境之變化，我政府須時刻檢討應對措施，以利國家發展及符合國內產業營運需求；故而，政府監督管理航業經營之航業法及其相關法規，亦需因應國內外政經情勢變化，適時提供法令修正案之準備資料與研析意見，以利提供修法並創造我國航運產業發展最有利之商業環境。本研究計畫案針對航業法修正之研析，探討以下議題：（1）加強營運人責任保險相關議題、（2）加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任及可行作法、（3）評估國內客運固定航線之相關規範、（4）研議航運業財務監理納入航業法規範、（5）我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益、（6）研議表揚績優航商及從業人員獎勵之規範。

**關鍵詞：**航業法、船務代理業、國內固定航線、法規鬆綁

## **Abstract**

Shipping industry in Taiwan has been well developed. In 2021, Evergreen Line, Yang Ming Marine Transport Corp and Wan Hai Lines were ranked in the global top 10 container carriers; in addition, Port of Kaohsiung was ranked as the 15<sup>th</sup> world container port. Responding to the changes of global economic and political environment, our government must be self-critical about the policies around the clock, so as to both advance the country's development and the demand of shipping industry's operation. In other words, the government not only supervises the Shipping Act and the related regulations on shipping operations, but also responds to the various situations of domestic and foreign politics and economics. It is necessary to provide the information and the comments of the policies updating on time, and to help for creating the best commercial environment of our shipping industry. This research project explores the following important issues: (1) enhancing the operators' liability insurance, (2) enhancing shipping agent's responsibility when acting as a foreign agent and practical approach, (3) discussing governing regulations on domestic passenger shipping routes, (4) investigating supervision on shipping operators' financial situations, (5) exploring tax incentives and investment relief for shipping operators, (6) proposing regulation governing the commendation of shipping operators and practitioners.

**Keywords: Shipping Act, Shipping agency, Domestic shipping route, Deregulation**

# 第一章 緒論

## 1.1 研究背景說明

臺灣四面環海，資源有限，大部分物資進出口必須依賴海運運送，供應國內需求，實為典型海島型國家。自遷臺以後，在政府和各航運公司的長期努力下，我國航運業在國際上占有一席之地。依據聯合國統計資料，在 2020 年 1 月 1 日，我國人民所擁有總噸 1,000 以上之船舶，共計 990 艘，載重噸 (DWTs) 5,089 萬 1,280 噸，排名世界船東國之第 12 位，在世界總船舶噸位之占比為 2.48%；惟因開放船籍 (Open registry) 制度之盛行，我國人所擁有船舶有 86.96% 是我國之權宜籍船 (係指我國籍船東所擁有的船舶，但登記在外國船籍制度下之船舶)。

臺灣地區四面環海且位處於亞洲地區樞紐，海運航線密集，遍及全球，109 年度船舶、航線及船員概況如下 (交通部，109 年交通年鑑)：

- 一、國輪新增總噸位 100 以上之客、貨船舶計 38 艘，總噸位 51 萬 7,144，載重噸 106 萬 4,048 噸；汰舊計 23 艘，總噸位 32 萬 7,912，載重噸 60 萬 3,569 噸。截至 109 年底止，臺灣地區總噸位 100 以上之客、貨船舶共計 300 艘，總噸位 491 萬 3,161，載重噸 757 萬 1,142 噸。
- 二、國際航線提供貨櫃與散裝貨物運送服務，其航線遍及亞洲、美洲、歐洲、大洋洲、非洲等五大洲。國內客貨運航線則涵蓋基隆、臺中、高雄、花蓮、臺北、蘇澳、安平等七大國際商港，及布袋、澎湖、金門、馬祖等國內商港與工業專用港、碼頭、部分漁港交通碼頭。海峽兩岸海運協議簽署後，兩岸於 97 年 12 月 15 日起進入兩岸直航階段，我國籍、大陸籍與符合海運協議之外籍船舶，可直接航行兩岸港口；兩岸間之金馬澎小三通客、貨運輸部分，目前雙方業者經營「金門—廈門 (五通)」、「金門—泉州 (石井)」、「馬祖 (白沙)—福州 (黃岐)」、「馬祖 (福澳)—福州 (琅岐)」等客、貨運航線。
- 三、為符國際公約規定，交通部航港局賡續辦理船員專業訓練、岸上晉升訓練及適任性評估，專業訓練方面，109 年度共開辦專業課程計有 30 項，參訓人數總計達 14,890 人；另岸上晉升訓練及適任性評估方面，109 年度共辦理 2 梯次，參加人數計 1,245 人，及格人數有 171 人，及格率為 13.73%。截至 109 年底止，本國籍船員在船服務人數計 6,599 人。我國甲級船員上船服務人數計 3,387 人，其中服務於外籍船舶之人數有 829 人，服務於國籍船舶之人數有 2,558 人；我國乙級船員上船服務人數計 3,212 人，其中服務於外籍船舶之人數有 400 人，服務於國籍船舶之人數有 2,812 人。

有關臺灣地區的航運事業，也非常的發達，其航運事業及聯營組織現況，簡述如下 (交通部，109 年交通年鑑)：

- (一) 船舶運送業：依航業法之明文規定申請核准成立，截至109年底止，依航業法第3條第1項第2款「以總噸位20以上之動力船舶，或總噸位50以上之非動力船舶從事客貨運送而受報酬為營業之事業」的船舶運送業計有164家（其中本國159家、外國5家），依其營運型態可區分為國際、國內航線或是定期與不定期航線等。
- (二) 船務代理業：依航業法第3條第1項第3款「受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業。」的船務代理業計有435家（其中本國432家、外國3家）。
- (三) 海運承攬運送業：依航業法第3條第1項第4款「以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬為營業之事業」的海運承攬運送業計有965家（其中本國952家、外國13家）。
- (四) 貨櫃集散站經營業：依航業法第3條第1項第5款「提供貨櫃、櫃裝貨物集散之場地及設備，以貨櫃、櫃裝貨物集散而受報酬為營業之事業。」的貨櫃集散站經營業計有33家（其中本國32家、外國1家），依其場站所在位置又可分為內陸與港口貨櫃集散站等類型。
- (五) 目前由營運國際航線之國籍船舶運送業者所組成之中華民國海運聯營總處，以往係秉承交通部之督導與國輪同業之付託，積極拓展與國際海事組織及各國船東協會建立正式溝通管道，並參加國際航線聯營業務；另依「政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法」相關規定，申請成為專責機構負責規劃推薦國籍船舶運送業承運政府所需進口物資器材，以促使運價合理穩健，降低進口原物料及民生必需用品之成本，並鼓勵業者建立適當規模之國籍船隊，俾利發展國家整體經濟。

我國政府來臺經過 70 多年的勵精圖治，將臺灣地區已建設成為民主、法治、經濟繁榮與高生活水準的現代化國家。為進一步健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，爰制定航業法，做為政府監督管理及發展航運產業之依據。我國航業法於民國 70 年 6 月 3 日總統令制定公布，全文共 70 條文；為配合人民需求及環境改變，截至目前，該法已進行過 5 次修正，如表 1.1.1 所示。其間，在 84 年及 102 年 1 月的修正中，進行重要內容及章節條次的調整與修正。該法在歷年來的修正時，都非常注重配合國際航運朝向自由化（Liberalization）發展趨勢，以反應業者需求的簡化及減少行政監管的措施。茲列舉其重要內容如下：

- (一) 民國88年2月的修正，刪除第6條條文，係為因應我國申請加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO），需求國內航運市場開放，因而刪除外國「船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業」不得來臺經營的限制規定。又民國102年1月的重大修正時，也大幅度減少航政機關對船舶運送業出售及出租船舶的監管，由要求業者需「事前核准」的規定改

為「事後備查」的措施（航業法第10條及11條）。

- (二) 又針對國內固定航線的申請及營運，更廢除對國內固定航線營運的「事前審核」及核發國內固定航線證書的規定，改採業者向航政機關辦理航線登記之方式處理；針對「停航」需事先申請獲准後，方可執行的規定，也改變讓業者三日前報備並公告周知乘客之方式（航業法第13條），以利業者根據市場狀況靈活調整，做出及時及良好的商業營運決策。
- (三) 因應近年來海盜搶奪商船之事件加劇，民國102年6月19日之修正航業法，增加第27之1條，讓國輪航行於受海盜或非法武力威脅高風險海域者，該船舶運送業得僱用私人武裝保全人員。業者應逐船檢附相關文件，事先報請航政機關備查。相關條文第3條修正，並增訂32-1、50-1條條文。
- (四) 由於海洋委員會107年4月28日於高雄市成立，行政院民國107年4月27日以院臺規字第1070172574號公告，航業法第27條之1第2項、第5項所列屬「行政院海岸巡防署」之權責事項，自107年4月28日起改由「海洋委員會」管轄。

最新修正（民國103年1月22日）之航業法，分為六章，排序61條條文，如表1.1.2所示。依據航業，政府亦盡力制定完善的相關法規，如表1.1.3所示，以為公務機關依法執行行政管理航運各事業別各項事宜之準據，並使人民從事航運事業經營事宜之所依循。

表 1.1.1 航業法歷史沿革

1	中華民國 70 年 6 月 3 日總統令制定公布，全文 70 條。
2	中華民國 84 年 8 月 9 日總統（84）華總（一）義字第 5892 號令修正公布，全文 66 條。
3	中華民國 88 年 2 月 3 日總統（88）華總一義字第 8800023020 號令修正公布第 2、58 條；並刪除第 6 條條文。
4	中華民國 91 年 1 月 30 日總統（91）華總一義字第 09100020660 號令修正公布第 10、19、44、55、57、59、61 條條文；刪除第 63 條條文；並增訂第 33-1、49-1、56-1 條條文。
5	中華民國 102 年 1 月 30 日總統華總一義字第 10200017741 號令修正公布全文 61 條。
6	中華民國 102 年 6 月 19 日總統華總一義字第 10200114951 號令修正公布第 3 條條文；並增訂第 27-1、32-1、50-1 條條文
7	中華民國 103 年 1 月 22 日總統華總一義字第 10300009371 號令增訂公布第 60-1 條條文。 中華民國 107 年 4 月 27 日行政院院臺規字第 1070172574 號公告第 27 條之 1 第 2 項、第 5 項所列屬「行政院海岸巡防署」之權責事項，自 107 年 4 月 28 日起改由「海洋委員會」管轄。

表 1.1.2 現行航業法篇章結構及條次表

章別	章名（條次）
第一章	總則（第 1—6 條）
第二章	船舶運送業之管理（第 7—35 條）
第二章（第一節）	船舶運送業（第 7—27 之 1 條）
第二章（第二節）	外國籍船舶運送業（第 28—33 條）
第二章（第三節）	國際聯營組織及國際航運協議（第 34—35 條）
第三章	船務代理業、海運承攬運送業之管理（第 36—43 條）
第四章	貨櫃集散站經營業之管理（第 44—48 條）
第五章	罰則（第 49—58 條）
第六章	附則（第 59—61 條）

表 1.1.3 航業法之相關法規

1	船舶運送業管理規則
2	船務代理業管理規則
3	海運承攬運送業管理規則
4	貨櫃集散站經營業管理規則
5	政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法
6	中華民國籍船舶於受海盜或非法武力威脅高風險海域僱用私人武裝保全人員辦法
7	指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法
8	船舶運送業聯營監督辦法
9	船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法

## 1.2 研究目的

因應國際政經環境瞬息萬變，我國政府乃需時刻檢討應對措施，以利國家發展及符合國內產業營運之所需求；故而，政府監督管理航業經營之航業法及其相關法規，亦需因應國內外政經情勢之變化，適時提供法令修正案之準備資料與研析意見，以利提供修法並創造我國航運產業發展之最有利之商業環境。

本案研究目的如下：

- (一) 檢討目前航業法執行航政監理所面臨之問題。
- (二) 參考國外航政監理法令或制度，以為我國修法之借鏡。
- (三) 研析我國航政監理目前遭遇之六大重要議題，如何經由修正航政法令，解決問題。
- (四) 研擬我國航政監理修正方向，並徵詢各方意見後，提出我國航業法修正草案。

## 1.3 研究範圍與內容

為因應國內外政經情勢之變化，及創造我國航運產業發展之最有利之商業環境，現行航業法令可再進行以下內容之研析，以利航政機關可以適時提供航業法之修正案。本研究的範圍與重點，主要分為兩項範疇、八大議題，列述如下項目：

壹、 國內航業監理議題（以航業法修正為考量主體）

- （一）研議加強營運人責任保險相關之適用。
- （二）研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法。
- （三）評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務.....）。
- （四）研議航運業財務監理納入航業法規範。
- （五）我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討。
- （六）研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施。

貳、 國際接軌部分議題

- （一）蒐集東協國家、中國大陸等新興經濟體，及日本、美國、歐洲等相關海運先進國家之航業監理法制管理特色、趨勢。
- （二）探討海運航業監理法制相關國際公約規定、發展趨勢、特色。

**1.4 研究方法及進行步驟**

針對本案研究主要方法，說明如下：

- （一）資料蒐集分析：團隊成員依據任務分配，進行資料蒐集及分析，並擬議航業法修正意見與具體修法條文對照表。
- （二）焦點訪談：針對擬議修正航業法之內容，與產官學界特別專精該議題之人士面對面訪談請益。
- （三）辦理相關座談會議：邀請與本研究內容相關之產、官、學界人士與會，討論各項研究擬議事項，並蒐集產、官、學界對海運相關法規修正及流程或制度改善之建議，納入研究規劃事項內。同時，詳細紀錄各產、官、學界對本研究案推動之建議事項，以為研究團隊成員擬議具體修法意見之重要參考。

## 第二章、國際接軌議題分析

第一章說明本案國際接軌部分議題有兩項，分別為：

- (一) 蒐集東協國家、中國大陸等新興經濟體，及日本、美國、歐洲等相關海運先進國家之航業監理法制管理特色、趨勢。
- (二) 探討海運航業監理法制相關國際公約規定、發展趨勢、特色。

各國之航政監理制度及法規內容，乃因應其國情及欲達成何種行政目的，而有不同之規定。然而，進行瞭解國外法制之目的，無非是想互相學習，取他人之長，來改善自己不足之處。考量東協國家海運較發達之國家（如：新加坡、泰國、越南、馬來西亞、菲律賓等五國）、中國大陸、日本、美國、歐洲國家（如：英國）等，其航業監理法制管理特色及趨勢，或有可參考學習之處。因為各國的航政監理目標不同，監理機關體制亦不盡相同；故而，其法規結構與內容，有的比較相近，有的相差很大。以下就本研究蒐集資料，分別簡要說明，並著重與本案比較直接相關內容，多加分析。

### 2.1 中國大陸 2019 年「國際海運條例」簡要分析

大陸於 2001 年 12 月 11 日公佈，2002 年 1 月 1 日施行之國際海運條例，該法經過 2013 年 7 月 18 日第一次修訂、2016 年 2 月 6 日第二次修訂、及 2019 年 3 月 2 日第三次修訂，為大陸管理國際海運業之最重要的行政法規，其立法目的在規範國際海上運輸活動、保護公平競爭、維護國際海運市場秩序、保障國際海上運輸各方當事人合法權益。其全文共有 53 條文，分為七章（如表 2.1.1 所示）。

表 2.1.1 中國大陸「國際海運條例」篇章結構

第一章 總則（第 1—4 條）
第二章 國際海上運輸及其輔助性業務的經營者（第 5—10 條）
第三章 國際海上運輸及其輔助性業務經營活動（第 11—24 條）
第四章 外商投資經營國際海上運輸及其輔助性業務的特別規定（第 25—27 條）
第五章 調查與處理（第 28—34 條）
第六章 法律責任（第 35—47 條）
第七章 附則（第 48—53 條）

該條例將航業分為以下（八大）業務別：國際船舶運輸業務、國際班輪運輸業務、無船承運業務、國際船舶代理業務、國際船舶管理業務、國際海運貨物裝卸業務、國際海運貨物倉儲業務、國際海運集裝箱站和堆場業務，並由中國交通部監管。如表 2.1.2 所示，我國航業法目前並未將「無船承運業務」及「國際船舶管理業務」，分別列入航業法由交通部監管。另外，中國大陸之「國際海運貨物裝卸業務」應該類似我國商港法之「船舶貨物裝卸承攬業」，而「國際海運集裝箱站和堆場業務」應該類似我國航業法之「貨櫃集散站經營業」。此外，我國航業法之「海運承攬運送業」，大陸稱為「國際貨物運輸代理業」，該業別由商務部監管，法規為中國「國際貨物運輸代理業管理規定」，故大陸對海運承攬運送業之管理，在監管機關與法規之訂定方面，由商務部監管，其與我國由交通部訂定法規並核發許可證之監管方式不同。

表 2.1.2 中國大陸「國際海運條例」與我國法規監管產業別之比較

中國大陸國際海運條例監管產業別	我國法規監管產業別
國際船舶運輸業務	航業法之船舶運送業（定期+不定期）
國際班輪運輸業務	航業法之船舶運送業（固定航線業務）
國際船舶代理業務	航業法之船務代理業
國際海運貨物裝卸業務	商港法之船舶貨物裝卸承攬業（及船舶理貨業）
國際海運貨物倉儲業務	航業法之貨櫃集散站經營業、商港法之碼頭倉庫
國際海運集裝箱站和堆場業務	航業法之貨櫃集散站經營業
無船承運業務	航業法之海運承攬運送業可執行該業務，但法令未明訂「無船承運業務」之業別。
國際船舶管理業務	無
國際貨物運輸代理業務 （由商務部監管）	航業法之海運承攬運送業

中國大陸之「國際海運條例」確立八項基本法律制度（如表 2.1.3），分別為：（1）國際船舶運輸管理制度、（2）國際班輪運輸管理制度、（3）無船承運業務管理制度、（4）國際航運輔助業管理制度、（5）運價備案制度、（6）外商投資國際海運及其輔助業管理制度、（7）內地與香港特區、澳門特區及臺灣地區間航運及（8）調查制度。

表 2.1.3 大陸海運條例確立之八項基本法律制度

### 一、國際船舶運輸管理制度

**國際船舶運輸業務**，是指國際船舶運輸經營者使用自有或者經營的船舶、艙位，提供國際海上貨物運輸和旅客運輸服務以及為完成這些服務而圍繞其船舶、所載旅客或者貨物開展的相關活動，包括簽訂有關協議、接受定艙、商定和收取運費、簽發提單及其他相關運輸單證、安排貨物裝卸、安排保管、進行貨物交接、安排中轉運輸和船舶進出港等活動。（實施細則第 3 條）

**國際船舶運輸經營者**，包括中國國際船舶運輸經營者和外國國際船舶運輸經營者。其中，中國國際船舶運輸經營者是指依據《海運條例》和本實施細則規定取得《國際船舶運輸經營許可證》經營國際船舶運輸業務的中國企業法人；外國國際船舶運輸經營者是指依據外國法律設立經營進出中國港口國際船舶運輸業務的外國企業。（實施細則第 3 條）

經營國際船舶運輸業務，應具備條件。（第 5 條）

經營國際船舶運輸業務，應當向國務院交通主管部門提出申請，國務院交通主管部門審核國際船舶運輸業務申請時，應當考慮國家關於國際海上運輸業發展的政策和國際海上運輸市場競爭狀況。（第 6 條）

國際船舶運輸經營者有下列情形之一的，應當在情形發生之日起 15 日內，向國務院交通主管部門備案：

- （一）終止經營；
- （二）減少運營船舶；
- （三）變更提單、客票或者多式聯運單證；
- （四）在境外設立分支機構或者子公司經營國際船舶運輸業務；
- （五）擁有的船舶在境外註冊，懸掛外國旗。（第 18 條）

經營國際船舶運輸業務和無船承運業務，不得有下列行為：

- （一）以低於正常、合理水準的運價提供服務，妨礙公平競爭；
- （二）在會計帳簿之外暗中給予托運人回扣，承攬貨物；
- （三）濫用優勢地位，以歧視性價格或者其他限制性條件給交易對方造成損害；
- （四）其他損害交易對方或者國際海上運輸市場秩序的行為。（第 21 條）

### 二、國際班輪運輸管理制度

**國際班輪運輸業務**，是指以自有或者經營的船舶，或者以《海運條例》第 11 條第三款規定的方式，在固定的港口之間提供的定期國際海上貨物或旅客運輸。國際船舶運輸經營者經營進出中國港口的國際班輪運輸業務，應當依照本條例的規定取得國際班輪運輸經營資格。未取得國際班輪運輸經營資格的，不得從事國際班輪運輸經營活動，不得對外公佈班期、接受訂艙。以共同派船、艙位互換、聯合經營等方式經營國際班輪運輸的，適用本條第一款的規定。（第 11 條）經營國際班輪運輸業務，應當向國務院交通主管部門提出申請（第 12 條）取得國際班輪運輸經營資格的國際船舶運輸經營者，應當自取得資格之日起 180 日內開航；因不可抗力並經國務院交通主管部門同意，可以延期 90 日。逾期未開航的，國際班輪運輸經營資格自期滿之日起喪失。（第 19 條）新開、停開國際班輪運輸航線，或者變更國際班輪運輸船舶、班期的，應當提前 15 日予以公告，並應當自行為發生之日起 15 日內向國務院交通主管部門備案。（第 14 條）經營國際班輪運輸業務的國際船舶運輸經營者的運價和無船承運業務經營

者的運價，應當按照規定格式向國務院交通主管部門備案。（第 15 條）國際船舶運輸經營者在與無船承運業務經營者訂立協議運價時，應當確認無船承運業務經營者已依照本條例規定辦理提單登記並交納保證金。（第 16 條）從事國際班輪運輸的國際船舶運輸經營者之間訂立涉及中國港口的班輪公會協定、運營協定、運價協定等，應當自協定訂立之日起 15 日內將協議副本向國務院交通主管部門備案。（第 17 條）

### 三、無船承運業務管理制度

經營無船承運業務，應當向國務院交通主管部門辦理提單登記，並交納保證金。（第 7、8 條）

### 四、國際航運輔助業管理制度

國際海上運輸相關的輔助性經營活動，包括本條例分別規定的國際船舶代理、國際船舶管理、國際海運貨物裝卸、國際海運貨物倉儲、國際海運集裝箱站和堆場等業務。（第 2 條）

1. 國際船舶運輸經營者、無船承運業務經營者、國際船舶代理經營者和國際船舶管理經營者，不得將依法取得的經營資格提供給他人使用。（第 9 條）
2. 國際船舶運輸經營者、無船承運業務經營者、國際船舶代理經營者和國際船舶管理經營者依照本條例的規定取得相應的經營資格後，不再具備本條例規定的條件的，國務院交通主管部門或者省、自治區、直轄市人民政府交通主管部門應當立即取消其經營資格。（第 10 條）
3. 國際船舶代理經營者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶經營人的委託，可以經營下列業務：（一）辦理船舶進出港口手續，聯繫安排引航、靠泊和裝卸；（二）代簽提單、運輸合同，代辦接受訂艙業務；（三）辦理船舶、集裝箱以及貨物的報關手續；（四）承攬貨物、組織貨載，辦理貨物、集裝箱的托運和中轉；（五）代收運費，代辦結算；（六）組織客源，辦理有關海上旅客運輸業務；（七）其他相關業務。
4. 國際船舶代理經營者應當按照國家有關規定代扣代繳其所代理的外國國際船舶運輸經營者的稅款。（第 23 條）
5. 國際船舶管理經營者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶經營人的委託，可以經營下列業務：（一）船舶買賣、租賃以及其他船舶資產管理；（二）機務、海務和安排維修；（三）船員招聘、訓練和配備；（四）保證船舶技術狀況和正常航行的其他服務。（第 24 條）

### 五、運價備案制度

1. 經營國際船舶運輸業務、無船承運業務和國際船舶代理業務，在中國境內收取、代為收取運費以及其他相關費用，應當向付款人出具中國稅務機關統一印製的發票。（第 19 條）
2. 未依照本條例的規定辦理提單登記並交納保證金的，不得經營無船承運業務。（第 20 條）

### 六、外商投資國際海運及其輔助業管理制度

1. 外國國際船舶運輸經營者從事本章規定的有關國際船舶運輸活動，應當遵守本條例有關規定。外國國際船舶運輸經營者不得經營中國港口之間的船舶運輸業務，也不得利用租用的中國籍船舶或者艙位，或者以互換艙位元等方式變相經

營中國港口之間的船舶運輸業務。(第 22 條)

2. 外商在中國境內投資經營國際海上運輸業務以及與國際海上運輸相關的輔助性業務，適用本章規定；本章沒有規定的，適用本條例其他有關規定。(第 25 條)
3. 外國國際船舶運輸經營者以及外國國際海運輔助企業，經國務院交通主管部門批准，可以依法在中國境內設立常駐代表機構。外國國際船舶運輸經營者以及外國國際海運輔助企業在中國境內設立的常駐代表機構，不得從事經營活動。(第 27 條)

#### 七、內地與香港特區、澳門特區及臺灣地區間航運

1. 香港特別行政區、澳門特別行政區和臺灣地區的投資者在內地投資經營國際海上運輸業務以及與國際海上運輸相關的輔助性業務，比照適用本條例。(第 48 條)
2. 外國國際船舶運輸經營者未經國務院交通主管部門批准，不得經營中國內地與香港特別行政區、澳門特別行政區之間的船舶運輸業務，不得經營中國內地與臺灣地區之間的雙向直航和經第三地的船舶運輸業務。(第 49 條)
3. 內地與香港特別行政區、澳門特別行政區之間的海上運輸，由國務院交通主管部門依照本條例制定管理辦法。
4. 內地與臺灣地區之間的海上運輸，依照國家有關規定執行。(第 50 條)

#### 八、調查制度

1. 國務院交通主管部門應利害關係人的請求或者自行決定，可以對下列情形實施調查：(一)經營國際班輪運輸業務的國際船舶運輸經營者之間訂立的涉及中國港口的班輪公會協定、運營協定、運價協定等，可能對公平競爭造成損害的；(二)經營國際班輪運輸業務的國際船舶運輸經營者通過協議產生的各類聯營體，其服務涉及中國港口某一航線的承運份額，持續 1 年超過該航線總運量的 30%，並可能對公平競爭造成損害的；(三)有本條例第 21 條規定的行為之一的；(四)可能損害國際海運市場公平競爭的其他行為。(第 28 條)
2. 國務院交通主管部門實施調查，應當會同國務院工商管理部門和價格部門(以下統稱調查機關)共同進行。(第 29 條)
3. 調查機關實施調查，應當成立調查組。調查組成員不少於 3 人。調查組可以根據需要，聘請有關專家參加工作。調查組進行調查前，應當將調查目的、調查原因、調查期限等事項通知被調查人。調查期限不得超過 1 年；必要時，經調查機關批准，可以延長半年。(第 30 條)
4. 調查人員進行調查，可以向被調查人以及與其有業務往來的單位和個人瞭解有關情況，並可查閱、複製有關單證、協定、合同文本、會計帳簿、業務函電、電子資料等有關資料。(第 31 條)
5. 調查人員進行調查，應當保守被調查人以及與其有業務往來的單位和個人的商業秘密。被調查人應當接受調查，如實提供有關情況和資料，不得拒絕調查或者隱匿真實情況、謊報情況。(第 32 條)
6. 調查結束，調查機關應當作出調查結論，書面通知被調查人、利害關係人。對公平競爭造成損害的，調查機關可以採取責令修改有關協定、限制班輪航班數量、中止運價本或者暫停受理運價備案、責令定期報送有關資料等禁止性、限制性措施。(第 33 條)

7. 調查機關在作出採取禁止性、限制性措施的決定前，應當告知當事人有要求舉行聽證的權利；當事人要求聽證的，應當舉行聽證。（第 34 條）

## 2.2 日本 1949 年海上運輸法簡要分析

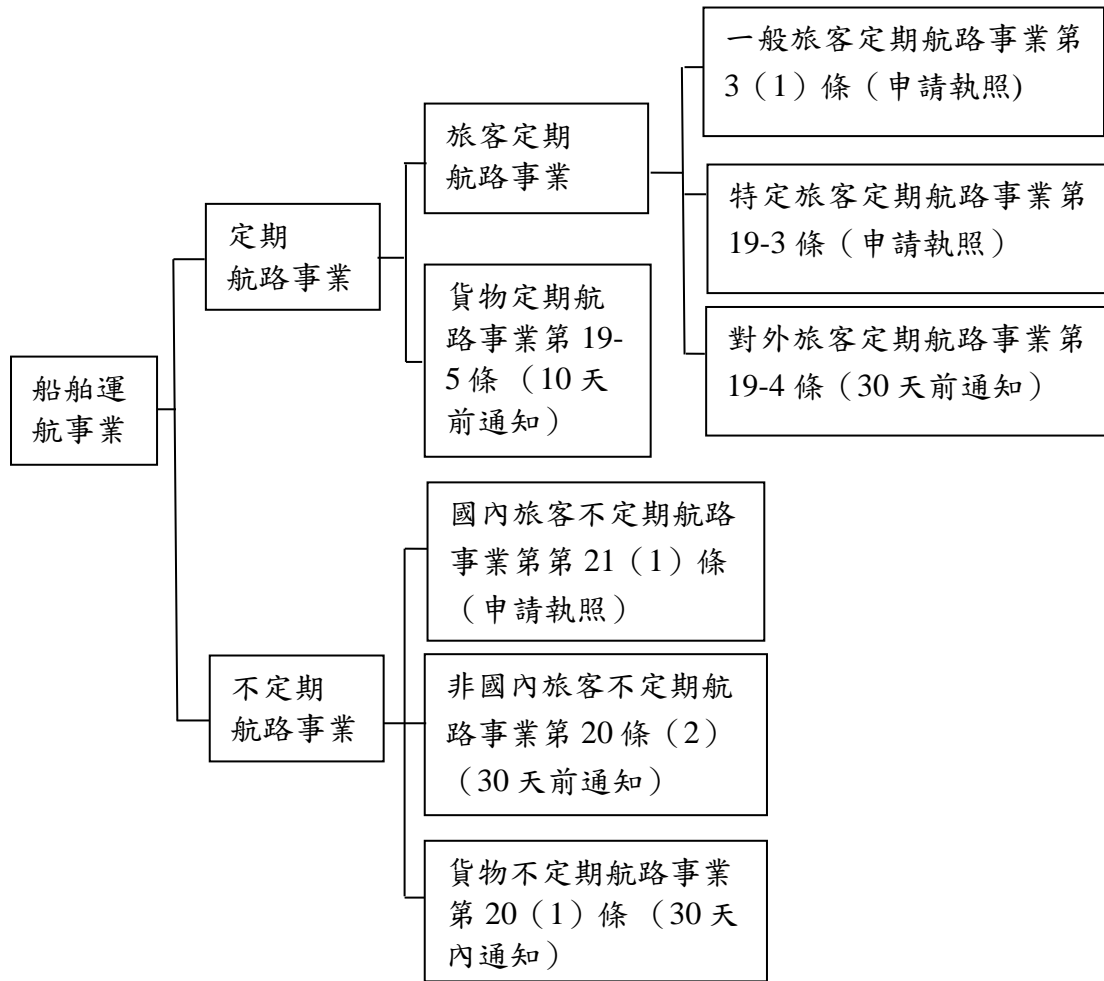
日本海上運輸法（Marine Transportation Act）（Act No. 187 of 1949），如表 2.2.1 所示，全文共 55 條，分為八章；規範船舶運航事業（Ship-operation business）、船舶出租業（Ship-leasing business）、海運仲介業（Ship-broking business）及海運代理業（Shipping agency business）。類似我國之航業法，但規範之航運事業別，稍有不同。其船舶運航事業類似我國之船舶運送業，海運代理業類似我國之船務代理業，船舶出租業類似我國 84 年之船舶出租業（我國 102 年 1 月之航業法已刪除該業別），海運仲介業（亦稱為船舶經紀業 Shipbroking）則非為我國航業法核發許可證監管之航運事業別。

表 2.2.1 日本 1949 年海上運輸法之篇章結構及條次表

章別	章名（條次）
第一章	總則（第 1 條—第 2 條）
第二章	船舶運航事業（第 3 條—第 32 條）
第三章	船舶出租業、海運仲介業、海運代理業（第 33 條）
第四章	日本船舶、船員確保計畫（第 34 條—第 39-4 條）
第五章	準日本船舶的認定（第 39-5 條—第 39-7 條）
第六章	海上運送事業使用船舶的規格及船級（第 40 條—第 41 條）
第七章	雜則（第 42 條—第 45-6 條）
第八章	罰則（第 46 條—第 55 條）

如圖 2.2.2 所示，船舶運航事業又可細分為：定期航路事業及不定期航路事業兩大類。定期航路事業則分為旅客及貨物；而旅客定期航路事業再細分為：一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業及對外旅客定期航路事業。關於不定期航路事業則再細分為：國內旅客不定期航路事業、非國內旅客不定期航路事業及貨物不定期航路事業等。依據日本海上運輸法之規定，要求業者申請營運執照的三類業務為：一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業及國內旅客不定期航路事業。其他業別則大多要求業者在營運前 30 日通知航政主管機關，停止營運時亦同。這顯現日本對其國內客運航線之營運，管制比其他業務嚴格，要求業者要申請執照後，方可營運。

圖 2.2.2 船舶運航事業分類



日本海上運輸法第 19-2 條規定：國土交通省認為有需要保護旅客之利益時，得命令一般旅客定期航路事業之業者購買保險，以便賠償運送旅客之損害。

其第 24 條則規定：國土交通省認為需要時，可要求船舶運航業者提交依主管機關規定格式的營運報告。業者提交之報告必須真實與正確，該條規定與我國航業法第 24 條之規定相似。

對於船舶出租業、海運仲介業及海運代理業則僅在第 33 條簡單規定，其開始營運日起 30 日內要通知國土交通省（主管機關），結束營運時亦同。同時也要遵守第 24 條之規定，在國土交通省認為需要時，可要求業者提交依主管機關規定格式的營運報告。

日本海上運輸法除了其規範之航業別（船舶運航業、船舶出租業、海運仲介業、及海運代理業）與我國航業法不盡相同外，其第四、五、六章規定之內容，

則是我國航業法所沒有的。第四章（日本船舶、船員確保計畫）則規定，政府須有政策確保日本國籍船舶及確保訓練日船員上船工作。我國 102 年 1 月前之航業法，第 13 條有簡單的海運促進組織「航業發展委員會」，審議促進航業發展之計畫，惟在 102 年 1 月修法時，以「鑑於中央行政機關組織基準法第 28 條規定，機關得視業務需要設任務編組。現行法制體例已不於法律中明定設置任務編組，本條爰予刪除」，故我國航業法中，即無任何相關促進航業發展之內容。

參考 84 年航業法第 13 條之規定如下：

交通部為促進航業發展，得聘請有關機關代表及專家、學者，設立航業發展委員會，就左列事項審議之：

- 一、船舶營運之分析、規劃及有關之獎助措施。
- 二、航線開闢及調查。
- 三、航業合作。
- 四、船員培訓及僱用。
- 五、協助船舶購建之資金籌措及獎助國內造船事宜。
- 六、其他有關之獎助措施。

航業發展委員會之組織，由交通部擬訂報請行政院核定之。

日本海上運輸法第五章規定「準日本船舶的認定」，第六章規定「海上運送事業使用船舶的規格及船級」，都是我國航業法中所沒有的內容。

### 2.3 越南 2015 年海運法簡要分析

越南 2015 年海運法（Law No. 95/2015/QH13 Vietnam Maritime Code），如表 2.3.1 所示，全文共 341 條，分為二十章；規範諸多相關海上運輸的民事法與行政法的內容。除第一章外，第二至五章、第十章及第十一至十四章，規範海事行政法的內容，包括：海船、船員事務、海港及海上安全、保安、控制及環境保護、船務代理與船舶經紀業務、海上引水、船舶拖航、海上救難、沉船打撈等事項；內容涵蓋我國航業法、船舶法、船員法、商港法、引水法、海洋污染防治法等等的規定。

其第六至九章及第十五至十九章，規範海上運輸的民事法內容，類似我國海商法的規定，包括：船舶拘捕、海上貨物運送契約、海上旅客及行李運送契約、租船契約（Charter-party）、船舶碰撞、共同海損、海事索賠的責任限制、海上保險契約及海事爭議的解決等（如表 2.3.2 所示）。

與本案研究議題比較直接相關之規定，例如：第一章第 7 條有關海運發展政策的規定，規定政府應有發展海運的相關法令。第十章（第 235 條—第 246 條）關於船務代理與船舶經紀之規定。我國航業法只有船務代理業，並沒有將「船舶經紀」獨立為另一航業別，但在船務代理業管理規則第 18 條列述該業之經營業務如下：

- 一、 簽發客票或載貨證券，並得代收票款或運費。
- 二、 簽訂租船契約，並得代收租金。
- 三、 攬載客貨。

- 四、 辦理各項航政、商港手續。
- 五、 照料船舶、船員、旅客或貨物，並辦理船舶檢修事項。
- 六、 協助處理貨物物理賠及受託有關法律或仲裁事項。
- 七、 辦理船舶建造、買賣、租傭、交船、接船及協助處理各種海事案件。
- 八、 處理其他經主管機關核定之有關委託船務代理事項。

其中，第 18 條第二款及第七款之業務，即屬於船舶經紀服務的典型業務範圍。

越南 2015 年海運法對船務代理業及船舶經紀業的執行業務內容，委託人及受託人之責任規定，與我國航業法之規定大致相同。

**表 2.3.1 越南 2015 年海運法之篇章結構及條次表**

章別	章名 (條次)
第一章	一般規定 (第 1 條—第 12 條)
第二章	海船 (第 13 條—第 49 條)
	第一節 一般規定 (第 13 條—第 16 條)
	第二節 船舶登記 (第 17 條—第 27 條)
	第三節 越南船舶檢查 (第 28 條—第 33 條)
	第四節 船舶發證及文件 (第 34 條—第 35 條)
	第五節 船舶所有權移轉及抵押 (第 36 條—第 39 條)
	第六節 海事優先權 (第 40 條—第 43 條)
	第七節 船舶建造及修理 (第 44 條—第 45 條)
	第八節 船舶拆解 (第 46 條—第 49 條)
第三章	組員成員及船員 (第 50 條—第 72 條)
	第一節 組員成員 (第 50 條—第 58 條)
	第二節 船員 (第 59 條—第 72 條)
第四章	海港 (第 73 條—第 104 條)
	第一節 一般規定 (第 73 條—第 85 條)
	第二節 海港行政 (第 86 條—第 104 條)
第五章	海上安全、保安、控制及環境保護 (第 105 條—第 128 條)
第六章	船舶拘捕 (第 129 條—第 144 條)
	第一節 一般規定 (第 129 條—第 138 條)
	第二節 確保海事索賠的船舶拘捕 (第 139 條—第 144 條)

章別	章名（條次）
第七章	海上貨物運送契約（第 145 條—第 199 條）
	第一節 一般規定（第 145 條—第 169 條）
	第二節 提單契約（第 170 條—第 174 條）
	第三節 航次租船舶契約（第 175 條—第 195 條）
	第四節 複合運送契約（第 196 條—第 199 條）
第八章	海上旅客及行李運送契約（第 200 條—第 214 條）
第九章	租船契約（第 215 條—第 234 條）
	第一節 一般規定（第 215 條—第 219 條）
	第二節 期間租船（第 220 條—第 228 條）
	第三節 光船租船（第 229 條—第 234 條）
第十章	船務代理與船舶經紀（第 235 條—第 246 條）
	第一節 船務代理（第 235 條—第 243 條）
	第二節 船舶經紀（第 244 條—第 246 條）
第十一章	海上引水（第 247 條—第 255 條）
第十二章	船舶拖航（第 256 條—第 263 條）
第十三章	海上救難（第 264 條—第 275 條）
第十四章	沉船打撈（第 276 條—第 284 條）
第十五章	船舶碰撞（第 285 條—第 291 條）
第十六章	共同海損（第 292 條—第 297 條）
第十七章	海事索賠的責任限制（第 298 條—第 302 條）
第十八章	海上保險契約（第 303 條—第 336 條）
	第一節 一般規定（第 303 條—第 310 條）
	第二節 保險價值及保險總額（第 311 條—第 313 條）
	第三節 海上保險契約轉讓（第 314 條—第 315 條）
	第四節 預約保單保險（第 316 條—第 318 條）
	第五節 海上保險契約履行（第 319 條—第 325 條）
	第六節 損害賠償權利轉讓（第 326 條—第 328 條）
	第七節 保險標的物的委付（第 329 條—第 334 條）
	第七節 給付求償責任（第 335 條—第 336 條）

章別	章名 (條次)
第十九章	海事爭議的解決 (第 337 條—第 339 條)
第二十章	實施條款 (第 340 條—第 341 條)

表 2.3.2 越南 2015 年海運法規定事項與我國法規比較

越南 2015 年海運法	我國法規
行政法 (公法) 範疇	
海船 (第二章)	船舶法
組員成員及船員 (第三章)	船員法
海港 (第四章)、海上安全、保安、控制及環境保護 (第五章)、船舶拖航 (第十二章)、海上救難 (第十三章)、沉船打撈 (第十四章)	商港法
船務代理與船舶經紀 (第十章)	航業法
海上引水 (第十一章)	引水法
海上安全、保安、控制及環境保護 (第五章)	海洋污染防治法
民事法 (私法) 範疇	
海事優先權 (第二章第六節)、船舶拘捕 (第六章)、海上貨物運送契約 (第七章)、海上旅客及行李運送契約 (第八章)、租船契約 (第九章)、船舶碰撞 (第十五章)、共同海損 (第十六章)、海事索賠的責任限制 (第十七章)、海上保險契約 (第十八章)、海事爭議的解決 (第十九章)	海商法

此外，越南有關內陸水道營運法令 (Decree No. 110 / 2014 / ND-CP on conditions for inland waterway transportation business) 第五條第五項規定：內陸水道營運業者要為乘客及第三人購買船舶所有人的民事責任保險。該法令第六條第二項規定：要營運旅客固定航線的業者，需準備航線及營運計畫文件向權責機關申請核准，方可營運。

#### 2.4 菲律賓 2004 年國內航運發展法簡要分析

菲律賓海運的發達可歸因於許多因素。首先，其國土組成擁有 7,000 多個島嶼，故其需要有發達的國內海運，2019 年有 2 8,210 艘船舶登記營運國內航線；再者，菲國提供大量船員在世界各大船公司之船上工作；2017 年有 44 萬 9 千多位菲國船員在國際商船上工作。

菲律賓訂有 2004 年國內航運發展法(Domestic Shipping Development Act)，監管國內海運航線之運作，其篇章結構及條次，如表 2.4.1 所示。其分為十大部分

(規則 I 至規則 X)，共編號為 27 節 (與條文相似)。其國內海運類別，列舉如下：國內航線海運服務、造船、船舶修理、船舶拆解。其國內海運公司指菲國國民擁有超過 60% 資本額，船上雇用全部菲國籍船員。

表 2.4.1 菲律賓 2004 年國內航運發展法篇章結構及條次表

規則別	規則名稱 (節次)
規則 I	一般規定 (第 1—3 條)
規則 II	投資誘因 (第 4 條)
規則 III	國內海運解除管制-海運產業機關的權力 (第 5—10 條)
規則 IV	費率 (第 11—13 條)
規則 V	強制保險範圍 (第 14—15 條)
規則 VI	禁止行為與實務 (第 16 條)
規則 VII	規費、罰款與處罰 (第 17—18 條)
規則 VIII	造船與修船 (第 19—20 條)
規則 IX	臨時條款 (第 21—23 條)
規則 X	最後條款 (第 24—27 條)

規則 II 提供的投資誘因措施為：登記合格的海運業者免徵增值稅 (Value-added Tax, VAT)、營運損失遞延抵稅、加速折舊等。規則 III 規範海運產業機關的權力，其海運行政機關為「海運產業局 (Maritime Industry Authority, 簡稱 MARINA)」，MARINA 依不同情況可核發給業者的執照類別為：公共事業營運證 (或執照) (Certificate of Public Convenience, 簡稱 CPC)、臨時授權 (Provisional Authority, 簡稱 PA)、特別許可 (Special Permit, 簡稱 SP)，外國籍船舶在菲國境內水域從事商貿活動可申請「臨時特別許可」。公共事業營運證對非木頭船殼船舶最長有效期限為 25 年；木頭船殼船舶有效期限為 5 年。

菲國 MARINA 核發公共事業營運證 (CPC) 有要求業者的「財務能力 (financial capability)」(Sec. 7.6.1.2.1)。對新申請者要求的條件為：一、現金數額：足以支付六個月的營運費用；二、最低實收資本額的要求；三、提供以下文件：(一) 公司或合夥組織提供之文件為：A. 1 年的營運收入計畫書、B. 公司負責人或財務主管簽署之資產負債表、C. 銀行的現金餘額證明書、D. 公司章程；(二) 獨資者提供之文件為：A. 最近年度所得稅申報表、B. 銀行的現金餘額證明書、C. 公司執照申請書、D. 公司登記、E. 1 年的營運收入計畫書。

對現行業者財務能力要求，依下列財務比率決定：

財務比率	計算公式	要求標準
變現能力比率	流動比率=流動資產/流動負債	≥ 1
償債能力比率	負債比率=總資產/總負債	≥ 1.25
獲利能力比率	總收入－總營運費用	≥ 0（損益兩平或更高）

在第五部分規則的第 14 條及第 15 條規定強制保險範圍。

第 14 條標題為「旅客及貨物強制保險範圍」，乃為了使國內船運業者在發生違反運送契約責任事件，仍能符合財務要求，則需每年提交保險：（一）每位旅客保險不低於 20 萬菲律賓披索（約 11 萬新臺幣，匯率：1：0.55），總保險金額需相當於該船舶核定載客人數之數額；（二）海運產業局要求所有國內船東或營運者，須提供充分貨物責任保險，以備業者在發生違反運送契約責任事件，仍能符合財務要求。

第 15 條也要求國內船東、營運者或其他海運業者，依規定投保油汙染責任保險。

## 2.5 印尼 2008 年航業法簡要分析

印尼航業相關法令，曾在其 2008 年發布的第 17 號法律，規範海運業（Law of No. 17 / 2008 on Shipping）。如表 2.5.1 所示，全文共 355 條，分為二十二章；規範諸多相關海上運輸的民事法與行政法的內容。除第一至四章及第十九至二十二外，第五章及第七至十七章，規範海事行政法的內容，包括：水運、海港、船舶安全與保安、船舶適航性、助航規定、安全、保安及搜救機構、海上環境保護、船舶事故及搜尋與幫助、人力資源、航運資訊系統、社區參與、海岸防衛隊、及調查等事項，內容涵蓋我國航業法、船舶法、船員法、商港法、引水法、海洋污染防治法、航路標識條例及海洋委員會海巡署組織法等等的規定。有關民事法的部分，為第六章的抵押及收入優先分配。其中，「人力資源、航運資訊系統、社區參與（第十四至十六章）」，我國則無相應的法規（表 2.5.2）。

表 2.5.1 印尼 2008 年航業法之篇章結構及條次表

章別	章名 (條次)
第一章	一般條款 (第 1 條)
第二章	原則與目標 (第 2 條—第 3 條)
第三章	法律適用範圍 (第 4 條)
第四章	指導 (第 5 條)
第五章	水運 (第 6 條—第 59 條)
	第一部分 水運種類 (第 6 條)
	第二部分 海洋運輸 (第 7 條—第 17 條)
	第三部分 河道及湖泊運輸 (第 18 條—第 20 條)
	第四部分 渡輪運輸 (第 21 條—第 23 條)
	第五部分 偏遠地區水運 (第 24 條—第 26 條)
	第六部分 運輸執照 (第 27 條—第 30 條)
	第七部分 水運相關服務 (第 31 條—第 34 條)
	第八部分 水運及相關服務費率 (第 35 條—第 37 條)
	第九部分 運送人義務及責任 (第 38 條—第 49 條)
	第十部分 複合運輸 (第 50 條—第 55 條)
	第十一部分 強化國家水運事業 (第 56 條—第 58 條)
	第十二部分 行政處罰 (第 59 條)
第六章	抵押及收入優先分配 (第 60 條—第 66 條)
	第一部分 抵押 (第 60 條—第 64 條)
	第二部分 收入優先分配 (第 65 條—第 66 條)
第七章	海港 (第 67 條—第 115 條)
	第一部分 國家港口層級 (第 67 條—第 78 條)
	第二部分 港口組織 (第 79 條—第 101 條)
	第三部分 私人利益特殊碼頭 (第 102 條—第 108 條)
	第四部分 港口費率 (第 109 條—第 110 條)
	第五部分 外國貿易港口 (第 111 條—第 113 條)
	第六部分 地方政府角色 (第 114 條—第 115 條)
第八章	船舶安全與保安 (第 116 條—第 123 條)

章別	章名 (條次)
第九章	船舶適航性 (第 124 條—第 171 條)
	第一部分 船舶安全 (第 124 條—第 133 條)
	第二部分 防阻來自船舶的汙染 (第 134 條)
	第三部分 船員配置 (第 135 條—第 146 條)
	第四部分 船舶載重線及裝載 (第 147 條—第 150 條)
	第五部分 船員福利及旅客健康 (第 151 條—第 153 條)
	第六部分 船舶法律地位 (第 154 條—第 168 條)
	第七部分 安全管理及防阻來自船舶的汙染 (第 169 條)
	第八部分 船舶保安管理 (第 170 條)
	第九部分 行政處罰 (第 171 條)
第十章	助航規定 (第 172 條—第 206 條)
	第一部分 航行助航設施 (第 172 條—第 177 條)
	第二部分 航行通訊 (第 178 條—第 184 條)
	第三部分 水文及氣象 (第 185 條—第 186 條)
	第四部分 分道航行 (第 187 條—第 196 條)
	第五部分 浚深及回填 (第 197 條)
	第六部分 偵察 (第 198 條—第 201 條)
	第七部分 船舶結構 (第 202 條—第 203 條)
	第八部分 救援及水下工作 (第 204 條—第 206 條)
第十一章	安全、保安及搜救機構 (第 207 條—第 225 條)
	第一部分 機構的功能、任務及權力 (第 207 條—第 210 條)
	第二部分 港口對政府活動的整合 (第 211 條—第 212 條)
	第三部分 檢查及儲存書信、文件與船舶信息 (第 213 條—第 215 條)
	第四部分 船舶在港活動的獲准 (第 216 條)
	第五部分 船舶檢查 (第 217 條—第 218 條)
	第六部分 航行核准書 (第 219 條)
	第七部分 船難事故初步調查 (第 220 條—第 221 條)
	第八部分 控制船舶 (第 222 條—第 223 條)

章別	章名 (條次)
	第九部分 船員證書 (第 224 條)
	第十部分 行政處罰 (第 225 條)
第十二章	海上環境保護 (第 226 條—第 243 條)
	第一部分 海上環境保護機構 (第 226 條)
	第二部分 船舶營運避免污染與控制 (第 227 條—第 233 條)
	第三部分 港口活動避免污染與控制 (第 234 條—第 238 條)
	第四部分 水上廢棄物處理 (第 239 條—第 240 條)
	第五部分 報廢船 (第 241 條—第 242 條)
	第六部分 行政處罰 (第 243 條)
第十三章	船舶事故及搜尋與幫助 (第 244 條—第 260 條)
	第一部分 船舶危險 (第 244 條)
	第二部分 海難 (第 245 條—第 249 條)
	第三部分 海難調查法庭 (第 250 條—第 255 條)
	第四部分 海難調查 (第 256 條—第 257 條)
	第五部分 搜救 (第 258 條—第 260 條)
第十四章	人力資源 (第 261 條—第 268 條)
第十五章	航運資訊系統 (第 269 條—第 273 條)
第十六章	社區參與 (第 274 條—第 275 條)
第十七章	海岸防衛隊 (第 276 條—第 281 條)
第十八章	調查 (第 282 條—第 283 條)
第十九章	罰則 (第 284 條—第 336 條)
第二十章	其他規定 (第 337 條—第 340 條)
第二十一章	過渡性條款 (第 341 條—第 346 條)
第二十二章	最後規定 (第 347 條—第 355 條)

表 2.5.2 印尼 2008 年航業法規定事項與我國法規比較

印尼 2008 年航業法	我國法規
行政法（公法）範疇	
水運（第五章）	航業法
海港（第七章）	商港法
船舶安全與保安（第八章）	船舶法、商港法
船舶適航性（第九章）	船舶法、船員法
助航規定（第十章）	航路標識條例、船舶法
安全、保安及搜救機構（第十一章）	商港法
海上環境保護（第十二章）	海洋污染防治法
船舶事故及搜尋與幫助（第十三章）	商港法
人力資源（第十四章）	我國無相應法規
航運資訊系統（第十五章）	我國無相應法規
社區參與（第十六章）	我國無相應法規
海岸防衛隊（第十七章）	海洋委員會海巡署組織法
民事法（私法）範疇	
抵押及收入優先分配（第六章）	海商法

印尼 2008 年航業法與本案比較直接相關內容應屬第五章（水運）之規定。其第 6 至 59 條文中，分為十個部分。重要內容說明如下：

第一部分：水運種類（第 6 條）

- (1) 第 6 條將水運種類分為三種：海洋運輸、河道及湖泊運輸。
- (2) 航線規劃由中央政府、地方政府及產業公會團體共同規畫執行。

第二部分 海洋運輸（第 7 條—第 17 條）

- (1) 海洋運輸分為國內、國外及特殊運輸。
- (2) 印尼國內海運只開放給印尼船公司，使用印尼籍船舶並雇用印尼船員者營運。〔我國航業法第四條也有類似的（內河航行權 Cabotage）規定。〕
- (3) 外國船公司在印尼港口營運須指定印尼總代理。〔我國航業法第 28 條也有類似的規定：外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。〕
- (4) 特殊海運指貨主執行的「自貨自運」，亦即海運學實務的工業船運，須申請政府核發執照，方可營運，且不得載運其他人之貨物。

### 第三部分 河道及湖泊運輸（第 18 條—第 20 條）

- (1) 河道及湖泊運輸由印尼船公司，使用印尼籍船舶並雇用印尼船員者營運。
- (2) 與鄰國間利用河道及湖泊之運輸，以簽署協定執行，可由各該國家船舶執行營運。
- (3) 與鄰國間利用河道及湖泊之運輸，視為印尼國家運輸系統的一部分。

### 第四部分 渡輪運輸（第 21 條—第 23 條）

- (1) 渡輪運輸由印尼船公司，使用印尼籍船舶並雇用印尼船員者營運。
- (2) 與鄰國間之渡輪運輸，以簽署協定執行，可由各該國家船舶執行營運。
- (3) 渡輪運輸可視同為連接島嶼間的橋梁功能。

### 第五部分 偏遠地區水運（第 24 條—第 26 條）

- (1) 偏遠地區水運由中央或地方政府執行。
- (2) 偏遠地區客輪運輸由政府指定，其運輸費率由政府核定，業者營運產生之虧損由政府補貼。
- (3) 偏遠地區客輪運輸業者可與政府簽訂長期契約，由印尼籍船舶並雇用印尼船員者營運。

### 第六部分 運輸執照（第 27 條—第 30 條）

- (1) 在印尼水域執行業務之印尼公民或公司須有商業執照。
- (2) 海上運輸商業執照由不同層級政府核發：a.市長核發者，在該市區或港區營運；b.省長核發者，在該省區域營運；c.部長核發者，營運跨省或國際海運業務。
- (3) 河道及湖泊運輸商業執照由不同層級政府核發：a.市長核發給在當地設籍之印尼公民或公司；b.雅加達省長核發給在雅加達首都特區設籍之印尼公民或公司。
- (4) 河道及湖泊運輸業者除須有商業執照外，還須申請航線許可證，由不同層級政府核發：a.市長核發者，在該市區營運；b.省長核發者，在該省區域營運；c.部長核發者，營運跨省或國際海運業務。
- (5) 申請海上運輸商業執照，至少須有一艘 175 總噸以上之印尼籍船舶。與外國合資之公司，至少須有一艘 5,000 總噸以上之印尼籍船舶。（我國航業法第 7 條也有類似的規定：國輪船公司申請核發許可證，須「置妥中華民國籍之自有船舶」。）

## 第七部分 水運相關服務（第 31 條—第 34 條）

(1) 水運相關服務業有 11 項：

- a. 貨物裝卸業（loading and unloading of goods）；
- b. 運輸管理服務（transportation management services）；
- c. 港區水域貨物處理（freight harbor waters）；
- d. 海運設備出租（sea transport equipment leasing or equipment associated with sea transport services）；
- e. 理貨（independent tally）；
- f. 貨櫃場站（container depot）；
- g. 船舶管理（ship management）；
- h. 船舶經紀（ship broker）；
- i. 船員代理（Crew agency or ship manning agency）；
- j. 船務代理（ship agency）；及
- k. 船舶修理與維護（ship repairing and maintenance）。

(2) 相關服務業由法人申請商業執照，執行業務。

(3) 國營船公司可執行自己船舶之貨物裝卸業務，及港區水域貨物處理。

(4) 國營船公司、貨物裝卸公司、船舶管理公司可執行自己貨物之理貨。

## 第八部分 水運及相關服務費率（第 35 條—第 37 條）

(1) 旅客票價及貨物費率，依政府規定設定。

## 第九部分 運送人義務及責任（第 38 條—第 49 條）

(1) 水運業者依協議載運郵件。

(2) 船舶運送負擔責任為：

- a. 載運旅客的死亡或受傷；
- b. 載運貨物的毀損或滅失；

c. 第三者損失。

#### 第十部分 複合運輸（第 50 條—第 55 條）

(1) 複合運輸營運須獲得政府特別核准。

#### 第十一部分 強化國家水運事業（第 56 條—第 58 條）

(1) 各界應支持國輪船對購買與發展，以強化國家水運及航運事業。

(2) 政府培植國家海洋運輸事業之措施為：

a. 提供融資及稅賦減免。

b. 促進運輸業者與貨主簽訂長期合約。

c. 保證水運油料之充分供給。

(3) 政府強化國家航運事業之措施為：

a. 建立區域海運整合中心。

b. 發展造船工業的設計、研發中心。

c. 發展標準化船舶零件，並多使用國內材料與技術轉移。

d. 開發船舶工業之原物料及零件。

e. 提供誘因，讓業者提供國內水運服務，及購進新船汰換舊船。

f. 中央或地方政府出資在國內造船廠造船。

g. 利用外資造船，並多使用國內材料與技術轉移。

h. 中央或地方政府出資在國內進行船舶維護及修理。

## 2.6 新加坡 1996 年海運與港務局法簡要分析

新加坡海運與港務局法（Act 7 of 1996/ Maritime and Port Authority of Singapore Act），如表 2.6.1 所示，全文共 120 條，分為十六章（其中第 11、19、120 條已廢除）；規範諸多相關海上運輸的行政法的內容。

第一章為用詞的釋義，第二至六章為新加坡海運與港務局（Maritime and Port Authority, MPA，簡稱「海港局」）之權利、人事、財務之相關規定，第七至十四章內容包括：海員事務、港口監管、沉船（機）打撈、引水法、海上活動之監管與控制、海港服務與設施的許可、對指定公共持牌人、商業信託和權益持有人

的控制、及對相關公共許可人之控制等事項，內容涵蓋我國航業法、船員法、商港法、引水法等規定。

另外第八章（港口監管）內容，包括：港務管理當局可管理、控制港口秩序，消除港口航行障礙（商港法第 15 條）；船舶進出港時，船長、船東、代理人等需提前通報並提供確實的資訊（商港法第 19 條）；限制船舶隨意在港口移動與進港，並加強管理載運危險品的船隻靠泊地點（商港法第 41 條）；規範貨物裝卸承攬業業者在作業機具、公共意外責任險的賠償金額須達一定標準（商港法第 51 條），與上述我國對應之商港法內容大致相同（如表 2.6.2）。

**表 2.6.1 新加坡 1996 年海運與港務局法之篇章結構及條次表**

章別	章名（條次）
第一章	初步說明（第 1 條—第 3 條）
第二章	海港局之成立（第 4 條—第 6 條）
第三章	海港局之職能、職責和權力（第 7 條—第 13 條）
第四章	海港局相關人員之規定（第 14 條—第 19 條）
第五章	財務規定（第 20 條—第 29 條）
第六章	資產、負債和員工的轉移（第 30 條—第 37 條）
第七章	海員的僱用（第 38 條—第 40 條）
第八章	港口監管（第 41 條—第 56 條）
第九章	沉船（機）打撈（第 57 條—第 58 條）
第十章	引水法（第 59 條—第 76 條）
第十一章	海上活動之監管與控制（第 77 條—第 80 條）
第十二章	海港服務與設施的許可（第 81 條—第 86 條）
第十二之 A 章	對指定公共持牌人、商業信託和權益持有人的控制（第 86-A 條—第 86-I 條）
第十三章	對相關公共許可人之控制（第 87 條—第 89 條）
第十四章	權責（第 90 條—第 91 條）
第十五章	罰則（第 92 條—第 106 條）
第十六章	其他規定（第 107 條—第 119 條）

表 2.6.2 新加坡 1996 年海運與港務局法規定事項與我國法規比較

新加坡海運與港務局法	我國法規
行政法（公法）範疇	
海港局之成立（第二章）、職能、職責和權力（第三章）、相關人員之規定（第四章）、財務規定（第五章）、資產、負債與雇員的轉移（第六章）	與行政院交通部港務局之相關法規相似，例：交通部各港務局及所屬機構隨同轉調臺灣港務股份有限公司繼續任用人員人事管理辦法
海員之僱用（第七章）	船員法
港口監管（第八章）、沉船打撈（第九章）、海上活動之監管與控制（第十一章）、管理局之責任限制（第十四章）	商港法
引水法（第十章）	引水法
海港服務與設施之許可（第十二章）、海港局核發的營運許可證、指定商業信託和指定權益持有人的控制（第十二之A章）、對相關公共許可人之控制（第十三章）	航業法

新加坡 1996 年海運與港務局法與本案比較直接相關內容應屬第十二章（海港服務與設施之許可）之規定。

海港法第十二章第 81 條：授權提供海事或港口服務和設施的許可證

- (1) 任何人不得提供— (a) 任何海事服務或設施；或者 (b) 任何港口服務或設施，除非他獲得海港局核發的營運許可證或授予其豁免授權。
- (2) 核准之營運許可證，其形式及期限應依本條之規定辦理，主管機關並可決定附加某些條件。
- (3) 經部長同意或根據部長的職權決定，管理局可以無條件地或有指定條件的授予營運許可證，授權任何人提供任何海事服務或設施或任何港口服

務或設施；前述指定條件係指管理局設定某些條件下，該許可證可被撤銷。

- (4) 在不損害第(3)款一般性的情況下，營運許可證可以授予任何人、任何類別的人或特定的人，並且可要求營運許可證持有人具備以下條件：
  - (a) 與任何其他人、某類人或其他公共被許可人就以下事項達成協議或安排—(i) 與持牌人的任何裝置的互連、訪問和使用（無論位於何處，也不論是否用於進行許可授權的活動）；和(ii) 許可證中指明的其他目的，以及在持牌人與其他人可能同意的條件下，或在沒有同意的情況下，由管理局決定。
  - (b) 準備好應對任何公共緊急情況。
  - (c) 在頒發許可證時向管理局支付費用，或在許可證有效期間向管理局支付定期費用，或兩者兼有，其數額根據許可證決定。
  - (d) 遵從管理局就牌照所指明的事項或具有如此指明的種類的事項發出的任何指示；和
  - (e) 做或不做許可證中指定的或具有如此指定的描述的事情。
- (5) 海港局核發的營運許可證中的條件可能包含：
  - (a) 直接或間接控制和限制公眾被許可人或其股東的股份的創建、持有或處置，或被許可人或其任何部分的業務權益；
  - (b) 限制營運被許可人從事與被許可人獲其營運執照授權從事的活動無關的任何貿易或業務；
  - (c) 規定條件在這些條件中規定的或由其確定的或根據條件確定的時間、方式和情況下不再有效或被修改；和
  - (d) 規定控制或固定營運許可證持有人在處理和儲存貨物時收取的價格，部長不時通過憲報通知的貨物類別除外，不時宣布為轉運貨物，包含定價政策或原則的制定；和參考一般價格指數、生產成本、所用資產的回報率或任何其他特定因素確定價格。
- (6) 憑藉第(5)(c)條包含在營運許可證中的任何規定，除了本部分就營運許可證條件的修改作出的規定之外，還具有效力。
- (7) 第(4)款規定須向管理局支付的款項，可由其在任何有司法管轄權的法院收回，如同一項簡單的契約債務一樣。

- (8) 任何人不得質疑根據第(3)款頒發的營運許可證是否經部長同意或根據部長授予之一般權力的條款生效，以及根據該款授予的許可證不得以該許可證未經部長同意或不按照部長授予的一般權力的條款授予為由而受到質疑。
- (9) 根據本條批出和續期之營運許可牌照，須由管理局酌情決定。
- (10) 本節中的任何規定均不得阻止部長在任何特定情況下指示管理局頒發營運許可證，或被解釋為要求管理局在其從事第(1)款中提及的任何活動時獲得許可證，並且任何受到侵害的人如果管理局拒絕授予許可，可在拒絕後14天內向部長提出上訴，並以部長的決定視為最終決定。

海港法第十二章第 82 至 86 條：航運營業許可證、營運公共執照

新加坡在營業許可證上的規定：

- (1) 未經管理局事先書面同意，不得將公共許可證轉讓給任何其他人。
- (2) 任何公共許可證的任何據稱轉讓對於所有目的均無效且無效。
- (3) 修改公共許可證時，若有造成損害賠償陳述，管理當局可拒絕，或是修改、給予補償。
- (4) 若持牌人違反公正執照的任何條件或是新加坡法的任何規定時，除了會被暫停或取消公共執照外，也會被要求由管理局核定之法款。
- (5) 公共執照視為確保向公眾提供海事服務、設施或港口服務和設備的可靠性，若不遵守公共執照者，視為違法行為。因此，公共執照持有人有責任根據授與公共執照的條件向公眾提供可靠、高效率和經濟的海事服務、港口服務等，並且須依照管理當局的指示。

海港法第十六章第 107 條：船長、船東或負責船舶損壞的負責人

- (1) 如果任何船隻或浮木對管理局的任何財產造成損害，修復損害的費用，包括管理局為確定此類損害而進行的任何檢查或調查的費用，可由管理局追討為船長、船東或負責船隻或浮木的人（視屬何情況而定）的債項。
- (2) 管理局可扣留任何此類船隻或浮木，直至修復此類損壞的費用和第(1)款所述的費用已支付給管理局，或者可要求船長、船東或負責船隻或浮木的人給付管理局要求的款項或提供擔保，以支付此類成本和費用。

此外，新加坡海事與港務局法第八章第 41 條：控制、管理、維護海上交通的秩序。對於我國交通部於 2015 年起曾研究欲增設之海上交通安全法有些許關聯，未來或可參考之。

## 2.7 馬來西亞 1952 年商船法簡要分析

馬來西亞 1952 年商船法（ORD. 70/1952/QH13 MERCHANT SHIPPING ORDINANCE），如表 2.7.1 所示，全文共 531 條，分為十五章；規範諸多相關海上運輸的民事法與行政法的內容。除第一章、第八章及第九章外，第二（A、B、C）章、第三章、第四章、第五章、第五 A 章、第六章、第十一章、第十三章至十六章，規範海事行政法的內容，包括：登記、船長及船員事務、客船、載重線及載重、海事調查及法庭、沉船打撈及救助、海上引水、港口及港務監督、航運管制、燈塔、補充等事項，內容涵蓋我國船舶法、船員法、客船管理規則、商港法、船舶登記法、航路標識條例、引水法、運輸事故調查法等規定（如表 2.7.2 所示）。

比較特別的是，第二（A、B、C）章對船舶登記分別以不同的三部份規定。第二 A 章規定要登記為馬國船舶的資格是馬國國民所有，或馬國公司所有；第二 B 章是新增的 22 條條文，特別規定國內船舶是航行在馬國區域內的船舶；馬國成立一個國內船舶發證局核發給船舶文件。第二 C 章國際船舶登記事項，原則上第二 A 章的船舶可以成為本章之國際船舶，但公司最低資本額須超過船價的百分之十（10%）或馬幣 100 萬令吉（Ringgit）。

其第七章及第八章，規範海上運輸的民事法內容，類似我國海商法的規定，包括：交付貨物及船東之責任等。其第十四章，規範海上運輸的刑事法內容，類似我國刑法的規定（如表 2.7.2 所示）。

表 2.7.1 馬來西亞 1952 年商船法之篇章結構及條次表

章別	章名（條次）
第一章	介紹（第 1 條—第 10 條）
第二 A 章	登記（第 11 條—第 65 條）
第二 B 章	國內船舶登記處（第 65A 條—第 65U 條）
第二 C 章	國際船舶登記處（第 66U 條—第 68 條）
第三章	船長及海員（第 69 條—第 207 條）
第四章	客船（第 208 條—第 249 條）
第五章	海上運輸安全與防衛（第 249A 條—第 306A 條）
	第一節 海上運輸安全（第 249A—第 249AB 條）
	第二節 船舶安全營運（第 249AC—第 306A 條）
第五 A 章	來自船舶的污染（第 306B—第 306R 條）

章別	章名 (條次)
第六章	載重線及載重 (第 307 條—第 331A 條)
第七章	海事調查及法庭 (第 332 條—第 348 條)
第八章	交付貨物 (第 349 條—第 357 條)
第九章	船舶所有人之責任 (第 358 條—第 365A 條)
第十章	沉船打撈及救助 (第 366 條—第 404 條)
第十一章	燈塔 (第 405 條—第 407 條)
第十二章	海上引水 (第 408 條—第 444 條)
第十三章	港口及港務監督 (第 445 條—第 491 條)
第十三 A 章	航運管制 (第 491A 條—第 491E 條)
第十四章	法律程序 (第 492 條—第 517 條)
	第一節 一般規定 (第 492 條—第 496 條)
	第二節 訴訟時間限制 (第 497 條)
	第三節 管轄權 (第 498 條—第 500 條)
	第四節 外國船隻造成損害 (第 501 條)
	第五節 調查船上死亡 (第 502 條)
	第六節 證詞 (第 503 條)
	第七節 船舶扣押及遇險 (第 504 條—第 507 條)
	第八節 證據、文件送達及證明 (第 508 條—第 511 條)
	第九節 罰則之適用及檢控費用 (第 512 條)
	第十節 民事訴訟 (第 513 條—第 517 條)
第十五章	補充 (第 518 條—第 531 條)
	第一節 部長規則 (第 518 條—第 519 條)
	第二節 檢查 (第 520 條)
	第三節 文件及格式 (第 521 條)
	第四節 強制執行條例之權力 (第 522 條)
	第五節 驗船師 (第 523 條—第 524 條)
	第六節 檢查員 (第 525 條)
	第七節 總則 (第 526 條—第 531 條)

表 2.7.2 馬來西亞 1952 年商船法規定事項與我國法規比較

馬來西亞 1952 年商船法	我國法規
行政法（公法）範疇	
客船（第四章）、載重線及載重（第六章）、補充（第十五章第五節）	船舶法
船長及船員（第三章）、船運管制（第十三 A 章）	船員法
客船（第四章）	客船管理規則
來自船舶的汙染（第五 A 章）	海洋汙染防治法
沉船打撈及救助（第十章）、港口及港務監督（第十三章）、船運管制（第十三 A 章）	商港法
登記（第二章）、國內船舶登記處（第二 B 章）、國際船舶登記處（第二 C 章）	船舶登記法
海上引水（第十二章）	引水法
海事調查及法庭（第七章）	運輸事故調查法
燈塔（第十一章）	航路標識條例
刑法（公法）範疇	
法律程序（第十四章）	中華民國刑法
民事法（私法）範疇	
海上運輸安全與防衛（第五章第二節）、交付貨物（第八章）、船舶所有人之責任（第九章）	海商法

## 2.8 泰國航業監理相關法令簡要分析

### 2.8.1 泰國 1978 年海事促進法簡要分析（2015 年修）

泰國 1978 年海事促進法（Maritime Promotion Act, B.E. 2521（1978）），如表 2.8.1 所示，全文共 35 條，規範諸多相關海上運輸的民事法與行政法的內容。除第 14、15 條外，第 17 至第 18 條第 1 款、第 19 條、第 19 條至第 21 條、第 24 條至 25 條、第 31 條至第 32 條與第 34 條，規範海事行政法的內容，包括：海事局（類似我國之航港局）之職責與成員、船舶國籍、貨物運輸之規定與標準、船舶運送業許可之申請與簽發、海上業務、海上運輸與造船業務經營者之規定、海運發展相關之政策、訊息、統計資料與罰則等。其立法之目的為藉由海事促進委員會的成立，協助泰國海上運輸之發展，此法規明文規定與交通部航港局暫行組織規程、海商法相關之法律，亦規範海事促進委員會、交通部管轄下之海運部門

與政府當局之職責與權利。其第 17 條第 2 至 3 款、第 18 條第 2 至 3 款、第 22 至 23 條規範海事民事法的內容，包括：託運人進出口貨物之規定、運輸量、貨物量之相關規定、特別費之支付與責任、財產扣押與拍賣等；內容涵蓋民事訴訟法、強制執行法與海商法。

根據該法第五條之規定，海事促進委員會成員與其職位如下：

- (1) 泰國總理擔任主席。
- (2) 交通部部長為副主席。
- (3) 財政部長、外交部長、商業部長、工業部長、體育與觀光部常務次官、交通部常務次官、自然資源與環境部常務次官、內政部常務次官、勞動部常務次官、教育部常務次官、泰國皇家海軍總司令、預算局辦公室主任、國務委員會辦公室秘書長、國家經濟和社會發展委員會辦公室秘書長和投資委員會秘書長皆為成員。
- (4) 泰國國家託運人委員會主席、泰國貿易委員會主席、泰國工業聯合會主席和泰國銀行公會主席為成員。
- (5) 九名由部長理事會任命之合格成員來自國際海上運輸、水上運輸、港口業務、泰國航行業務、造船業務、海商法、海上保險、國際貿易和環境領域有知識或經驗之泰國國民，每個領域一名合格成員。
- (6) 海事局局長應是成員與秘書。

該法與我國航業法有相關之條文為：第 19 至第 21 條、第 24 條至第 25 條與第 31 條；其中，第 19 至第 21 條為規範泰國船舶運送業使用泰國籍船舶運輸貨物之規範與申請許可之相關規定；第 24 條為有關海上業務經營者與託運人之間的利益關係，規定在海上業務之經營中，業者給予託運人特殊的權利或利益，無論直接或間接地接受特殊權利或利益，構成佔便宜並給其他持有泰國籍船舶所有權的海上業務經營者造成損失時，部長有權根據委員會的建議，發布命令並採取其中一項行動；第 25 條為海上運輸經營者與造船業務經營者之登記，該法條規定海上運輸經營者與造船業務經營者提供總噸位達 60 噸以上之船舶建造或維修服務，必須向主管官員登記為海上運輸經營者或造船業務經營者（視情況而定）；其第 1 款規定之申請與登記應符合部長條例所規定的標準和方法。

該法與本案議題較直接相關之規定為第 16 條第 2、3 款，有關所得稅率之減免（租稅優惠），其規定內容為：

- (1) 根據稅務法規（Tax Code）頒布的皇家法令，對於經營海上運輸、擁有泰國籍船舶所有權或經營造船業務的法人股東，從這些法人取得的股息應免徵所得稅或按所得稅稅率減徵。
- (2) 根據稅務法規（Tax Code）頒布的皇家法令，對於使用泰國籍船舶向其他國家運輸水果或產品的託運人，或透過泰國籍船舶從其他國家向泰國訂購或進口貨物的託運人，有權從淨收入或淨利潤中扣除不超過 50% 的運費或其他正常支付的款項（視情況而定）。

第 1、2 和第 3 款的皇家法令可以規定有關使用措施的標準、方法和條件，以及授予這些權利和利益。與我國所得稅法第 24-4 條規定較相關，然兩者採取之優惠方式不同。

另針對與本案議題有關之海運發展政策，該法本就為促進海事發展所訂定之法律，其第 11 條規範海事促進委員會之職責，如：

- (1) 根據部長會議的要求，就海事問題向部長會議提出建議：(A) 向部長會議提交海事發展政策和計劃，包括多式聯運計劃與連接海上運輸的運輸系統管理計劃，重點是加強泰國海事活動；(B) 向部長會議提交意見，供其審議，以便根據海上運輸的特點，在考慮到資源利用的最大利益、對經濟、社會、安全、保護環境和航行安全的影響的情況下，規定建立各種類型港口的適當區域或地點。
- (2) 向部長會議提交有關海洋發展、促進、控制、保護和協調的意見，特別是提交有關措施規定的意見。

**表 2.8.1 泰國 2015 年海事促進法之篇章結構及條次表**

條別	內容
第 1 條	該法之名稱
第 2 條	該法之生效日期
第 3 條	革命委員會之廢除公告
第 4 條	名詞解釋
第 5 條	海事促進委員會之成員組成
第 6 條	委員會成員之任期
第 7 條	委員會成員之限制、禁止之事項
第 8 條	委員會成員被離職之情況與替補
第 9 條	會議主持與職責之履行

條別	內容
第 10 條	會議之出席人數比例與投票表決之方式
第 11 條	海事促進委員會之職責內容
第 12 條	特定事項委員會或小組之人事任命
第 13 條	出庭要求之書面發送
第 14 條	交通部轄下海事局之職責
第 15 條	海事局之成員組成
第 16 條	為促進海運發展，政府可採取之措施或授予權利之事項
第 17 條	部長發布部長條例之依據事項
第 18 條	部長有權在政府憲報公佈之事項
第 19 條	以非泰國籍船舶運輸貨物需遵循之規定與辦法
第 20 條	貨物運輸許可證之簽發
第 21 條	海上經營者租用非泰國籍船舶且獲得與泰國籍船舶相同權利之核可辦法、條件
第 22 條	託運人未依部長條例承運所規定之貨物或運量低於規定之比例，且未獲得以其他籍船舶運輸貨物之許可應負擔之費用
第 23 條	主管官員要求有義務、責任支付特別費之業者支付特別費並下令扣押和拍賣其資產之權利事項
第 24 條	海上業務之規定
第 25 條	海上運輸業務經營者與造船業務經營者之規定
第 26 條	辦公室要求中央、地方行政機關與國家、政府相關機構提交項目或計劃
第 27 條	海運業者通報訊息、統計資料及其他內容之規範
第 28 條	禁止或有條件之洩露受限制與保護之訊息
第 29 條	違反第 13 條出庭要求之罰則
第 30 條	違反第 27 條或提供虛假、不實之文件、統計數據或訊息陳述有造假情形之罰則
第 31 條	違反或不遵守第 18 條之罰則
第 32 條	不遵守第 25 條規定之罰則
第 33 條	違反第 28 條規定之罰則
第 34 條	自該法生效後海上運輸、港口經營或造船經營業者須根據第 25 條之規定進行登記
第 35 條	交通部長對於海事促進法之權限與部長條例如何生效

## 2.8.2 泰國內水航行法簡要分析

泰國內水航行法（Navigation in the Thai Waters Act, B.E. 2456 (1913)），如表 2.8.2 所示，全文 312 條，分為三冊以及前 11 條的簡介；規範諸多相關海上運輸的民事法與行政法的內容。除第三冊第十章外，其餘第一、二冊，第三冊第一至九章皆為為規範海事行政法的內容。包括：港口管制、河內航道、海員僱用事務、船舶檢驗、及傳染病防治條例、引水規定、各類船舶規定等事項；內容涵蓋我國航業法、船員法、船舶法、商港法、內河航行規則、引水法、船舶危險品裝載規則、航路標識服務費收取辦法、港埠檢疫規則等的規定。

而第三冊第十章，船舶碰撞時的一般規定，規範海上運輸的民事法內容，與我國海商法的船舶碰撞規則類似（如表 2.8.3 所示）。

與本案研究議題比較直接相關之規定為第二冊第一章第 137 條。

- (一) 申請許可證或重新驗證許可證，應向港務長或指定登記的主管官員提出，並以正式表格書面形式申請。申請時，申請人應當繳納不少於發證費二分之一的款項。
- (二) 擬租用蒸汽船、摩托艇載客或拖航的，申請人應當載明。受僱於正規航線的，申請人應當指明船舶的起航地點和目的地。
- (三) 就本條而言，任何租用在任何地方之間的正常航線上航行 3 個月或更長時間的蒸汽船或摩托艇應視為在正常航線上航行的船舶。
- (四) 任何根據前款獲准載客或載貨或拖曳的蒸汽船或摩托艇，在營運後，申請人可要求修改登記和更改許可用途。

上述規定，或可為本案研議之國內客運固定航線相關規範做參考；此法條是採取「核准」申請者營運之方式處理。與我國以前的核准制相同，而不是採用我國現行的「登記」制度。

表 2.8.2 泰國內水航行法之篇章結構及條次表

章別	章名（條次）
簡介	本法的介紹和定義（第 1 條—第 11 條）
第一冊	總則
第一章	航道、港區、錨泊區和管制航區（第 12 條—第 16 條）
第二章	船隻進出泰國水域時之船長職責（第 17 條—第 28 條）
第三章	錨地（第 29 條—第 51 條）
第四章	河內航道（第 52 條—第 69 條）
第五章	木筏、浮動房屋及其他（第 70 條—第 95 條）

章別	章名（條次）
第六章	雜項規定（第 96 條—第 133 條）
第二冊	船舶使用與管理許可證的頒發規定
第一章	一般規定（第 134 條—第 161 條）
第二章	船舶檢驗（第 162 條—第 165 條）
第三章	任何類型的蒸汽船（第 166 條—第 176 條）
第四章	帆船和其他輕型船（第 177 條—第 180 條）
第五章	載貨船隻與小船（第 181 條—第 188 條）
第三冊	特別規定
第一章	載運危險品船舶的規定（第 189 條—第 196 條）
第二章	罐裝型油輪的規定（第 197 條—第 208 條）
第三章	架設海底電纜、管道或結構附近錨固或疏浚錨固的規定（第 209 條—第 211 條）
第四章	燈塔費（第 212 條—第 216 條）
第五章	傳染病防治條例（第 217 條—第 248 條）
第六章	引水規定（第 249 條—第 276 條）
第七章	海員之僱用和終止僱用以及對履行職能的證書的檢查（第 277 條—第 290 條）
第八章	對罪行施加懲罰的權力（第 291 條—第 296 條）
第九章	罰則與民事責任（第 297 條—第 301 條）
第十章	船舶碰撞時的一般規定（第 302 條—第 312 條）

表 2.8.3 泰國內水航行法規定事項與我國法規比較

泰國內水航行法	我國法規
行政法（公法）範疇	
航道、港區、錨泊區和管制航區（第一冊第一章）、船隻進出泰國水域時之船長職責（第一冊第二章）、錨地（第一冊第三章）、木筏、浮動房屋及其他（第一冊第五章）、雜項規定（第一冊第六章）、架設海底電纜、管道或結構附近錨固或疏浚錨固等規定（第三冊第三章）	商港法
河內航道（第一冊第四章）	內河航行規則
引水規定（第三冊第六章）	引水法
海員之僱用（第三冊第七章）	船員法
一般規定（第二冊第一章）	航業法
船舶檢驗（第二冊第二章）、任何類型的蒸汽船（第二冊第三章）、帆船和其他輕型船（第二冊第四章）、載貨船隻與小船（第二冊第五章）	船舶法
載運危險品船舶的規定（第三冊第一章）	船舶危險品裝載規則
燈塔費（第三冊第四章）	航路標識服務費收取辦法
傳染病防治條例（第三冊第五章）	港埠檢疫規則
民事法（私法）範疇	
船舶碰撞時的一般規定（第三冊第十章）	海商法

## 2.9 英國 1995 年商船法簡要分析

英國 1995 年商船法 (Merchant Shipping Act 1995)，如表 2.9.1 所示，共 316 條，分為十三部份；規範諸多相關海上運輸的行政法與民事法的內容。第一部份至第四部份第二節、第五部份至第六部份、第九部份至第十部份主要為規範海事行政法的內容，包括：船舶、船員、漁船、海上污染防治、沉船與打撈等事項，內容涵蓋我國船舶法、船員法、漁業法、商港法、海洋污染防治法等規定。除此之外，該法亦規範內閣大臣 (第十三部份第一節)、相關行政官員 (執法人員) 之權力與責任，並針對犯罪行為明文規定其罪刑或罰則。

第四部份第三、第六節、第七部份及第十一部份為規範相關海上運輸的民事法內容，類似我國海商法的規定，包括：海上救助、船東及其他方責任 (海上旅客及行李運輸)、事故調查與質詢等 (如表 2.9.2 所示)。

該商船法除了規範海上運輸之相關行政法與民事法之內容外，另針對「燈塔」之管轄與其稅捐之徵收進行立法，規範當局之職責、權力全與租稅事項，並明文訂定財務與行政等相關條文。

表 2.9.1 英國 1995 年商船法之篇章結構及條次表

段別/章別	段/節名 (條次)
第一部份	英國船舶 (第 1 條—第 7 條)
第二部份	註冊登記 (第 8 條—第 23 條)
	第一節 一般規定 (第 8 條—第 16 條)
	第二節 光船租賃之船舶 (第 17 條)
	第三節 補充 (第 18 條—第 23 條)
第三部份	船長與海員 (第 24 條—第 84 條)
	第一節 該部分之應用 (第 24 條)
	第二節 船員之聘用與遣散 (第 25 條—第 29 條)
	第三節 薪資 (第 30 條—第 41 條)
	第四節 安全、健康與福利 (第 42 條—第 45 條)
	第五節 配備人員、資格、培訓及制服 (第 46 條—第 57 條)
	第六節 海員的犯罪行為等 (第 58 條—第 60 條)
	第七節 取消海員資格與調查 (第 61 條—第 69 條)
	第八節 海員犯罪之民事責任 (第 70 條—第 72 條)
	第九節 救濟與遣返與救濟費用 (第 73 條—第 76 條)
	第十節 文件 (第 77 條—第 81 條)
	第十一節 商船後備隊 (第 82 條—第 83 條)
	第十二節 釋義 (第 84 條)

段別/章別	段/節名 (條次)
第四部份	安全、不安全船舶 (第 85 條—第 108 條 A 項)
	第一節 船舶上之安全與健康 (第 85 條—第 88 條)
	第二節 特別規定 航行危險之報告 (第 89 條—第 91 條, 第 89、90 條已廢除)
	第三節 海上救助 (第 92 條—第 100 條)
	第四節 臨時禁區 (第 100 條 A 項—第 100 條 B 項)
	第五節 要求船舶移動之權力 (第 100 條 C 項—第 100 條 G 項, 第 100 條 C、D、E 項已廢除)
	第六節 對船舶上人員之控制與回報 (第 101 條項—第 108 條 A 項)
第五部份	漁船 (第 109 條—第 127 條)
第五部份/第一章	船長與海員 (第 109 條—第 120 條)
	第一節 船員之聘用與遣散 (第 109 條)
	第二節 薪資 (第 110—第 114 條)
	第三節 安全、健康與福利 (第 115 條)
	第四節 配備人員與資格 (第 116 條)
	第五節 海員之犯罪行為 (第 117 條—第 119, 第 117 條已廢除)
	第六節 豁免權 (第 120 條)
第五部份/第二章	第一節 安全 (第 121 條—第 126 條)
	第二節 培訓 (第 127 條)
第六部份	污染防治 (第 128 條—第 192 條 A 項)
第六部份/第一章	一般污染 (第 128 條—第 130 條)
第六部份/第一 A 章	港口廢棄物收受設施 (第 130 條 A 項—第 130 條 E 項)
第六部份/第二章	油污染 (第 131 條—第 151 條)
	第一節 防止污染之一般規定 (第 131 條—第 136 條 A 項)
	第二節 船難 (第 137 條—第 141 條, 法條皆已廢除)
	第三節 執行 (第 142 條—第 147 條)
	第四節 雜項與補充 (第 148 條—第 151 條)
第六部份/第三章	油污染之責任 (第 152 條—第 171 條)
	第一節 初步 (第 152 條)
	第二節 油輪之油污染責任 (第 153 條—第 156 條)
	第三節 責任限制 (第 157 條—第 162 條)
	第四節 強制性保險 (第 163 條—第 165 條)

段別/章別	段/節名 (條次)
	第五節 補充 (第 166 條—第 171 條)
第六部份/第四章	國際油污染賠償基金 (第 172 條—第 192 條 A 項)
	第一節 初步 (第 172 條)
	第二節 對基金之捐助 (第 173 條—第 174 條)
	第三節 對遭受污染損害者之賠償 (第 175 條—第 176 條 B 項)
	第四節 補充-索賠消滅 (第 177 條—第 182 條)
	第五節 危險與有毒物質之運輸 (第 182 條 A 項—第 182 條 C 項)
第七部份	船東與其他方之責任 (第 183 條—第 192 條 A 項)
	第一節 海上旅客與行李之運輸 (第 183 條—第 186 條)
	第二節 多重過失、分擔、責任與貢獻 (第 187 條—第 189 條)
	第三節 對船東或船舶提起訴訟之時間限制 (第 190 條)
	第四節 海港、管理委員會、碼頭與運河當局之責任限制 (第 191 條)
	第五節 適用於皇室與其船舶 (第 192 條)
	第六節 要求保險或安全之法規 (第 192 條 A 項)
第八部份	燈塔 (第 193 條—第 223 條)
第八部份/第一章	燈塔管理局 (第 193 條—第 223 條)
	第一節 一般與地方燈塔管理局 (第 193 條)
	第二節 向國務卿提供資訊 (第 194 條)
	第三節 一般燈塔管理局之職責 (第 195 條—第 199 條)
	第四節 國務卿之視察 (第 200 條)
	第五節 港務局作為地方燈塔管理局之權力 (第 201 條)
	第六節 一般與地方燈塔管理局之間之轉移 (第 202 條, 已廢除)
	第七節 地方燈塔單獨移交至港務局 (第 203 條—第 204 條)
	第八節 一般燈塔稅 (第 205 條—第 209 條)
	第九節 地方燈塔稅 (第 210 條)
	第十節 財務與行政條款 (第 211 條—第 218 條)
	第十一節 與燈塔、浮標、信標等有關之罪行 (第 219 條—第 220 條)
	第十二節 免稅收、關稅等 (第 221 條—第 222 條)
	第十三節 補充 (第 223 條)

段別/章別	段/節名 (條次)
第九部份	打撈與沉船 (第 224 條—第 255 條)
第九部份/第一章	打撈 (第 224 條—第 230 條)
第九部份/第二章	沉船 (第 231 條—第 247 條)
	第一節 遇險船舶 (第 231 條—第 235 條)
	第二節 處理沉船 (第 236 條—第 240 條)
	第三節 無人認領之沉船 (第 241 條—第 244 條)
	第四節 關於沉船之犯罪行為 (第 245 條—第 247 條)
第九部份/第三章	補充 (第 248 條—第 255 條)
	第一節 行政 (第 248 條—第 249 條)
	第二節 海岸警衛隊服務 (第 250 條)
	第三節 釋放海關與消費稅控制 (第 251 條)
	第四節 船舶殘骸清除 (第 252 條—第 254 條)
	第五節 釋義 (第 255 條)
第十部份	行政執行官與權力 (第 256 條—第 266 條)
	第一節 行政執行官 (第 256 條—第 256 條 A 項)
	第二節 檢驗等權力 (第 257 條—第 260 條)
	第三節 改善公告與禁止公告 (第 261 條—第 266 條)
第十一部分	事故調查與質詢 (第 267 條—第 273 條)
	第一節 海洋事故調查 (第 267 條—第 270 條)
	第二節 對死亡之與傷害之調查和報告 (第 271 條—第 273 條)
第十二部份	法律訴訟 (第 274 條—第 291 條)
	第一節 對犯罪行為之起訴 (第 274 條—第 278 條)
	第二節 管轄範圍 (第 279 條—第 282 條)
	第三節 罪犯之遣返 (第 283 條)
	第四節 船舶留置與船舶上遇險 (第 284 條—第 285 條)
	第五節 特別證據條款 (第 286 條—第 290 條)
	第六節 文件之送達 (第 291 條)
第十三部份	補充 (第 292 條—第 316 條)
	第一節 主管官署 (第 292 條—第 301 條)
	第二節 財務條款 (第 302 條—第 305 條, 第 303 條已廢除)
	第三節 委任立法 (第 306 條)
	第四節 對船舶等某些描述之法案之適用 (第 307 條—第 311 條, 第 311 條已廢除)
	第五節 蘇格蘭法律之特別條款 (第 312 條)

段別/章別	段/節名 (條次)
	第六節 最後條款 (第 313 條—第 316 條)
列表一	註冊船舶之私法條款 (共 14 條)
列表二	潛水器與支援裝置之規定 (共 5 條)
列表三	安全指示 (共 24 條)
列表四	油污染防治：過渡性條款 (共 24 條)
列表五	基金的法律責任的總限額
列表五 ZA	補充基金負債
列表五 A	海上運輸有害與有毒物質造成損害之責任和賠償國際公約文本
列表六	關於海上旅客及其行李運輸之公約
列表七	海事賠償責任限制公約 (1976 年)
列表八	北部燈塔之委員
列表九	已刪除
列表十	地方燈塔稅—異議
列表十一	國際救助公約 (1989 年)
列表十二	海事服務之資金
列表十三	相應修訂
列表十四	臨時、保留與過渡性條款

表 2.9.2 英國 1995 年商船法規定事項與我國法規比較

英國 1995 年商船法	我國法規
行政法 (公法) 範疇	
英國船舶 (第一章)、船舶上之安全與健康 (第四部份第一節)、特別規定航行危險之報告 (第四部份第二節)	船舶法
註冊登記 (第二章)	船舶登記法
船長與海員 (第三章)	船員法
臨時禁區 (第四部份第四節)、打撈與沉船 (第九部份)	商港法
漁船 (第五部份)	漁業法
污染防治 (第六部份)	海洋污染防治法
行政執行官與權力 (第十部份)、財務條款 (第十三部份第二節)	船舶檢查規則
與燈塔、浮標、信標等有關之罪行 (第八部份第一章—第十一節)、法律訴訟	刑法第十一章節、刑法第 333、334 條、刑事訴訟法

英國 1995 年商船法	我國法規
(第十二部份第一至二、第五至六節)	
主管官署 (第十三部份第一節)	船舶法、船員法、海洋污染防治法
民事法 (私法) 範疇	
海上救助 (第四部份第三節)、對船舶上人員之控制與回報 (第四部份第六節) 船東與其他方之責任 (第七部份)、事故調查與質詢 (第十一部份)、船舶留置與船舶上遇險 (第十二部份第四節)	海商法

## 2.10 美國 1998 年海運改革法簡要分析

美國對海運業監督管理之法律為最早之 1916 年海運法 (Shipping Act of 1916)，其後修正為 1984 年海運法 (Shipping Act of 1984)，於 1984 年 3 月 20 日由雷根總統簽署生效。1984 年海運法因美國考量對海運盡行第二波的解除管制而進行修正，其後以 1998 年海運改革法 (The Ocean Shipping Reform Act of 1998，簡稱 OSRA) 取代 1984 年海運法，OSRA 自 1999 年 5 月 1 日起生效。

美國 1998 年海運改革法，主要規定乃修訂自美國 1984 年海運法，其目的是為完善美國國際貿易海運運輸體系。如表 2.10.1 所示，其包括四大部分：(標題 I) 1984 年海運法的修正；(標題 II) 授權撥款給聯邦海事委員會；(標題 III) 其他航運及海事法律的修訂；及 (標題 IV) 某些貸款保證與承諾。其條次以節 (Section) 名之，(標題 I) 1984 年海運法的修正的內容最多，共分為 18 節 (SEC. 101—SEC. 118)。內容涵蓋立法目的、用詞的釋義、各協議的規範及定義、海運同盟反壟斷法的豁免權、運價表申報、受控制運送人的規定、禁止之行為、無船公共運送人的保證金等。

OSRA 因新創「無船公共運送人 (Non-vessel-operating common carrier，簡稱 NVOCC)」一詞，引起許多討論，因為這是國際上首次出現「無船公共運送人」這個名詞。NVOCC 是指本身不經營提供海洋運輸的船舶，但是他們對託運人而言，是屬於承運人的角色。如前述，中國在制定「國際海運條例」時，定義「無船承運業務經營者」是指自身並未擁有海洋運輸工具，而以運送人身份接受託運人之貨載，簽發自己的提單或者其他運送單據，向託運人收取運費，但係透過「國際船舶運輸業者」完成國際海上貨物運輸，而承擔運送人責任的人，可能就是仿效美國 NVOCC 的定義。

與美國海運改革法異同之處頗多，例如：（一）業別不盡相同：美國未明列船務代理業，我國以「海運承攬運送業」執行美國規定之「船舶貨運承攬業（Ocean freight forwarders，簡稱 OFF）與無船公共運送人（Non-vessel-operating common carrier，簡稱 NVOCC）」的業務；（二）都有運價表（Tariff）申報之要求；（三）美國法有服務契約（Service contract）之規定，我國則無類似規定。

美國聯邦海事委員會在 OSRA 實施兩年時，曾執行該法修改後的影響報告（FMC, 2001），該報告指出以下重點：（一）該法修改目的之一是促進定期海運朝市場導向及效率方向運作，其目的已達成；（二）在服務契約方面，OSRA 鼓勵託運人與運送人簽訂服務契約，廢除託運人比照適用其他人的服務契約，及允許服務契約敏感條款保密等改革，該等改革亦已收到良好效果。無船公共運送人（NVOCC）也希望可以比照辦理，與託運人簽訂服務契約；（三）海運同盟報備的協定已逐漸減少，意味統一訂定運價機制（uniform rate-setting）減少，取而代之的是航商以策略聯盟來降低成本及增加營運合作；（四）新定義海運運輸中介者（Ocean Transportation Intermediary）可以是海運承攬業（Ocean Freight Forwarder，簡稱 OFF）或無船公共運送人（NVOCC），其業者數目增加，營運者都要申請執照；另外提高 OFF 及 NVOCC 的保證金數額，業者無反對意見；（五）OSRA 修訂 1988 外國航運實務法，清楚界定定價實務（pricing practices）是會對美國對外貿易產生不利的情況。該項改變尚未對產業運作產生實質影響。

表 2.10.1 美國 1998 年海運改革法之篇章結構

節次	節名
第 1 節	本法案可稱為 1998 年海運改革法
第 2 節	生效日期：本法及其修正部分自 1999 年 5 月 1 日生效
標題 I：1984 年海運法的修正	
第 101 節	目的
第 102 節	定義（名詞）
第 103 節	法案範圍內之協議
第 104 節	協議
第 105 節	反壟斷法的豁免
第 106 節	費率表
第 107 節	自動費率申報及資訊系統
第 108 節	受控制運送人

節次	節名
第 109 節	禁止之行為
第 110 節	訴訟、調查、報告和賠償
第 111 節	1988 年外國航運實務法
第 112 節	罰則
第 113 節	報告和證書
第 114 節	豁免
第 115 節	機構報告和諮詢委員會
第 116 節	船舶貨物承攬業
第 117 節	先前航運法律的契約、協定及執照
第 118 節	無船公共運送人的保證金
標題 II：授權撥款給聯邦海事委員會	
第 201 節	授權撥款 1998 財政年度
第 202 節	聯邦海事委員會的組織
第 203 節	法規
標題 III：其他航運及海事法律的修訂	
第 301 節	1920 年商船法第 19 節的修正
第 302 節	技術性修正
標題 IV：某些貸款保證與承諾	
第 401 節	某些貸款保證與承諾

## 2.11 本章小結

本章蒐集十個外國有關海運監理之相關法律，包括英國及美國等傳統海運國家、中國大陸及東協等國家，冀望能增加瞭解他國政府對海運產業之監理法制之情形。其規範事項，若有我國可以參考之處，則未來可以提供修法時之參考。綜合以上外國相關航業監理法規之分析，可發現以下重點：

- 一、各國依據不同需要，制定其所需求之航業監理法規，規範內容差距頗大，體例亦不盡相同。
- 二、中國大陸 2019 年「國際海運條例」及日本海上運輸法（Marine Transportation Act, 1949）之體例與我國航業法比較相近。中國大陸法規與我國航業法比較相近係指其對航業別之分類方面，如表 2.1.2 所示，我國航業法特許四大航業（船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業）；中國大陸法規監管航業別有九大類（國際船舶運輸業務、國際班輪運輸業務、國際船舶代理業務、國際海運貨物裝卸業務、國際海運貨物倉儲業務、國際海運集裝箱站和堆場業務、無船承運業務、國際船舶管理業務、國際貨物運輸代理業務）。日本法規方面，亦如我國之規定，監管航業別有：船舶運航事業（細分為定期航路事業、不定期航路事業）、船舶出租業、海運仲介業、及海運代理業（表 2.2.2）。另外，日本海上運輸法有第四章「日本船舶、船員確保計畫」之規定，要求政府須有政策確保日本國籍船舶及確保訓練日船員上船工作；其政策規畫之要求規定，類似我國 84 年航業法設立「航業發展委員會」，審議促進航業發展計畫之規定。
- 三、東協國家相關航業監理法規很多，但公法（行政法）與私法（民事法）內容混雜在一起。
- 四、許多國家對國內海運之客運部分之監管，比較嚴格。

### 第三章、國內航業監理議題分析

如第一章所述，本案研析之國內航業監理議題六大議題如下：

- (一) 研議加強營運人責任保險相關之適用。
- (二) 研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法。
- (三) 評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務.....）。
- (四) 研議航運業財務監理納入航業法規範。
- (五) 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討。
- (六) 研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施。

各議題也面臨現行航業監理的一些實況問題，列述如表 3.1 所示。

表 3.1 六大議題面臨現行航業監理的一些實況問題

議題	實況問題舉例
(一) 加強營運人責任保險相關之適用	我國現行航業法對船舶運送業者投保「營運人責任保險」及經營旅客運送者，要另外為旅客投保「傷害保險」。其中產生國內航線業者與國際航線業者，是否應該分開考慮的問題？另外，目前我國營運人員責任保險規定，是否有完全涵蓋公約裡的要求？諸等問題，需要進行分析。
(二) 研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法	我國目前實務上遇到問題，例如：(一) 國內船舶代理業代理的船舶，在港邊冒黑煙產生汙染遭到開罰，惟違規船舶已經離港，其責任可否追究至該船代業者？(二) 對於外國船滯留在我國港口，船東欠薪給員工，如何要求船代業協助妥善處理？
(三) 評估國內客運固定航線相關規範之研議	實務上目前問題主要在於客運，夏季（旺季）班次頻繁，冬季（淡季）班次卻以虧損為由停開，要求政府補助才開班，造成交通上的問題。故如何要求航商應負相

議題	實況問題舉例
(如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...)	當責任，至少開個幾班，而不是旺季賺盡收益，淡季完全不開航的情況。是否有相關措施可以解決上述問題？需要進行分析。
(四) 研議航運業財務監理納入航業法規範	實務上目前問題是航業法第 24 條之監管能力不足，須考慮如何讓財務監管之時機更明確些，又其最高罰則只能罰到 12 萬，遏阻的力道不足。此外，是否要分別國際/國內航線航商不同監管方式，亦可討論。
(五) 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討	目前我國航業法皆無獎勵業者之條文，是否可參考農業發展條例與觀光發展條例，加上鼓勵產業發展之法源，可加以討論。
(六) 研議規範表揚優異海運產業航商(人員)法源及相關措施	目前每年舉辦海運有功人員暨模範航港從業人員表揚」。惟在航業法中，尚無該兩項表揚之法令條文，為健全法治，實有必要訂定法源依據，並可整併上述規定，研議增設獎項之可行性。

本研究針對上述之各項議題及航業監理的實況問題，將分別進行分析，並提出航業法修正草案之建議。

### 3.1 研議加強營運人責任保險相關之適用

#### 3.1.1 加強營運人責任保險議題背景資料說明

航業法關於「營運人責任保險」之相關規定，係於民國 102 年 1 月修定本法時之新規定，當時的(91 年 1 月 13 日)法令只有在第 17 條規定：「船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保人身傷害保險」。修法討論過程，有識者認為應擴大範圍，要求「船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。」(第 14 條第 1 項)，原來「為旅客投保人身傷害保險」事項移至第 14 條第 2 項之規定。依據第 14 條第 5 項增訂子法授權訂定之規定，交通部頒訂：「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」。該辦法第 2 條明定營運人責任保險範圍及最低保險額度，第 4 條訂定旅客投保傷害保險之規定。其立法乃參採以下相關資料：

- (一) 防護與補償協會 (P&I Club) 承保範圍及運作實務，原則上本條有關營運人責任保險項目採人命攸關、涉及航行安全之設施損害賠償及海洋環境資源保護等為強制保險項目；
- (二) 為保護消費者權益及相關海事人員之人身安全，參考「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第 3 條之受害人死亡賠償標準、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」第 3 條之死亡者賠償金額標準等相關規定，於第 2 項明定每人死亡給付責任保險金額不得低於新臺幣二百五十萬元；
- (三) 參考行政院環保署 93 年 8 月 5 日公告之船舶污染損害賠償責任保險或擔保之額度，以一般船舶總噸位四百為最低計算基礎。至最低保險額度則參考海商法第 21 條第 4 項第 3 款：財物損害與人身傷亡之賠償同時發生時，以船舶登記總噸位，每一總噸位國際貨幣基金特別提款權一六二計算單位，計算其數額。兆豐保險公司信息顯示，該責任保險可適用於「船舶運送業者、船舶所有人、船舶管理人、船舶經理人」（兆豐保險，2021）。

### 3.1.2 船舶運送業保險主要問題之檢討及研析

#### 3.1.2.1 營運人責任保險之檢討

我國航業法於民國102年修法增訂第14條第1項規定：船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。其立法理由為：為使船舶運送業者確實負起經營風險之責任，爰比照一般許可行業，於第一項增訂業者須依規定保險金額投保營運人責任保險，以保障交易安全。依照船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第2條第1、2項規定：船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。前項營運人責任保險範圍如下：一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。五、救助人命衍生之費用。依同辦法第2條第3項規定：船舶運送業應於開始營運前三十日內，檢具營運人責任保險契約報請航政機關備查。但船舶運送業加入防護與補償協會者，得以加入防護與補償協會之入會證書報請航政機關備查。

##### 3.1.2.1.1 國際集團船東互保協會 (IG P&I Club) 之承保範圍

聯合國之國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 在1999年即通過「船舶所有人海事理賠責任指南」(Guidelines of Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims) 之決議案 (IMO Assembly Resolution A.898 (21))，要求船舶所有人應投保適當之責任險，以承擔其對營運船舶之賠償責任，且該有效保險證書應隨時保存於船舶上，以備各港口國管制檢查。歐洲聯盟法則進一步制定強制規範，依2009年歐盟議會與理事會所頒布「船舶所有人對於海事理賠責任之保險指令」(Directive 2009 / 20 / EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, OJ L131 / 128, 28.5.2009.) 之規定，各會員國應要求其國籍船及彎靠其港口之外籍船具備有效保險，而該指令對於保險之定義，係

指由國際集團船東互保協會（The International Group of P&I Clubs）<sup>1</sup>的成員所提供之補償保險，或能提供類似承保範圍之其他保險型態或財務擔保。

實務上，船東責任險基本列舉之承保範圍，包括：船員傷亡責任或費用、對他船之碰撞責任、污染責任、船骸移除責任、船舶拖帶責任、檢疫費用、貨損理賠責任、無法向貨主取得分攤之共同海損、罰款、損害防阻及法律費用等。以”The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited” 2021 年版本之協會保險規則為例<sup>2</sup>，做為標準承保範圍之參考，保險項目如下：

#### Britannia 協會保險規則 19：承保風險

- (1) 海員
- (2) 旅客
- (3) 西元 2006 年海事勞動公約（MLC 2006）
- (4) 第三人患病、受傷或死亡
- (5) 偷渡者及海上獲救者
- (6) 改變約定航程費用
- (7) 遣返
- (8) 人命救助
- (9) 船舶碰撞
- (10) 對財產之損害
- (11) 對船舶之非接觸損害
- (12) 污染
- (13) 殘骸移除
- (14) 拖帶
- (15) 補償或保證契約
- (16) 檢疫
- (17) 貨物
- (18) 共同海損
- (19) 罰款
- (20) 法律費用、損害防阻
- (21) 擁有船舶之附帶風險
- (22) 特殊承保

---

<sup>1</sup> 國際集團船東互保協會在1981年在英國註冊登記為公司法人，並申請取得國際海事組織（IMO）之觀察員身分，以代表船東互保協會及其會員（即船舶所有人）參與國際海事立法活動。目前國際集團船東互保協會係由全球主要的13家船東互保協會所共同組成，承保船舶已經涵蓋全球國際商船總噸位90%以上，所有成員包括：American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.、Assuranceforeningen Skuld、Gard P&I (Bermuda) Ltd.、The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited、The Japan Ship Owners’ Mutual Protection & Indemnity Association、The London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited、The North of England Protecting & Indemnity Association Limited、The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)、The Standard Club Ltd.、The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited、The Swedish Club、United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited。關於國際集團船東互保協會之最新資訊，請參閱該組織之官方網站：<http://www.igpandi.org/>。

<sup>2</sup> Britannia P & I 規則中文網址：<https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2021/02/Britannia-Rules-2021-Class-3-PI-Traditional-Chinese.pdf>

- (23) 救助人特殊承保
- (24) 租傭船人特殊承保
- (25) 因貨物運送所生責任

由上可知，相較於船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第2條第2項規定之營運人責任保險範圍，國際集團船東互保協會（IG P&I Club）所提供承保範圍及項目更為廣泛。

### 3.1.2.1.2 IMO 海事國際公約強制責任保險之規範

國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）係隸屬於聯合國之下職掌海洋事務之專門機構，其設立目的係針對船舶所涉之海上安全、航運效率與控制船舶對海洋污染等法律議題，推動統一國際海事法公約之制定。基於促進海事安全及防止海洋污染之目的，IMO 海事責任國際公約規範之立法特色，係一方面規定海事行為人應負無過失責任，另一方面設有強制責任保險制度，並使二者結合一起，使被害人對責任保險人有直接請求權，確保損害賠償義務之履行。IMO 海事責任國際公約規範，茲表列整理如下（表3.1.1）：

表 3.1.1 IMO 海事責任國際公約規範無過失責任比較表

IMO 海事公約	《1969 年油污損害民事責任國際公約》(The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969)；暨其 1992 年議定書 (CLC PROT 1992)	《2001 年燃油污染損害民事責任國際公約》(The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKERS), 2001)	《2007 年奈洛比國際船舶殘骸清除公約》(The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007)	《2002 年海上旅客與行李運送雅典公約》(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 2002)
海事責任 (承保範圍)	<u>Art III (1)</u> 船舶所有人對污染損害之賠償責任。無過失責任。	<u>Art 3 (1)</u> 船舶所有人對船舶燃油污染損害之賠償責任。無過失責任。	<u>Art 10 (1)</u> 船舶所有人對殘骸移除之賠償責任。無過失責任。	<u>Art 3 (1)</u> 運送人對旅客傷亡之賠償責任。無過失責任。
責任限制	<u>Art V (1)</u> 每一事故責任限制之金額計算。 (a) 低於 5,000 噸位之船舶，以 300	<u>Art 6</u> 無獨立限額，適用《1976 年海事求償責任限制公約》(Convention on Limitation of	<u>Art 10 (2)</u> 無獨立限額，適用《1976 年海事求償責任限制公約》(Convention on Limitation of	<u>Art 3 (1)</u> 每位旅客每一事故金額不超過 250,000 記帳單位 SDR (特別提款權)。

	<p>萬記帳單位 SDR(特別提款權)計算；</p> <p>(b) 超過該噸位之船舶，每增加一噸位單位，增加 420 記帳單位(特別提款權)；累積總額不得超過 5,970 萬記帳單位 SDR(特別提款權)。</p>	<p>Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976), 暨其修正限額之 1996 年議定書 (LLMC PROT 1976)。</p>	<p>Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976), 暨其修正限額之 1996 年議定書 (LLMC PROT 1976)。</p>	
強制責任保險	<p><u>Art VII (1)</u></p> <p>船舶所有人以其船舶於任一締約國內註冊 2,000 噸位以上散裝油為貨載者，應投保保險或提供其他財務擔保證明。</p>	<p><u>Art 7 (1)</u></p> <p>船舶所有人以其船舶於任一締約國內註冊 1,000 噸位以上者，應投保保險或提供其他財務擔保證明。</p>	<p><u>Art 12 (1)</u></p> <p>船舶所有人以其船舶於任一締約國內註冊 300 噸位以上者，應投保保險或提供其他財務擔保證明。</p>	<p><u>Art 4bis (1)</u></p> <p>旅客所搭乘之船舶於任一締約國內註冊且發證證明得運載 12 名以上旅客者，實際履行全部或部分運送之任何運送人，應投保保險或提供其他財務擔保證明。</p>
保險限額	<p><u>Art V (1)</u></p> <p>同船舶所有人責任限制之金額。</p>	<p><u>Art 6</u></p> <p>同船舶所有人責任限制之金額。</p>	<p><u>Art 10 (2)</u></p> <p>同船舶所有人責任限制之金額。</p>	<p><u>Art 3 (1)</u></p> <p>同運送人責任限制之金額。</p>
保險證書	<p><u>Art VII (2)</u></p> <p>保險證書應記載事項</p> <p>(a) 船名與船籍港；</p> <p>(b) 船舶所有人</p>	<p><u>Art 7 (2)</u></p> <p>保險證書應記載事項</p> <p>(a) 船名、編號與船籍港；</p>	<p><u>Art 12 (2)</u></p> <p>保險證書應記載事項</p> <p>(a) 船名、編號與船籍港；</p>	<p><u>Art 4bis (2)</u></p> <p>保險證書應記載事項</p> <p>(a) 船名、編號與船籍港；</p>

	<p>姓名及其主營業所在地之名稱；</p> <p>(c) 證書型態；</p> <p>(d) 保險人或其他擔保人之姓名及其主營業所在地之名稱，並記載訂立保險或提供擔保之所在地；</p> <p>(e) 證書之效期，不得超過保險或其他擔保之有效期間。</p>	<p>(b) 船舶所有人姓名及其主營業所所在地之名稱；</p> <p>(c) 國際海事組織船舶識別號；</p> <p>(d) 證書型態及期間；</p> <p>(e) 保險人或其他擔保人之姓名及其主營業所在地之名稱，並記載訂立保險或提供擔保之所在地；</p> <p>(f) 證書之效期，不得超過保險或其他擔保之有效期間。</p>	<p>(b) 船舶總噸位；</p> <p>(c) 船舶所有人姓名及其主營業所在地之名稱；</p> <p>(d) 國際海事組織船舶識別號；</p> <p>(e) 證書型態及期間；</p> <p>(f) 保險人或其他擔保人之姓名及其主營業所在地之名稱，並記載訂立保險或提供擔保之所在地；</p> <p>(g) 證書之效期，不得超過保險或其他擔保之有效期間。</p>	<p>(b) 履行全部或部分運送之運送人姓名及其主營業所所在地之名稱；</p> <p>(c) 國際海事組織船舶識別號；</p> <p>(d) 證書型態及期間；</p> <p>(e) 保險人或其他擔保人之姓名及其主營業所在地之名稱，並記載訂立保險或提供擔保之所在地；</p> <p>(f) 證書之效期，不得超過保險或其他擔保之有效期間。</p>
直接請求權	<p><u>Art VII (8)</u></p> <p>損害求償得直接向保險人或對船舶所有人之其他財務擔保人為之。</p>	<p><u>Art 7 (10)</u></p> <p>損害求償得直接向保險人或對船舶所有人之其他財務擔保人為之。</p>	<p><u>Art 12 (10)</u></p> <p>損害求償得直接向保險人或對船舶所有人之其他財務擔保人為之。</p>	<p><u>Art 4bis (10)</u></p> <p>損害求償得直接向保險人或對船舶所有人之其他財務擔保人為之。</p>

資料來源：本研究整理

船東互保協會（P&I Club）依據協會規則（rule book）的「先付後償原則」（the 'Pay to be Paid' rule），其性質屬於契約條款之約定，屬於商業保險契約之約定內容。然而，依據海事國際公約之政策性保險規範，為提升受害第三人的地位，而明文立法允許受害第三人得直接向P&I Club請求給付者，包括：1969年油污損害民事責任國際公約（The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage（CLC），1969）、2001年燃油污染損害民事責任國際公約（The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage（BUNKERS），2001）、2007年奈洛比國際船舶殘骸清除公約（The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks（NAIROBI WRC），2007）、2002年海上旅客與行李運送雅典公約（Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea（PAL），2002）<sup>3</sup>等。

受害人直接向保險人請求保險給付，在實務運作比較完善。以強制汽車責任保險為例，死亡給付為200萬新臺幣、傷害醫療費用給付為20萬新臺幣，由受害人直接向保險公司請求給付，截至民國110年6月底止，汽、機車投保件數已達2,027萬件以上。自實施以來，保險公司之死亡保險給付累計已達97,425人次，殘廢給付累計214,866人次，醫療給付累計5,453,472人次；保險給付已逾新臺幣2,820億餘元，對車禍受害者及其家屬生活提供及時之保障<sup>4</sup>。由上述分析可知，由受害人直接向保險人請求保險給付，在實務運作上可行，而且對受害人也能夠比較迅速得到理賠。

### 3.1.2.1.3 「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」之規範

《海事勞工公約》（Maritime Labour Convention, MLC, 2006）已於2013年8月20日生效。國際勞工組織（ILO）於2014年4月批准通過《海事勞工公約》修正案，以貫徹實施國際海事組織（IMO）與國際勞工組織（ILO）金融安全工作小組在2009年會議上通過的政策。2014年修正案已於2017年1月18日生效。依據船員法第89條規定<sup>5</sup>，我國採用國際勞工組織（ILO）於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。<sup>6</sup>

2006年《海事勞工公約》有關財務擔保要求的2014年修正案已經於2017年1月18日生效。凡適用《海事勞工公約》的船舶，均須配備由保險人或其他財務擔保機構出具的證書，用以證明已就下列責任安排保險或其他財務保障：

---

<sup>3</sup>（資料來源：Steven J. Hazelwood & David Semark, P&I Clubs Law and Practice, London：Informa Law 291（4th ed. 2010）.）

<sup>4</sup>（資料來源：強制汽車責任保險官網 <http://www.cali.org.tw/about.aspx>）

<sup>5</sup>船員法第89條規定：本法未規定事項，涉及國際事務者，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用發布施行。本條立法理由：參照航業法第60條及商港法第75條立法例，明定本法未規定事項，其涉及國際事務之處理方式，以補充本法之不足，並臻周延。

<sup>6</sup>交通部公告，中華民國106年1月18日，交航（一）字第10698000071號，<https://data.motcmpb.gov.tw/ListFolders/Document/66583>。

- 一、未支付的船員工資和遣返費用，以及《海事勞工公約》規則 2.5，標準 A2.5.2 和導則 B2.5 下所規定在船員被遺棄情況下不超過四個月的欠付工資和應享權利；
- 二、《海事勞工公約》規則 4.2，標準 A4.2 和導則 B4.2 下所規定的船員因工傷、職業病或職業危害而死亡或長期殘疾的情況下，船東所負有的賠償責任。

國際集團船東互保協會（IG P&I Club）各成員協會的董事會均已同意由協會提供相關證書，並且納入 P&I 承保規則，例如：Britannia Rule 19（3）2006 年海事勞動公約（MLC 2006）：關於會員依 2006 年海事勞動公約（MLC 2006）或實施 MLC 2006 國家之內國法所生責任，協會提供之承保，詳列於該入會船舶之相關入會證明書。然而，由船東的財務問題導致棄船而引起的船員遣返費用和未付工資報酬則不在 P&I 承保範圍之內。船東互保協會根據證書支付船員賠款，但若支付給船員的賠款不屬於協會保險條款承保範圍，船東互保協會保留對於其會員（船東）的內部求償權，會員應將該賠款返還給船東互保協會。

### 3.1.2.2 船舶運送業為旅客投保傷害保險之檢討

我國航業法於民國102年修法增訂第14條第2項規定：船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。然而，由船舶運送業為要保人代訂契約，以旅客為被保險人，當船舶運送業不具備保險法第16條所列舉之保險利益時，則保險契約失其效力（保險法第17條）。其次，傷害保險受保險法第135條準用第105條規定之限制，未經旅客（被保險人）書面同意，並約定保險金額，其契約無效，以防止道德危險與不當得利之發生。再者，依保險法第135條準用第107條規定，以未滿十五歲之未成年人為被保險人訂立之傷害保險，除喪葬費用之給付外，其餘死亡給付之約定於被保險人滿十五歲時始生效力。若以年幼無知兒童為被保險人，將成謀財害命道德危險之誘因，故保險法設有禁止兒童死亡保險之強制規定。據此，航業法第14條第3項規定：「前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第132條第1款及第135條準用第105條、第107條規定之限制。」牴觸保險法之強制規定，實有修正之必要。

航業法第14條第2項之規定，由船舶運送業為旅客投保之傷害保險，於保險事故（即海上意外事故）發生後，取得之保險金理賠，乃旅客應得之保險給付，並不能代替船舶運送業對於旅客之損害賠償責任，即傷害險之保險給付，係填補受害人的抽象損害，不得視為運送人損害賠償金額之一部分，兩者不能相互抵充之。同時，參照《2002年雅典公約》規定運送人對於船上旅客之死亡或人身傷害所產生之損害賠償責任，應維持投保強制責任險或財務擔保義務，且在每一事故對於每一旅客的保障金額不得低於250,000特別提款權計算單位，以承擔運送人對於旅客傷亡所應負之限額無過失責任。對此，航業法第14條第2項所定旅客傷害險之規範，是否適當？即有加以檢討之必要。

旅客是否投保人身傷害保險，理應尊重當事人意思與契約自由，依旅客自主決定，而無要求船舶運送業必須為旅客投保人身傷害保險之正當性，亦無須授權

行政主管機關介入干預私法契約之必要，建議刪除傷害保險之規定。為維護旅客人身安全之基本保障，建議參考 2002 年雅典公約第 4 條之 1 第 1 項規定，增訂船舶運送業應投保責任保險之義務。另外，參考鐵路法第 63 條規定：「鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險。」，以及大眾捷運法第 47 條第 1 項規定：「大眾捷運系統旅客之運送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投保金額，得另以提存保證金支付之。」可知船舶運送業經營旅客運送者，應投保旅客（乘客）責任保險，而非旅客傷害保險。基於維護旅客人身安全之基本保障，建議參考 2002 年雅典公約第 4 條之 1 第 10 項規定，增訂基於保護受害人之目的，賦予受害旅客或其家屬具有直接請求權，得直接向責任保險人請求給付保險金。依損害賠償法理，責任保險人所為之保險給付，應視為運送人損害賠償金額之一部分，即責任保險人對於受害旅客所給付之保險補償金額，得抵充船舶運送業就同一事故所生損害之賠償金額。

航業法第 14 條第 1 項規定之營運人責任保險，依航業法第 14 條第 5 項規定訂定之「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」。該辦法第 2 條第 2 項之強制保險項目「對船員及第三人傷害或死亡之責任」，此處承保對象並無旅客。旅客係為旅客運送契約之當事人，並非船員或第三人。又，我國海商法的修正案，對於旅客運送係已參考現行海上旅客運送國際規範之《2002 年雅典公約》，主要內容在使運送人對於航運事故所致船上旅客傷亡之責任，由一般之「過失責任」加重至「無過失責任」（strict liability），並提高運送人責任限制金額為 250,000 SDR（特別提款權）（約合新臺幣 1,000 萬元），以加強保護旅客之權益，值得注意。所謂無過失責任，係指行為人之行為與損害發生之間只要有因果關係，即使行為人主觀上並沒有故意過失，仍然必須負賠償責任者，稱之無過失責任。因航運事故，致受旅客人體受傷、失能或死亡，除非旅客運送人能證明事故係因法定免責事由發生者（包括：1. 因戰爭、敵對行為、內戰、叛亂、天災或不可抗力發生；或 2. 完全由第三人之故意行為或不行為所發生），否則在法定保險金額範圍之內，不論旅客運送人有無過失，責任保險人即應負保險給付之責，以免除受害人的舉證責任困難，俾使受害人能迅速獲得保險給付之理賠保障。

待記名傷害團體保險乃人身保險實務因應特定之保險需求所發展出來的特殊保險型態，性質上與個人保單皆有所差別。此種特殊形態保險單，我國法制對此尚無明確規範，保險公司之保險單係以主管機關訂定之「待記名業務傷害險團體承保辦法」作為依據，惟仍有諸多缺失，例如：由業者逕代要保人（旅客）向保險公司投保，是依據法定代理或意定代理？業者逕代投保，而傷害險係以被保險人（旅客）失能或死亡為保險事故，旅客如何行使保險法第 105 條之書面同意權？待記名業務保險受益人規範，與保險法第 110 條不符。此外，待記名團體保險業務皆僅依賴「待記名業務傷害險團體承保辦法」作為當事人行使權利義務的準則，是否足夠？留有更臻完善之空間。且其規定簡略，僅為行政命令位階，對於限制人民之自由或權利事項，應以法律定之。

關於責任保險投保金額之額度，參考「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第 3 條之受害人死亡賠償標準、「大眾捷運系統旅客運送責任保險

投保金額辦法」第 2 條規定之旅客運送責任保險最低投保金額、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」第 3 條之死亡者賠償金額標準等相關規定，建議於航業法第 14 條第 5 項規定所授權訂定之「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」第 4 條第 2 項明定每人死亡給付責任保險金額不得低於新臺幣 250 萬元，以維護旅客權益及其人身安全。

本研究案提出修正條文建議，如下：

航業法第14條第2項規定：船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。

航業法第14條第3項規定：前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。

船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第2條第2項規定：營運人責任保險範圍，新增第6、7款項目：六、依2006年海事勞動公約（MLC 2006）所生責任。七、任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。

船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第 4 條規定：船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。

前項旅客責任保險給付項目及最低保險金額如下：

- 一、傷害醫療費用給付：每一旅客新臺幣 30 萬元。
- 二、失能給付：每一旅客新臺幣 250 萬元。
- 三、死亡給付：每一旅客新臺幣 250 萬元。

船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。

### 3.1.3 航業法之修正條文建議

航業法及船舶運送業投保營運人責任保險辦法之修正建議（表 3.1.2）。

表 3.1.2 營運人責任保險（航業法）之修正建議

建議修正條文	現行條文	修正理由
第 14 條第 2 項規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。	第 14 條第 2 項規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。	一、旅客是否投保人身傷害保險，理應尊重當事人意思與契約自由，依旅客自主決定，而無要求船舶運送業必須為旅客投保人身傷害保險之正當性，亦無須授權行政主管機關介入干預之必要，爰刪除傷害保險之規定。 二、為維護旅客人身安全之基本保障，乃參考2002年雅典公約第4條之1第1項規定，增訂船舶運送業應投保責任保險之義務。另參考鐵路法第63條規定：「鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險。」，以及大眾捷運法第47條第1項規定：「大眾捷運系統旅客之運

建議修正條文	現行條文	修正理由
		送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投保金額，得另提存保證金支付之。」可知船舶運送業經營旅客運送者，應投保旅客（乘客）責任保險，而非旅客傷害保險。
第14條第3項規定： 前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。	第14條第3項規定： 前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第132條第1款及第135條準用第105條、第107條規定之限制。	一、前項已經刪除傷害保險之規定，本項規定亦抵觸保險法之強制規定，爰一併刪除現行條文規定。 二、維護旅客人身安全之基本保障，乃參考2002年雅典公約第4條之1第10項規定，增訂基於保護受害人之目的，賦予受害旅客或其家屬具有直接請求權，得直接向責任保險人請求給付保險金。依損害賠償法理，責任保險人所為之保險給付，應視為運送人損害賠償金額之一部分。責任保險人對於受害旅客所給付之保險補償金額，得抵充船舶運送業就同一事故所生損害之賠償金額。

### 3.1.3.2 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法之修正建議

如上所述，母法（航業法）關於船舶運送業投保營運人責任保險之規定需進行修正，其子法（船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法）亦須一併修正（表 3.1.3）。

表 3.1.3 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法之修正建議

建議修正名稱	現行名稱	修正理由
船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法	船舶運送業投保營運人責任保險及旅客 <u>傷害</u> 保險辦法	一、本辦法係依航業法第14條第五項規定訂定。 二、航業法第14條第2項修正為「船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。」，本辦法爰配合母法修正其名稱為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客

建議修正名稱	現行名稱	修正理由
<p>第2條規定： 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生之費用。 六、依2006年海事勞動公約（MLC 2006）所生責任。 七、任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。 前項第2款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。 營運人責任保險最低保險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權162計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足四百者，以四百計算之。</p>	<p>第2條規定： 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生之費用。 前項第2款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。 營運人責任保險最低保險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權162計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足400者，以400計算之。</p>	<p>責任保險辦法」。</p> <p>一、依據船員法第89條規定，我國採用國際勞工組織（ILO）於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。爰參照公約規範，納入營運人責任保險範圍，以維護海事勞工權益。</p> <p>二、按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍，爰配合納入營運人責任保險範圍，以確保船舶運送業破產、失卻清償能力或藉故不繳納罰金、罰款，或其附帶費用與支出時，得轉嫁由營運人責任保險賠償。</p>
<p>第4條規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。 前項旅客責任保險給付項</p>	<p>第4條規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應於開始營運前為旅客投保傷害保險。 前項旅客傷害保險給付項</p>	<p>一、依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。</p>

建議修正名稱	現行名稱	修正理由
<p>目及最低保險金額如下：            一、<u>傷害</u>醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。            二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。            三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。            船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>目及最低保險金額如下：            一、<u>傷害</u>醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。            二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。            三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。            船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>二、為保護旅客權益及其人身安全，參考「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第三條之受害人死亡賠償標準、「大眾捷運系統旅客運送責任保險投保金額辦法」第二條規定之旅客運送責任保險最低投保金額、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」第三條之死亡者賠償金額標準等相關規定，於第二項明定每人死亡給付責任保險金額不得低於新臺幣二百五十萬元。</p>
<p>第5條規定：            船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>第5條規定：            船舶運送業投保營運人責任保險及旅客<u>傷害</u>保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。</p>
<p>第6條規定：            本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客<u>責任</u>保險契約或其續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>第6條規定：            本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客<u>傷害</u>保險契約或其續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。</p>

### 3.1.4 本議題修法產業意見反映

在第一次座談會上，各公會團體代表，對本議題之分析及修法建議案，尚無提供意見。在第二次座談會上，富邦產物保險股份有限公司工程暨海上保險商品部賴專員表示：該公司有出售旅客運送業責任保險，若是投保營運人責任保險或國外 P&I club 會面臨到主張責任限制的問題，而若是投保本公司旅客運送業責任保險就不會有這個問題。另外，在罰金的部分，如果是因為船舶營運發生相關違規，船東遭到罰金有包含在國內營運人責任保險之內，需確認國外保險是否也有包含罰金的部分。本研究在表 3.1.3 建議修正「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」第二條規定的修正理由(二)已說明：「按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍」。

## 3.2 研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法

### 3.2.1 本議題背景資料說明

本議題與現行法規直接關聯之內容為：

#### A、航業法第 37 條

船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。

#### B、航業法第 38 條

船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。

#### C、船務代理業管理規則第 23 條

船務代理業接受委託人委託代理業務，應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序。

根據法律「代理」之意義，國內船代業一直強調依據航業法第 37 條及第 38 條之規定，其所代理業務之船舶運送人發生業務問題，國內船代業只是居於協助處理之角色，最後處理問題之責任乃歸責於其所代理之船舶運送人。依據船務代理業管理規則第 23 條，國內船代業「應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序」。該規定似乎想課責國內船代業要經常注意其所代理業主要保持良好營運狀況及國際信譽，避免其營運出問題或發生問題時無法妥善處理。

### 3.2.2 臺灣船務代理業現況

船務代理 (Shipping agents) 業務為國際性服務，船東或運送人基於業務考量，必須於世界主要港口有其業務機構或代理行或辦事處，以協助或代為處理船員、船舶、貨物等相關事宜。根據我國航業法第 28 條規定：「外國籍船舶運送業未設分公司或委託船務代理業，不得在境內攬運客貨」；由此可見，船務代理行在我國航運發展之重要性。而航業法第 37 條規定：「船務代理業經營代理業

務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限」；且航業法第 38 條規定：「船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之」。前述航業法第 37 條及第 38 條規定，說明船務代理業與船舶運送業（委託人）之關係；即船務代理業必須在約定範圍內，以船舶運送業者之名義經營業務，且在發生糾紛時，應協助妥善處理。但當發生重大糾紛或巨額賠償時，船務代理業者僅收取船務代理費（Agency fees），高額賠償金額實非船務代理業者所能承擔之風險。根據我國民法第 103 條規定：「代理人於代理權限內，以本人名義所為之意思表示，直接對本人發生效力」；換言之，當事故或糾紛發生時，船務代理業者並無負擔責任之義務。目前我國航業法規，船務代理業者代理外國船舶運送業者，應盡代理責任程度為何，可有進一步明確界定之必要。

有關船務代理之委託，於貨櫃航運服務（Container shipping services）契約年限通常係以一年為期限；而散裝航運服務（Bulk shipping services）大部分皆係採取臨時代理業務，即僅代理一次性契約即終止之謂。若船務代理業者未明察委託人來歷就貿然接受委託，反而使得其風險增加。根據我國船務代理業管理規則第 23 條規定，國內船務代理業者「應經常調查委託人財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序」；據此觀之，此規定意欲課責我國船務代理業者要經常注意其所代理之委託人，要保持良好營運狀況及國際信譽，避免其發生營運問題，或發生問題時無法妥善處理。爰有關審查合格船東或運送人之規範，在我國是否須嚴格要求船務代理業者負責，仍有待釐清。

### 3.2.3 聯合國對船務代理業相關規範

對船務代理業者之最低標準，根據聯合國貿易暨發展委員會（United Nations Conference on Trade and Development, 1988）所發佈「對船務代理業者之最低標準（Minimum standards for shipping agents）」：

第 1 條規定：此最低標準之目標是：

- (a) 在各船務代理人之間堅持高標準的業務道德和專業行為；
- (b) 促進為提供有效服務所必需的高水平專業教育和經驗；
- (c) 鼓勵財務狀況可靠而穩定的船務代理人開展業務；
- (d) 通過提高船務代理人素質，確保改進服務，從而對打擊海上詐欺做出貢獻；
- (e) 為國家當局/專業協會建立和維持健全之船務代理制度提供準則。

**Article 1** : The objectives of these Minimum Standards are :

- (a) To uphold a high standard of business ethics and professional conduct among shipping agents;

- (b) To promote a high level of professional education and experience, essential to provide efficient services;
- (c) To encourage operation of financially sound and stable shipping agents;
- (d) To contribute to combating maritime fraud by ensuring improved services by better qualified shipping agents;
- (e) To provide guidelines for national authorities/professional associations in establishing and maintaining a sound shipping agency system.

第 2 條規定：「航運代理」是指代表船舶之所有人、租船人或經營者或貨物所有人提供航運服務之任何人（自然人或法人）提供以下航運服務：

- (a) 協商和完成船舶之出售或購買；
- (b) 協商和監督船舶之租傭船契約；
- (c) 適當之收取運費及/或租金及所有相關財務事項；
- (d) 安排海關和貨物文件及貨物轉運；
- (e) 安排採購、處理文件和執行與貨物運輸有關之所有活動；
- (f) 安排船舶之抵達或離開；
- (g) 安排船舶在港期間之服務。

**Article 2** : “Shipping agent” means any person (natural or legal) engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or of the owner of cargo, in providing shipping services including :

- (a) Negotiating and accomplishing the sale or purchase of a ship;
- (b) Negotiating and supervising the charter of a ship;
- (c) Collection of freight and/or charter hire where appropriate and all related financial matters;
- (d) Arrangements for Customs and cargo documentation and forwarding of cargo;
- (e) Arrangements for procuring, processing the documentation and performing all activities required related to dispatch of cargo;
- (f) Organizing arrival or departure arrangements for the ship;
- (g) Arranging for the supply of services to a ship while in port.

第 5 條（專業行為守則）

航運代理人應：

- (a) 誠實、正直而公正地對其委託人履行義務；
- (b) 使用一定的能力標準，以便認真努力、積極有效地提供作為航運代理人所承擔的一切服務；
- (c) 遵守與所承擔義務有關的一切國內法律以及其他規章；

- (d) 克盡職責，謹防詐欺行為；
- (e) 代表委託人處理錢財問題要謹慎小心。

#### **Article 5** (Code of professional conduct)

The shipping agent shall :

- (a) Discharge his duties to his principal ( s ) with honesty, integrity and impartiality;
- (b) Apply a standard of competence in order to perform in a conscientious, diligent and efficient manner all services undertaken as shipping agent;
- (c) Observe all national laws and other regulations relevant to the duties he undertakes;
- (d) Exercise due diligence to guard against fraudulent practices;
- (e) Exercise due care when handling monies on behalf of his principal ( s ) .

### **3.2.4 各國船務代理業相關規範**

#### **3.2.4.1 中華人民共和國船務代理業相關規範**

根據中華人民共和國《國際船舶代理管理規定》：

第 10 條規定：「船舶代理公司應當依據下列原則，開展經營活動：

- (一) 遵守國家的方針政策、法律、行政法規和行政規章，維護國家權益，保守國家機密；
- (二) 按照委託，克盡職責，維護委託人的正當權益，履行承擔的義務；
- (三) 指導被代理的船公司、船隻和船員遵守中國有關的法令規章，並協助主管當局處理船公司、船舶和船員的違法、違章事宜；
- (四) 不得以任何方式進行詐欺活動和使用不正當手段或以損害國家利益為代價進行非法競爭」。

根據中華人民共和國《國際海運條例》：

第 23 條規定：「國際船舶代理經營者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶經營人的委託，可以經營下列業務：

- (一) 辦理船舶進出港口手續，聯絡安排引航、靠泊和裝卸；
- (二) 代簽提單、運輸合同，代辦接受訂艙業務；
- (三) 辦理船舶、集裝箱以及貨物的報關手續；
- (四) 承攬貨物、組織貨載，辦理貨物、集裝箱的托運和中轉；
- (五) 代收運費，代辦結算；

(六) 組織客源，辦理有關海上旅客運輸業務；

(七) 其他相關業務。

國際船舶代理經營者應當按照國家有關規定代扣代繳其所代理的外國國際船舶運輸經營者的稅款。

#### 3.2.4.2 日本船務代理業相關規範

根據日本《海上運送法》：

第三章船舶貸渡業、海運仲立業及海運代理店業（準用規定）

第 33 條規定：「船舶租賃業務、船舶調解業務、船舶代理業務，比照第 20 條第 1 款、第 3 款和第 24 條規定」。

第 20 條第 1 款規定：「從事不定期路線業務之人（不包括旅客運輸業務），應在業務開始之日起 30 天內，按照該法令規定之程序通知國土交通大臣。通知事項變更時亦同」。

第 24 條第 1 款規定：「國土交通大臣認為必要時，可以要求船舶經營者按照國土交通省令規定之格式報告其業務」。

第 24 條第 2 款規定：「船舶經營人被要求進行前款規定之報告時，必須真實、準確地報告」。

#### 3.2.4.3 菲律賓船務代理業相關規範

根據菲律賓《定義船務代理於不定期航運或其他目的中之責任法案》：

第 2 節船務代理人、總代理人和不定期代理人之責任。

船舶代理人、總代理人和不定期代理人之責任或義務（如果有）應受《商業法典》之相關規定約束。就不定期代理人而言，其責任不得擴大至船東、租船人或運送人就船舶所載貨物向託運人或收貨人所承擔之義務。此外，規定不定期代理人有責任協助託運人或收貨人對船東、傭船人或運送人提出貨損索賠。

An Act Defining the Liability of Ship Agents in the Tramp Service and for Other Purposes

Section 2. Liability of the Ship Agent, General Agent and Tramp Agent.

The responsibility or liability, if any, of the ship agent, general agent and tramp agent shall continue to be governed by the pertinent provisions of the Code of Commerce : Provided, that in the case of the tramp agent, his liability shall not extend to the obligations assumed by the ship owner, charterer or carrier with the shipper or

receiver for the goods carried by the ship : Provided, further, that it is the duty of the tramp agent, however, to assist the shipper or receiver in making cargo liability claims against the ship owner, charterer or carrier.

#### 3.2.4.4 越南船務代理業相關規範

根據越南《海運法》（Vietnam Maritime Code）：

##### 第 238 條船舶代理人之義務

1. 船務代理人有責任採取必要之行為，以照顧好委託方之合法權益；必須遵守委託方之要求和指示；將與受託職責有關之事項即時通知委託方；準確計算與委託職責相關之收支。
2. 船務代理人有責任向委託人賠償因他的過錯所造成之損失或損害。

##### Article 238. Obligations of the ship agent

1. The ship agent shall be responsible for performing necessary acts to take good care of legitimate rights and benefits of the entrusting party; bound to comply with requirements and instructions of the entrusting party; notify the entrusting party in a timely manner of events relating to entrusted duties; accurately calculate receipts and expenditure associated with entrusted duties.
2. The ship agent shall be responsible to pay the entrusting party compensation for any loss or damage resulted from his fault.

#### 3.2.5 各國船務代理業相關規範比較

各國船舶在國際間貿易、往來於各國港口，皆須透過船務代理協助，以確保其於港口作業時順利運行，因此船務代理業為一項具有國際性之產業。當外國籍船舶停靠港口時，港口國及沿岸國皆有權針對外國籍船舶規範，而船務代理業又為外國籍船舶運送業之受託人，因此當外國籍船舶在我國港口或沿岸發生糾紛或問題時，政府有權對船務代理業規範。以下為各國船務代理業相關規範之比較分析。

##### 3.2.5.1 船務代理業之定義

船務代理業於各國之稱謂及工作內容有所不同，有必要藉法律規範以確保其法律上之明確定義，以避免日後發生糾紛時難以處理。有關各國對於船務代理業之定義，如表 3.2.1 所示。

表 3.2.1 各國對於船務代理業之定義

國家	法源	定義
中華民國	《航業法》 第 3 條第 1 項第 3 款	受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業。
中國	《國際海運條例實施細則》第 3 條第 6 項 《國際海運條例》第 23 條	受船舶所有人或者船舶承租人、船舶經營人的委託
日本	《海上運送法》 第 2 章第 9 款	代為辦理通常屬於船舶經營業務或船舶租賃業務的交易業務。
菲律賓	《定義船務代理於不定期航運或其他目的中之責任法案》第 1 節	受委託在其所在港口提供或代表船舶之人。
越南	《海運法》第 235 條	船舶代理指提供服務，代理船東或船舶經營者在港口應執行之工作。

由表 3.2.1 可知，各國對於船務代理業之定義皆有相關法律規範，雖然內容大致上皆十分相似，然而實際之內容仍有細微差異，這也會使船務代理業於各國所需承擔之責任與義務有所不同。因此，若能以我國船務代理業定義的相關法規為基礎，進一步制定更加明確之船務代理業責任規範，將會使船務代理業者於業務執行時，以及主管機關於管理船務代理業者時，皆能有更加明確之法律依據。

### 3.2.5.2 船務代理業面對海上詐欺之規範

船務代理業為外國籍船舶運送業之代理人，為了避免海上詐欺行為發生，因此船務代理人應知悉外國籍船舶運送業之來歷，有關船務代理業面對海上詐欺之規範，如表 3.2.2 所示。

表 3.2.2 船務代理業面對海上詐欺之規範

組織	法源	定義
聯合國貿易暨發展委員會	對船務代理業者之最低標準 (Minimum Standards for Shipping Agents)	通過提高船務代理人素質，確保改進服務，從而對打擊海上詐欺做出貢獻。

由表 3.2.2 可知，聯合國期望能夠透過合格之船務代理業協助打擊海上詐欺行為。當外國籍船舶運送業者於我國管轄範圍有詐欺行為，或其詐欺行為危害我國相關人權益時，承攬此業務之船務代理業者也無置身事外之理由。因此，若能以打擊海上詐欺及保護我國船務代理業為前題，進一步制定要求船務代理業者謹慎查核外國籍船舶運送業之相關規範，方能加強保障我國船務代理業及相關人之權益。

### 3.2.6 航業法如何處理增加船務代理業查核外國船東責任、滯留我國港口之外國船舶之修正建議

#### 3.2.6.1 方案一：根據現行相關法規執行

船舶為船舶運送業之重要資產，在正常情況下，航運公司故意棄船或滯留港口之可能性極低。但當發生航運商務糾紛、船舶老舊不堪或未具適航性（Seaworthiness），船舶運送業者或無繼續經營意願，而將船舶滯留於我國港口，亦有發生之可能。滯留港口之船舶，除占用船席影響其他船舶作業、積欠港埠費用外，當面臨惡劣天氣時，航政機關須支付高額緊急處理成本，以防纜繩斷裂、船舶碰撞或其他意外事故發生。因此，無故滯港船舶不僅影響港口作業，亦造成航港安全上之疑慮，此係不容忽視之重要課題。

針對此類船舶，若無故滯留於我國港口者，建議航政機關可以商港法有關港口國管制（Port state control, PSC）相關規範以為因應；若無故滯留於我國海岸者，則當協調海巡署以海岸巡防法相關規範以為因應。目前我國航政機關可採用之規範，如表 3.2.3 所示。

表 3.2.3 我國航政監理機關可採用之規範

依據	條文規範內容
商港法	第 15 條：「商港區域內停泊之船舶，商港經營事業機構、航港局或指定機關認為妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊；未依規定移泊者，得逕行移泊」
	第 58 條：「航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」
	第 60 條：「外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行」
海岸巡防法	第 4 條第 4 項：「對航行海域內之船舶或其他運輸工具，根據船舶外觀、國籍旗幟、航行態樣、乘載人員及其他異常舉動，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶或其他運輸工具停止航行、回航，其抗不遵照者，得以武力令其配合。但武力之行使，以阻止繼續行駛為目的」
	第 4 條第 5 項：「對航行海域內之船舶或其他運輸工具，如有損害中華民國海域之利益及危害海域秩序行為或影響安全之虞者，得進行緊追、登臨、檢查、驅離；必要時，得予逮捕、扣押或留置」

資料來源：本研究自行整理作成。

茲就表 3.2.3 建議，我國航政監理機關可採用現行規範評估如下：

1. 無故滯留我國港口或海岸之船舶，殊不論為商務糾紛、老舊船舶、運送業不願經營或其他原因者，若我國航政監理機關對外國籍船舶進港前後，確實落實港口國管制措施，事前防範或事後管制不符合國際公約規範之船舶，方能阻止無故滯留船舶影響港口安全及海岸環境之管制效果。
2. 本研究所探討無故滯留之外國籍船舶，實已損及我國港口作業、港區運作、海域安全，我國航政監理機關可與海洋委員會所轄海巡署合作，根據前述海岸巡防法相關規定，以有效因應無故滯留在港或海岸之外國籍船舶。
3. 有關港口國管制措施，根據商港法第 15 條規定，當船舶妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊；未依規定移泊者，得逕行移泊。同法第 58 條規定，航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查。同法第 60 條規定，外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行。
4. 有關海岸巡防法規範，其第 4 條第 4 項規定，對航行海域內之船舶或其他運輸工具，根據船舶外觀、國籍旗幟、航行態樣、乘載人員及其他異常舉動，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶或其他運輸工具停止航行、回航，其抗不遵照者，得以武力令其配合。但武力之行使，以阻止繼續行駛為目的。同法第 4 條第 5 項規定，對航行海域內之船舶或其他運輸工具，如有損害中華民國海

域之利益及危害海域秩序行為或影響安全之虞者，得進行緊追、登臨、檢查、驅離；必要時，得予逮捕、扣押或留置。惟此有賴航政監理機關與海巡署協調合作，以解決無故滯留船舶之困擾。

5. 此外，參考中國大陸《中華人民共和國海上交通安全法》第 91 條規定，當船舶對港口安全具有威脅，海事管理機構應當責令立即或限期改正，責令駛往指定地點、禁止進港或者將其驅逐出港。船舶存在其他嚴重危害海上交通安全、污染海洋環境之隱患時，應當根據情況禁止有關船舶進出港，暫扣有關證書、文書或者令其停航、改航、駛往指定地點或停止作業。此等規定，我航政監理機關或可參酌之。

### 3.2.6.2 方案二：針對航業法之修正建議—外籍船舶不得任意滯留

有關外國籍船舶無故滯留（在港或在岸）問題，我國航業法並未有具體的因應規範。為改善船舶無故滯留，有必要就航業法提出修正，要求外國籍船舶運送業者於業務完成後，若無正當理由應立即離港，否則予以處罰。有關本研究提出方案二針對我國航業法之修正建議—不得任意滯留，如表 3.2.4 所示。

表 3.2.4 針對我國航業法之修正建議—外籍船舶不得任意滯留

航業法修正建議	現行航業法規定
<p>第 28 條 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。 <u>外國籍船舶申請進入我國港口，在正常業務執行完畢後，若無正當理由應立即離港，不得任意滯留港區。</u></p>	<p>第 28 條 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。</p>
<p>第 38 條 <u>船務代理業應告知被代理的航運公司、船舶和船員遵守我國相關的法令規章，並協助航政機關處理航運公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。</u> <u>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。其所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之。其所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處</u></p>	<p>第 38 條 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>

航業法修正建議	現行航業法規定
理之。	
<u>第 51-1 條</u> <u>外國籍船舶違反第 28 條第 2 項，無故</u> <u>任意滯留我國港區者，由航政機關處</u> <u>新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰</u> <u>鍰，並令其限期離港；屆期未離港</u> <u>者，得按次處罰至其完成離港為止。</u>	

資料來源：本研究自行整理作成。

茲就表 3.2.4 建議，針對我國航業法之修正建議評估如下：

1. 為約束外國籍船舶運送業者在臺履行義務，解決無故滯留我國（在港或在岸）之違規事件，可於航業法第 28 條增加第 2 項，規定船舶申請進港後，在正常業務（如貨物裝卸、旅客上下、加油加水或其他必要補給等作業）執行完畢後，若無正當理由應立即離港，不得任意滯留港區。
2. 新增航業法第 38 條第 1 項，「船務代理業應指導被代理的航運公司、船舶和船員遵守我國相關的法令規章，並協助航政機關處理航運公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動」。此係參採聯合國 UNCTAD（1998 年）所發布「對船務代理業者之最低標準第 5 條，要求船務代理業者應遵守「專業行為守則」。此外，中國大陸《國際船舶代理管理規定》（第 10 條），亦有類似要求船舶代理業者應善盡對國家有益之公法上之責任規範，亦可佐證參酌之。
3. 新增航業法第 51-1 條，對於無故滯留我國（在港或在岸）之外國籍船舶，航政機關得裁處罰鍰，並限期令其駛離（港口或海域）；若仍續無故滯留，則得按次處罰至船舶駛離（港口或海域）為止。然若涉及船舶無故滯留我國海岸時，則有賴航政監理機關與海巡署協調合作，方能有效解決此一困擾。
4. 對船務代理業者協助打擊海上詐欺方面，聯合國所發布「對船務代理業者之最低標準」，概為世界各國管理船務代理業之參考依據，希望各國能要求其國內之船務代理業者改善服務，為打擊海上詐欺作出貢獻。我國為海運發達國家，海洋是我們唯一的出路，更應參照國際公約或相關規範，以圖與國際接軌。
5. 對外國籍船舶無故滯留我國港口問題，實屬商港法及商港港務管理規則之範疇。基於立法考量，航政監理機關未來若研擬以修訂商港法或管理規則作為因應時，亦可採用本研究所提方案二——不得任意滯留之建議。

### 3.2.6.3 方案三：針對航業法之修正建議—保證金之機制

除船務代理業管理規則第 23 條之外，我國航業法並未明文要求船務代理業者履行業務時，應確實做好徵信調查。為避免外國籍船舶運送業故意棄船於我國（在港或在岸）後消聲匿跡，本研究提出方案三針對我國航業法之修正建議—保證金之機制，如表 3.2.5 所示。

表 3.2.5 我國航業法修正建議方案—保證金之機制

航業法修正建議	現行法律規定
	航業法
<p>第 38 條 船務代理業申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港。 船務代理業申請代理外國籍船舶進港，如認為有需要時，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還；該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之。</p> <p>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>第 38 條 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>
	船務代理業管理規則
	<p>第 23 條 船務代理業接受委託人委託代理業務，應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序。</p>
航業法修正建議	現行航業法規定
<p>第 56 條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：</p> <p>一、違反第 38 條第一項之規定，致使其代理進港之外國籍船舶無法順利作業及離港。</p> <p>二、違反第 42 條第一項準用第 9 條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後三十日內報備查。</p> <p>三、違反第 42 條第一項準用第 19 條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船務代理業許可證字號；或經營固定航線而未載明航</p>	<p>第 56 條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：</p> <p>一、違反第 42 條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後 30 日內報備查。</p> <p>二、違反第 42 條第一項準用第 19 條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船務代理業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</p> <p>三、違反第 42 條第一項準用第 20 條規定，載貨證券或客票樣本，未</p>

<p>線及船期。</p> <p><u>四</u>、違反第 42 條第一項準用第 20 條規定，載貨證券或客票樣本，未報備查。</p> <p><u>五</u>、違反第 42 條第一項準用第 24 條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</p> <p><u>六</u>、違反第 42 條第三項準用第 28 條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理業務，而在中華民國境內營業。</p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p>報備查。</p> <p><u>四</u>、違反第 42 條第一項準用第 24 條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</p> <p><u>五</u>、違反第 42 條第三項準用第 28 條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理業務，而在中華民國境內營業。</p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>
---	--

茲就表 3.2.5 建議，針對我國航業法之修正建議評估如下：

1. 建議於航業法第 38 條前增訂第 1 項規範：「船務代理業申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港」。在承接代理業務前，查核外國船舶運送業者之來歷，以避免日後發生糾紛時，外國船東棄船逃逸，以期船務代理業者善盡代理之職責，保障事涉相關人之權益。
2. 建議於航業法第 38 條前增訂第 2 項規範：「船務代理業申請代理外國籍船舶進港，如認為該船舶具有不良紀錄，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還；該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之」。為維護港區秩序及安全，以規避外國籍船舶運送業者棄船困擾，保證金機制係為嚇阻或避免類似事件。
3. 建議於航業法第 56 條第 1 項第 1 款前增訂規範：「違反第 38 條第一項之規定，致使其代理進港之外國籍船舶無法順利作業及離港」；概可使船務代理業者在選擇承接外國船舶業務時，更加謹慎的做好徵信調查，以避免造成自身受罰及相關人之權益受損。
4. 對外國籍船舶運送業者徵信方面：不定期船舶於我國進行裝卸作業前，航政機關會要求該航運公司須提供防護與補償 (P&I) 協會證書，此類服務皆係臨時委託，實際營運人一般並非真正船舶所有人，其間或經多次傭船契約 (C/P) 之締結關係，在徵信調查上或有其困難性。
5. 對外國籍船舶運送業者保證金方面：當外國籍船舶僅委託代理一次性代理業務來臺灣進行卸貨或裝貨，若要求外國籍運送業者繳交保證金，我國船務代理業

者恐不願代繳，或致無人敢承接此代理業務，進而引發後續國貿或進口廠商無法收受，或出口廠商無法發貨之相關問題。

有關上述方案三，研究團隊與「全國船代會、臺北市船代會、基隆市船代會及相關學者專家」等進行專家訪談及座談會，相關業者之意見，列述如下：

### 一、全國船代會發言意見

有關研究團隊針對「加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任」研議增修航業法相關條文一節，提出本會立場如下，請參酌。

#### A、從法理面分析

1. 我國船務代理業之定位於航業法第 3 條即已明定，係「指受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業」。因此，我國船務代理業與船舶運送業間的法律關係，需視船務代理業與船舶運送業間所約定之授權範圍而定，此乃商務契約自由，非其他公法得以增修之法律條文強加船務代理業之義務或責任。
2. 外國船舶運送業在臺灣之營運事項全由船務代理業依代理契約進行操作，船務代理業亦僅能在契約授權範圍之下進行操作。在此情況下，我國船務代理業僅擔負協助處理授權事項之義務，其最終之責任仍由代理契約之委託人（外國船舶運送業）承擔。
3. 至於外國船舶運送業在臺灣所生代理契約以外之行為或事項，船務代理業並無法「約束」，亦無義務或在無授權之情形下代為處理，其所衍生之責任則由外國船舶運送業本身承擔。
4. 查民法有關代理之規範係指一般代理之概念，套用到船務代理業務並不適當。況世界各國亦無加重船務代理業責任之法例，若我國單方面立法加重船務代理業之責任並不適當，站在公會之立場將極力反對。
5. 回顧民國 70 年代，船務糾紛頻起，彼時訂有「具保開航」措施，亦僅是要求船舶運送業將所收之運費放在港務局，俟船舶到達目的地卸貨之後始發還運費，該項規定之對象是船舶運送業，並未要求船務代理業者負連帶責任或繳交保證金之作法。我國自加入 WTO 之後，航政法令多朝向解除管制及簡政便民之方式發展。現今航政執行人力相對充足，當有能力依照港口國管制作業之規範管制次標準船在我國港口之營運，既使外國船舶運送業在我國港口發生意外或不正常之事件，航政或港口機關仍有國際公約或我國海商法等得以援引保障各權利人之債權，並無另行規範加重船務代理業之義務或責任之必要。

## B、從權利義務衡平角度分析

船務代理業者所收受之代理費微薄，若要其負擔額外之責任及義務，著有不公平之處。

## C、從實務面分析

1. 研究團隊曾草擬修正條文，擬要求船務代理業於申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，並可申請航政機關令其提供保證金。徵信固是船務代理業所要做的工作，但實務面，船務代理業對於船東或運送人之徵信常有不易或事實上之困難，尤當一些外籍船舶僅是委託代理一航次來臺灣進行卸貨或裝貨，若亦要求繳交保證金，我船務代理業恐因不願代繳，導致無人敢承接其代理業務，進而將引發後續國貿或進出口廠商無法收受或發送貨物的相關問題。
2. 本案研究團隊應再進行客觀之利弊分析，至於航港機關關切「（一）國內船舶代理業引進的船舶，在港邊冒黑煙產生汙染遭到開罰，可是要罰船舶已經離港，其責任可否追究至該船代業者？（二）對於外國船滯留在我國港口，船東欠薪給員工，如何要求船代業協助妥善處理？」等個案，均不宜以修法「加強船務代理業之責任」之方式來解決，建請研究團隊針對航港機關所關切之個案進行分析，提供可行之處理方式供其參辦為荷。

## 二、基隆船代會發言要點整理

### A、目前實務上之案例分享

就定期航運部分，欲申辦總代理時，航政機關便已要求航運公司提供其公司設立證明，並且要求當地駐外單位進行查核並加以證明，如此才能在臺灣進行總代理登記，針對此部分與研究團隊所提出之徵信調查實有異曲同工之妙。此外，若是該航運公司無自有船舶，則必須另外提供 900 萬之保證金，以避免營業及貨損等相關之糾紛，此舉之目的並非加重船務代理業者之責任，而是在保護船務代理業者，這才是我國先前立法之精神，然而現在卻欲多加課責於船務代理業者，這跟當初之立法精神是相左的。

就不定期航運部分，則會要求該航運公司須具有防護與補償（P&I）協會之證書，亦即船東責任保險，而此類船舶在徵信上更加困難之原因，係因在其實際營運人並非真正之船東，在此之中經過多份傭船契約（C/P），實在難以針對所有經手對象進行徵信調查且許多船舶登記於獅子山共和國、蒙古、外蒙古等國家，此等原因導致徵信調查上之困難。

航業法第 37 條規定：「船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限」，航政機關現今愈加重船務代理業者之責任，係因有些船舶造成了海洋污染、滯港不走等，此等問題造成航政機關束手無策，然而以上問題應透過國際法條來處理，而非課責於船務代理業者。

### B、修訂規範之合法性

依照航業法第 37 條規定：「船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限」，若是堅持修正航業法第 38 條之內容，恐怕會違反

多條民法及航業法之相關規範，若是在違反法律時，受委託人亦須負擔委託人之責任，這樣的規範並不具有其合理性及合法性。

研究團隊所參考之他國船務代理相關法規，皆以「應該」以及「協助」之用詞，並未使用「強制」等用詞，事實上，中華民國航業法意識主張相同之精神，如航業法第 38 條原文：「船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之」，原條文中並未有所謂的「強制」。

航業法第 24 條至第 32 條中提及，此為航政機關之責任。航業法第 24 條規定：「航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核」；航業法第 30 條規定：「外國籍船舶運送業於委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送及有關業務前，應檢具其在本國設立登記文件、代理契約及有關文件，由該船務代理業向航政機關辦妥登記後，始得營業」，也就是說航政機關具有審查監理之責任。

航業法第 32 條規定：「第 13 條、第 14 條、第 19 條至第 26 條、第 34 條及第 35 條規定，於在中華民國設有分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務之外國籍船舶運送業，準用之」；此等規定皆已相當縝密，即外國籍船舶運送業在中華民國營業欲招攬客貨，就必須透過船務代理業向我國航政機關提供上述規範之相關資料，並由航政機關決定是否允許該外國籍船舶運送業者於中華民國營運，並且於有疑慮時，航政機關有權要求其補充資料，甚或要求其離開中華民國。

而在中華民國之立法精神中，為什麼會要求外國籍船舶運送業者於中華民國必須透過船務代理業者方能營運呢？其目的是為了維護航運市場之秩序，而非為了其他相關之行政、刑事責任。

在此項研究案中，侵權人為外國籍船舶運送業者，被侵權人為航政機關，而侵權人所需負擔之責任是船務代理業者應該及有能力負起的嗎？那麼欲透過修訂航業法課責於船務代理業者，其中是否有遵守比例原則？如今，若是發生侵權案件，行為人應負擔最大之責任，更何況法律明文規定船務代理業者應就委託範圍內行事，非委託範圍內之業務船務代理業者無法處理，如積欠船員薪水、船舶是否具有適航性、該公司是否已繳交相關費用，此等業務皆非船務代理業者之處理範圍，那麼便更不應該課責於船務代理業者。

在中華民國加入 WTO 之後，我國對於貿易上之相關規範趨向於更加自由開放，若是修訂此法之後，使否會使我國退回未加入 WTO 之前呢？而修訂此規範後，外國籍船舶進入我國更加困難，這必定會使營運成本增加、運費上漲，若是如此，又是否會影響我國之物價，且進而影響我國之經濟以及國民之生活呢？

### 三、修正建議方案三之評估

本案研究對提高船代業責任之「建議方案三」，確實絕對加重業者之責任。本案遭到公會之反對，乃在情理之中。然而，其從要求業者善盡「徵信調查」之責任思考，也是解決問題之可能方式。我國船代公會主要之反對理由，列述如下：

1. 就航業法修正建議之外國籍船舶運送業徵信部分，而船舶運送業分為定期航運及不定期航運服務。定期航運船舶於我國進行裝卸作業前，航政機關便已要求航運公司提供其公司設立證明，並要求當地駐外單位進行查核並加證明，如此才能在臺灣進行總代理登記；針對此部分，與本計畫案提出之修正建議亦有異曲同工之妙。不定期航運船舶於我國進行裝卸作業前，航政機關則會要求該航運公司須具有防護與補償（P&I）協會之證書，此類服務通常係臨時委託，實際營運人並非真正船東，其間或經多份租船契約，因此在徵信調查上更加困難。就航業法修正建議之保證金部分，當外籍船舶僅委託代理一次性代理業務而來臺灣進行卸貨或裝貨，若亦要求繳交保證金，我國船務代理業恐因不願代繳，導致無人敢承接其代理業務，進而將引發後續國貿或進出口廠商無法收受或發送貨物之相關問題。
2. 航業法第 3 條明定：「船務代理業，指受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業」。因此，我國船務代理業與船舶運送業間的法律關係，需視船務代理業與船舶運送業間所約定之授權範圍而定，此乃商務契約自由，非其他公法得以增修之法律條文強加船務代理業之義務或責任。而依基隆船務代理業者所提，根據航業法第 37 條：「船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限」，修訂法規及裁量責罰時亦須考量「比例原則」，此為我國立法之基本原則；而船務代理業者僅收取微薄之代理費用，若要求其負擔相當於委託人之責任，堅持修正航業法第 38 條內容，實屬違反比例原則之規範，恐怕亦將違反多條民法及航業法之相關法規，這樣的法規修訂是不具其合法性的，甚或將使航政機關惹禍上身。
3. 就航業法修正建議之我國船務代理業部分，就法規面來說，外國籍船舶運送業者在我國港口營運之相關事務，皆須透過我國船務代理業協助其處理，而船務代理業者僅能在委託人之授權範圍內協助處理；就實務面來說，船務代理業對於外國籍船東或運送人之徵信常有不易或事實上之困難，尤其是以單一航次之代理，協助外國籍船舶來臺灣進行卸貨或裝貨，如今，除了對於外國籍船東及運送業者之徵信上頗為困難，若強制要求其處理約定外之事物或是要求其繳交保證金，恐怕會迫使其面臨履約困難之問題，致使其不願承接外國籍船舶之代理業務，進而恐引發後續國際貿易或進出口廠商無法收受或發送貨物，以及其餘相關利害關係人反彈之相關問題。

### 3.3 評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...）

#### 3.3.1 本議題背景資料說明

現行航業法關於「經營國內固定航線」之相關規定，係於 102 年 1 月修定本法時，做了很大的變革，為了反映業者的需求及減班停航的運作實務，由原來的「核准制」改為目前的「登記制」。同時，也把國際航線登記之規定（當時法令第 26 條第 1 項），一併規定於現行航業法第 13 條。

以前的航業法（91年1月13日修正版）在第16條的規定如下：

船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。

船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線，從事客貨運送。

經營國內固定航線客貨船舶非有正理由，不得停航。停航時，應先報請當地航政機關轉請交通部核准。

現行航業法第13條（103年1月22日修正版）的規定如下：

船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。

前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。

船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。

船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。

前項停航期間不得超過六個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。

現今，若因營運環境變更，需要更改為許可制，並搭配其他措施（例如：客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務等），都是可以進行分析討論的。國內城際公路客運路線經營分配，或是市區客運業營運路線之申請許可制度（如：高雄市市區聯營公車營運路線申請經營審查作業規定），也都有採行分配制或熱門航線搭配義務等措施。我國空運航線（航權）之分配制度，都可以援引參考，做為海運國內航線之申請制度更張之參考。目前可供檢討的國內海運客運固定航線，主要分布於臺灣本島與離島之間，或離島與離島之間。其營運以提供當地民眾日常交通運輸需求為主，也兼具有載運觀光旅客之功能，如表3.3.1所示。

表 3.3.1 我國本島-離島海運客運固定航線

地區	航線	業者家數	船舶數	經營型態
澎湖	高雄-馬公	1	1	民營
	布袋-馬公	6	11	民營
	高雄-七美-望安	2	3	民營+公船公營
	臺南將軍-澎湖東吉	1	1	民營
馬祖	基隆-馬祖	1	1	公船委外
小琉球	東港-小琉球	8	11	民營+公船公營
綠島	臺東（富岡）-綠島	4	9	民營
蘭嶼	臺東（富岡）-蘭嶼	2	6	民營
	後壁湖-蘭嶼	2	5	民營

資料來源：交通部（2019）2020年版運輸政策白皮書海運分冊，中華民國108年12月。

### 3.3.2 國內客貨運航線核備制與核准制的檢討

#### 一、國內客貨運航線由申請制改採許可制

我國航業法對於航線開闢採用核准制度，自航業法 70 年制定公布以來，一直沿用到民國 102 年 1 月 11 日進行修正為止。102 年修法將核准制改為報備制度，其修正的理由如下：「經營國內固定航線與經營國際固定航線均改為登記制，並刪除申請核發國內固定航線證書之規定。另為使立法簡潔，原條文第十六條第一項與原條文第二十六條第一項合併修正為本條第一項，並明確規範權責機關為航政機關；另基於實務上船舶運送業者經營非固定航線業務前須先將租船合約等資料報經航政機關同意後始得營運，爰增訂相關規定。考量航政機關管理及實務作業之需要，第一項航線登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記，爰增訂第二項。」

但依照業者實際經驗，除了經營租傭船舶航行國內非固定航線需要租船合約報經航政機關同意後始得營運，經營國內固定航線並不因為航業法條文第 13 條的規範而需要事先申請航政機關核准同意，此種作法與我國的空運航線及汽車客貨運送業者的路權申請規定作法不一致，確實有檢討改善的空間。

#### 二、我國其它運輸模式對於航線及路權的相關規定

##### A. 空運業者

根據 民用航空運輸業管理規則（民國 108 年 11 月 05 日）第三章航線證書第 12 條：「民用航空運輸業申請新闢或增加航線，應先取得航權、機場時間帶或起降額度後，檢附下列文件一式二份申請民航局核轉交通部核准籌辦：一、申請書（如附件三）。二、該航線之市場調查。三、航線圖（標示起迄之航空站或飛行場及航路）。四、擬使用航空器之規範。五、營運計畫及營運收支預估。六、擬使用飛行場者，其使用同意書。」依據此規定，可知我國民用航空運輸業的航線新闢或增加新航線乃是採取事先申請的核准制度。

##### B. 公路運輸業者

依據公路法第 38 條及其授權訂定之「汽車運輸業審核細則」審理公路汽車客運業申請營運路線，按該細則第 2 條規定：「公路主管機關審核汽車運輸業申請籌設，除依公路法第 34 條至第 37 條及第 41 條之規定外，依本細則之規定。」另第 7 條第 2 項規定：「公路主管機關為審核公路汽車客運業營運路線……以審議會行之。」故公路主管機關對汽車運輸業申請之審核，係依汽車運輸業審核細則，由公路汽車客運審議會（下稱審議會）行之；交通部並據以訂定「公路汽車客運審議會設置要點」，設置審議會。

依公路法第 79 條授權訂定「汽車運輸業管理規則」。依同法第 34 條第 2 項及該規則第 2 條第 2 項規定，汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。至有關變更或增減營運路線或區域事項，則係業者提出申請，經公路主管機關核定之。依據此規定，可知我國公路汽車客運業者及汽車貨運業者的固定營運路線乃是採取事先申請的核准制度。

### 3.3.3 國內定期航線國內外法例分析

#### 一、亞洲國家的航業法規規範

本節說明亞洲其它國家（日本、印尼、越南、菲律賓、馬來西亞、泰國、緬甸）的航業相關法規，對於國內定期航線客貨運輸的航線開闢及航線更改的相關規範如下：

##### A、日本

依據日本海上運輸法（昭和 24 年法律第 187 號）之規定，要求業者申請營運執照的三類業務為：一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業、及國內旅客不定期航路事業。其他業別則大多要求業者在營運前 30 日通知航政主管機關，停止營運時亦同。這顯現日本對其國內客運航線之營運，管制比其他業務嚴格，要求業者要申請執照後，方可營運。該法第二章（船舶運航事業）第三條（一般旅客定期航路事業的許可），規定了定期船舶旅客運送業之經營及其每一條航線的開闢及其所使用的船舶皆需要經過國土交通大臣的許可。由上述規定可知，日本的國內水運航線開闢，乃是採用申請核准制度。

##### B、印尼

依據印尼運輸部依據其頒布的 MOT Reg 80/2020 規章規定，政府將致力於全國的海運連結及簡化各類的管理規則與官方手續，以便利海運服務的提供（Chambers and Partners, 2021）。同時印尼運輸部修訂規章，允許外國下列類型的船舶在印尼水域作業且不設定條款生效後的截止日期：原油及油氣探勘船、鑽探船、離岸水上設施建造船舶、離岸營運支援船舶、挖泥船、救難及水下工作船舶、電力供應相關船舶、碼頭建造船舶。

另外依據 2008 年發布的第 17 號法律，規範海運業（Law of No. 17/2008 on Shipping），第六部分運輸執照（第 27 條—第 30 條）：

- (1) 在印尼水域執行業務之印尼公民或公司須有商業執照。
- (2) 海上運輸商業執照由不同層級政府核發：a.市長核發者，在該市區或港區營運；b.省長核發者，在該省區域營運；c.部長核發者，營運跨省或國際海運業務。
- (3) 河道及湖泊運輸商業執照由不同層級政府核發：a.市長核發給在當地設籍之印尼公民或公司；b.雅加達省長核發給在雅加達首都特區設籍之印尼公民或公司。
- (4) 河道及湖泊運輸業者除須有商業執照外，還須申請航線許可證，由不同層級政府核發：a.市長核發者，在該市區域營運；b.省長核發者，在該省區域營運；c.部長核發者，營運跨省或國際海運業務。

由上述規定可知，印尼的國內水運航線開闢，乃是採用申請核准制度。

### C、越南

依據其於 2014 年 11 月 20 日頒布的 DECREE ON CONDITIONS FOR INLAND WATERWAY TRANSPORTATION BUSINESS (No. 110/2014/ND-CP)，第六條 (Conditions for conducting passenger transportation business along fixed routes) 第二款規定<sup>7</sup>：定期內水旅客航運業者的航線文件與營運需要事先經過主管機關的核可，越南的交通運輸部應該就內水旅客定期運輸的航線登記與程序提供指引。由上述規定可知，越南的國內水運航線開闢，乃是採用申請核准制度。

### D、菲律賓

2014 年針對「內水航運發展法案 (Domestic Shipping Development Act of 2004)」所進行的修訂 (2014 Amendments to the Revised Rules and Regulations, IRR of 2014)，該修正書的 7.6.3.1. 小節<sup>8</sup>中說明，在菲律賓要經營內水旅客船運

---

7 Having a document on routes and route operation plan approved by the competent agency with which the business unit has registered the business of inland waterway passenger transportation along fixed routes. The Ministry of Transport shall guide procedures for registration of routes of inland waterway passenger transportation along fixed routes.

8 Application stating the service that the Applicant proposes to offer: For liner service, the domestic shipowner/operator shall indicate the name of its ship(s), the route(s) to be served and the proposed reasonable/practicable schedule of trips/sailing frequencies per route/ link. The domestic shipowner/operator shall indicate in its proposed route(s) the exact location of the ports of origin and destination. In case there is no port, the Applicant shall indicate in the Application the barangay, town, beach or sitio

業務的申請者，如果是申請經營定期航線，國內船東（或營運商）在其申請書中需要敘明使用的船舶名稱、及準備開闢服務的航線……等。由上述規定可知，菲律賓的國內水運航線開闢，乃是採用申請核准制度。

## E、馬來西亞

1952年商船規章（MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952，最後於2007年 Act A1316 修訂）。該規章的第 65L 章節，國內航運的許可發證：未獲得授證的船舶不允許航行國內航線<sup>9</sup>。由上述規定可知，馬來西亞的國內水運航線開闢，乃是採用申請核准制度。

## F、緬甸

依據 2015 年 3 月 3 日的緬甸沿海及內水運輸服務授權法（The Myanmar Coastal and Inland Water Transport Service License Law），依據該法的第六章（中央主管機關的責任與權限）<sup>10</sup>，中央主管機關的責任與權益列舉如下：允許在航商界定其服務區域與服務路線後，頒發營運執照給各類航商。所以緬甸的航商服務路線的開闢，是需要經過事先申請獲得執照才可以展開營運。

## G、泰國

依照該國的水上航行法（1905 年公布、1913 年修訂及 1982 年修訂）<sup>11</sup> 法規第二部分的第 137 條規定，申請動力船舶在泰國兩地之間定期航行載運客貨連續超過三個月以上視同經營定期航線，泰國國內定期航線的經營需要事先申請，申

---

<sup>9</sup> Section 65L. Licence for domestic shipping. (1) No ship shall engage in domestic shipping without a licence.

<sup>10</sup> Chapter IV. Duties and Rights of the Central Supervising Body. The duties and rights of the Central Supervising Body are as follows: permitting to issue the service license according to the categories of service license stipulated in respect of applying the service license, issuing the service license after demarcating the relevant itinerary and area, renewing the service license, changing the service contained in the service license, amending, suspending the service license by determining the period, cancelling and levying the fees.

<sup>11</sup> ACT ON NAVIGATION IN THAI WATERS, R.S. 124 Promulgated, B.E. 2456 & B.E. 2525 revised) Regulations on Issuing License to Use or Control Kampan Ship and other Small Vessels, Section 137: The application for a license or a renewal of a license shall be lodged with the competent Master of Harbour appointed for registration purpose. The application shall be made in an official form and shall also deposited with the money of not less than one haft of a licensing fee. In case of a steamship or a motor vessel wishing to be hired for conveyance of passengers or cargo or tugging other vessels, the purpose thereof shall be clearly stated. If the conveyance is a regular route, the applicant shall also state the beginning locality and its destination. For the purpose of this section, any steamship or motor vessel hired for regular conveyance from one locality to others for a period of more than three months shall be deemed a vessel for regular route.

請時需要註明準備開闢經營的航線起訖點。由此規定來看，泰國的國內內水航線經營，是採取申請核准制。

經由上述分析得知，亞洲許國國家（如日本、印尼、越南、菲律賓、馬來西亞、泰國、緬甸等）的航業相關法規，對於國內定期航線客貨運輸的航線營運，都是採取申請核准制的。我國航政機關未來若是要針對海運國內定期航線客貨運輸的航線營運修法，該資訊可提供參考。

## 二、客運限制競爭航權採分破配制

空運的航權限制乃是因為國家之間航權協定的限制，所以不得不對國籍航空公司有意在熱門且航權受限的國際航線上所採取的經濟管制手段，國內海運的航線開闢申請，如果要採取類似的經濟管制手段，恐需要斟酌再三。

民用航空運輸業管理規則第三章（航線證書）的第 12 條規範如下：「民用航空運輸業申請新闢或增加航線，應先取得航權、機場時間帶或起降額度後，檢附下列文件一式二份申請民航局核轉交通部核准籌辦：

- 一、申請書（如附件三）。
- 二、該航線之市場調查。
- 三、航線圖（標示起迄之航空站或飛行場及航路）。
- 四、擬使用航空器之規範。
- 五、營運計畫及營運收支預估。
- 六、擬使用飛行場者，其使用同意書。」

除此之外，前項申請新闢或增加航線，有下列情形之一者，民航局得報請交通部不予核准：

- 一、自申請日前一年內曾發生航空器失事事件。
- 二、自申請日前一年內曾發生航空器意外或飛航違規事件，尚未完成改善措施。
- 三、自申請日前一年內曾有重大違規營業之情事。
- 四、申請之航線市場供過於求。
- 五、航空站或飛行場設施無法配合。

前項第一款航空器失事事件及第二款航空器意外或飛航違規之事件，經調查其原因係不可歸責於申請之民用航空運輸業者時，不在此限。

所以由上述的管理規則可以知道，民航局不同意航線申請的情況，目前原則上乃是採用負面表列的方式來進行處理。我國航政機關未來若是要針對海運國內定期航線客貨運輸的航線營運修法，該資訊可提供參考。

### 三、熱門航線搭配義務

#### A、我國民用航空法規定

依照我國 103 年 09 月 22 日修正民用航空運輸業經營離島航線獎助辦法，第 2 條規定：「民用航空運輸業（以下簡稱業者）開闢臺灣本島與連江縣、澎湖縣、金門縣及臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間定期航線所需之機場起降額度及時間帶，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）應優先分配之。對於經營連江縣、澎湖縣之七美鄉與望安鄉及臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區定期航線之業者，申請分配航權、其他機場起降額度或時間帶時，民航局得優先考量之。」此處所提到的空運分配航權，乃為鼓勵業者提供更多離島航線服務，在實務上民航局因為控制航權分配之權力，比較可能要求業者搭配經營國際與國內、及熱門航線與非熱門航線之義務。

目前對海運營運而言，要業者進行不同航線之搭配營運，並不可能。首先，因國際海運乃是開放的競爭市場，各國航政機關對國際航線幾乎都沒有像空運一般，握有控制航權分配之權力，當然就不會有不同航線搭配經營之控制權；其次，目前航業法對海運國際與國內航線之申請都採行登記制，在自由登記經營之制度下，當然也無法考慮不同航線搭配經營之情形。

#### B、美國聯邦法規

另外，美國聯邦法規有關偏遠地區的基礎航空服務（Essential Air Service, EAS）乃是規定參加 EAS 獎勵計畫的航空公司每週所需的最低航班及座位數的提供，以確保偏遠的社區可以保持與全國的航空路網連結，美國的國會並要求美國運輸部 EAS 每個座位次的單程航行補貼不得超過 200 美元。所以美國為照顧偏遠地區的居民，乃是採用金錢補貼方式，並降低偏遠（阿拉斯加）及離島（夏威夷）居民的負擔。美國對於偏遠小型社區 EAS 的設計規劃，並未搭配其他熱門航線的分配。

#### 3.3.4 本議題修法方向研析

綜上所述，試擬我國航業法修正條文如下（表3.3.4）。

表3.3.4 航業法第13條修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
航業法第 13 條 <u>船舶運送業經營國內固定航線者，應檢附營運計畫及相關文件，報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固</u>	航業法第 13 條 船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。	一、修正第一項及第二項，將國內固定航線之經營，要求業者須申請固定航線證書後，方可經營。

擬修正條文	現行條文	說明
<p><u>定航線。</u> <u>船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線及船期表，從事客貨運送。</u> 船舶運送業經營<u>國際固定航線</u>，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。 <u>第一項及第三項核定或登記之固定航線</u>內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。 船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。 前項停航期間不得超過六個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	<p>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。 船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。 船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。 前項停航期間不得超過六個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	<p>二、第三項之國際固定航線，維持登記制。 三、第四項規定國內及國際固定航線有變更者，須辦理變更登記。</p>

配合上述航業法（第13條）之修正，其配套乃修正船舶運送業管理規則第12條，並增加第12-1條，規定國內固定航線之營運，其航線證書之核發以「供需適當為原則」；當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量「兼顧航運秩序及公共利益」後，得視需要受理新業者申請加入營運。由於國內固定航線之核准，考量「供需適當、航運秩序、公共利益」等原則，航政機關在審酌核發證書時，亦可適時將「航線分配、熱（冷）門航線搭配義務、季節性（旺季、淡季）」等因素，一併綜合考量。

茲提供法規修正建議案，如表3.3.5 所示。

表3.3.5 船舶運送業管理規則第3.2.612條及第12-1條修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 12 條</p> <p>經營國際固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更、遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	<p>第 12 條</p> <p>經營固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更、遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	<p>一、修正第一項之內容。</p> <p>二、配合航業法第13條之修正，維持國際固定航線之營運採行登記制，爰修正之。</p>
<p>第 12-1 條</p> <p>行駛國內固定航線船舶之配置，以供需適當為原則，惟不能滿足大眾運輸需求時，航政機關為兼顧航運秩序及公共利益，得視需要受理新業者申請核轉交通部核辦。</p> <p>經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書（如附件九-1），註明航線起訖點、沿線停泊港口、班期、營業種類、行駛船舶等申請航政機關核轉交通部核發航線證書。</p> <p>航線證書所載事項有變更、遺漏或錯誤時，船舶運送業應向航政機關申請更正，但公司名稱或航線有變更時，應申請換發航線證書（申請書同如附件九-1），惟因業務需要，臨時變更所載事項時，不在此限。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、配合航業法第13條之修正，第一項規定乃考量國內固定航線之營運，以供需適當為原則；當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量兼顧航運秩序及公共利益後，得視需要受理新業者申請加入營運。</p> <p>三、第二項規定經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書，載明相關資料，申請核發航線證書。</p> <p>四、第三項規定航線證書所載事項有變更時，應申請更正或換發。</p>

第 12-1 條 (附件九-1)

船舶運送業		<input type="checkbox"/> 新增 <input type="checkbox"/> 變更 <input type="checkbox"/> 終止		經營固定航線核發申請書			
第 頁，共 頁			年 月 日				
公司名稱			許可證字號				
地址			電話				
航線起點	航線迄點	沿線停泊港口	客/貨運	航行班期/期間	行駛船舶名稱	船舶來源 自有 / 租 (備) 船	備註
檢具之附件	新增及變更	<input type="checkbox"/> 營運計畫		<input type="checkbox"/> 船期表		<input type="checkbox"/> 載貨證券或客票樣張	
		<input type="checkbox"/> 船舶國籍證書		<input type="checkbox"/> 運價表			
	<input type="checkbox"/> 變更經營固定航線，應檢附航線登記變更對照表 (如附件 十一)						
	<input type="checkbox"/> 個人資料檔案安全維護計畫						
	<input type="checkbox"/> 其他						
	終止	簡述終止之理由：					
	其他						
填表說明		一、船舶係指船舶登記名義人所有之船舶。 二、申請書及附件各1份。 三、請於空白處加蓋公司大小章。 四、檢具其他附件依航政機關公告應檢附文件。					
申請人 (簽章)							

此致

交通部航港局

### 3.3.5 本議題修法產業意見反映

國內客貨運固定航線之監理制度，由目前之登記制改為核准制，經訪談東部兩家國內客運航線之業者（龍鴻航業股份有限公司及新發航運股份有限公司），初步表示贊同之意見。在期中座談會上，公會代表亦尚無對此議案提供意見。

## 3.4 研議航運業財務監理納入航業法規範

### 3.4.1 本議題背景資料說明

若航運產業在公司內部資訊不透明情況下，政府機關與社會大眾難以了解公司內部運作機制，過去曾有一些營運不佳的公司利用美化的財務報表來讓政府機關或社會大眾誤信不正確的資訊，當公司無法隱瞞真相與面臨真正的重大財務危機時，常為時已晚，也影響後續衍生的社會成本，故實有必要將航運業的財務監理工作納入航業法規進行有效的督導與規範。

公司財務監理通常涉及公司財務狀況出現危機，譬如資金不足、資金調度困難、債務延遲償付或申請債務重整調節、支票跳票、債務違約、負債總額超過資產總額、喪失債務清償能力、投資失敗、申請紓困求援等（呂國征，2007；吳克等2012）。傳統的財務報表包括資產負債表（Balance sheet）、損益表（Income statement）、現金流量表（statement of cash flows）、股東權益變動表（statement of owner's equity）。若負債比率增加將提高公司發生財務危機的機率（余惠芳，王永昌，2011）。梁立衡等（2017）指出當公司的負債比率大於50%，將影響公司經營績效，建議降低盈餘內部保留率，做好盈餘管理。余惠芳等（2010）指出預測公司經營績效主要變數集中在財務結構、經營能力、獲利能力與公司治理指標。

許多公司出現財務問題係因公司內部控制制度或內部稽核不佳所導致，一些公司董事會成員若為家族成員或僅有少數人所控制，常導致董事會無法發揮正常的功能（蕭天厚，2000），實有必要防範潛在可能影響企業不正常運作的負面因素，以維持行業的公平競爭與發展，譬如落實獨立董事與監察人的功能，定期召開股東會議等。再者，根據公司法第20條，各航運機關須能提供會計師簽證的務報表，金融監督管理委員會可依據證券交易法第36條，對於發行有價證券之公司進行財務督導與查核（侯介澤等，2018）。

過去對公司進行財務監理查核工作可透過公司信用評等工作來進行，其指對於公司的償債能力進行評比，公司評等可透過市場的專業人士來進行財務資料分析。在呂素蓮（2014）的研究指出，就董事會的結構而言，公司的獨立董事比例越高，公司的信用評等會越好，顯示設立獨立董事可達財務監理的效果（方俊儒等，2008）。就所有權結構而言，機構投資人持股比例越高，企業的信用評等越佳。此外，公司選用四大會計師事務所<sup>12</sup>對公司信用評等有正向影響。Patton and Baker（1987）的研究指出，公司的董事長若兼任總經理，有可能會因自身利益

---

<sup>12</sup> 勤業眾信(Deloitte)、資誠(PwC)、安侯建業(KPMG)與安永(EY)。

的考量而干預董事會的監督機制，間接導致其財務內部控制可能會受到影響（楊麗玲和沈明鑑，2005）。

目前國內主要評等信用風險的機構主要包括中華信用評等公司<sup>13</sup>（Taiwan Ratings）與臺灣經濟新報社（Taiwan Economic Journal）<sup>14</sup>，公司信用評等等級結果可反映出信用風險機構對公司的整體信譽與能力是否能夠滿足財務責任（彭雅惠、呂佩珊，2011）。保險公司會對所投保之公司、銀行對所借貸之企業做信用和資產/負債評估，公司可自行申請信用報告提供給主管機關或利害關係人參考。呂素蓮等（2014）認為影響公司信用等級的因素，可包括下列9點：（1）董事長兼任總經理、（2）獨立董事比例、（3）董事會結構、（4）大股東持股比例、（5）管理者持股比例、（6）結構投資者持股比例、（7）選用四大會計師事務所之企業、（8）公司有無財務報表重編及（9）公司是否做財務預測。

過去臺灣離島航運客運業者曾因財務問題而出現停航事件，譬如2017年4月經營屏東恆春(後壁湖)到臺東(蘭嶼)的興蘭海運公司因內部財務問題而出現無預警停航<sup>15</sup>，導致已售出的上千張預售船票失效，經政府持續協商後，到2018年初才完成退還預訂船票的價金。業者不良的財務狀況攸關乘客相關的權益保護<sup>16</sup>，各主管機關有必要定期查核與監督業者的營運服務品質與財務管理情形。

過去民國70年航業法第31條曾規定：

「船舶運送業應於每一營業年度終了後六個月內造具營運、財務、船務報表送當地航政機關核轉交通部備查。前項財務報表，當地航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。」

然而民國84年修法時，因考量「第一項所需造送報表，於實際管理並無實益，爰予刪除，僅保留現行條文第二項：航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。」，並調整為第28條；民國102年修法時，內容不變，條次變更為第24條。102年修正之現行法也規定，其他航業別也都準用第24條之規定，諸如：外國籍船舶運送業（第32條）、船務代理業及外國籍船務代理業（第42條）、海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業（第42條）、貨櫃集散站經營業及外國籍貨櫃集散站經營業（第47條）。

由上得知，對各航業別進行財務監理，民國70年航業法初次頒定即有規定，只是沒有明訂對各航業別的「營運、財務狀況資料」航政機關要查核什麼？查核時機是航政機關於必要時，如何界定「必要時」？

簡單分析得知，欲對船舶運送業者進行其財務監督及預警/預防機制而言，無非是要避免本國籍航商發生類似韓進海運破產而引發的運送糾紛等情事。是否可參照「民用航空法第56條及第58條」關於財務報表及公司資本增減申報備查規

---

<sup>13</sup> [https://www.taiwanratings.com/portal/front/index?lang=zh\\_TW](https://www.taiwanratings.com/portal/front/index?lang=zh_TW)

<sup>14</sup> <https://www.tej.com.tw/>

<sup>15</sup> <https://news.cts.com.tw/cts/society/201704/201704161862187.html>

<sup>16</sup> 當乘客認為有遭受損失時，可依消費者保護法第6條與第38條規定主張自己的權益。

定，於航業法中規定要求業者應「定期提報財務報表」送航政機關審核，以加強管理，除積極辦理上開公司營運之預警查核措施外，並進一步研議訂定有關建立財務監理系統可行性之相關作法，據以建立財務監督預警/預防機制，強化落實航運業務之監督效能。然如前述所分析，民國84年修正航業法時，已將航運相關業者應「定期提報財務報表」送航政機關審核之規定刪除。如今若要考量海運經營環境而改變（如韓進海運之破產），而要恢復民國84年修法已刪除條文之規定，的確需要審慎分析。

實務上目前問題是航業法第 24 條之監管能力不足，須考慮如何讓財務監管之時機更明確些，又其最高罰則只能罰到 12 萬，遏阻的力道不足。此外，是否要分別國際/國內航線航商不同監管方式，亦可討論。

根據美國供應鏈競爭力諮詢委員會<sup>17</sup>，評估海運運送人破產風險的指標包括下列六項：

- (1) 固定資產比例 (Fixed Asset Ratio)。
- (2) 流動比例 (Current Ratio)。
- (3) 酸性測試比率 (Acid Test Ratio)。
- (4) 債務/權益比率 (Debt/Equity Ratio)。
- (5) 阿特曼Z分數 (Altman Z-score)<sup>18</sup>。
- (6) 信用評分 (credit score)。

以財務指標來獲得量化資料，來評估海運運送人之破產風險，固然是方法之一；然而，從另一角度思考，海運船公司發生經營不善、倒閉之情事，其主要原因未必皆是因公司財務營運不佳所導致，有可能受到全球或國內經濟景氣不佳、公司管理不當或其他不可抗力因素所影響，若僅由財務觀點來推論該船公司未來是否能正常營運，此觀點仍存在一些爭議。譬如公司的經營航線佈設與排班有可能受到其他合作夥伴的經營策略所影響，若其他合作夥伴公司出現營運或財務上的問題，可能連帶會受到影響。再者，公司因符合策略夥伴建造大船的需求，因而須向銀行借貸，短期而言，其財務報表可能並非如預期理想，但從長遠角度來評估，卻有可能在未來擁有獲利的空間。目前有些大型船公司採集團式營運（如長榮、陽明、萬海），轄下尚有其他相關產業子公司，若航運部門出現短期資金虧損，在公司擁有龐大資產或有政府相關部門資金挹注情況下，整體而言，在透過公司資金調度處理，尚不會發生公司倒閉的危機。再者，海運業曾發生不同公司進行併購或整併情勢，其目的為進行公司資源整合、強化市場占有率、避免產業內相互競爭或市場資源可能被其他業者瓜分等不同考量，故公司更改名稱也並非公司財務經營發生困難，亦可能是公司經營策略的調整。最後，2020年受新冠

---

<sup>17</sup> [https://www.trade.gov/sites/default/files/2020-09/2017-4-](https://www.trade.gov/sites/default/files/2020-09/2017-4-20%20FINAL%20ACSCC%20Maritime%20Carrier%20Bankruptcy%20Risk%20Assessment%20Recommendation%20042017.pdf)

[20%20FINAL%20ACSCC%20Maritime%20Carrier%20Bankruptcy%20Risk%20Assessment%20Recommendation%20042017.pdf](https://www.trade.gov/sites/default/files/2020-09/2017-4-20%20FINAL%20ACSCC%20Maritime%20Carrier%20Bankruptcy%20Risk%20Assessment%20Recommendation%20042017.pdf)

<sup>18</sup> 以公司財務報表中的數據，採用統計分析來預測公司未來兩年失敗的概率。

疫情影響，部分業者向政府申請紓困，此事件為受大環境影響，並非為公司經營狀況不好所導致，並應整體考慮公司申請財務支援的理由，再來評估公司是否面臨真正的財務危機。

### 3.4.2 本議題修法參考國內外法例說明

在2008年5月13日，遠東航空曾發生財務危機向法院聲請重整<sup>19</sup>，自2010年起，無論航空業者營運規模，對於國籍航空業者已建立財務「預警」指標及監理原則。國籍航空業者應提送經會計師簽證之每半年及年度財報予民航局，並同時將財務資料輸入「國籍航空公司財務監理系統」，民航局透過系統預警指標過濾可能影響公司財務的因素；後經過復興航空2016年11月22日無預警停航與宣佈解散事件後，目前更建立聘請會計師查核制度協助檢視財報，如達系統預警門檻或會計師認有進一步瞭解之必要，民航局即依民用航空法第57條規定，對國籍航空業者進行實地財務檢查，進行主動（積極）式監理模式。目前民航局的監理查核包括未上市、上櫃的航空業者，目的在於確保國籍業者的穩健經營能力。

從公司監理角度，依據財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會資料<sup>20</sup>，評鑑公司資訊揭露有12個指標，分別為：

- (1) 公司是否依上市櫃公司重大訊息之查證暨公開處理程序辦理而未受違約金或更重大處分等紀錄？
- (2) 公司是否依上市櫃公司重大訊息說明記者會作業程序相關規定辦理而未受違約金或其他更重大處分等紀錄？
- (3) 公司是否依上市櫃資訊申報作業辦法辦理而未受違約金或其他處分等紀錄？
- (4) 公司所公告公司董事、監察人、經理人及持股超過10%股東之持股變動資料是否未受主管機關處分？
- (5) 公司所公告公司及子公司資金貸與他人及背書保證資料是否未受主管機關處分？
- (6) 公司所公告公司及子公司取得或處分資產資料是否未受主管機關處分？
- (7) 公司是否及時申報公告發生對股東權益或證券價格有重大影響之事項資料而未受主管機關處分？
- (8) 公司是否及時申報內部控制聲明書（於會計年度終了後3個月內）及內部稽核相關作業而未受主管機關處分？
- (9) 公司是否依法規對會計師公費揭露而未受主管機關處分？
- (10) 公司之財務報告是否未受主管機關、證交所或櫃買中心要求調整或重編？
- (11) 公司遇有大眾傳播媒體報導有足以影響公司之有價證券行情時，是否依相關規定揭露澄清性資訊而未受證交所或櫃買中心發函要求改進？
- (12) 公司是否及時申報公告股東會議事手冊及會議補充資料而未受證交所或櫃

---

<sup>19</sup> 2019年12月13日遠東航空宣布停止營運。

<sup>20</sup> <https://www.sfi.org.tw/cga/cga2>

## 買中心處分？

現行我國民航局對國籍航空公司財務監理流程如下所示（侯介澤等，2018；李坤璋，2019）

- (1) 報送資料：請航空公司以書面及電子檔方式報送報表。
- (2) 資料檢核：航空公司報送報表後，經由系統進行報送資料完整性及正確性之檢核。
- (3) 警示構面指標評比：指標評比內容包含國籍各航空公司之財務與公司治理資料。
- (4) 外部資訊：包含媒體報導、檢舉、業者通報、及外部單位所提供之訊息，須檢視該重要外部資訊係與財務相關、具名檢舉，或是票交所提供之退票記錄等訊息，並請業者進行說明。
- (5) 警示門檻：係用來判別航空公司財務狀況是否達到警示狀況。
- (6) 緊急財務事件：係用來判斷航空公司所發生的財務問題是否屬於緊急事件，如航空公司發生退票事件的情況。
- (7) 業者提報說明及改善計畫：業者達警示門檻時，請其說明原因並提出具體改善計畫，交由財務監理審查會審核是否具有有效性與合理性。
- (8) 外部專業會計師協助審視財務報告。
- (9) 業者補充說明。
- (10) 限期改善。
- (11) 實地檢查。
- (12) 行政措施：根據業者之改善情況，給予適當之行政措施，後續再視情形，檢視要求業者再補充說明、限期改善或進行實地檢查等。

李坤璋（2019）在「國籍航空公司財務監理制度檢討修訂」研究中建議對於公司財務警示可分為三大類：

### A類

A1：公司信用狀況：如積欠員工薪資、存款不足退票。

A2：會計師意見：如對於受查者繼續經營存有疑慮。

### B類

B1：董監事及高階主管異動：如半年（或一年）內任期未滿離職董監事及高階主管異動達某一規定人次。

B2：董監事質押：全體董監事質押比率達某一標準。

B3：財務模型：如營業利益率、營業外支出率、淨值周轉率、現金流量比率。

B4：長期投資：如基金及投資總額占股東權益大於某一比例。

B5：應收款項：如應收票據與應收帳款合計佔股東權益達某一比例。

B6：關係人交易與業外收入：如應收關係人借支佔股東權益達某一比例。

B7：資金貸與他人、背書保證與預付款項：如期末資金貸與他人金額累計達股東權益某一比例。

B8：其他財務指標：如本期每股淨值低於某一值。

### C類

C1：航空器租賃：如航空器租賃支出占營業成本比率某個值。

C2：燃料成本：如本期燃料成本占營業成本比率某個值。

- C3：航空器維護費用：如航空器維護費用占飛航設備比率小於某個值。
- C4：董監事酬勞：如董監事酬勞增加率大於某個值。
- C5：衍生性商品交易處理程序：當相關衍生性（金融）商品交易餘額不為0，且未訂定從事衍生性商品交易處理程序。

在李坤璋（2019）研究指出美國對於航空業者揭露的財務內容包括：營運收入、營運成本、淨收入、每哩座位數收入與每哩座位數成本。此外，每月須提供承載乘客、貨物和郵件之財報資訊內容，包括航空器類型、運載量、機位、續航時數。<sup>21</sup>

歐洲共同體理事會於1992年7月23日公布「理事會2407/92號規則」（Council Regulation (EEC) NO 2407 / 92）<sup>22</sup>，其中第5條規定授與航空業者特許經營權的主管機關監理航空業者財務的職權曾指出：

「授與航空業者特許經營權的主管機關，發現航空業者出現財務問題時可隨時或必要時稽查航空業者的財務狀況，以確保足以因應一年所需的營運資金需求。」  
“Licensing authorities may, at any time and in any event whenever there are clear indications that financial problems exist with an air carrier licensed by them, assess its financial performance and may suspend or revoke the licence if they are no longer satisfied that the air carrier can meet its actual and potential obligations for a 12-month period. Licensing authorities may also grant a temporary licence pending financial reorganization of the air carrier provided safety is not at risk”

我國民用航空法中對於航空業者財務查核規定於民用航空法第56條，分成：（1）由航空業者「按期」提供財報（民用航空法第56條第1項），與（2）民航局於「必要時」檢查航空業者營運財務狀況及其他有關文件兩種監理狀況（民用航空法第56條第2項及第57條）。

#### 第 56 條

民用航空運輸業應將左列表報按期送請民航局核轉交通部備查：

- 一、有關營運者。
- 二、有關財務者。
- 三、有關航務者。
- 四、有關機務者。
- 五、股本百分之三以上股票持有者。

民航局於必要時，並得檢查其營運財務狀況及其他有關文件。

#### 第 57 條

民航局得派員檢查民用航空運輸業各項人員、設備，並督導其業務，民用航空運

---

<sup>21</sup> <https://www.bts.dot.gov/topics/airlines-and-airports/quick-links-popular-air-carrier-statistics>

<sup>22</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/61617e0e-3766-42eb-966b-ee28e1458ca0/language-en>

輸業者不得拒絕、規避或妨礙；如有缺失，應通知民用航空運輸業者限期改善。

#### 第58條

民用航空運輸業具有左列情事之一時，除應依法辦理外，並應申報民航局核轉交通部備查：

- 一、增減資本。
- 二、發行公司債。
- 三、與其他民用航空運輸業相互間或與相關企業組織間，有關租借、相繼運送及代理等契約。
- 四、主要航務及機務設備之變更或遷移。

#### 民用航空法第112條第1項

航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情事之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰；情節重大者，民航局得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可：

- 一、航空器國籍標誌及登記號碼不明或不依規定地位標明。
- 二、違反第四十條第一項規定之航空器維護作業。
- 三、規避、妨礙或拒絕依第五十六條第二項規定之檢查。
- 四、違反第五十八條之一第一項規定，未經許可實施聯營。
- 五、違反第六十四條之一第一項規定而為個別攬客行為。
- 六、其他依本法應接受檢查或限期改善事項而規避、妨礙或拒絕檢查或屆期未改善者。

#### 民用航空運輸業管理規則第24條

民用航空運輸業應將下列表報按期檢送民航局核轉交通部備查：

- 一、有關營運者。
- 二、第二季財務報告及年度財務報告。
- 三、有關航務者。
- 四、有關機務者。
- 五、股本百分之三以上股票持有者。

民用航空運輸業應按期依民航局公告格式，以電子資料傳輸方式提報財務監理資料。

民航局於必要時，並得檢查其營運財務狀況及其他有關文件。

#### 消費者保護法

#### 第36條

直轄市或縣（市）政府對於企業經營者提供之商品或服務，經第三十三條之調查，認為確有損害消費者生命、身體、健康或財產，或確有損害之虞者，應命其限期改善、回收或銷燬，必要時並得命企業經營者立即停止該商品之設計、生產、製造、加工、輸入、經銷或服務之提供，或採取其他必要措施。

### 第 37 條

直轄市或縣（市）政府於企業經營者提供之商品或服務，對消費者已發生重大損害或有發生重大損害之虞，而情況危急時，除為前條之處置外，應即在大眾傳播媒體公告企業經營者之名稱、地址、商品、服務或為其他必要之處置。

綜合上述，表 3.4.2 整理現行國內對國籍航空公司財務監理相關法規之規定。

**表 3.4.2 現行國內對國籍航空公司財務監理相關法規整理**

法規		內容
財務監理法源	民用航空法第 56 條第 1 項	民用航空運輸業者應將有關營運、財務、航務、機務、股本3%以上股票持有者之報表按期送請民航局和轉交通部備查。
	民用航空法第 65 條	普通航空業準用第 56 條規定。
財務資料上傳申報	空運計字第 1020018971 號公告	1. 依據民用航空運輸業管理規則第 24 條規定，業者應按期依民航局公告格式，以電子資料傳輸方式提報財務監理資料。 2. 請依規定格式，將財務監理資料上傳至本局財務監理系統。
	空運計字第 1020018973 號公告	1. 依據普通航空業管理規則第 14 條規定，業者應按期依民航局公告格式，以電子資料傳輸方式提報財務監理資料。 2. 請依規定格式，將財務監理資料上傳至本局財務監理系統。
財務監理執行	民用航空法第 56 條第 2 項	民航局於必要時，並得檢查其營運財務狀況及其他有關文件。
	民用航空法第 57 條	民航局得派員檢查民用航空運輸業各項人員、設備，並督導其業務，民用航空運輸業者不得拒絕、規避或妨礙；如有缺失，應通知民用航空運輸業者限期改善。
	民用航空法第 65 條	普通航空業準用第 56 條、第 57 條規定。
行政裁罰（營運面）	民用航空法第 112 條第 1 項第 3 款	規避、妨礙或拒絕依民航法第56條第2項規定之檢查者。
	民用航空法第 112 條第 1 項第 6 款	其他依民航法應接受檢查或限期改善事項而規避、妨礙或拒絕檢查或屆期未改善者。
	民用航空法第 112 條第 2 項第 10 款	違反民航法第 56 條第 1 項規定，未按期申報營運、財務、航務、機務或股本百分之三以上股票持有者之表報。
	民用航空法第 112 條	違反民航法第 58 條規定，未申報增減資本、發行

法規		內容
	條第 2 項第 11 款	公司債、租借、相繼運送與代理等契約或主要航務與機務設備之變更或遷移。
民用航空運輸業結束營運相關規範	民用航空法第 48 條第 3 項	民用航空運輸業應於停業或結束營業前依第 63-1 所定規則，檢附停業或結束營業計畫，申請民航局核轉交通部核准，並於核准之日起六十日後始得停業或結束營業。
	民用航空法第 112 條第 4 項及第 5 項	規定民用航空運輸業未經本部核准即停業或結束營業或未依核准停業或結束營業計畫執行，公司及其負責人將分別處以行政罰鍰（分別罰新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰金，及新臺幣六十萬元以上一千二百萬元以下罰金）。
	增訂民用航空法第 110-3 條	規定如致生損害於公眾或他人且情節重大時，執行業務之負責人將處以刑罰（3 年以下有期徒刑）或科或併科新臺幣二千萬元以上二億元以下罰金。

航空業者定期與不定期向民航局陳報財務資訊後，系統可初步判讀業者財務資訊是否出現「營運風險」及「風險類別達標」情況，再由民航局綜合系統判定風險等級、會計師之建議與外部資訊，以評估後續之行政作為。

### 3.4.3 本議題修法方向研析

#### A、建議方案一：提出航業法第 24 條（財務監管）之修正條文

綜合以上之分析，茲提出航業法第 24 條（財務監管）之修正條文，列為建議方案一（表 3.4.3）。

在表 3.4.3，本研究參考歐洲共同理事會的「理事會 2407/92 號規則」與民用航空運輸業管理規則第 24 條，建議航政機關應於每五年進行一次例行性查核，對業者之「公司營運、財務狀況（含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入（淨損））、股東持股情形」，進行財務監督。另外，保留航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核，但須在因應臨時之重大變動時才啟動執行；其三大變動情形為：（一）市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、（二）市場資訊顯示業者出現財務問題時（例如：公司債違約、銀行透支、營運獲利率明顯下降、現金安全庫存量明顯下降）或（三）產業營運環境出現驟變時。

表3.4.3 航業法關於財務監管（第二十四條條文）之修正建議案（一）

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 24 條  <u>航政機關應依以下規定之時機，通知船舶運送業提供其營運、財務狀況（含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入（淨損））、股東持股情形、及其他有關文件，以供查核：</u>            一、每五年應例行查核一次。            二、有以下狀況出現時，  <u>航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核：（一）市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、（二）市場資訊顯示業者出現財務問題時或（三）產業營運環境出現驟變時。</u>  <u>為保護消費者權益及公共運送安全之需要，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</u></p>	<p>第 24 條            航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>一、第一項參考歐洲共同理事會的「理事會 2407/92 號規則」(Council Regulation (EEC)NO 2407/92)<sup>23</sup> 第 5 條規定與民用航空運輸業管理規則第 24 條，增加航政機關對航運業者進行財務監管之時機為：            （一）原則上每五年應例行查核一次；            （二）發生三種特殊狀況時，亦可隨時查核，分別為：發現業者有財務問題或營運異常時，及產業營運環境出現驟變時。            二、第二項規定，因應特殊需求，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</p>

**B、建議方案二：現行航業法第24條（財務監管）之方式，建議暫無須修正**

由於現代產業經營環境變動快速，各公司之財務狀況，外界人士光憑閱覽各項報表，其實很難能瞭解其真正狀況。以海運為例，過去一些海運船公司經營不善，甚至發生倒閉的原因並非主要是財務出現問題，有可能是受到全球經濟景氣波動的影響或其他不可抗力因素。因此之故，民國84年航業法修法時，因考量當初要求船公司每年造送財務報表，在航運督導機關（現行為航港局）僅為備查之用，對於實際督導管理而言，尚無顯著效益，故修法刪除需定期提送財務報表之要求。

<sup>23</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/61617e0e-3766-42eb-966b-ee28e1458ca0/language-en>

本研究經多次海運公司專家訪談與辦理期中研究報告座談會，受訪專家與參與座談會專家代表對於現行航業法第24條（財務監督）之內容，並未有其他修正建議。故本研究對航運財務監管議題，建議保留現行航業法第24條之內容，暫無須進行修訂（表3.4.4）。

表3.4.4 航業法關於財務監管（第二十四條條文）之修正建議案（二）

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 24 條</p> <p>（無須修正）</p>	<p>第 24 條</p> <p>航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>過去一些海運船公司經營不善，甚至發生倒閉的原因並非主要是財務出現問題，有可能是受到全球經濟景氣波動的影響或其他不可抗力因素。</p> <p>民國 84 年航業法修法時，因考量當初要求船公司造送財務報表，在航運督導機關（現行為航港局）僅為備查之用，對於實際督導管理而言，尚無顯著效益，故刪除需每年定期提送財務報表之要求。</p> <p>本研究經多次海運公司專家訪談與辦理期中研究報告座談會，受訪專家與參與座談會專家代表對於現行第24條內容並未有其他修正建議，考量修正條文內容可能日後衍生出其他問題（如執行困難），本研究建議保留現行第24條內容，無須修正。</p>

### 3.5 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討

#### 3.5.1 本議題背景資料說明

1990年代以前，許多傳統海運國家大多利用對海運獎勵與補助為手段，促進其國內船舶噸位之增加及海運產業之發展。我國亦不例外，相關獎勵措施的推行與調整及其影響如表3.5.1.1所示。本研究並針對近期推動的「海運噸位稅制」、「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，及實施「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業」等措施之內容與成效進行說明與分析。

表3.5.1.1 我國海運獎勵措施與船噸擴充過程

年度	獎勵措施	影響
1936	公佈「造船獎勵條例」。	
1953-1969	第一期四年經濟建設計畫，分期擬訂造船計畫。	因應各期計畫中進出口貿易及國防需求。船噸規模止跌回升。建造83萬載重噸商船為目標。共建造新船51艘（35萬2,000載重噸）。
1960	公佈獎勵投資條例。	五年免營業稅優惠。
1971-1972	第五期「四年經濟建設」之第五期商船汰舊更新計畫	國際運價巨跌，國際金融體制變化，商船汰舊更新計畫受挫。
1973	第六期商船汰舊更新計畫。	建造140萬載重噸商船的計畫取消。
1977	頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」。	配合經濟邁入「後工業化」（Post-Industrial）對外貿易擴張衍生之需求。
1977-1984	實施三期造船計畫。	共建造新船54艘（296萬載重噸），另於計畫項外有30艘（62萬載重噸）加入建造，成效頗大。
1981	公佈航業法。	旨在促進航業發展，繁榮國家經濟。
1985	核定中國造船公司造船融資實施要點。	以融資優惠方式鼓勵國輪國造。
1986	擬訂國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫。	鼓勵建造新船，放寬購買現成船規定，以汰舊換新。目標2000年前，汰換逾齡船舶400萬載重噸，新建或購買現成船1,000萬載重噸，使規模達1,200萬載重噸。
1987	配合海運自由化政策，廢除「貿易、航業及造船配合實施方案」。	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。

年度	獎勵措施	影響
1990	廢除獎勵投資條例。	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。
1991	促進產業升級條例施行細則訂定。	對海運產業未有實質優惠。
1992	配合自由化政策，廢除國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫。	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。
1993	商船隊突破一千萬載重噸。	為國籍船舶登記為國輪船噸之極盛時期。
1994	獎勵民間參與交通建設條例訂定。	未將海運業列入，僅列入船舶污染防治及科技之設備。
1994	擬訂振興航業方案草案。	中程計畫-推動造船計畫。
1994-1999	修訂航業法及相關子法。	因應自由化、國際化政策放寬經營限制。
1999	召開「獎勵國輪發展政策」座談會。	研擬相關獎勵國輪發展方案，但並未實施。
2011	實施船舶噸位稅制度，提供國輪營運租稅獎勵措施。	僅非常少數國輪申請適用「噸位稅」制度。
2016	推動「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」。	提供我國航商「國際商港土地租金減計、國際商港設施租金減計、國輪靠泊我國國際商港碼頭碇泊費減計」等優惠。
2020	實施「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業」。	給予受嚴重特殊傳染性肺炎影響而發生營運困難之產業，包括我國籍船舶運送業、貨櫃集散站經營業及船舶貨物裝卸承攬業，為維持營運資金融通貸款利息之補貼，以減輕營運衝擊。

資料來源：1. 陳一平，「從消失中的美國船旗看我國國輪未來之發展」，海運月刊，2000年12月；2. 本研究另外補充資料。

## 一、海運實施噸位稅制

我國進入21世紀，推動的海運產業適用租稅優惠，當屬2011年的「實施船舶噸位稅」制度，試圖提供國輪營運之租稅獎勵措施。經由交通部會商財政部多年，備極艱辛取得的成果。重點如下：

### (一) 主要推動理由

海運產業具國際競爭特性，由於營運成本高漲及權宜船籍興起，世界各國均面臨國輪船隊數目下降問題，歐美先進國家及我國鄰近之日本、韓國，為促進船

隊在全球航運市場之競爭力，相繼實施噸位稅，以提供低稅負環境達成發展海運之政策目的。為提升我國海運國際競爭力，並順應國際間實施噸位稅之趨勢，財政部參據行政院賦稅改革委員會「實施噸位稅之研究」結論，擬具所得稅法第 24 條之 4 噸位稅課稅制度條文。原規劃噸位稅制之的預期效益包括：增加國輪歸籍及國籍船員僱用，帶動金融、海運週邊產業發展及就業機會，國輪船隊增加並能因應民生物資緊急運輸之需求，促進我國整體經濟發展。

## (二) 噸位稅課稅制度

中華民國 100 年 1 月 26 日總統華總一義字第 10000016611 號令公布增訂所得稅法第 24 條之 4，並依該條文規定訂定「營利事業適用所得稅法第 24 條之四計算營利事業所得額實施辦法」，主要內容包括：

自 100 年度起，總機構在中華民國境內經營海運業務之營利事業，符合一定要件，經中央目的事業主管機關核定者，其經營海運業務之收入，得選擇以船舶淨噸位計算營利事業所得額課稅；海運業務收入以外之收入，其所得額之計算依所得稅法相關規定辦理。

經營海運業務之營利事業每年度海運業務收入之營利事業所得額，得依下列標準按每年 365 日累計計算（推定利潤率）：

1. 各船舶之淨噸位在 1,000 噸以下者，每 100 淨噸位之每日所得額為 67 元。
2. 超過 1,000 噸至 10,000 噸者，超過部分每 100 淨噸位之每日所得額為 49 元。
3. 超過 10,000 噸至 25,000 噸者，超過部分每 100 淨噸位之每日所得額為 32 元。
4. 超過 25,000 噸者，超過部分每 100 淨噸位之每日所得額為 14 元。

其他規定尚包括：

1. 一經選定，應連續適用 10 年，不得變更。
2. 不得適用所得稅法第 39 條第 1 項但書關於虧損扣除規定。
3. 不得適用其他法律關於租稅減免規定。
4. 在中華民國境內依航業法設立，經交通部許可之船舶運送業。以規定之船舶實際從事客貨運輸，並負責該等船舶之經營策略及商業管理。
5. 登記擁有一艘以上中華民國船舶，且其自有中華民國船舶之淨噸位合計數，自適用噸位稅制之第 3 年度決算日起，應達營利事業及其直接或間接持有具表決權之股份或出資額超過 50% 之子公司所擁有全部船舶淨噸位合計數之 15%；第五年度決算日起，則需達 30%。
6. 僱用中華民國員工（含海上及岸勤人員）35 人以上，並按所屬總噸位五百以上之中華民國船舶艘數，依規定應配置船員總人數計算，每十五名船員提

供二名實習生名額，餘數超過十人，再提供一名實習生名額，以承擔中華民國船員培育及訓練義務。

7. 適用計算噸位稅所得額之船舶包括：自有或向他人以光船、計時、計程租入實際經營之每艘總噸位三百以上之海上運輸船舶（但不包括以光船出租予他人之自有船舶）；用於客貨運輸服務、拖船、打撈或其他於海上提供交通運輸服務（但不包括用於提供陸地上銷售貨物或勞務性質（如購物商店、餐廳、旅館等）之船舶）。

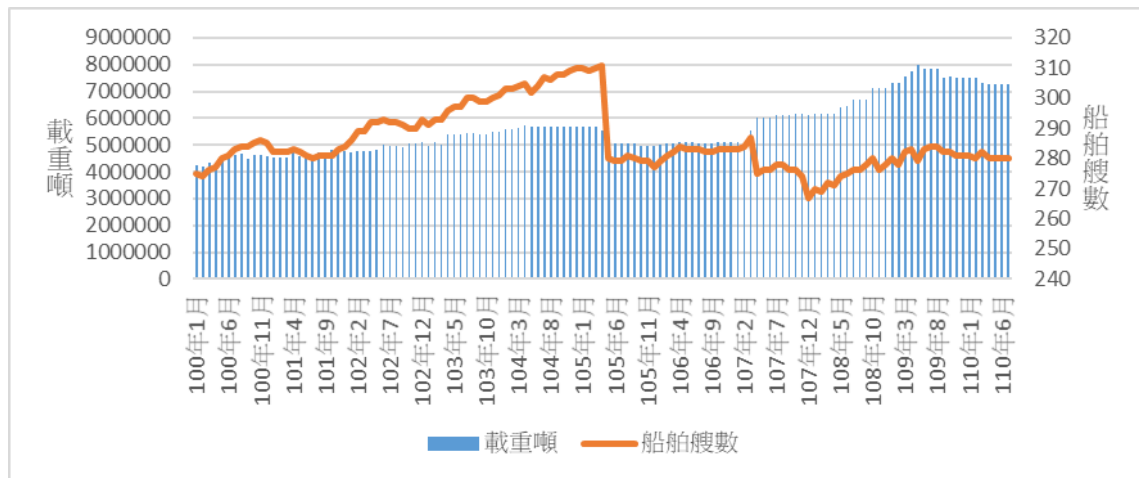
### （三）實施效益及受理業者申請情形

依據申請資料顯示，自 2011 年開始實施迄今總共累計有 3 家航商陸續選擇適用噸位稅制，其中 2 家為散裝船航商，1 家為貨櫃船航商，適用的營運船舶中累計國籍船舶艘數為 32 艘，累計國籍船舶淨噸位數為 1,102,153 噸（詳如表 3.5.1.2）。另外，依據航港局官網之統計數據顯示，自我國開始實施噸位稅制之 2011 年起，國籍船舶登記艘數持平，載重噸位數（dwt）則有大幅增加，由 2011 年 1 月的 4,246,874 載重噸（dwt）升至 2021 年 6 月的 7,262,332 載重噸（詳如圖 3.5.1.1）。

表 3.5.1.2 採用噸位稅制航商家數及適用的營運船舶中累計國籍船舶淨噸位數

年度	累積採用噸位稅制航商家數	累積採用噸位稅制航商之國籍船舶淨噸位數
2011	1	-
2013	2	-
2020	3	1,102,153

圖 3.5.1.1 自 2011 年實施噸位稅制後國籍船舶登記艘數及載重噸位數 (dwt) 之變化趨勢



我國噸位稅制自 2011 年起實施，由於 2008 年美國華爾街引發金融危機，造成全世界經濟的大衰退，使得船舶運送業連年虧損。船公司虧損可適用所得稅法第 39 條第 1 項但書盈虧互抵之規定，得將經該管稽徵機關核定之前 10 年內各期虧損，自本年純益額中扣除後，再行核課稅額，若虧損大於盈餘則可不用繳納公司營利事業所得稅，惟若申請適用噸位稅則仍須要依船舶之淨噸位納稅，且一經選定噸位稅制，應連續適用 10 年，不得變更。航商是否選擇噸位稅制主要應就其總體賦稅成本來考量，故而，我國噸位稅實施時機巧遇船公司虧損之航運不景氣循環週期，及最低稅負制的實施，效果可能會受到影響。

## 二、推動「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」 (簡稱航運業振興方案)

### (一) 主要推動理由

106年鑑於全球航運景氣低迷、船舶大型化、航運市場供過於求導致運價持續下滑等國際趨勢影響，使得我國船舶運送業在財務及公司經營上受到嚴重衝擊，爰依據多家航商業者及相關產業公會向政府提出協助的請求，參照國際間各海運主要國家對航運產業之扶植政策，政府決議協助我國航運業者在此波景氣轉換時期渡過經營困境，經行政院105年11月4日核定實施「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵、紓困暨促進產業升級措施方案」2年，行政院嗣於106年5月8日核定，並修正方案名稱為「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，目前已逐年展延至110年12月底。

航運業振興方案預期效益為在當時全球經濟尚未全面復甦階段，期透過本方案提供良好的航運經營環境，藉由調降港埠使用費及相關租金等費用，減輕我國航運業者營運成本壓力，以鼓勵業者繼續留在國內永續經營、投資，例如增加所

屬船隊國輪比例、國際商港投資建設、吸引外資投資我國航運產業等，以促進我國航運發展及維持航運秩序，並透過資金面之協助，減輕業者年度虧損負擔及借貸利息壓力，使其可專注於本業之經營，待營運績效成長及全球經濟復甦後，將可順勢帶動我國國家整體貿易量及經濟成長。

## （二）振興方案內容

航運業振興方案包含獎勵措施（依臺灣港務公司公告當年度客製化行銷獎勵措施辦理）、振興措施（含碼頭碇泊費、國際商港土地租金與設施租金減免等港埠業務費及租金減免、新增資金優惠貸款及既有借貸款項寬限）、促進產業升級措施（長期資金專案貸款（依據「促進航運產業升級專案貸款要點」）），及行政協助（各主辦單位及承辦銀行設置單一窗口）等4項措施。原框架下另有研議「促進航運產業升級措施」專案貸款之利息補貼，但因另闢財源編列相關預算有其窒礙難行之處等問題而作罷。

航運業振興方案原於105年11月4日經行政院核定實施2年(實施期限至107年11月13日止)，但考量當時中美貿易戰及國際貿易情勢變化，航運業面臨燃油價格上漲侵蝕獲利、全球貿易紛爭升溫使航運業經營增加許多不確定性、運力過剩、及航運景氣預估至少需要2年以上始能逐步復甦等眾多因素，加強振興航運產業之政策力道，實有必要。經協調各相關單位，達成本方案適用期間展延1年至108年12月31日之共識，同時「既有借貸款項寬限」之適用對象擴大至航業法4大航業、「促進航運產業升級措施措施」貸款適用對象擴及船務代理業，以各方面協助我國航運業者因應景氣變動及供需不明之情形，並得以穩定經營。本方案後續全球航運景氣變遷情形滾動式檢討延討延長實施之必要性，目前已逐年展延至110年12月底。

## （三）實施效益及受理業者申請情形

### 1.實際效益：

#### （1）政府帶動全球貨主對我國航商之信心

時值105年之際，全球貿易增速放緩、航運運力過剩，導致運價下降，世界各主要航商無不巨幅虧損，或進行整併。又韓進海運破產造成全球航運市場、供應鏈之崩潰，航運業無不瀰漫悲觀情緒。為穩定經營，我國推出振興方案；另經洽詢業者意見，得知在韓進海運破產倒閉後，全球供應鏈比以往更加注重航運業者之信用與品質，我國政府在航運市場震盪、投資人恐慌及貨主重新尋求合作航商之際，推出振興方案，對外宣示對我國航運業者之支持，確實達到協助航商穩定員工士氣及投資人信心，並取得國外貨主支持之外部效益。

#### （2）政府協助降低我國航商營運成本支出，使在航運景氣復甦初期，得以加速

改善公司營運狀況：

在貨櫃航運業方面，因航商積極整併，運價在106年下半年轉強，加上新增之運力供給逐漸受到控制，帶動航商轉虧為盈。另在散裝航運業部分，鐵礦砂、基本金屬價格穩健走揚，運價也在106年下半年大幅上漲。一時之間，航商皆樂觀看待航運產業景氣好轉。振興方案自105年11月開始實施後，該方案內之振興措施及促進產業升級措施，經6家業者申請約10億元。106年隨著航運景氣初步復甦、運價逐漸回穩，6家業者中已有5家恢復獲利能力，其每股盈餘及毛利率均有所成長並轉虧為盈；其償債能力（利息保障倍數）亦好轉；該結果顯示，振興方案在當時確實有達到穩定航商、貨主及投資人信心之效果。

## 2. 受理業者申請情形

- (1) 獎勵措施（依臺灣港務公司公告之當年度客製化行銷獎勵措施辦理）：106年度約 3.7 億元，107 年度約 5.12 億元，108 年度約 6.1 億元，109 年度約 6 億元。
- (2) 振興措施（前一年度虧損者於當年度申請減免）：
  - ✓ 港埠業務費及租金減免：自 106 至 110 年度，計有 12 家業者申請，共 2.1 億元（如表 3.5.1.3）。

表 3.5.1.3 港埠業務費及租金減免

年度	家數	金額
106	5	約 8,916 萬元
107		無符合優惠資格（前一年度發生虧損）之業者。
108	2	120 萬元
109	4	1.2 億元
110	1	預估 1.6 萬元（大型航商因 109 年未發生虧損，不符合優惠資格）

- ✓ 新增資金優惠貸款：106 年計 2 家共 6 億元。
- ✓ 促進產業升級措施：自 106 至 109 年度，計有 6 家公司申請，貸款金額共 12.54 億元（如表 3.5.1.4）。

表 3.5.1.4 促進產業升級措施貸款金額

年度	家數	金額	尚未還款家數	尚未還款金額
106	3	9.69 億元	2	6.69 億元
107	1	0.5 億元	1	0.5 億元
108	0	0 元	0	0 元
109	2	2.3528 億元	1	0.3528 億元

### 三、實施「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業」

#### (一) 實施理由

交通部航港局為執行「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法」<sup>24</sup>第11條規定，針對受嚴重特殊傳染性肺炎影響而發生營運困難之產業，包括我國籍船舶運送業、貨櫃集散站經營業及船舶貨物裝卸承攬業，為維持營運資金之融通貸款利息得予以補貼，以減輕其營運衝擊，訂定「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業要點」。

#### (二) 主要實施內容

##### 1. 適用對象及內容

非中小型企業（逾中小企業認定標準第二條第二款所列基準）之我國籍船舶運送業、貨櫃集散站經營業及船舶貨物裝卸承攬業業者自民國109年1月起任連續2個月，其平均營業額較108年7月至12月或前一年同期平均營業額減少達百分之十五以上，經航港局及金融機構認定屬實且非屬公營事業者。該等業者之主要營業項目及營收來源，經航港局認定給予貸款利息補貼有偏頗之虞或顯不合理者，不得申請利息補貼。

##### 2. 貸款利息補貼規定

- (1) 補貼利率：按承貸金融機構實際核貸利率補貼，最高不得超過金融機構核貸時中華郵政股份有限公司一年期定期儲金機動利率。
- (2) 補貼期間：按業者與金融機構實際約定貸款期限定之，最長以一年為限，

---

<sup>24</sup> 「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法」係依據「嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例」第九條第三項規定訂定，「嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例」所需經費上限為新臺幣八千四百億元，得視疫情狀況，分期編列特別預算，送請立法院審議。

且不超過民國110年6月30日。

- (3) 業者申請利息補貼之融通貸款應優先支付員工薪資；違反者應繳回利息補貼。
- (4) 業者如已依經濟部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難事業資金紓困振興貸款及利息補貼作業要點獲經濟部任一類利息補貼，不得再依本要點申請利息補貼。又本要點之利息補貼，與其他機關所定補貼性質相同者，應擇一辦理，不得重複。

### (三) 受理業者申請情形

本融通貸款利息補貼作業要點自2020年7月1日起開始實施，至2021年6月30日屆滿。依據申請資料顯示，2020年有4家國籍航運業者申請，其中包括3家船舶運送業，及1家貨櫃集散站經營業暨船舶貨物裝卸承攬業者；2021年因航運景氣復甦，只有1家船舶運送業者申請。本要點實施期間，累計補貼的利息金額為新臺幣2,728.9萬元。

上述資料簡要說明我國曾執行過的海運獎勵政策措施，尤其是近年來執行的「海運噸位稅制」、「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」、及「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業」等措施，該等獎勵措施，確實有發揮幫助我國海運業發展之效用。在討論過實際措施後，以下將討論如何在法規制度面上建立長久的獎勵政策。

### 3.5.2 本議題修法參考國內外法例說明

#### 一、外國法例可參考之規定

目前許多傳統海運國家及主要國家對於海運產業仍持續有採行獎勵或振興之措施，其手段主要係透過明訂基本政策、金融支援（基金或融資）、稅制支持、補貼政策、保護政策及行政協助等面向的措施，以促進其國內船舶噸位之增加、確保從業人員的就業機會，及推動海運產業的轉型，俾維持其海運產業之永續發展，說明及分析如表3.5.2.1。

本研究以金融支援面向中的基金為例，分別說明新加坡、美國及丹麥的措施。

#### A、新加坡

新加坡的海事產業基金（Maritime Cluster Fund, MCF）之預算係由新加坡海事及港務管理局（MPA）編列，用來兌現發展新加坡成為國際海事中心的承諾。該基金支援的對象及內容會依據不同時期的政策目標做調整，目前主要運用於三項關鍵的項目<sup>25</sup>，包括：

- (1) 推動海事產業人力與人才及訓練計畫或量能的發展，以提升海事從業人員相關的知識與專業技能，包括與航運企業共同補助其員工的教育訓練費用，鼓勵參加經MPA核准的外部訓練課程，及企業內部舉辦的訓練課程；鼓勵企業透過各項相關職涯發展計畫，投資海事專業人員的養成，及支持栽培極富發展潛力的新加坡本地人員成為管理與領導階級。另外，也鼓勵海事企業及產業組織建立良好的人力資源發展與教育訓練系統，以吸引人才投入海事產業並能獲得很好的培育與發展。
- (2) 支援航運企業和組織在新加坡設立或擴展開發新業務、新功能及推動國際化之費用。
- (3) 支援航運企業透過強化商業及作業流程，或發展與應用科技的解決方案來增加生產力的計畫。航運相關企業及聚焦於航運業務的科技及工程公司皆適用。適用計畫的相關費用，其70%可獲得來自MPA的資金支持。而可適用費用的項目如：專業服務（顧問、軟體發展及客製化、使用者訓練，及認證等成本）、硬體及軟體費用，及最多2位組織內部全職員工的人力成本（該部分採逐案審查）。

---

<sup>25</sup> <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-companies/setting-up-in-singapore/developing-manpower/maritime-cluster-fund-mcf>

## B、美國

美國設置的航運相關基金，其目的在於鼓勵美國籍船隊的建立、因應商業發展需要，及確保國家安全等，分別舉例說明如下<sup>26</sup>：

- (1) 資本建造基金 (Capital Construction Fund, CCF) — 係依據 1970 年修正的商船法規定 (1971 年正式實施)，其目的在支援美國籍船隊之所有者與營運者累積大量資本，以因應美國商船隊之現代化與擴充需求。此計畫透過遞延聯邦所得稅之課稅優惠，來鼓勵船舶建造、取得、改造等資金之籌措。
- (2) 建造保留基金 (Construction Reserve Fund, CRF) — 係根據 1936 年商船法第 511 款規定而制定，屬於財務支援計劃性質，提供稅賦延付優惠措施給予美國籍營運者。亦即對船舶之出售或其他處分結果發生資本利得所可徵稅賦有 3 年的優惠來建造、改造、修理或取得船舶，以符合國家防衛與商業發展之需。
- (3) 1993 年克林頓強化美國造船廠在國際市場競爭之計畫 (Strengthening America's shipyards Plan for Competing the International Market) — 國防部在 1994 至 1998 年度間分別撥提三千、四千及五千萬美元之研發基金，以改進美國造船廠競爭力，並檢討及減少不必要之政府規章所加諸於美國造船廠之限制，運輸部經由第 XI 篇貸款保證，提供另外二十億美元金額，擴大造船出口融資，協助美國造船廠與外國造船廠間進行設備合作協議與國際行銷活動等。

## C、丹麥

丹麥是傳統的海運大國，其丹麥海運基金 (Danish Maritime Fund) 成立於 2005 年，屬於商業基金性質，僅適用於丹麥的海運業者及機構，其目的在透過財務支援 (補助或貸款)，協助丹麥海運產業發展活動，並得以間接創造更多的就業機會。該基金側重於 4 個策略性的項目，包括丹麥海運產業相關研究、發展計畫、支助創新商業計畫 (通常為新創事業) 早期的募資，以及培育專業合格的海運人才。至於基金主題方面，主要聚焦數位化、自動化及綠色轉換，以期達成聯合國 17 項永續發展指標的目標 (UN 17 SDGs)。該基金的資金源自於丹麥船舶融資 (Danish Ship Finance) 10% 股份的股息，自成立以來，已有超過 7.5 億丹麥克朗 (約合新臺幣 33 億元) 的規模，目前基金約有 27% 的比例，用於相關海運商業計畫的貸款，26% 用於海運研究、41% 用於丹麥海運產業相關研發計畫，以及 6% 用於丹麥海運人才的培育 (包括獎學金) 補助。此外，基金的管理委員會成員包括：丹麥船東協會 (Danish Shipping, 2 席)、丹麥船東協會渡輪代表 (Danish Shipping - Ferries, 1 席)、丹麥海運製造商會 (Danish Maritime, 2 席)、丹麥產業暨商業與財政部 (Ministry of Industry, Business & Financial Affairs, 1 席)。目

---

<sup>26</sup> <http://www2.nkust.edu.tw/~hgyang/mp-c51.pdf>

前丹麥致力於推動未來船舶-自主船舶的發展，丹麥海運基金即為其可運用的政府基金之一。

表3.5.2.1 國際間各國政府採行之航運業獎勵或振興措施

國家	措施	說明
新加坡	金融支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 海事產業基金（Maritime Cluster Fund, MCF）的用途主要有 3 項，與航運企業共同補助其員工的教育訓練費用，支援航運企業在新加坡設立或擴展開發新業務及推動國際化之費用，及支援航運企業增加生產力的計劃。</li> </ul>
	稅制支持	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 海運產業獎勵計畫-特許國際海運企業方案（MSI-Approved International Shipping Enterprise（MSI-AIS）Award）目的在鼓勵國際海運船東或營運人在新加坡設立營運部門，符合條件的特許企業，可以選擇兩種適用方式之一來豁免繳交海運相關的所得稅：一次 10 年的可變動合約期間；或者一次 5 年的不可變動合約，在 5 年期滿時可以選擇轉換為一次 10 年的可變動合約。</li> <li>➤ 航運產業獎勵計畫-海運租賃方案（MSI - Maritime Leasing（MSI-ML）Award）目的在鼓勵企業或商業信託等利用新加坡的資本和基金來經營其船舶與海運貨櫃的租傭與租賃業務，符合條件者，其租傭與租賃收入可享有最多 5 年的租稅優惠，獲准的企業經理人則可以享有管理該等產業所得收入 10% 的所得稅減免優惠。</li> <li>➤ 航運產業獎勵計畫-海運相關輔助企業方案（MSI - Shipping-related Support Services（MSI-SSS）Award）目的在推動海運輔助服務業在新加坡的成長，及鼓勵海運航商集團在新加坡設立負責公司服務功能的部門。符合條件的企業，可以在以下相關業務項目的收入中減免 10% 的所得稅： <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 船舶仲介</li> <li>✓ 貨運承攬的合約交易</li> <li>✓ 船務代理</li> <li>✓ 貨運承攬及物流服務</li> <li>✓ 向從事航運相關活動的業者提供服務</li> </ul> </li> <li>➤ 豁免預扣所得稅方案（Withholding Tax（WHT）Exemption）</li> </ul>

國家	措施	說明
		<p>提供合格的航運企業（包括適用航運產業獎勵計畫（MSI）框架下的新加坡船舶登記制度（MSI-SRS）、特許國際海運企業方案（MSI-AIS）、海運租賃方案（MSI-ML）等）能享有在利息，及透過融資買船、造船或購買貨櫃及複式運輸設備等相關支出項目，豁免預扣所得稅的優惠。</p>
	行政協助	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 由新加坡海事及港務管理局提供各項的協助及財務方案，以幫助海運企業能夠最佳化其於新加坡的運作。</li> <li>➤ 補助海運企業員工接受教育訓練課程的費用，以發展企業員工的專業知能。</li> </ul>
中國大陸	金融支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 加大生產經營信貸融資支持：對在建造船舶實行抵押融資、支持符合條件的船舶企業上市和發行債券、加快建立船舶產業投資基金。</li> <li>➤ 增加船舶出口買方信貸投放：鼓勵金融機構增加船舶出口買方信貸資金投放。</li> </ul>
	稅制支持	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 吸引權宜船回籍政策：利用船籍港制度及各項優惠免稅措施吸引中國國籍船舶之註冊。</li> </ul>
	補貼政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 《促進老舊運輸船舶和單殼油輪報廢更新實施方案》，採取中央財政補貼方式鼓勵老舊運輸船舶和單殼油輪提前報廢更新，按 1500 元/總噸的基準進行拆船補助。</li> <li>➤ 「浦東新區促進航運業發展財政扶持辦法」，為各航運服務企業，提供一定金額之一次性補貼，最高金額為人民幣 200 萬至 1,200 萬人民幣，補貼時間不超過 3 年。</li> </ul>
	保護政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 國貨國運政策：目前除軍品、部分大宗物資(如鐵礦、煤、油等)及大型機電設備，優先選擇國輪外；其他貨品已採市場化的運輸型態。</li> </ul>
日本	明訂基本政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 於「海上運送法」設立專章（第四章-日本籍船舶、日本船員保障政策）： <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 明訂政府須建立基本政策，以完整及系統性的促進措施來保障日本國籍船舶，及日籍船員的訓練養成與保障其在日籍船舶上的工作，俾確保穩固的海上運輸。有關上開基本政策的建立和變更，國土交通省應諮詢「運輸政策委員會」（由日本的相關產學代表組成）之意見。民間航商得提出保障日本</li> </ul> </li> </ul>

國家	措施	說明
		<p>籍船舶、日本船員有關之計畫。</p> <p>✓ 保障計畫內容應包含目標、細節、計劃期間，及所需經費與預算來源等項目。</p>
	金融支援	<p>➤ 船舶造船融資：由 Japan Development Bank 與 Maritime Credit Corporation 提供長期低利造船融資，借款期間為 3 年，償還期間為 7-15 年、融資比例為 40~60%。</p>
	稅制支持	<p>➤ 儲備基金免稅：允許船舶所有人將其各項收益存入該項基金，以延緩納稅。如果從基金中提款用於在本國造船、船舶改建和更新等，則給予免稅。</p> <p>➤ 稅制優惠項目包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 船舶的特別折舊</li> <li>✓ 船舶買賣優惠</li> <li>✓ 船舶登記許可稅</li> <li>✓ 船舶特別修繕準備金</li> </ul>
韓國	金融支援	<p>➤ 利用協助造船計畫，以及資本額 45 億美元的「韓國航運促進公司（Korea Maritime Promotion Corporation, KMPC）」，提供投資及保證方案，協助建造低成本及高效能之船舶，項目包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 為改善中小型船公司因未簽訂有長期運送合約，難以申請銀行貸款之業者，提供金融支援；未來也將透過公社，擴大提供金融支援。</li> <li>✓ 將中古船舶、船舶壓艙水處理設備、貨櫃機器等列入支援項目，並研究中長期投資各種船型種類之計畫。</li> </ul>
	補貼政策	<p>補助老舊船舶汰換為環保船舶（補助新造船價格之 10%），至 2022 年前協助建造 50 艘船舶，並擴大中長期性協助計畫，將目前之船舶改造為環保船舶，或以環保船舶取代老舊之航行在沿岸的船舶。</p>
美國	金融支援	<p>➤ 融資保證：由政府提供信用保證，融資保證之限度，一般不能超過實際費用的 87%，保證期間為船舶交付後 25 年以內為限。</p> <p>➤ 資本建造基金（Capital Construction Fund, CCF）：支援美國籍船隊之所有者與營運者累積大量資本，以因應美國商船隊之現</p>

國家	措施	說明
		代化與擴充需求。
	稅制支持	➤ 建造保留基金：提供稅賦延付優惠措施給予美國籍營運者。
	保護政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 貨物優先運送權（Cargo Preference），係指政府機關或財政支援的貨物達一定比率以上，需保證由美國籍商船來運送。</li> <li>➤ 境內航行沿岸運送係根據瓊斯法（Jones Act）規定在美國建造、美國國民所有、美國船員所服務船舶來執行。</li> </ul>

上述表 3.5.2.1 所列舉之國際上各國政府採行之諸多航運業獎勵或振興措施，可供我國未來採行政策措施之參考。

## 二、國內其他法規可供參考之規定

目前我國航業法相關規定除了第17條有關國貨國運的機制設計外，尚無其他獎勵業者之條文，是否可參考我國現行鼓勵產業別發展的法規，加上鼓勵航運產業發展之法源，值得加以探討。經查我國現行為發展特定產業而特別立法的法規，依照公布施行或預告的時間排序計有：發展觀光條例、農業發展條例、生技新藥產業發展條例、運動產業發展條例、國防產業發展條例，及海洋產業發展條例草案等6項。經彙整該等針對特定產業別的發展條例的獎勵重點，可供航運產業參考之面向計有：研發支出的支持（透過租稅優惠）、人才培育支出的支持（如透過租稅優惠、薪資補助等）、建立產業發展投資之優惠融資管道及信用保證機制，以協助產業取得推展業務所需資金、國家發展基金提撥一定比例投資產業、政府協助開發及整合產業人力資源、政府針對產業符合政策目標的項目給予適當之輔導、協助、獎勵或補助、對引進關鍵技術及推動國際化的項目進行獎勵、及政府針對重大案件設立單一窗口等。其中農業發展條例有明訂設立專屬「基金」（設置農業發展基金），海洋產業發展條例草案則提及應運用其他來源「基金」（明定國家發展基金應提撥一定比例投資海洋產業）。各條例中獎勵產重點內容按施行或預告日期時序呈現於表3.5.2.2。

表3.5.2.2 國內現行為發展特定產業而特別立法法規內容重點

法規名稱及施行或預告日期	立法目的	獎勵內容重點
發展觀光條例 (58.7.30)	為發展觀光產業，宏揚傳統文化，推廣自然生態保育意識，永續經營臺灣特有之自然生態與人文景觀資源，敦睦國際友誼，增進國民身心健康，加速國內經濟繁榮。	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 規劃建設。</li> <li>✓ 經營管理。</li> <li>✓ 獎勵及處罰。</li> </ul>
農業發展條例 (94.6.10)	為確保農業永續發展，因應農業國際化及自由化，促進農地合理利用，調整農業產業結構，穩定農業產銷，增進農民所得及福利，提高農民生活水準。	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 農地利用與管理。</li> <li>✓ 農業生產。</li> <li>✓ 農產運銷、價格及貿易。</li> <li>✓ 農民福利及農村建設。</li> <li>✓ 農業研究及推廣。</li> <li>✓ 設置農業發展基金，專供農業發展及農民福利之用（基金財源包括：捐贈、政府編列預算、農業用地變更繳交的回饋金等）。</li> </ul>
生技新藥產業發展條例 (96.7.4)	為發展我國生技新藥產業，成為帶動經濟轉型的主力產業。	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 研究與發展及人才培訓支出金額35%限度內，自有應納營利事業所得稅之年度起五年內抵減各年度應納營利事業所得稅額。</li> <li>✓ 生技新藥公司得以其取得該股票之價款20%限度內，自其有應納營利事業所得稅之年度起五年內抵減各年度應納營利事業所得稅額。</li> <li>✓ 生技新藥公司高階專業人員及技術投資人所得技術股之新發行股票，免予計入該高階專業人員或技術投資人當年度綜合所得額或營利事業所得額課稅。</li> <li>✓ 由政府捐助成立之技術輔導單位，應配合提供技術輔導。</li> <li>✓ 新創之生技新藥公司，其主要技術提供者之人才流用。</li> </ul>

法規名稱及施行或預告日期	立法目的	獎勵內容重點
運動產業發展條例 (106.11.29)	為促進運動產業之發展，營造運動產業良好的經營環境，積極提升競爭力與國際接軌，並為國人建構優質運動休閒環境。	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 為促進職業運動產業之發展，各級政府與公營事業得配合國家體育政策及運動產業發展計畫進行投資，其股份比例不得超過50%。</li> <li>✓ 主管機關為推展運動產業發展，對於所列事項（詳該條例第8條條文），得採取適當之輔導或獎助措施。</li> <li>✓ 對運動事業或營利事業聘用績優運動選手從事有助運動推展或提供運動相關服務等事項，其薪資支出金額30%限度內，得專案編列經費補助之，每人累計補助期間以五年為限。</li> <li>✓ 為培育運動事業人才，政府應充分開發、運用運動事業人力資源，整合各種教學與研究資源，鼓勵大專校院及運動產業進行產官學合作研究及人才培訓。</li> <li>✓ 建立運動產業發展投資之優惠融資管道及信用保證機制，協助運動事業取得推展運動業務所需資金。</li> <li>✓ 對運動事業引進運動產業相關之關鍵技術、發展國際或自有品牌，並有助運動產業之創新及發展者，得補助之，並提供相關國際市場拓展及推廣銷售之協助。</li> <li>✓ 體育團體舉辦之運動賽事或活動，符合加值型及非加值型營業稅法第8條第1項第五款規定者，其門票收入免徵營業稅。</li> <li>✓ 為促進運動產業發展，公司投資於運動產品或服務之研究、發展支出金額，得依有關稅法或其他法律規定減免稅捐。</li> <li>✓ 為促進運動場館業之發展，中央主管機關應針對重大投資案件，設置單一窗口，會同中央有關機關辦理。</li> <li>✓ 主管機關對於發展運動產業建設所</li> </ul>

法規名稱及施行或預告日期	立法目的	獎勵內容重點
		需之公共設施用地，得依法申請徵收私有土地或撥用公有土地。
國防產業發展條例 (108.6.19)	為有效結合政府與民間力量，發展國防產業，達成國內研發、產製武器裝備及後勤支援為優先之目標，以落實國防獨立自主之基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 廠商分級及國防安全管控。</li> <li>✓ 協助國際合作及研發投資。</li> <li>✓ 國防產業之支持及升級。</li> <li>✓ 列管軍品需求經營。</li> </ul>
海洋產業發展條例草案 (108.7.8預告)	為促進海洋產業之發展，營造海洋產業良好經營環境，提升海洋產業競爭力	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 本條例所稱海洋產業，指利用海洋資源與空間進行各項生產及服務活動，或其他與海洋資源相關之下列產業： <ul style="list-style-type: none"> <li>一、漁業。</li> <li>二、水產品批發及零售業。</li> <li>三、船舶、浮動設施及其零件製造業。</li> <li>四、海洋運輸及其運輸輔助業。</li> <li>五、海事工程業。</li> <li>六、海洋礦業及能源業。</li> <li>七、海洋科技業。</li> <li>八、海洋環境保護業。</li> <li>九、海洋運動、觀光、休憩業。</li> <li>十、其他經中央主管機關指定之產業。</li> </ul> </li> <li>✓ 國家發展基金應提撥一定比例投資海洋產業。</li> <li>✓ 中央主管機關應會同相關政府機關、金融機構及信用保證機構，建立海洋產業發展投資之優惠融資管道及信用保證機制，協助海洋事業取得推展海洋業務所需資金。</li> <li>✓ 為促進海洋產業之發展，中央主管機關應針對重大投資案件，設置單一窗口，會同中央有關機關辦理。</li> <li>✓ 中央主管機關應協助直轄市、縣（市）政府、公民營事業、法人或</li> </ul>

法規名稱及施行或預告日期	立法目的	獎勵內容重點
		<p>自然人依法設置海洋產業園區或劃設海洋產業專區，並會商各中央目的事業主管機關給予必要之輔導、補助、獎勵。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 主管機關及中央目的事業主管機關得就所列事項（詳該條例草案第11條條文），對海洋事業給予適當之輔導、協助、獎勵或補助。</li> <li>✓ 為充分開發、運用海洋人力資源，整合教學及研究之能量，達到培育海洋事業人才之目的，主管機關及中央目的事業主管機關得採取所列措施（詳該法草案第12條條文）。</li> <li>✓ 中央主管機關對海洋事業引進海洋產業相關之關鍵技術、發展國際或自有品牌，並有助海洋產業之創新及發展者，得補助之，並提供相關國際市場拓展及推廣銷售之協助。</li> <li>✓ 為促進海洋產業發展，公司投資於產品、服務之研究、發展及人才培訓支出金額，得依有關稅法或其他法律規定減免稅捐。</li> <li>✓ 海洋事業自國外輸入自用之機器、設備，經中央目的事業主管機關證明屬實，並經經濟部專案認定國內尚未製造者，免徵進口稅捐。</li> </ul>

資料來源：作者自行整理

綜觀表3.5.2.2所列舉之國內法規，可得知許多部會對其所管轄的產業，為促進其發展，都在其相關之管理法規之中，制定有為發展其特定產業而爭取獎勵或補助之特別規定；作為海運相關產業之目的事業管理機關，交通部亦可仿效其他機關之作法，爭取在航業法之中，制定促進海運產業發展之相關獎勵之特別規定。

### 3.5.3 本議題修法方向研析

我國航業法立法目的為「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟」，雖有提到促進航業發展，但檢視該法所有條文以監督管理相關條文的比重為大。至於具有發展航業精神的條文，目前全文中僅第16、17、18條係以航商利益為考量的角度來訂定，而其中第17條的設計為主動推動國貨國運政策，其餘兩

條則為被動式反應的條文（說明如表3.5.3.1），若為促進航業發展，實應在法規上有更積極發展航業的設計。

表3.5.3.1 航業法中以航商利益為考量之條文說明

航業法條號	條文內容	條文精神
第十六條	<p>主管機關得依實際需要，指定中華民國船舶運送業，經營特定航線之客貨運送；其因此所生之營運損失，由政府補償之。</p> <p>前項補償之條件、範圍、方式及監督考核等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	徵用我國航商為政府指定目的使用之補償機制。
第十七條	<p>為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以合理價格及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</p> <p>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可、推薦之程序及管理等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	國貨國運係兼顧保障國籍航商的貨源，及確保重要戰略物資等國貨能夠被穩定運輸的政策。
第十八條	<p>外國政府或外國籍船舶運送業對中華民國船舶運送業採取不利措施時，主管機關得進行調查，並會同有關機關採取必要之措施。</p>	針對外國政府對我國航商不利措施之我國政府反制機制。

以下將以上述近期推動的「海運噸位稅制」、「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，及「受嚴重特殊傳染性肺炎影響航運業之融通貸款利息補貼作業」等措施之成效，及國內外相關作法為基礎，就本議題的精進或修法方向提供研析及建議。

## 一、噸位稅制的再推動及作為政策工具

適逢2020年及2021年航運產業因疫情爆發海運運價大漲，航商盈利數倍增長之際，是一個航商選擇適用我國噸位稅的時機，政府主管機關可以主動協助航商試算噸位稅額並鼓勵選用噸位稅制。另外，自我國2011年實施噸位稅制之以來，國籍船舶登記艘數持平，但載重噸位數則有大幅增加，若想透過與財政部協商再修法放寬航商適用噸位稅制的條件來進一步提升誘因，從過往噸位稅制立法經驗和實務上來看，要獲得財政部同意有相當的挑戰性。建議可從現行噸位稅相關法規仍保留有解釋彈性的條文中來思考，以進一步擴大實施效益，例如依據噸位稅制現行條文，用於客貨運輸服務、拖船、打撈或其他於海上提供交通運輸服務的船舶皆可適用，所以未來航政主管機關，除了聚焦於貨櫃及散裝貨運商船外，亦可考量鼓勵離岸風電等設施之補給船舶業者，及國際郵輪業者來採用噸位稅制，使用噸位稅制作為政策工具，同樣促使該等業者來達到政府追求的政策目的（如在我國設立船舶運送業並負責其船舶之經營策略及商業管理、增加國輸入籍、增加國人相關就業機會，及實習生的學習機會等）。

## 二、推動建立航運業發展及補貼等獎勵措施的法源依據

依據上述資料分析，並以近期「航運業振興方案」的推動，係由航運產業提議要求行政部門實施之方式而尚無法源依據為例，政府應持續及適時推動協助海運產業發展之政策措施，並明訂於我國航業法或相關法規中。相關擬議方案如下：

### （一）於航業法進行處理

以日本為例，其於海上運送法第4章訂有專章，明訂政府須建立基本政策，以完整及系統性的促進措施來保障日本國籍船舶，及日籍船員的訓練養成與保障其在日籍船舶上的工作，俾確保穩固的海上運輸。另在該章中第34條有明訂該基本政策的建立和變更，國土交通省應諮詢「運輸政策委員會」（由日本的相關產學代表組成）之意見，以透過與產業合議制委員會的討論，訂出符合業者需求及增進國際競爭力的政策。航運產業對我國來說同樣非常重要，我國政府仍有需要就推動航業發展持續提供相關獎勵措施，以確保國輪及國籍船員有適當的數量，及促進海運產業轉型因應未來趨勢，讓航運產業在我國能夠永續發展，也滿足國家經貿與安全的需求。在現行航業法第1條雖已揭示航業法「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟」之立法意旨，惟在促進航業發展部分，除第17條有敘明國貨國運政策的設計外，其餘條文尚無具體明確之作法。爰建議於航業法第一章總則條文，增訂交通部應擬訂航運發展政策，在符合該政策目標時（例如：船舶登錄為國籍船、國籍船員及相關專業從業人員的培育、新業務的研發（例如環保及科技應用）等），得給予航運產業輔導、協助、補助或獎勵等促進

其發展之規定，以提供未來獎勵及促進航業發展的法源依據。

未來在實施促進航運產業發展的各项措施時，應參考新加坡等海運先進國家作法（例如新加坡的「海運產業獎勵計畫（MSI）」適用於航商、船東、海運租賃、船舶仲介、貨運承攬及物流服務、船務代理，及向從事航運相關活動公司提供服務等海運輔助服務業者等），及近期我國為因應新冠肺炎疫情衝擊航運產業所實施的融通貸款利息補貼措施之前例（適用對象包括我國籍船舶運送業、貨櫃集散站經營業，及船舶貨物裝卸承攬業者），其係以功能別或目的別的方式來促進整體航運產業的發展，所以適用對象不應僅限於航商，亦應包含海運輔助服務業等相關產業別。

另外，考量各國在推動海運產業發展政策時所使用的政策工具除了租稅優惠減免外，有時會透過設立專門基金的方式在財務上進行協助及獎勵，我國亦有在農業發展條例中明訂設置農業發展基金，及在海洋產業發展條例草案中提及國家發展基金應提撥一定比例投資海洋產業之前例，爰在海運部分可比照設立「航業發展基金」，財源部分除編列公務預算外，亦可考慮以用途相近的航港建設基金來支應。綜上，建議條文文字草擬如下（增加航業法第2-1條）（表3.5.3.2）：

表3.5.3.2 航業法增訂獎勵航運產業之條文

建議修正條文	現行條文	說明
<p>第2-1條 交通部應擬訂航運發展政策，依據該政策目標給予航運產業必要的輔導、協助、補助或獎勵，並適時檢討修正。 為應促進航運產業發展之需求，政府應設置航運發展基金；其基金之收支、保管及運用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。</p>	<p>（無）</p>	<p>一、本條新增。 二、第一項訂定交通部應擬定航運發展政策，並依該政策目標給予航運產業必要的輔導及獎勵措施。 三、第二項訂定為確保航運發展政策，得有穩定財源投入建設，應設置航運發展基金以為支應。</p>

（二）於海洋產業發展條例草案進行處理

海洋產業發展條例草案於108年7月8日預告，由賴瑞隆等16位立法委員於109年05月29日提案審議，目前由海洋委員會列入111年施政計畫中持續推動其立法作業中。查海洋產業發展條例草案其適用產業亦包括海洋運輸及其運輸輔助業，該草案內容獎勵產業的方式非常多元化，包括國家基金的運用、單一窗口的行政協助、對海洋事業符合政策目標的項目給予適當之輔導、協助、獎勵或補助；鼓勵人才培育、對引進關鍵技術及推動國際化的項目進行獎勵、相關重點項目支出得減免稅賦等。爰建議交通部門應積極與該條例草案的主管機關海洋委員會進行會

商，謀求該條例中適合海洋運輸及其運輸輔助業發展的法規設計。

### 3.5.4 本議題之產業意見

在航業法中加入促進產業發展之規定，業者都表示贊同。在期末座談會上，中華民國貨櫃儲運事業協會之出席代表，特別建議未來政府提供航運獎助時，希望亦能提供貨櫃集散站之業者實質幫助。並進一步說明，希望航政機關可以把給碼頭貨櫃場經營業之租稅優惠，提供予內陸貨櫃集散站；例如：內陸貨櫃集散站經營業可比照自由貿易港區設置管理條例（第21條），只要是在自貿港區的範圍內使用的自用機具設備及機具，可以免除其貨物稅及關稅，因為畢竟這些機具在碼頭或貨櫃集散站作使用，也是提升整個航運產業的效能，也都在課稅區內做營業，是不是可跟自貿港區一樣享有租稅的優惠。該建議在未來交通部若有實施對航運業提供獎助方案時，可列入實施範圍之中。

## 3.6 研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施

### 3.6.1 本議題背景資料說明

交通部為表揚績優船舶運送業者，係依據「交通部專業獎章頒給辦法」辦理，並依據交通部航政司在民國 88 年 4 月 7 日訂頒的「表揚績優船舶運送業實施要點」，每年評定我國績優船舶運送業者，並以交通部部長署名頒發獎狀、獎牌或獎座頒給績優船舶運送業（公司），以資鼓勵。其目前主辦單位為：中華民國輪船商業同業公會全國聯合會（簡稱全國船聯會），其獎項及表揚標準如下：

（一）符合下列情形之一者，得頒給「營運績優」表揚獎狀乙紙：

1. 營運成長績優：公司年度營運收入成長 20% 以上。
2. 營運收入績優：公司經營所有航線之營運收入最高之前三名，其第一名並得頒給該公司獎牌乙座。

本款所稱營運收入包括船舶論程、論時出租之租金收入及以論時、論程租入船舶營運之運費收入等，國內所收運費以開立統一發票金額為準；國外所收運費以中央銀行外匯局登記之運費收入或以公司財務報表為準。

3. 發展港口營運績優：公司於國內港口貨物裝卸年度成長率排名之前三名。

（二）符合下列情形之一者，得頒給「擴建船隊」表揚獎狀乙紙：

1. 建造新船或購買符合規定之現成船，至表揚年度已經營一年以上。
2. 更新船舶各項設備，使其更自動化、效率化及現代化。
3. 配合政府擴增國輪船隊政策，將子公司所屬權宜籍船改籍國輪，至表揚年度已經營一年以上。
4. 購買外國籍船舶改籍國輪及外國籍船舶運送業將所屬船舶改籍國輪，並新成立國籍船舶運送業，至表揚年度已經營一年以上且有營運績效。

（三）依規定接受國內海事院校學生上船實習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理學生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。

- (四) 第一家開闢未有國輪航行之定期航線，至表揚年度已經營一年以上，每月超過一航次，對我國經濟、貿易發展有卓著貢獻者，得頒給開闢航線績優表揚獎狀乙紙。
- (五) 協助航港局辦理各項疏運措施及提供物資協助救災之一者，得頒給協助疏運或救災措施績優獎狀乙紙。
- (六) 確實遵守國際環保公約且所屬船舶無遭國外港口國管制滯留紀錄，提昇國際形象者，得頒給發展綠色航運績優表揚獎狀乙紙。
- (七) 依規定接受實（見）習生（不含國內海事院校學生）上船實（見）習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理實（見）習生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。
- (八) 符合下列情形之一者，得頒給支持海事訓練表揚獎狀乙紙：
  - 1. 支持海事訓練師資績優：支援船員專業訓練授課時數最高之前三名，其第一名並得頒給獎牌乙座。
  - 2. 支持海事訓練設備績優：協助訓練機構購置、更新各項訓練場地或設備，使其更現代化，符合國際海運趨勢。
  - 3. 產學合作績優：與海事教育或訓練機構進行產學合作計畫，至表揚年度已辦理一年以上，對我國船員及航運人才培訓有卓著貢獻。

綜合現有辦法，表揚績優船舶運送業者獎項共有八類，分別為：

- (1) 營運績優：營運成長前三名、營運收入前三名、港口裝卸成長率前三名。
- (2) 擴建船隊績優：符合條件即獲獎。
- (3) 辦理學生上船實習績優：人數及天數前三名。
- (4) 開闢航線績優：符合條件即獲獎。
- (5) 協助疏運或救災措施績優：符合條件即獲獎。
- (6) 發展綠色航運績優：符合條件即獲獎。
- (7) 辦理實（見）習生上船實習績優：人數及天數前三名。
- (8) 支持海事訓練：師資績優（授課時數前三名）、設備績優（符合條件即獲獎）、產學合作績優（符合條件即獲獎）。

另外，為表彰航港從業人員對國家之貢獻，交通部囑託全國船聯會，於每年航海節（國曆 7 月 11 日）前夕，擔任召集人，召開「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員評審委員會」，依據「模範航港從業人員辦法」，選出當年度「模範航港從業人員」34 名。請獎案件經核定後，由航海節籌備會頒發以交通部部長署名之「獎狀、獎牌或獎座」予獲獎者，目前是頒授金鷗獎以及當選證書或感謝狀（牌），並公佈得獎人事蹟。其評審委員會由全國船聯會擔任召集人，並由下列十五個單位負責人組成：

- (一) 交通部航政司
- (二) 交通部航港局
- (三) 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會
- (四) 中華海員服務中心
- (五) 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會

- (六) 台北市輪船商業同業公會
- (七) 台北市船務代理商業同業公會
- (八) 台北市海運承攬運送商業同業公會
- (九) 中華海運研究協會
- (十) 國立臺灣海洋大學
- (十一) 臺灣港務股份有限公司
- (十二) 中華民國引水協會
- (十三) 中華航運學會
- (十四) 中華民國貨櫃儲運事業協會
- (十五) 中華民國船舶機械工程學會

其給獎類別及選拔標準如下：

- 一、「海運有功人員獎」，由評審委員會甄選對國家海運事業之發展具有特殊貢獻者。
- 二、模範航港從業人員選拔標準：
  - (一) 基本條件：凡當選模範航港從業人員，應具備下列條件：
    - 1. 品德良好、負責盡職，從未受行政及刑事處分。
    - 2. 最近三年年終考績（成）在一（甲）等以上（無單位考績（成）者，可免提供）。
    - 3. 服務航港連續滿四年以上。
    - 4. 最近三年內未獲本會表揚者，但有特殊貢獻者不受此限。
  - (二) 選擇條件：凡當選模範航港從業人員應符合下列條件之一：
    - 1. 對於發展航海事業，曾提出具體改進辦法，經主管機關或其服務之單位採擇施行，確具效益者。
    - 2. 對於海運、航港、航海社團，在其管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行確具績效者。
    - 3. 對於海運、航港、社運等方面，有專門著作，確具學術價值者。
    - 4. 研究發展，創造發明，對航海事業有具體貢獻者。
    - 5. 對海上救難有重大事蹟貢獻者。
    - 6. 執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。
    - 7. 其他對航海事業發展，具有特殊貢獻者。

獲獎名額分配如下：

- (1) 海運有功人員（不限名額）
- (2) 模範航港從業人員（共 34 名）
  - A. 航政機關及港務公司 8 名
  - B. 船舶運送業 8 名
  - C. 船務代理業 3 名
  - D. 海運承攬運送業 3 名
  - E. 其他航運團體 12 名

海運有功人員暨模範航港從業人員表揚」，目前每年都有舉辦，並由全國船聯會處理相關業務。惟在航業法中，尚無該兩項表揚之法令條文，為健全法治，實有必要訂定法源依據。可整併上述規定，並研究是否增設獎項之可行性。

### 3.6.2 本議題修法參考國內法例說明

有關獎勵交通業者（或人員）之法規，在「道路交通管理處罰條例」第六章（附則）之第 91 條有相關規定：

下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部、內政部會同有關機關定之：

- 一、對促進交通安全著有成效之學校、大眾傳播業或公、私汽車駕駛人訓練機構。
- 二、檢舉汽車肇事或協助救護汽車肇事受傷者之人員。
- 三、優良駕駛人。
- 四、檢舉違反第 43 條第一項第一款至第四款規定行為經查證屬實之人員。

主辦單位乃依據道路交通管理處罰條例第 91 條規定而訂定「促進道路交通安全獎勵辦法」，頒發各該獲獎機構及人員。

另外在貿易方面，「貿易法」在其第 9-1 條規定：

出進口廠商前一年之出進口實績達一定標準者，得予表揚；其表揚辦法，由主管機關定之。

依據「貿易法」訂定「出進口績優廠商表揚辦法」，頒發出進口績優廠商之獲獎項目。其將獎項分為三種，規定如下：

#### 第 6 條

績優廠商之表揚獎項如下：

- 一、行政院院長獎：前一年出進口實績前十名及出口成長率前十名之績優廠商，得獲頒金質獎座一座及貿易績優卡一枚。
  - 二、經濟部部長獎：前一年出進口實績第十一名至第一百名之績優廠商，得獲頒獎狀一面及貿易績優卡一枚。
  - 三、公營事業績優獎：前一年出進口實績前二名之公營事業績優廠商，得獲頒金質獎座一座及貿易績優卡一枚。
- 列入前項第一款出口成長率前十名之績優廠商，其前二年亦應為績優廠商。

上述國內法規制定績優廠商及從業人員表揚辦法之體例，可提供研議制定績優航商及從業人員表揚法規之參考。

### 3.6.3 本議題研析國外相關航運獎案例

#### 一、GREEK SHIPPING AWARD (希臘航運獎)

從 2004 年起，每年約於 12 月由《Lloyd's List 勞氏日報》舉辦，2020 年 12 月 4 日舉辦第 17 屆線上頒獎典禮，經查該獎約有 18 種獎項（詳如表 3.6.1），其中（1）年度最佳乾貨公司、（2）年度最佳油輪公司、（3）年度最佳定期航線客運公司、（4）年度最佳船舶經紀人、（5）年度最佳航運金融家等獎皆屬營運類別獎項、（10）年度國際人物、（11）年度最佳海員、（15）未來世代海運獎及（18）年度希臘航運人物等獎皆屬針對「個人」對整體航運產業貢獻之獎項。



圖 3.6.3.1

表 3.6.1 希臘航運獎之獎項

編號	獎項
1	Dry Cargo Company of the Year 年度最佳乾貨公司
2	Tanker Company of the Year 年度最佳油輪公司
3	Passenger Line of the Year 年度最佳定期航線客運公司
4	Shipbroker of the Year 年度最佳船舶經紀人
5	Shipping Financier of the Year 年度最佳航運金融家
6	Technical Achievement Award 技術成就獎
7	The Safety Award 安全獎
8	Ship of the Year 年度最佳船舶
9	Piraeus International Centre Award 比雷埃夫斯國際中心獎
10	International Personality of the Year 年度國際人物

編號	獎項
11	Seafarer of the Year 年度最佳海員
12	Award for Achievement in Education or Training 教育或培訓成就獎
13	Lloyd's List Intelligence Big Data Award 勞氏日報情報大數據獎
14	The Sustainability Award 可持續發展獎
15	Next Generation Shipping Award 未來世代海運獎
16	Lloyd's List/Propeller Club Lifetime Achievement Award 勞氏日報/螺旋俱樂部終身成就獎
17	Greek Shipping Newsmaker of the Year 年度希臘航運新聞人
18	Greek Shipping Personality of the Year 年度希臘航運人物

## 二、Seatrade Maritime Awards Asia (亞洲海上貿易獎)

從 2008 年起，每年約於 6 月由 informa markets (英國出版商及會展公司舉辦，2020 年 6 月 23 日舉辦第 13 屆線上頒獎典禮。經查該獎約有 12 種獎項及 4 種特別獎 (詳如表 3.6.2)，其中 (8) 年度運輸公司獎及 (12) 年度最佳交易獎，屬營運類別獎項、(13) 海洋產業發展貢獻獎、(14) 航運婦女獎、(15) 年度人物獎及 (16) 終身成就獎等獎皆屬針對「個人」對整體航運產業貢獻之獎項。



圖 3.6.3.2

表 3.6.2 亞洲海上貿易獎之獎項

編號	獎項
<b>一般獎</b>	
1	Digital Innovation Award 數據創新獎
2	Environmental Innovation Award 環境創新獎
3	Start-up Innovation Award 創業創新獎
4	Sustainability Award 可持續發展獎
5	Talent Development Award 人才發展獎
6	Safety Initiative Award 安全倡議獎
7	Ship Manager Award 船舶經理獎
8	Shipping Company of the Year Award 年度運輸公司獎
9	Maritime Law Award 海事法獎
10	Fuel Efficiency Award 燃油效率獎
11	Classification Society Award 船級社獎
12	Deal of the Year Award 年度最佳交易獎
<b>特別獎</b>	
13	Contribution to the Development of the Marine Industries Award 海洋產業發展貢獻獎
14	Women in Shipping Award 航運婦女獎
15	Personality of the Year Award 年度人物獎
16	Lifetime Achievement Award 終身成就獎

以下簡介其四項特別獎：海洋產業發展貢獻獎、航運婦女獎、年度人物獎、及終身成就獎。各該獎項之介紹與獲選條件為：

1. 海洋產業發展貢獻獎（Contribution to the Development of the Marine Industries Award）：該獎項旨在表彰個人對新加坡國內外海運產業發展的貢獻，強調獲獎者為促進新加坡海運產業，推動將廣泛和多樣化之產業群聚的利益結合起來，亦承認其在鼓勵部門發展和提升安全與品質標準方面的貢獻。
2. 航運婦女獎（Women in Shipping Award）：該獎項旨在強調女性對該產業所做出的傑出貢獻。
3. 年度人物獎（Personality of the Year Award）：該獎項是頒發給在任何領域對航運業做出重大貢獻之個人。
4. 終身成就獎（Lifetime Achievement Award）：該獎項是授予對亞洲航運和海運業做出重要且持續貢獻的個人。

上述獎項之評判方式，因各項特別獎被視為航運業之最高榮譽，不接受業者提交參賽作品。獲獎者是由「海上貿易編輯委員會（Seatrade Editorial Board）」與/或「海事新聞（Seatrade）」之讀者提名參賽者，並負責評選得獎者。

其獲獎之首要秘訣為：（一）最好且最有價值之成就；（二）提供可證明、支持其成就之統計數據或結果等實際資訊，以及為了實現其目標或獲得該成就所使用之資源與創新等細節。

希臘航運獎及亞洲海上貿易獎之獎項類別及提名及評選方式等資訊，可以提供在研議我國績優航商或從業人員獎勵辦法時之參考。

### 3.6.4 本議題修法方向研析

#### 一、獎項名稱

目前獎勵航商與航港人員之法規違為「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員辦法」及「表揚績優船舶運送業實施要點」，皆係依據「交通部專業獎章頒給辦法」辦理，並以交通部部長署名頒發獎狀、獎牌或獎座予獲將者。改進之道似可依循前述「道路交通管理處罰條例」或「貿易法」之方式，在航業法中訂定獎勵航商及航港從業人員之法條，依其母法再訂定其表揚辦法。過去傳統上之獎項名稱，經濟部主辦之出進口績優廠商表揚稱為「金貿獎」，交通部主辦之促進交通安全獎勵稱為「金安獎」，空運業者表揚稱為「金航獎」。若依循傳統方式，對海運業者表揚，給航商（機構）獎座或許可稱為「金海獎、金船獎、金帆獎……」。

然而，本案獎勵表揚之獎項名稱，若可跳脫「金字開頭」或「三個字」的框架，或許「海運金讚獎（Shipping Wonderful Award）」或「臺灣航運獎（Taiwan Shipping Award）」，也是很好的選項。尤其，「臺灣航運獎（Taiwan Shipping Award）」可以凸顯該獎勵是在臺灣地區頒發的航運獎項，（例如希臘航運獎（GREEK SHIPPING AWARD）之使用），並以各年度為區分：2022臺灣航運獎、2023臺灣航運獎……等。

#### 二、獎項類別

（一）目前績優航商獎項（頒給船舶運送業者）：

建議方案一：

- （1）營運績優：營運成長前三名、營運收入前三名、港口裝卸成長率前三名。
- （2）擴建船隊績優：符合條件即獲獎。
- （3）辦理學生上船實習績優：人數及天數前三名。
- （4）開闢航線績優：符合條件即獲獎。
- （5）協助疏運或救災措施績優：符合條件即獲獎。
- （6）發展綠色航運績優：符合條件即獲獎。
- （7）辦理實（見）習生上船實習績優：人數及天數前三名。
- （8）支持海事訓練：師資績優（授課時數前三名）、設備績優（符合條件即獲獎）、產學合作績優（符合條件即獲獎）。

由於目前對機構（公司）之獎勵，只頒給船舶運送業；其他航業法規範之船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業，以及其他海運相關團體（公（協會）、教育機構等）組織，都沒有給獎。因此，應可增加其他海運相關機關（或公司），若其營運績優或對我國海運發展，確有著有貢獻者，可由公（協）會或航政機關提名，由評審委員會審定後給獎，以適度擴大獎勵範圍。

（二）目前從業人員獎項分為：海運有功人員及模範航港從業人員。海運有功人員名額無限制，模範航港從業人員則依過去運作慣例定為34名，分配給相關機關（或公司）的從業人員，列示如下：

- （1）海運有功人員（名額無限制）
- （2）模範航港從業人員（共34名）
  - A.航政機關及港務公司8名
  - B.船舶運送業8名
  - C.船務代理業3名
  - D.海運承攬運送業3名
  - E.其他航運團體 12名

參考我國現行做法及他國航運獎項之頒發，或許可綜合為以下七大類別之獎項（表3.6.3）。針對機關獎項部分，以船舶運送業作業面分別為五大項，分別給獎，並增加航運產業貢獻獎項，以利頒發表揚船舶運送業以外之其他航運產業或航運相關之公（協）會及教育機構。另外，個人獎項部分，則沿用「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員辦法」之規定。

表 3.6.3 研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員」表揚獎項

面向	獎項	備註
營運	營運績優獎	以現行「表揚績優船舶運送業實施要點」為基礎，酌予修訂。
	營運成長獎	
	港口裝卸成長獎	
	擴建船隊績優獎	
	開闢航線績優獎	
綠色航運	綠色航運績優獎	
船員服務訓練	辦理學生上船實習績優獎	
	支持海事訓練績優獎	
社會貢獻	協助疏運或救災措施績優獎	
	國際海運平穩績優獎	
創新	科技數據創新獎	
其他產業貢獻	航運貢獻獎	增加航運產業貢獻獎項，以利頒發表揚船舶運送業以外之其他航運產業或航運相關之公（協）會及教育機構。
個人貢獻	海運有功人員獎	沿用「中華民國海運界選拔表揚海運

面向	獎項	備註
	模範航港從業人員獎	有功人員暨模範航港從業人員辦法」之規定。

### 三、修法建議案擬議

綜合上述分析，初步建議修正方案如表3.6.4（航業法修正初步建議方案）及表3.6.5（研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」）。

表3.6.4 航業法修正初步建議方案

擬修正條文	現行條文	說明
航業法第 59-1 條 下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部定之： 一、對促進航運發展著有成效之企業或機構。 二、對國家海運事業發展具有特殊貢獻者及優良航港從業人員。	(無)	一、本條新增。 二、增加對航運發展有貢獻之機構及人員獎勵的規定。

表3.6.5 研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」

擬議條文	說明
促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法	1.本辦法之名稱。 2.參考「道路交通管理處罰條例」獎勵促進道路安全之機構與個人之法例，訂定本辦法。
第1條 本辦法依航業法第59-1條規定訂定之。	本辦法之訂定依據。
第2條 促進國家航運發展成效卓著之下列機構或人員，依本辦法之規定獎勵之： 一、促進航運發展著有成效之企業或機構。 二、促進國家航運事業發展具有特殊貢獻者及優良航港從業人員。	本辦法表揚之對象。
第3條 促進國家航運發展成效卓著之船舶運送業，其表揚獎項及評選標準如下： (一)符合下列情形之一者，得頒給各項營運績優獎： 1、營運成長績優獎：公司年度營運收入成長 20%以上。	本條參考現行的「表揚績優船舶運送業實施要點」，酌予增刪，訂定績優船舶運送業之表揚獎項及評選標準。

擬議條文	說明
<p>2、<b>營運收入績優獎</b>：公司經營所有航線之營運收入最高之前三名。</p> <p>本款所稱營運收入包括船舶論程、論時出租之租金收入及以論時、論程租入船舶營運之運費收入等，國內所收運費以開立統一發票金額為準；國外所收運費以中央銀行外匯局登記之運費收入或以公司財務報表為準。</p> <p>3、<b>發展港口營運績優獎</b>：公司於國內港口貨物裝卸年度成長率排名之前三名。</p> <p>4、<b>擴建船隊績優獎</b>：</p> <p>(1) 建造新船或購買符合規定之現成船，至表揚年度已經營一年以上。</p> <p>(2) 更新船舶各項設備，使其更自動化、效率化及現代化。</p> <p>(3) 配合政府擴增國輪船隊政策，將子公司所屬權宜籍船改籍國輪，至表揚年度已經營一年以上。</p> <p>(4) 購買外國籍船舶改籍國輪及外國籍船舶運送業將所屬船舶改籍國輪，並新成立國籍船舶運送業，至表揚年度已經營一年以上且有營運績效。</p> <p>(5) 第一家開闢未有國輪航行之定期航線，至表揚年度已經營一年以上，每月超過一航次，對我國經濟、貿易發展有卓著貢獻者。</p> <p>(二) 確實遵守國際環保公約且所屬船舶無遭國外港口國管制滯留紀錄，提昇國際形象者，得頒給<b>發展綠色航運績優獎</b>。</p> <p>(三) 符合下列情形之一者，得頒給<b>船員服務訓練績優獎</b>：</p> <p>1、國內海事院校學生上船實習績優獎：依規定接受國內海事院校學生上船實習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理學生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。</p> <p>2、實（見）習生上船實習績優獎：依規定接受實（見）習生（不含國內海事院校學生）上船實（見）習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理實（見）習生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。</p> <p>3、支持海事訓練師資績優：支援船員專業訓練授課時數最高之前三名，其第一名並得頒給獎牌乙座。</p> <p>4、支持海事訓練設備績優：協助訓練機構購置、更</p>	

擬議條文	說明
<p>新各項訓練場地或設備，使其更現代化，符合國際海運趨勢。</p> <p>5、產學合作績優：與海事教育或訓練機構進行產學合作計畫，至表揚年度已辦理一年以上，對我國船員及航運人才培訓有卓著貢獻。</p> <p>(四) 符合下列情形之一者，得頒給<b>社會貢獻獎</b>：</p> <p>1、確實遵守國際公約且致力於平穩國際海運運輸措施，至表揚年度已辦理一年以上，對國際海運平穩卓著貢獻。</p> <p>2、協助航港局辦理各項疏運措施及提供物資協助救災。</p> <p>(五) 確實遵守國際公約且致力於科技數據創新研發，提昇國際形象者，得頒給<b>創新績優獎</b>。</p> <p>符合前項表揚標準之國際航線、國內航線、兩岸及小三通航線船舶運送業得分別表揚。但同時經營國際航線及國內航線者，以經營國際航線論之。</p> <p>船舶運送業之表揚，得由業者提交資料，送請中華民國輪船商業同業公會全國聯合會協助彙整及確認無尚未解決之勞資糾紛事件後，報請航政機關提交評選委員會予以評定。</p>	
<p>第4條</p> <p>其他航運產業或航運相關之公(協)會及教育機構，對國家海運事業之發展具有如下特殊貢獻者，得獲頒航運貢獻獎：</p> <p>一、對國家海運之出(進)口貨物之順利運輸及貨量增加，具有顯著貢獻者。</p> <p>二、積極拓展海外市場業務，助益國內航運之發展具有顯著貢獻者。</p> <p>三、運用機關能力，協助拓展我國航運外交或參與國際組織之活動，具有顯著貢獻者。</p> <p>四、捐助興學，對國家航運教育及培育航運人才具有顯著貢獻者。</p> <p>五、執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。</p> <p>六、研究發展，創造發明，對航運(海)事業有具體貢獻者。</p> <p>七、其他對航海事業發展，具有特殊貢獻者。</p> <p>具有前項特殊貢獻事蹟者，可由各該公(協)會或航政機關提名，提交評選委員會予以評定。</p>	<p>一、本辦法表揚船舶運送業以外之對象及其評選條件。</p> <p>二、教育機構因未參加航運相關之公(協)會，建議可由航政機關提名。</p>
<p>第5條</p>	<p>本條訂定海運有功人</p>

擬議條文	說明
<p>促進國家航運發展成效卓著之人員，其表揚獎項及評選標準如下：</p> <p>一、對國家海運事業之發展具有如下特殊貢獻者，得獲<b>頒海運有功人員獎</b>：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.對於發展航海事業，曾提出具體改進辦法，經主管機關或其服務之單位採擇施行，具有重大貢獻者。</li> <li>2.對於海運、航港、航海社團，在其管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行具有重大貢獻者。</li> <li>3.對於海運、航港、社運等方面，有專門著作，具有高度學術價值者。</li> <li>4.研究發展，創造發明，對航運（海）事業具有重大貢獻者。</li> <li>5.規劃及執行海上救難，具有重大貢獻者。</li> <li>6.執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會具有重大貢獻者。</li> <li>7.其他對航海事業發展，具有重大貢獻者。</li> </ol> <p>二、現職航港從業人員，符合以下之選拔標準者，得獲<b>頒模範航港從業人員獎</b>：</p> <p>（一）基本條件：凡當選模範航港從業人員，應具備下列條件：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.品德良好、負責盡職，從未受行政及刑事處分。</li> <li>2.最近三年年終考績（成）在一（甲）等以上（無單位考績（成）者，可免提供）。</li> <li>3.服務航港連續滿四年以上。</li> <li>4.最近三年內未獲本會表揚者，但有特殊貢獻者不受此限。</li> </ol> <p>（二）選擇條件：凡當選模範航港從業人員應符合下列條件之一：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.對於發展航海事業，曾提出具體改進辦法，經主管機關或其服務之單位採擇施行，確具效益者。</li> <li>2.對於海運、航港、航海社團，在其管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行確具績效者。</li> <li>3.對於海運、航港、社運等方面，有專門著作，確具學術價值者。</li> <li>4.研究發展，創造發明，對航海事業有具體貢獻者。</li> <li>5.對海上救難有重大事蹟貢獻者。</li> <li>6.執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。</li> <li>7.其他對航海事業發展，具有特殊貢獻者。</li> </ol>	<p>員與模範航港從業人員獲獎之評選標準。</p>

擬議條文	說明
海運有功人員及模範航港從業人員之表揚名單，得由各產業公（協）會協助進行初選後，報請航政機關提交評選委員會予以評定。	
第6條 本辦法各獎項之評選由承辦機關邀請各有關單位或專家學者，組織評選委員會予以評定。	本條訂定組織「評選委員會」來加以評定各受獎勵之對象及其名額。
第7條 經評定受獎勵之機構或人員，依下列方式獎勵之： 一、獎勵機關者，頒授獎狀、獎杯或獎牌。 二、獎勵個人者，除頒授獎狀、獎杯或獎牌外，並得給予獎金或獎品。	本條訂定給予受獎機構或人員之獎勵內容，獎勵機關者以頒授獎狀、獎杯或獎牌等為主；獎勵個人者，除頒授獎狀、獎杯或獎牌外，並得給予獎金或獎品。
第8條 本辦法所需經費可由航港建設基金或政府預算支應之。	本辦法執行之經費來源。
第9條 本辦法自發布日施行。	本辦法之施行日期。

### 3.6.5 本議題修法產業意見反映

第一次座談會時，目前主辦表揚單位之全國船聯會林秘書長說明，樂觀其成航商獎勵表揚納入航業法規範。另外，海攬公會代表建議表揚辦法之名稱為：促進航運發展績優及從業人員表揚辦法。第二次座談會時，各與會代表亦無其他意見。尤其，新擬議之「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」中，其第4條已加入給予船舶運送業以外之「其他航運產業或航運相關之公（協）會及教育機構」獲獎之七項評選條件，涵蓋各相關機構可以適用之項目。

## 第四章 結論與建議

### 4.1 結論

本案研究範圍之七大工作項目，以下分別說明研究成果及簡要結論。

#### 4.1.1 國外航政法規資料蒐集與分析

本研究蒐集 10 國航業管理相關法規進行簡要分析，包括：中國大陸 2019 年「國際海運條例」、日本「海上運輸法」、越南 2015 年「海運法」、菲律賓 2004 年「國內航運發展法」、印尼 2008 年「航業法」、新加坡 1996 年「海運與港務局法」、馬來西亞 1952 年「商船法」、泰國 2015 年「海事促進法」及「內水航行法」、英國 1995 年「商船法」、及美國 1998 年「海運改革法」等。

#### 4.1.2 研議加強營運人責任保險相關之適用

由於本議題主要探討加強營運人責任保險規定，及保險項目是否需要擴大等問題。經研析則擬議修正現行航業法第十四條第二項之規定，將「為旅客投保傷害保險」之規定修正為「為旅客傷害、死亡投保責任保險」，以及航業法第十四條第三項規定（如表4.1）；配合母法之修正，其子法「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」（如表4.2），在第二條第二項增加兩款船東責任保險之項目，分別為：「六、依2006年海事勞動公約（MLC 2006）所生責任。」及「七、任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。」。其修正理由分別為：（一）依據船員法第89條規定，我國採用國際勞工組織（ILO）於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。爰參照公約規範，納入營運人責任保險範圍，以維護海事勞工權益。（二）按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍，爰配合納入營運人責任保險範圍，以確保船舶運送業破產、失卻清償能力或藉故不繳納罰金、罰款，或其附帶費用與支出時，得轉嫁由營運人責任保險賠償。

表 4.1 航業法第十四條（營運人責任保險）之修正建議

擬修正條文	現行條文	修正理由
<p>第14條第2項 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。</p>	<p>第14條第2項 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。</p>	<p>一、旅客是否投保人身傷害保險，應依旅業正介之規定。旅客尊重自主性，亦預之。人意思而無人身傷害保險之規定。保人定，而無人身傷害保險之規定。投保意，而無人身傷害保險之規定。人思與無人身傷害保險之規定。身契要無人身傷害保險之規定。傷約求無人身傷害保險之規定。害自船無人身傷害保險之規定。保由船無人身傷害保險之規定。險自由船無人身傷害保險之規定。理應依旅業正介之規定。</p> <p>二、為維護旅客人身安全之基本保障，乃參考2002年雅典公約第4條之第1項規定，增訂船舶運送業應投保責任保險之義務。另，參考鐵路法第63條規定：「鐵路旅客運送，應依交通部指定金額投保責任保險。」，以及大眾捷運法第47條第1項規定：「大眾捷運系統旅客運送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投保金額，得另以運送業經營旅客運送者，而非（乘客）責任保險。</p>
<p>第14條第3項 前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。</p>	<p>第14條第3項 前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。</p>	<p>一、前項已經刪除傷害保險之規定，本項規定亦抵觸保險法之強制規定，爰一併刪除現行條文規定。</p> <p>二、維護旅客人身安全之基本保障，乃參考2002年雅典公約第4條之第10項規定，增訂基於保護受害人之目的，賦予受害旅客或其家屬具有直接向責任保險人請求給付保險金之權利。依損害賠償法之規定，應視責任保險人對於受害旅客所給付之保險補償金額，得抵充船舶運送業就同一事故所生損害之賠償金額。</p>

表 4.2 「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」之修正建議

擬修正條文	現行條文	修正理由
<p>船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法</p>	<p>船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法</p>	<p>一、配合航業法第十四條之修正，本辦法名稱須一併修正。</p> <p>二、修正「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」之名稱為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法」。</p>
<p>第2條 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。</p> <p>前項營運人責任保險範圍如下：</p> <p>一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。</p> <p>二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。</p> <p>三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。</p> <p>四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。</p> <p>五、救助人命衍生之費用。</p> <p>六、依<u>2006年海事勞動公約（MLC 2006）</u>所生責任。</p> <p>七、任何法院或有管轄權之主管機關所科</p>	<p>第2條 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。</p> <p>前項營運人責任保險範圍如下：</p> <p>一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。</p> <p>二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。</p> <p>三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。</p> <p>四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。</p> <p>五、救助人命衍生之費用。</p> <p>前項第二款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。</p> <p>營運人責任保險最低保</p>	<p>一、依據船員法第89條規定，我國採用國際勞工組織（ILO）於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。爰參照公約規範，納入營運人責任保險範圍，以維護海事勞工權益。</p> <p>二、按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍，爰配合納入營運人責任保險範圍，以確保船舶運送業破產、失卻清償能力或藉故不繳納罰金、罰款，或其附帶費用與支出時，得轉嫁由營運人責任保險</p>

擬修正條文	現行條文	修正理由
<p><u>處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。</u></p> <p>前項第二款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。</p> <p>營運人責任保險最低保險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權一六二計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足四百者，以四百計算之。</p>	<p>險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權一六二計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足四百者，以四百計算之。</p>	<p>賠償。</p>
<p>第4條</p> <p>船舶運送業經營旅客運送者，應為<u>旅客傷害、死亡投保責任保險。</u></p> <p>前項旅客責任保險給付項目及最低保險金額如下：</p> <p>一、<del>傷</del>害醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。</p> <p>二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>第4條</p> <p>船舶運送業經營旅客運送者，應於<u>開始營運前</u>為旅客投保傷害保險。</p> <p>前項旅客傷害保險給付項目及最低保險金額如下：</p> <p>一、<u>傷</u>害醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。</p> <p>二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>一、依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。</p> <p>二、為保護旅客權益及其人身安全，參考「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第3條之受害人死亡賠償標準、「大眾捷運系統旅客運送責任保險投保金額辦法」第2條規定之旅客運送責任保險最低投保金額、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」第3條之死亡者賠償金額標準等相關規定，於第2項明定每人死亡給付責任保險金額不得低於新</p>

擬修正條文	現行條文	修正理由
		臺幣二百五十萬元。
<p>第5條 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>第5條 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客<u>傷害</u>保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。</p>
<p>第6條 本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客<u>責任</u>保險契約或其續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>第6條 本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客<u>傷害</u>保險契約或其續保文件報請航政機關備查。</p>	<p>依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。</p>

#### 4.1.3 研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法

本議題乃為解決棘手的問題，諸如：（一）國內船舶代理業代理的船舶，在港邊冒黑煙產生汙染遭到開罰，惟違規船舶已經離港，其責任可否追究至該船代業者？（二）對於外國船滯留在我國港口，船東欠薪給員工，如何要求船代業協助妥善處理？

為求有效解決問題，本研究提出三項擬議方案，分別為：

- （一）擬議方案一「根據現行相關法規執行」，係建議在不修訂航業法之前提下，對於無故滯留我國（在港或在岸）之違規事件，航政監理機關可依據商港法採取 PSC 作為因應措施，抑或與海洋委員會海巡署協調合作，依據海岸巡防法進行處置。
- （二）擬議方案二「針對航業法第 28 條之修正建議—外籍船舶不得任意滯留」，係為約束外國籍船舶運送業者在臺履行義務，解決無故滯留我國（在港或在岸）之違規事件，規定船舶申請進港後，在正常業務（如貨物裝卸、旅客上下、加油加水或其他必要補給等作業）執行完畢後，若無正當理由應立即離港，不得任意滯留港區，並針對無故滯留船舶課處罰鍰（如表 4.3）。
- （三）擬議方案三「針對航業法第 38 條之修正建議—加強船代業責任及保證金之機制」，係建議船務代理業要善盡徵信調查之責任，若申請代理外國籍船舶進港，如認為有需要時，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還。該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之（如表 4.4）。

表4.3 航業法第28條「約束外籍船舶在臺履行義務」條文修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 28 條 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。 <u>外國籍船舶申請進入我國港口，在正常業務執行完畢後，若無正當理由應立即離港，不得任意滯留港區。</u></p>	<p>第 28 條 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。</p>	<p>一、本條新增第2項。 二、規範外國籍船舶申請進入我國商港，在正常業務（即一般之裝卸貨、加油或加水作業等）執行完畢後，應即申請離港，無故不得任意滯留港區。</p>
<p>第 38 條 <u>船務代理業應告知被代理的航運公司、船舶和船員遵守我國相關的法令規章，並協助航政機關處理航運公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。</u></p> <p>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。<u>其所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之。</u></p>	<p>第 38 條 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>一、新增第1項。 二、要求我國船務代理業，應告知其所代理之船公司、船舶和船員遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理船公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。 三、原條文第1項，條次變更為第2項。同時，增加代理業所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之規定。</p>
<p>第 51-1 條 <u>外國籍船舶違反第 28 條第二項，無故任意滯留我國港區者，由航政機關處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰，並令其限期離港；屆期未離港者，得</u></p>		<p>一、本條新增。 二、對於無故滯留我國商港之外國籍船舶，航政機關得裁處罰鍰，並限期令其離港；若仍繼續無故滯留，則得按</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<u>按次處罰至其完成離港為止。</u>		次處罰至其完成離港為止。

表4.4 航業法第38條之修正建議—加強船代業責任及保證金之機制

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 38 條 <u>船務代理業申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港。</u></p> <p><u>船務代理業申請代理外國籍船舶進港，如認為有需要時，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還；該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之。</u></p> <p>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>第 38 條 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>一、增加第1項，要求船務代理業者善盡代理業之職責，申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港。</p> <p>二、增加第2項，若船務代理業者認為其所代理進港之外國籍船舶，可能產生問題者，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還，藉以保障相關人之權益。</p>
<p>第56條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善： 一、<u>違反第三十八條第一項之規定，致使其代理進港之外國籍船舶無法順利作</u></p>	<p>第56條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善： 一、<u>違反第四十二條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變</u></p>	<p>一、增加第 1 項關於違反第 38 條第 1 項規定之罰則。</p> <p>二、第 1 項各款條次變更。</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p><u>業及離港。</u></p> <p><u>二</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 9 條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後 30 日內報備查。</p> <p><u>三</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 19 條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船務代理業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</p> <p><u>四</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 20 條規定，載貨證券或客票樣本，未報備查。</p> <p><u>五</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 24 條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</p> <p><u>六</u>、違反第 42 條第 3 項準用第 28 條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理業務，而在中華民國境內營業。</p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第 1 項同一款規定達 3 次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p>更登記或未於辦妥分公司登記後 30 日內報備查。</p> <p><u>二</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 19 條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船務代理業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</p> <p><u>三</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 20 條規定，載貨證券或客票樣本，未報備查。</p> <p><u>四</u>、違反第 42 條第 1 項準用第 24 條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</p> <p><u>五</u>、違反第 42 條第 3 項準用第 28 條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理業務，而在中華民國境內營業。</p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在 6 個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第 1 項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	

#### 4.1.4 評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...）

本議題分析對國內固定航線目前採行登記制，是否可改為核准制，使航政機關具有國內固定航線監管之權利；而國際固定航線則仍舊採行登記制。本案經分析，建議可修正航業法第13條（如表4.5）。

其配套措施則需修正「船舶運送業管理規則」第12條，並增加第12-1條，規定國內固定航線之營運，其航線證書之核發以「供需適當為原則」；當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量「兼顧航運秩序及公共利益」後，得視需要受理新業者申請加入營運。另由於國內固定航線之核准，考量「供需適當、航運秩序、公共利益」等原則，航政機關在審酌核發固定航線證書時，亦可適時將「航線分配、熱（冷）門航線搭配義務、季節性（旺季、淡季）」等因素，一併綜合考量（如表4.6）。

表4.5 航業法第13條（國內固定航線核准制）修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 13 條</p> <p><u>船舶運送業經營國內固定航線者，應檢附營運計畫及相關文件，報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。</u></p> <p><u>船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線及船期表，從事客貨運送。</u></p> <p>船舶運送業經營國際固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>第 1 項及第 3 項核定或登記之固定航線內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航 3 日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘</p>	<p>第 13 條</p> <p>船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航 3 日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後 3 日內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過 6 個月。但有正當理由者，</p>	<p>一、修正第 1 項及第 2 項，將國內固定航線之經營，要求業者須申請固定航線證書後，方可經營。</p> <p>二、第 3 項之國際固定航線，維持登記制。</p> <p>三、第 4 項規定國內及國際固定航線有變更者，須辦理變更登記。</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p>客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後 3 日內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過 6 個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為 6 個月，並以一次為限。</p>	<p>得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為 6 個月，並以一次為限。</p>	

表4.6 船舶運送業管理規則第12條及第12-1條修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 12 條</p> <p>經營<u>國際</u>固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更、遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	<p>第 12 條</p> <p>經營固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更、遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	<p>配合航業法第13條之修正，維持國際固定航線之營運採行登記制，爰修正第一項之內容。</p>
<p>第 12-1 條</p> <p><u>行駛國內固定航線船舶之配置，以供需適當為原則，惟不能滿足大眾運輸需求時，航政機關為兼顧航運秩序及公共利益，得視需要受理新業者申請核轉交通部核辦。</u></p> <p><u>經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書（如附件九之一），註明航線起訖點、沿線停泊港口、班期、營業種類、行駛船舶等申請航政機關核</u></p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、配合航業法第13條之修正，第一項規定乃考量國內固定航線之營運，以供需適當為原則。當其運輸需求時，航政機關在考量兼顧航運秩序及公共利益後，得視需要受理新業者申請加入營運。</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p>轉交通部核發航線證書。</p> <p>航線證書所載事項有變更、遺漏或錯誤時，船舶運送業應向航政機關申請更正，但公司名稱或航線有變更時，應申請換發航線證書（申請書同如附件九之一），惟因業務需要，臨時變更所載事項時，不在此限。</p>		<p>三、第二項規定經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書，載明相關資料，申請核發航線證書。</p> <p>四、第三項規定航線證書所載事項有變更時，應申請更正或換發。</p>

#### A、定期客運航線申請核准參考準則

有關於國內航運定期客運的申請核准標準，建議可以利用行銷學常用到的 HHI (Herfindahl-Hirschman Index) 市場集中度指標來進行審查某一航線上是否核准新的航商加入營運的依據，赫芬達爾-赫希曼指數 (賀氏指數/HHI) 是計算某一市場上 50 家最大企業 (如果少於 50 家企業就是所有企業) 每家企業市場占有率的平方之和。HHI 越大，表示市場集中程度越高，寡占或壟斷程度越高。該指數不僅能反映市場內大型企業的市場占有率，而且能反映大企業之外的市場結構，因此，能更準確地反映大企業對市場的影響程度 (最高的 HHI 指數為 10,000，集中度低的市場之 HHI 指數小於 1,000)。其計算公式如下：

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2$$

n = 此產業界中的企業家數

S = 該產業中各家企業所佔的市場占有率 (S%)

寡占乃指市場由相對少數的幾家大型企業所主宰。

在實務的作法上，則通常是以賀氏指數 (HHI) 作為檢測市場集中度的指標。HHI 是所有市場參與者之市占率的平方之總和，例如市場中僅有一家市占率 100% 的廠商，HHI 數值即為 10,000，而若市場有四家市占率分別為 30%、30%、20%、20% 的廠商，HHI 即為 2,600 (即  $30^2 + 30^2 + 20^2 + 20^2$ )。HHI 越高，代表市場集中度越高；反之，HHI 越低，市場越競爭。爰建議在審核新的客運航商加入某一固定航線時，將可以採較為開放的態度，以降低該固定客運航線產生反市場競爭的疑慮。

航政機關在固定客運航線新闢航線申請案件的審查中，除了透過 HHI 判斷相關市場的集中度之外，更關注的是新業者如果獲准加入新航線前後市場集中度的「變化」，也就是  $\Delta HHI$ 。目前無法具體建議航政機關該變化程度要多大才會

被判定具有顯著提升市場競爭程度的效果。實務上有時會參考美國司法部及聯邦貿易委員會水平結合處理原則(DOJ, 2010)<sup>27</sup>。

以航運策略聯盟為例，中國大陸運輸部在 2014 年拒絕 Maersk, MSC and CMA CGM 三大貨櫃航商成立 P3 航運聯盟（聯合營運）之申請案。此三大航商在 2014 年初在亞洲到歐洲的航線上的市場佔有率分別為 20.6%、15.2%、10.9%，為該航線前三大航商，其合併的市場佔有率為 46.7%。審視該申請案，歐亞航線上有數家競爭者，整個航線市場的 HHI 指數原先為 890，如果此 P3 申請案通過後，市場競爭者家數將降低，HHI 指標將增加為 2240，如果航商又有互租艙位的情況，則該指標數值還可能會增加至 1350。故若核准 P3 聯合營運後，將會使歐亞航線市場由競爭市場轉變為高度集中化的市場，將顯著改變市場結構（Journal of Commerce, 2014）。

總結而言，若干離島客運固定航線長期接受政府的營運虧損補助，此乃是顧慮到離島居民交通的權益，所以不得不進行補助，在這些接受營運虧損補助的航線上，如果仍有新的業者要申請加入該航線營運，建議業者在申請時須檢附該航線營運經濟可行性與必要性分析報告書，由航政機關邀請專家學者組成審查小組評估該經濟可行性與必要性報告書，於獲得通過後，航港局再依下列 HHI 指數建議，考慮是否讓新的業者加入該航線的營運。

如果目前該航線無需政府提供營運補貼，建議航政機關可參考該航線下列的 HHI 市場集中度指數，來進行航線證書頒發與否的審核依據。

---

<sup>27</sup> 依據美國司法部的 Horizontal Merger Guidelines 網頁資料(DOJ, 2010)，其規定如後：

Based on their experience, the Agencies generally classify markets into three types:

- Unconcentrated Markets: HHI below 1500
- Moderately Concentrated Markets: HHI between 1500 and 2500
- Highly Concentrated Markets: HHI above 2500

The Agencies employ the following general standards for the relevant markets they have defined:

- *Small Change in Concentration:* Mergers involving an increase in the HHI of less than 100 points are unlikely to have adverse competitive effects and ordinarily require no further analysis.
- *Unconcentrated Markets:* Mergers resulting in unconcentrated markets are unlikely to have adverse competitive effects and ordinarily require no further analysis.
- *Moderately Concentrated Markets:* Mergers resulting in moderately concentrated markets that involve an increase in the HHI of more than 100 points potentially raise significant competitive concerns and often warrant scrutiny.
- *Highly Concentrated Markets:* Mergers resulting in highly concentrated markets that involve an increase in the HHI of between 100 points and 200 points potentially raise significant competitive concerns and often warrant scrutiny. Mergers resulting in highly concentrated markets that involve an increase in the HHI of more than 200 points will be presumed to be likely to enhance market power. The presumption may be rebutted by persuasive evidence showing that the merger is unlikely to enhance market power.

- (1) 賀氏指數 (HHI) 小於 100 代表的是一個高度競爭的客運航線產業，任何新的航商加入營運將導致賀氏指數進一步降低到比 100 點更低的數值以下，可直接拒絕新的航商申請加入該航線，此不會導致任何反市場競爭的疑慮，所以無需進一步的分析，就可以直接拒絕核准新的業者申請加入該固定航線。
- (2) HHI 小於 1,500 代表的是市場並未集中化的狀態，某一客運固定航線 HHI 值如果介於 **100 到 1500**，代表的是並無反市場競爭的情形，所以無需再進一步分析，可以直接拒絕其他的業者申請加入，以維護市場競爭秩序。
- (3) HHI 值介於 **1,500 到 2,500**，代表的是有中等程度的市場集中狀態，此時可以適度的考量接受允許新的業者加入，可以適度提升市場競爭度，以避免產生反競爭的情況。
- (4) HHI 如在 **2,500 以上**，代表的是市場高度集中，此時如果在該航線上有任何的客運業者欲申請加入該航線營運，將會被視為具有大幅度降低反競爭的好處，此時可以直接接受並積極的輔導業者申請加入該航線。

#### 4.1.5 研議航運業財務監理納入航業法規範

本議題乃考量海運產業，可能像航空運輸業一般，有可能發生財務危機，甚至倒閉之情形，而損害投資人或相關利害人之權益，故需航政機關進行財務監管與查核。然而，目前航業法核發許可證之海運產業，家數眾多（如第一章資料所示：截至民國 109 年止，船舶運送業有 164 家、船務代理業有 435 家、海運承攬運送業有 965 家、貨櫃集散站經營業有 33 家），不像空運之民用航空運輸業及普通航空業，業者家數相對很少，故對海運業與空運業的財務監理，作法應有所不同。

本案研究，建議方案一（提出航業法第 24 條（財務監管）之修正條文）（如表 4.7）及方案二（暫不提出航業法修正建議）（如表 4.8）。方案一參考歐洲共同體理事會的「理事會 2407/92 號規則」與民用航空運輸業管理規則第 24 條，建議航政機關應於每五年進行一次例行性查核，對業者之「公司營運、財務狀況（含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入（淨損））、股東持股情形」，進行財務監督。另外，保留航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核，但須在因應臨時之重大變動時才啟動執行；其三大變動情形為：（一）市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、（二）市場資訊顯示業者出現財務問題時（例如：公司債違約、銀行透支、營運獲利率明顯下降、現金安全庫存量明顯下降）或（三）產業營運環境出現驟變時。

方案二則考量由於現代產業經營環境變動快速，各公司之財務狀況，外界人士光憑閱覽各項報表，其實很難能瞭解其真正狀況。以海運為例，過去一些海運船公司經營不善，甚至發生倒閉的原因並非主要是財務出現問題，有可能是受到全球經濟景氣波動的影響或其他不可抗力因素。因此，要求船公司定期（或每年）造送財務報表，對於實際督導管理而言，似乎尚無顯著效益。故維持民國 84

年修法之規定，航運業無須定期提交財務資料供查核，只在航政機關認為必要時才提供。

表4.7 航業法第24條（財務監管）之修正建議方案一

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 24 條  <u>航政機關應依以下規定之時機，通知船舶運送業提供其營運、財務狀況（含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入（淨損））、股東持股情形、及其他有關文件，以供查核：</u>            一、每五年應例行查核一次。            二、有以下狀況出現時，<u>航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核：（一）市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、（二）市場資訊顯示業者出現財務問題時或（三）產業營運環境出現驟變時。</u>  <u>為保護消費者權益及公共運送安全之需要，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</u></p>	<p>第 24 條            航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>一、第1項參考歐洲共同體理事會於1992年7月23日公布「理事會2407/92 號規則」（Council Regulation (EEC) NO 2407/92）第5條規定及民用航空運輸業管理規則第24條，增加航政機關對航運業者進行財務監管之時機為：（一）原則上每五年應例行查核一次；（二）發生三種特殊狀況時，亦可隨時查核，分別為：發現業者有營運異常或財務問題時，及產業營運環境出現驟變時。</p> <p>二、第2項規定，因應特殊需求，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</p>

表4.8 航業法第24條（財務監管）之修正建議方案二

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第 24 條            （無須修正）</p>	<p>第 24 條            航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>過去一些海運船公司經營不善，甚至發生倒閉的原因並非主要是財務出現問題，有可能是受到全球經濟景氣波動的影響或其他不可抗力因素。</p> <p>民國84年航業法修法時，因考量當初要求船公司提交財務報表，在航政機關僅為備查之用，對於實際</p>

擬修正條文	現行條文	說明
		<p>督導管理而言，尚無顯著效益，故刪除需每年定期提送財務報表之要求。</p> <p>本研究經多次海運公司專家訪談與辦理期中研究報告座談會，受訪專家與參與座談會專家代表對於現行第24條內容並未有其他修正建議，考量修正條文內容可能日後衍生出其他問題（如執行困難），本研究建議保留現行第24條內容，無須修正。</p>

#### 4.1.6 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討

國家在適當時機對產業的獎勵與補助，確實有助於該國特定產業之發展。如第三章所述（表 3.5.1.1），適時的獎勵投資或造船計畫，確實發揮國輪船噸增加之效果；又「貿易、航業及造船配合實施方案」之實施，促進國貨國運、國輪國造、及國輪國修政策之執行，奠定我國海運產業發展的基礎。本研究檢視自 2011 年起實施的噸位稅制，雖然因 2008 年美國華爾街引發金融危機，造成全世界經濟的大衰退，使得船舶運送業連年虧損，故而在 2020 年選擇噸位稅制的業者只有 3 家。但依據航港局官網之統計數據顯示，自我國開始實施噸位稅制之 2011 年起，國籍船舶登記艘數雖持平，但登記國輪之噸位數自 2011 年 1 月的 4,246,874 噸，增加至 2021 年 7 月的 7,262,332 噸。這資料似乎顯示噸位稅制對國輪船噸增加，仍具有一定的成效。

此外，行政院考量全球航運業自 2008 年以來，陷於長期虧損之狀態，乃於 106 年 5 月 8 日核定修正方案名稱為「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，目前已逐年展延至 110 年 12 月底。其對航運業的資本投資及減少船舶靠港之各項作業費用，以及貸款紓困之幫助，對產業維持營運也助益甚大。因此之故，本研究建議航業法仍應適當修正，在法律位階增加獎勵航業之法源條文（如表 4.9）。

表4.9 航業法增訂（第2-1條）獎勵航運產業之條文

建議修正條文	現行條文	說明
<p>第2-1條</p> <p>交通部應擬訂航運發展政策，依據該政策目標給予航運產業必要的輔導、協助、補助或獎勵，並適時檢討修正。</p> <p>為應促進航運產業發展之需求，政府應設置航運發展基金；其基金之收支、保管及運用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。</p>	<p>（無）</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項訂定交通部應擬定航運發展政策，並依該政策目標給予航運產業必要的輔導及獎勵措施。</p> <p>三、第二項訂定為確保航運發展政策，得有穩定財源投入建設，應設置航運發展基金以為支應。</p>

依據第三章所述國外促進海運發展的相關方案，及參考國內其他產業主管機關推動發展產業的作法，本研究建議可採用的獎勵方案，依照其推動的挑戰程度，以難度低至高的方式排序，依序說明如下：

方案一：獎勵補助「提升產業人力資源素質」

提升產業人力資源素質對於產業長遠發展至關重要，所以建議可參照新加坡、香港及丹麥之作法，運用既有公務預算，推動海事產業人力與人才及訓練與培育計畫或量能的發展，以提升海事從業人員相關的知識與專業技能。具體作為包括：(一)與航運企業共同補助其員工的教育訓練費用，鼓勵從業人員參加經航政主管機關核准的外部訓練課程，及企業內部舉辦的訓練課程；(二)鼓勵海運相關企業透過各項相關職涯發展計畫，投資海事專業人員的養成；(三)也鼓勵海運相關企業及產業組織建立良好的人力資源發展與教育訓練系統，提供員工良好的培育與職涯發展，吸引更多人才投入海事產業。

方案二：擴大現行獎勵政策適用於其他相關海運產業

針對其他符合政策目標的項目進行功能別的獎勵或補助，具體作法可將現行的噸位稅制，擴大適用於拖船、打撈或其他提供海上交通運輸服務之船舶皆可適用。除了聚焦於貨櫃及散裝貨運商船外，亦可考量鼓勵離岸風電等設施之補給船舶業者，及國際郵輪業者採用噸位稅制，增進噸位稅制作為政策工具之效用。

方案三：鼓勵業者推動綠色航運與智慧化航運的發展

針對國際航運發展趨勢及新興議題，鼓勵航商及海運相關企業推動綠色航運與智慧化航運的發展，具體作法包括在我國港口端設置綠色及智慧化航運的設施及配套措施、提供符合綠色政策規定的靠港船舶享有相關費用減免的優惠。另外，對海運相關企業中長期發展綠色及智慧化航運的計畫，進行稅務或財務上的鼓勵。

#### 4.1.7 研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施

交通部為表揚績優船舶運送業者，乃依據「交通部專業獎章頒給辦法」辦理，依據交通部航政司民國 88 年 4 月 7 日訂定的「表揚績優船舶運送業實施要點」，評定我國績優船舶運送業者；另依據「模範航港從業人員辦法」，選出每年度之「模範航港從業人員」34 名。為研議規範表揚優異海運產業航商及從業人員之法源，可在航業法中增訂相關規定，並整合上述兩辦法於其中。

本研究建議置入法源，增訂航業法第59-1條（如表4.10），然後依母法規定研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」（如表3.6.5）。表揚辦法內容初步以「績優船舶運送業實施要點」及「模範航港從業人員辦法」為基礎，加入表揚其他航運產業及設立評選委員會等規定。

本獎項名稱或可稱為「金海獎、金船獎、金帆獎……」，或可跳脫「金字開頭」或「三個字」的框架，稱為「海運金讚獎（Shipping Wonderful Award）」或「臺灣海運獎（Taiwan Shipping Award）……」等。

表4.10 增訂航業法第59-1條

擬修正條文	現行條文	說明
航業法第 59-1 條 下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部定之： 一、對促進航運發展著有成效之企業或機構。 二、對國家海運事業發展具有特殊貢獻者及優良航港從業人員。	（無）	一、本條新增。 二、增加獎勵對航運發展有貢獻之機構及人員的規定。

#### 4.2 各議題建議方案評估

關於各議題建議方案之評估，本研究擬議從解決問題有效性、行政機關監管合理性及可行性（不會遭受業者強烈反對）等面向，進行綜合評估，說明如下（表 4.11）。

表4.11 各議題建議方案之評估

建議方案	優先排序	評估說明
一、研議加強營運人責任保險相關之適用		
方案一、修正航業法第14條第2項及第3項，將「為旅客投保傷害保險」之規定修正為「為旅客傷害、死亡投保責任保	第一	一、修正母法（航業法）責任保險包括旅客傷害、死亡項目，不需要投保傷害保險。 二、子法「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」

建議方案	優先排序	評估說明
<p>險」，並配合修正「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法」及其辦法第二、四、五、六條之規定。</p>		<p>併同母法修正。</p> <p>三、增加兩項營運人責任保險範圍，一則依據2006年海事勞動公約之規定，試圖解決船東欠薪船員問題之處理；再則法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，或可要求外國船東投保之責任保險支付，解決其船舶無故滯留我國港口之惡意行為。</p>
<p><b>二、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法</b></p>		
<p>方案一、不修正航業法，「根據現行相關法規執行」。</p>	<p>第二</p>	<p>一、本案建議在不修訂航業法之前提下，對無故滯留我國港區之外籍船舶及其違規事件，航政監理機關可依據商港法採取PSC作為因應措施，抑或依據海岸巡防法與海洋委員會海巡署協調合作，進行處置。</p> <p>二、加強公告並諭令船代業不准代理有不良紀錄之外國船舶進港；例如：(A) 曾被我國港口國管制（PSC）檢查，並有被留置或查扣紀錄之次標準船舶、(B) 被公告在「聯合國安全理事會北韓制裁委員會受制裁船隻清單」中之船舶、(C) 被公告在「航港局配合聯合國北韓制裁決議關注船舶清單」中之船舶、及 (D) 被公告在「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港商船船舶」清單中之船舶等。</p>
<p>方案二、修正航業法第28條、38條及增加第51-1條—約束外籍船舶在臺履行義務並不得無故滯留我國港區。</p>	<p>第一</p>	<p>一、航業法第28條第一項，規定外國籍船舶業者來我國內營業要遵守的事項。</p> <p>二、本案建議增訂航業法第28條第二項，規定外籍船舶來我國港口正常作業後，應即離港，無故不得滯留我國港區，乃與第一</p>

建議方案	優先排序	評估說明
		<p>項相互呼應。若其無故滯留我國港區，則應受到規定（如第51-1條）處罰。</p> <p>三、因目前我國商港法並無強制要求外籍船舶離港之規定，產生執法困境，若增加此規定則可解決問題。</p> <p>四、又因有連續處罰規定，可逼迫船東出面解決問題；其罰緩亦可能援用新增加的「營運人責任保險範圍」之項目，而得到P&amp;I保險出面解決問題。</p> <p>五、本項建議我國船代業沒有反對。</p>
<p>方案三、修正航業法第38條及第56條—加強船代業責任及保證金之機制。</p>	<p>第三</p>	<p>一、本案修法建議確實加重船代業之責任，在座談會及訪談時，業者已強烈表達本項建議不合理，恐不可行，因他國法例或UNCTAD的「對船務代理業者之最低標準」，亦無要求船代業需負擔其所代理船舶之責任。</p> <p>二、考量代理之法理及業者強烈表達反對之情形下，本案建議之修法恐不易執行。</p>
<p><b>三、評估國內客運固定航線相關規範之研議（如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...）</b></p>		
<p>方案一、修正航業法第13條及船舶運送業管理規則第12條及增訂第12-1條。</p>	<p>第一</p>	<p>一、本案修法將國內固定航線由目前採行的登記制，改為核准制，使航政機關具有國內固定航線監管協調之行政權。</p> <p>二、其配套措施則修正「船舶運送業管理規則」第12條，並增加第12-1條，規定國內固定航線之營運，其航線證書之核發以「供需適當為原則」；當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量「兼顧航運秩序及公共利益」後，得視需要受理新業者申請加入營運。</p> <p>三、由於國內固定航線之核准，考量「供需適當、航運秩序、公共</p>

建議方案	優先 排序	評估說明
		利益」等原則，航政機關在審酌核發固定航線證書時，亦可適時將「航線分配、熱（冷）門航線搭配義務、季節性（旺季、淡季）」等因素，一併綜合考量。
<b>四、研議航運業財務監理納入航業法規範</b>		
方案一、修正航業法第24條。	第一	<p>一、本案修法要求航運業每5年要提交營運及財務等資料供查核，展現航政機關積極地監督產業之作為。</p> <p>二、因每5年才要求一次定期查核，對業者也不至於造成太過頻繁的困擾。但仍在發生三個必要情況時(如發現業者有營運異常、財務問題或產業營運環境出現驟變)，可要求業者提供財務等資料供查核，保留行政監管之彈性。</p>
方案二、不修正航業法第24條。	第二	維持現行體制。因外界人士不易從定期財務報表探知公司真正財務等實況，於必要時才通知業者提供財務等資料供查核。
<b>五、我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討</b>		
方案一、航業法增訂第2-1條（獎勵航運產業）之條文。	第一	<p>一、航業法在102年1月新修法將航業發展委員會刪除後，即沒有任何可以依據獎勵產業之條文。例如：106年5月實施之「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，即無依據航業法。</p> <p>二、為展現航政機關持續關注我國航運發展，適時提供獎勵措施，航業法應可增加獎勵航運產業之條文。</p>
<b>六、研議規範表揚優異海運產業航商（人員）法源及相關措施</b>		
方案一、增訂航業法第59-1條，並研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」。	第一	一、在航業法增訂表揚績優航運產業及航港從業人員之法源，並依母法研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法

建議方案	優先 排序	評估說明
		(草案)，完成規範表揚優異海運產業航商及人員之法源。 二、航政機關可據此辦理航運產業及從業人員之表揚工作。

### 4.3 建議修正法案

本研究建議上述各議題相關航業法之修正，以採行第一優先修法建議方案為擬具「航業法部分條文修正草案」之基礎。另外，因航業法（母法）修正後，其所依據之行政命令（子法）需隨同修正者有三項，分別為：（一）船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法、（二）船舶運送業管理規則及（三）訂定「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」。

以下分別詳細列述該等法案之修正(或訂定)草案總說明及條文對照表。

#### 4.3.1 航業法部分條文修正草案

##### 航業法部分條文修正草案總說明

航業法（以下簡稱本法）於民國70年6月3日總統令制定公布，全文共70條文；為應經營環境改變及產業需求，該法已歷經6次修正。最近一次修正係於103年1月22日公布。茲為配合101年3月1日航港局之成立，航政監理人力之增加與齊備，又海運市場遭逢2008年金融風暴及2019年底開始的新冠肺炎（COVID-19）疫情的影響，海運經營環境不確定性激增，航政機關之作為亦應有所不同，為更妥適因應變化，航政監理所依憑之法規，亦應進行適當之修正，爰擬具本法部分條文修正草案，其修正要點如下：

- 一、為協助航運產業順利度過外部環境的不利衝擊，政府應有必要的產業協助措施，爰本法應有相應的法規，讓航政機關啟動幫助產業的機制。
- 二、考量國內固定航線之核准，航政機關應有審核之機制，以利國內固定航線業者之營運，故現行登記制應改為核准制。
- 三、由於海運經營環境不確定性的激增，為保障貨主及旅客之權益，航政機關應適時可以對業者之公司營運及財務進行必要的查核與監督。
- 四、因旅客是否投保人身傷害保險，理應尊重當事人意思與契約自由，依旅客自主決定，故本法授權行政主管機關介入干預旅客投保傷害保險之規定，並不恰當，爰需修正為船舶運送業經營旅客運送者，應投保旅客責任保險，而非旅客傷害保險。
- 五、鑒於有越來越多外籍船舶在我國港口作業後，發生違規或滯留我國港口之問題，故我國航政法規應相應調整，防止外籍船舶違規，同時我國船務代理業者亦應協助防範該等不當行為的發生。
- 六、我國表揚績優船舶運送業者及航港從業人員，係依據「交通部專業獎章頒給辦法」辦理。然參考其他法制（例如：道路交通管理處罰條例之「金安

獎」)，皆以在業管法規內規定表揚之依據。爰表揚優異海運產業航商及從業人員之法源，亦應在航業法中增訂，以利執行。

「航業法部分條文修正草案」條文對照表

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第2-1條 交通部應擬訂航運發展政策，依據該政策目標給予航運產業必要的輔導、協助、補助或獎勵，並適時檢討修正。</p> <p>為應促進航運產業發展之需求，政府應設置航運發展基金；其基金之收支、保管及運用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。</p>	<p>(無)</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項訂定交通部應擬定航運發展政策，並依該政策目標給予航運產業必要的輔導及獎勵措施。</p> <p>三、第二項訂定為確保航運發展政策，得有穩定財源投入建設，應設置航運發展基金以為支應。</p>
<p>第13條 船舶運送業經營國內固定航線者，應檢附營運計畫及相關文件，報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。</p> <p>船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>船舶運送業經營國際固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>第一項及第三項核定或登記之固定航線內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報</p>	<p>第13條 船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日</p>	<p>一、修正第一項及第二項，將國內固定航線之經營，要求業者須申請固定航線證書後，方可經營。</p> <p>二、第三項之國際固定航線，維持登記制。</p> <p>三、第四項規定國內及國際固定航線有變更者，須辦理變更登記。</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p>請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過六個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	<p>內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過六個月。但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	
<p>第14條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為<u>旅客傷害、死亡投保責任保險</u>。</p> <p><u>前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。</u></p> <p>第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。</p> <p>第一項及第二項之保險契約簽訂、變更、終止或解除，船舶運送業者應以書面通知主管機關，未經主管機關同</p>	<p>第14條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為<u>旅客投保傷害保險</u>。</p> <p><u>前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。</u></p> <p>第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。</p> <p>第一項及第二項之保險契約簽訂、變更、終止或解除，船舶運送業者應以書面通知主管機關，未經主管機關同意，不得退保；其投保方式、最低投保金額及</p>	<p>一、第二項之規定，因旅客是否投保人身傷害保險，理應尊重當事人意思與契約自由，依旅客自主決定，而無要求船舶運送業必須為旅客投保人身傷害保險之正當性，亦無行政主管機關介入干預之必要，爰刪除傷害保險之規定。但為維護旅客人身安全之基本保障，茲參考2002年雅典公約第4條之1第1項規定，增訂船舶運送業應投保責任保險之義務。另，參考鐵路法第63條規定：「鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險。」，以及大眾捷運法第47條第1項規定：「大眾捷運系統旅客之運送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p>意，不得退保；其投保方式、最低投保金額及保險範圍及其他相關事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>保險範圍及其他相關事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>保金額，得另以提存保證金支付之。」，由此可知船舶運送業經營旅客運送者，應投保旅客（乘客）責任保險，而非旅客傷害保險。</p> <p>二、第三項因第二項已經刪除傷害保險之規定，故本項規定亦因牴觸保險法之強制規定，爰一併刪除現行條文規定。但為維護旅客人身安全之基本保障，乃參考2002年雅典公約第4條之1第10項規定，增訂基於保護受害人之目的，賦予受害旅客或其家屬具有直接請求權，得直接向責任保險人請求給付保險金。依損害賠償法理，責任保險人所為之保險給付，應視為運送人損害賠償金額之一部分，爰責任保險人對於受害旅客所給付之保險補償金額，得抵充船舶運送業者就同一事故所生損害之賠償金額。</p>
<p>第24條 航政機關應依以下規定之時機，通知船舶運送業提供其營運、財務狀況（含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入（淨損））、股東持股情形、及其他有關文件，以供查核：</p>	<p>第24條 航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>一、第一項參考歐洲共同體理事會於1992年7月23日公布「理事會2407/92號規則」（Council Regulation (EEC) NO 2407/92）第5條規定及民用航空運輸業管理規則第24條，增加</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p><u>一、每五年應例行查核一次。</u></p> <p><u>二、有以下狀況出現時，航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核：(一)市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、(二)市場資訊顯示業者出現財務問題時或(三)產業營運環境出現驟變時。</u></p> <p><u>另為保護消費者權益及公共運送安全之需要，增訂航政機關得對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</u></p>		<p>航政機關對航運業者進行財務監管之時機為：(一)原則上每五年應例行查核一次；(二)發生三種特殊狀況時，亦可隨時查核，分別為：發現業者有營運異常或財務問題時，及產業營運環境出現驟變時。</p> <p>二、第二項規定，因應特殊需求，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</p>
<p>第 28 條</p> <p><u>外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。</u></p> <p><u>外國籍船舶申請進入我國港口，在正常業務執行完畢後，應即申請離港；無故，不得任意滯留港區。</u></p>	<p>第 28 條</p> <p>外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。</p>	<p>一、本條新增加第二項。</p> <p>二、規範外國籍船舶申請進入我國商港，在正常業務（即一般之裝卸貨、加油或加水作業等）執行完畢後，應即申請離港；無故，不得任意滯留港區。</p>
<p>第 38 條</p> <p><u>船務代理業應告知其所代理之船公司、船舶和船員遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理船公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐</u></p>	<p>第 38 條</p> <p>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>一、新增第一項。</p> <p>二、要求我國船務代理業，應指導其所代理之船公司、船舶和船員遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理船公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不</p>

擬修正條文	現行條文	說明
<p><u>欺活動。</u></p> <p>船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。<u>其所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之。</u></p>		<p>得以任何方式進行業務上的詐欺活動。</p> <p>三、原條文第一項，條次變更為第二項。同時，增加代理業所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之規定。</p>
<p><u>第 51-1 條</u></p> <p><u>外國籍船舶違反第二十八條第二項，無故任意滯留我國港區者，由航政機關處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰，並令其限期離港；屆期未離港者，得按次處罰至其完成離港為止。</u></p>	(無)	<p>一、本條新增。</p> <p>二、對於無故滯留我國商港之外國籍船舶，航政機關得裁處罰鍰，並限期令其離港；若仍繼續無故滯留，則得按次處罰至其完成離港為止。</p>
<p><u>第 59-1 條</u></p> <p><u>下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部定之：</u></p> <p><u>一、對促進航運發展著有成效之企業或機構。</u></p> <p><u>二、對國家海運事業發展具有特殊貢獻者及優良航港從業人員。</u></p>	(無)	<p>一、本條新增。</p> <p>二、增加對航運發展有貢獻之機構及人員獎勵的規定。</p>

#### 4.3.2 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法修正草案

##### 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法修正草案總說明

配合航業法第14條第2項之修正，原規定船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保「傷害險」，修正為為旅客投保「傷害、死亡之責任保險」。故本辦法爰需配合母法辦理名稱及相關條文（第2條、第4條、第5條及第6條）之修正。

##### 「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法修正草案」條文對照表

擬修正條文	現行條文	說明
船舶運送業投保營運人責任保險及旅客 <u>責</u> 任保險辦法	船舶運送業投保營運人責任保險及旅客 <u>傷</u> 害保險辦法	一、本辦法係依航業法（母法）第14條第5項規定訂定。 二、因母法第14條第2項修正為「船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險」，爰本辦法配合母法修正名稱及相關條文修正。
第2條 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生之費用。 六、依2006年海事勞	第2條 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生	一、修正第2項，增加第6款及第7款。 二、依據船員法第89條規定，我國採用國際勞工組織（ILO）於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約（MLC）2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。爰參照公約規範，納入營運人責任保險範圍，以維護海事勞工權益。 三、按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍，爰配合納入營運人責任保險範圍，以確保船舶運送業破產、失卻清償能力或藉故不繳納罰金、罰款，或其附帶費用與支出時，得轉嫁由營運人責任保險賠償。

擬修正條文	現行條文	說明
<p><u>動公約（MLC 2006）所生責任。</u></p> <p><u>七、任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。</u></p> <p>前項第二款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。</p> <p>營運人責任保險最低保險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權一六二計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足四百者，以四百計算之。</p>	<p>之費用。</p> <p>前項第二款每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣二百五十萬元。</p> <p>營運人責任保險最低保險額度以每一總噸位國際貨幣基金特別提款權一六二計算單位，計算其數額。但船舶登記總噸位不足四百者，以四百計算之。</p>	
<p>第4條</p> <p>船舶運送業經營旅客運送者，應為<u>旅客傷害、死亡投保責任保險。</u></p> <p>前項旅客<u>責任保險</u>給付項目及最低保險金額如下：</p> <p>一、<u>傷害醫療費用</u>給付：每一旅客新臺幣三十萬元。</p> <p>二、<u>失能給付</u>：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>三、<u>死亡給付</u>：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>船舶運送業應將前項保險金額載明於客票</p>	<p>第4條</p> <p>船舶運送業經營旅客運送者，應於<u>開始營運前為旅客投保傷害保險。</u></p> <p>前項旅客<u>傷害保險</u>給付項目及最低保險金額如下：</p> <p>一、<u>傷害醫療費用</u>給付：每一旅客新臺幣三十萬元。</p> <p>二、<u>失能給付</u>：每一旅客新臺幣二百五十萬元。</p> <p>三、<u>死亡給付</u>：每一旅客新臺幣二百五十萬</p>	<p>一、依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。</p> <p>二、為保護旅客權益及其人身安全，參考「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第3條之受害人死亡賠償標準、「大眾捷運系統旅客運送責任保險投保金額辦法」第2條規定之旅客運送責任保險最低投保金額、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」第三條之死亡者賠償金額標準等相關規定，於第二項明定每人死亡給付責任保險金額不得低於新臺幣二百五十萬元。</p>

擬修正條文	現行條文	說明
上。	元。 船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。	
第5條 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客 <u>責任</u> 保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。	第5條 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客 <u>傷害</u> 保險期間屆滿時，應予以續保，並於屆滿前三十日內將保險契約或續保文件報請航政機關備查。	依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。
第6條 本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客 <u>責任</u> 保險契約或其續保文件報請航政機關備查。	第6條 本辦法發布施行前已營運之船舶運送業，應於本辦法發布施行之日起三十日內，檢具營運人責任保險及旅客 <u>傷害</u> 保險契約或其續保文件報請航政機關備查。	依航業法第14條第2項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。爰配合母法辦理相關條文修正。

### 船舶運送業管理規則修正草案總說明

配合航業法第13條之修正，將國內固定航線之審核制度由「登記制」改為「核准制」，故本辦法爰需配合母法辦理相關條文之修正。爰修正第12條並增訂第12-1條條文。

#### 「船舶運送業管理規則修正草案」條文對照表

擬修正條文	現行條文	說明
第12條 經營 <u>國際</u> 固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。	第12條 經營固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。 前項登記內容有變更、	配合航業法第13條之修正，維持國際固定航線之營運採行登記制，爰修正第一項之內容。

擬修正條文	現行條文	說明
<p>前項登記內容有變更、遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	<p>遺漏或錯誤時，應填具申請書（如附件九）並檢附變更對照表（如附件十），向航政機關辦理變更登記。</p>	
<p><u>第 12-1 條</u>  <u>行駛國內固定航線船舶之配置，以供需適當為原則，惟不能滿足大眾運輸需求時，航政機關為兼顧航運秩序及公共利益，得視需要受理新業者申請核轉交通部核辦。</u>  <u>經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書（如附件九之一），註明航線起訖點、沿線停泊港口、班期、營業種類、行駛船舶等申請航政機關核轉交通部核發航線證書。</u>  <u>航線證書所載事項有變更、遺漏或錯誤時，船舶運送業應向航政機關申請更正，但公司名稱或航線有變更時，應申請換發航線證書（申請書同如附件九之一），惟因業務需要，臨時變更所載事項時，不在此限。</u></p>		<p>一、本條新增。  二、配合航業法第 13 條之修正，第一項規定乃考量國內固定航線之營運，以供需適當為原則。當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量兼顧航運秩序及公共利益後，得視需要受理新業者申請加入營運。  三、第二項規定經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書，載明相關資料，申請核發航線證書。  四、第三項規定航線證書所載事項有變更時，應申請更正或換發。</p>

#### 4.3.4 促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）

##### 促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法草案總說明

配合航業法增訂第 59-1 條規定，訂定「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚」之法源。該表揚辦法計九條，其內容包括：

- 一、訂定依據（第 1 條）。
- 二、表揚之對象（第 2 條）。
- 三、績優船舶運送業之表揚獎項及評選標準（第 3 條）。
- 四、表揚船舶運送業以外之對象及其評選條件（第 4 條）。
- 五、海運有功人員與模範航港從業人員獲獎之評選標準（第 5 條）。
- 六、評選委員會之組織及其工作（第 6 條）。
- 七、受獎機構或人員之獎勵內容（第 7 條）。
- 八、本辦法執行之經費來源（第 8 條）。
- 九、施行日期（第 9 條）。

##### 「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」條文說明表

擬議條文	說明
促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法。	1.本辦法之名稱。 2.參考「道路交通管理處罰條例」獎勵促進道路安全之機構與個人之法例，訂定本辦法。
第1條 本辦法依航業法第59-1條規定訂定之。	本辦法之訂定依據。
第2條 促進國家航運發展成效卓著之下列機構或人員，依本辦法之規定獎勵之： 一、促進航運發展著有成效之企業或機構。 二、促進國家航運事業發展具有特殊貢獻者及優良航港從業人員。	本辦法表揚之對象。
第3條 促進國家航運發展成效卓著之船舶運送業，其表揚獎項及評選標準如下： （一）符合下列情形之一者，得頒給各項營運績優獎： 1、營運成長績優獎：公司年度營運收入成長 20%以上。 2、營運收入績優獎：公司經營所有航線之營運收入最高之前三名。 本款所稱營運收入包括船舶論程、論時出租之租金收入及以論時、論程租入船舶營運之運費收入等，國內所收	本條參考現行的「表揚績優船舶運送業實施要點」，酌予增刪，訂定績優船舶運送業之表揚獎項及評選標準。

擬議條文	說明
<p>運費以開立統一發票金額為準；國外所收運費以中央銀行外匯局登記之運費收入或以公司財務報表為準。</p> <p>3、<b>發展港口營運績優獎</b>：公司於國內港口貨物裝卸年度成長率排名之前三名。</p> <p>4、<b>擴建船隊績優獎</b>：</p> <p>(1) 建造新船或購買符合規定之現成船，至表揚年度已經營一年以上。</p> <p>(2) 更新船舶各項設備，使其更自動化、效率化及現代化。</p> <p>(3) 配合政府擴增國輪船隊政策，將子公司所屬權宜籍船改籍國輪，至表揚年度已經營一年以上。</p> <p>(4) 購買外國籍船舶改籍國輪及外國籍船舶運送業將所屬船舶改籍國輪，並新成立國籍船舶運送業，至表揚年度已經營一年以上且有營運績效。</p> <p>(5) 第一家開闢未有國輪航行之定期航線，至表揚年度已經營一年以上，每月超過一航次，對我國經濟、貿易發展有卓著貢獻者。</p> <p>(二) 確實遵守國際環保公約且所屬船舶無遭國外港口國管制滯留紀錄，提昇國際形象者，得頒給<b>發展綠色航運績優獎</b>。</p> <p>(三) 符合下列情形之一者，得頒給<b>船員服務訓練績優獎</b>：</p> <p>1、國內海事院校學生上船實習績優獎：依規定接受國內海事院校學生上船實習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理學生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。</p> <p>2、實（見）習生上船實習績優獎：依規定接受實（見）習生（不含國內海事院校學生）上船實（見）習人數及總天數最高之一者，其前三名得頒發辦理實（見）習生上船實習績優獎狀乙紙，第一名並得頒給該公司獎牌乙座。</p> <p>3、支持海事訓練師資績優：支援船員專業訓練授課時數最高之前三名，其第一名並得頒給獎牌乙座。</p> <p>4、支持海事訓練設備績優：協助訓練機構購置、更新各項訓練場地或設備，使其更現代化，符合國際海運趨勢。</p> <p>5、產學合作績優：與海事教育或訓練機構進行產學合作計畫，至表揚年度已辦理一年以上，對我國</p>	

擬議條文	說明
<p>船員及航運人才培訓有卓著貢獻。</p> <p>(四) 符合下列情形之一者，得頒給<b>社會貢獻獎</b>：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、確實遵守國際公約且致力於平穩國際海運運輸措施，至表揚年度已辦理一年以上，對國際海運平穩卓著貢獻。</li> <li>2、協助航港局辦理各項疏運措施及提供物資協助救災。</li> </ol> <p>(五) 確實遵守國際公約且致力於科技數據創新研發，提昇國際形象者，得頒給<b>創新績優獎</b>。</p> <p>符合前項表揚標準之國際航線、國內航線、兩岸及小三通航線船舶運送業得分別表揚。但同時經營國際航線及國內航線者，以經營國際航線論之。</p> <p>船舶運送業之表揚，得由業者提交資料，送請中華民國輪船商業同業公會全國聯合會協助彙整及確認無尚未解決之勞資糾紛事件後，報請航政機關提交評選委員會予以評定。</p>	
<p>第4條</p> <p>其他航運產業或航運相關之公（協）會及教育機構，對國家海運事業之發展具有如下特殊貢獻者，得獲頒航運貢獻獎：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、對國家海運之出（進）口貨物之順利運輸及貨量增加，具有顯著貢獻者。</li> <li>二、積極拓展海外市場業務，助益國內航運之發展具有顯著貢獻者。</li> <li>三、運用機關能力，協助拓展我國航運外交或參與國際組織之活動，具有顯著貢獻者。</li> <li>四、捐助興學，對國家航運教育及培育航運人才具有顯著貢獻者。</li> <li>五、執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。</li> <li>六、研究發展，創造發明，對航運（海）事業有具體貢獻者。</li> <li>七、其他對航海事業發展，具有特殊貢獻者。</li> </ol> <p>具有前項特殊貢獻事蹟者，可由各該公（協）會或航政機關提名，提交評選委員會予以評定。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>一、本辦法表揚船舶運送業以外之對象及其評選條件。</li> <li>二、教育機構因未參加航運相關之公（協）會，建議可由航政機關提名。</li> </ol>
<p>第5條</p> <p>促進國家航運發展成效卓著之人員，其表揚獎項及評選標準如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、對國家海運事業之發展具有如下特殊貢獻者，得頒<b>海運有功人員獎</b>：</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.對於發展航海事業，曾提出具體改進辦法，經主管</li> </ol>	<p>本條訂定海運有功人員與模範航港從業人員獲獎之評選標準。</p>

擬議條文	說明
<p>機關或其服務之單位採擇施行，具有重大貢獻者。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.對於海運、航港、航海社團，在其管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行具有重大貢獻者。</li> <li>3.對於海運、航港、社運等方面，有專門著作，具有高度學術價值者。</li> <li>4.研究發展，創造發明，對航運（海）事業具有重大貢獻者。</li> <li>5.規劃及執行海上救難，具有重大貢獻者。</li> <li>6.執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會具有重大貢獻者。</li> <li>7.其他對航海事業發展，具有重大貢獻者。</li> </ol> <p>二、現職航港從業人員，符合以下之選拔標準者，得獲頒<b>模範航港從業人員獎</b>：</p> <p>(一) 基本條件：凡當選模範航港從業人員，應具備下列條件：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.品德良好、負責盡職，從未受行政及刑事處分。</li> <li>2.最近三年年終考績（成）在一（甲）等以上（無單位考績（成）者，可免提供）。</li> <li>3.服務航港連續滿四年以上。</li> <li>4.最近三年內未獲本會表揚者，但有特殊貢獻者不受此限。</li> </ol> <p>(二) 選擇條件：凡當選模範航港從業人員應符合下列條件之一：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.對於發展航海事業，曾提出具體改進辦法，經主管機關或其服務之單位採擇施行，確具效益者。</li> <li>2.對於海運、航港、航海社團，在其管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行確具績效者。</li> <li>3.對於海運、航港、社運等方面，有專門著作，確具學術價值者。</li> <li>4.研究發展，創造發明，對航海事業有具體貢獻者。</li> <li>5.對海上救難有重大事蹟貢獻者。</li> <li>6.執行國家航業政策，培育航海人才，對國家社會確具貢獻者。</li> <li>7.其他對航海事業發展，具有特殊貢獻者。</li> </ol> <p>海運有功人員及模範航港從業人員之表揚名單，得由各產業公（協）會協助進行初選後，報請航政機關提交評選委員會予以評定。</p>	
<p>第6條 本辦法各獎項之評選由承辦機關邀請各有關單位或專家</p>	<p>本條訂定組織「評選委員會」來加以評定</p>

擬議條文	說明
學者，組織評選委員會予以評定。	各受獎勵之對象及其名額。
<p>第7條</p> <p>經評定受獎勵之機構或人員，依下列方式獎勵之：</p> <p>一、獎勵機關者，頒授獎狀、獎杯或獎牌。</p> <p>二、獎勵個人者，除頒授獎狀、獎杯或獎牌外，並得給予獎金或獎品。</p>	<p>本條訂定給予受獎機構或人員之獎勵內容，獎勵機關者以頒授獎狀、獎杯或獎牌等為主；獎勵個人者，除頒授獎狀、獎杯或獎牌外，並得給予獎金或獎品。</p>
<p>第8條</p> <p>本辦法所需經費可由航港建設基金或政府預算支應之。</p>	<p>本辦法執行之經費來源。</p>
<p>第9條</p> <p>本辦法自發布日施行。</p>	<p>本辦法之施行日期。</p>

#### 4.4 未來研究建議

在研析本案議題過程中，發現很多海運營運問題，並無法單純依賴「航業法」規範之航政監理措施，就可以獲得良善的解決；尚須尋求其他方案，方可有效解決實況之複雜問題。以下列舉數項，提供未來繼續研究之建議。

##### 一、研議如何組成任務小組，處理滯留我國港區內與港區外之外國船舶

本案研究過程及期中與期末審查時，大家對如何處理滯留我國港區內與港區外之外國船舶，如何進行嚴格之航政監理，討論許多相關問題與解決問題之內容。然而，因其問題本身非常複雜，又監管外國船舶不但牽涉外國船東（或營運人）、外國船旗國及國際公約之規定（如聯合國海洋法公約、PSC 檢查規定等）相關議題；國內執法單位除了交通部（航港局），還有海洋委員會（海巡署）；採用海事行政法令，除了交通部主管之「航業法、商港法」等，還有海洋委員會主管之「海岸巡防法」等。本案雖已提供相關研究成果與建議，以期解決相關問題；但許多期中與期末審查之與會人員，建議該議題未來應可另案進行研究，冀求獲得更多參考資訊與解決問題之方案。

##### 二、研議如何利用 PSC 檢查及 2006 MLC 公約之內容，處理滯留我國港區內（外）外國船舶船員之權益

為防止所謂次標準外國船舶進入港口作業，各國皆積極依照 IMO 之規定，執行港口國管制檢查（Port State Control, PSC）。隨著 2006 年海事勞工公約（Maritime Labour Convention, MLC）之生效，要求各國應積極依照 MLC 之規定，制訂更多保護船上工作船員之規定。各國可在執行 PSC 檢查時，查核船舶是否遵循公約規定給予船員應獲得之待遇及福利。本案第三章（3.1 節）亦初步建議我國法令增加 P&I 保險涵蓋 MLC 給與船員待遇及福利之項目。然而，考量本議題牽涉我國執行 MLC 公約，應如何更週延的適用於航政監理外國船舶，建議本議題未來應另案進行研究，冀求獲得更多參考資訊與解決外國船舶在國違法等問題之方案。

##### 三、研議有益我國海運發展之促進方案

天下沒有白吃的午餐。我國海運業能有今日之高度發展之程度，乃奠基於過去之努力，如第三章（表 3.5.1.1）所示，我國以往執行之海運獎助政策方案，貢獻鉅大。本案在分析最近之獎勵措施—2011 年噸位稅制及 2016 年海運振興方案，確實發現該等獎勵措施已發揮其促進我國海運發展之功效。本案報告雖然亦在第四章（4.1.6 節），參考他國政策措施，提供三項我國比較容易執行之海運獎勵措施。唯為更加促進我國海運之發展，能繼續與他國競爭，我航政機關應可另案進行研究，如期末報告審查會議時與會單位之建議：應以「整體供應鏈、產業鏈的概念」，來探討海運振興方案之擬議。

## 參考文獻

1. 李選士、邱榮和、鍾政棋、蔡豐明、林谷蓉（2014），海運產業發展政策研究—航業法修正之研析，交通部航港局委託研究案。
2. 邱榮和（1997），「從海運服務業談判小組之會議實錄看世界貿易組織之海運服務業談判概況」，船舶與海運，第七二五號，中華海運研究協會編印。
3. 邱榮和（2000），「臺灣參與世界貿易組織海運服務業談判之前景」，航運季刊，中華民國航運學會編印，（創新版）第九卷第一期，頁 8-25。
4. 中華民國，《民法》。
5. 中華民國，《航業法》。
6. 中華民國，《船務代理業管理規則》。
7. 日本，《民法》。
8. 日本，《海上運送法》。
9. 中華人民共和國，《國際海運條例》。
10. 中華人民共和國，《國際船舶代理管理規定》。
11. 方俊儒、李秀英、龍春伶（2008），獨立董監事對公司績效與盈餘品質之影響-控制股東之調節效果，會計與公司治理，5（1），55-80。
12. 交通部（2019），108 年交通年鑑，台北：交通部。
13. 交通部（2019），2020 年版運輸政策白皮書海運分冊，中華民國 108 年 12 月。
14. 兆豐保險（2021），營運人責任保險，資料閱覽時間（2021 年 05 月 16 日）：<https://www.cki.com.tw/Product/Detail/34>
15. 余惠芳（2018），銀行授信考量之獨立董監事、盈餘管理與信用風險之研究，全球管理與經濟，14（2），69-88。
16. 余惠芳，王永昌（2011），財務預警與公司治理-臺灣傳統產業之實證研究，應用經濟論叢，90，209-241。
17. 余惠芳、梅國忠、羅素妃（2010），資本結構、自有資金與公司績效之實證研究，華人前瞻研究，6（1），39-51。

18. 吳克、余惠芳、黃曉如、邱資凱（2012），財務槓桿、公司治理與公司績效之實證研究，全球管理與經濟，8（2），40-54。
19. 呂素蓮、李國榮、謝聖涵（2014），公司治理對企業信用評等之影響與預測，東吳經濟商學學報，第 87 期，頁 93-133。
20. 呂國征（2007），應用財務比率分析海運業經營績效之研究，銘傳大學國際企業學系碩士在職專班碩士論文。
21. 李坤璋（2019），國籍航空公司財務監理制度檢討修訂，交通部民用航空局期末報告。
22. 李高慶（1998），「我國公平交易法對海運聯營競爭策略（海運同盟、策略聯盟、海運聯營總處）之研究」，國立臺灣海洋大學碩士論文。
23. 周海霞（2005），「淺談班輪運輸中的價格卡特爾」，商場現代化，第三十三期，頁 127-128。
24. 林光、張志清（2009），海運學，第八版，台北：航貿文化事業。
25. 侯介澤、林泰誠、桑國忠（2018），建置航運業財務監督及預警/預防機制之可行性研究，交通部航港局期末報告。
26. 高鴻麗、趙剛（2010），「班輪業反壟斷豁免政策的產業組織背景分析」，經濟問題探索，第十一期，頁 62-64。
27. 張茂明（2003），歐洲聯盟國際行為能力研究，當代世界出版社，台北。
28. 梁立衡、林翠蓉、余惠芳、簡正昱（2017），高槓桿傳統產業公司治理對公司營運績效與融資決策影響之研究，華人前瞻研究，13（1），1-20。
29. 陳敏生（1989），海運經營，台北市：文笙書局。
30. 陳麗娟（1996），「歐洲共同體競爭法域外效力之研究」，美歐月刊，第十一卷，第四期，頁 68-79。
31. 彭雅惠、呂佩珊（2011），公司治理機制對信用評等影響之研究，玄奘管理學報，8（1），頁 49-74。
32. 菲律賓，《定義船務代理於不定期航運或其他目的中之責任法案》。
33. 越南，《海運法 2015》。
34. 英國，《1995 商船法（Merchant Shipping Act 1995）》。

35. 楊麗玲和沈明鑑（2005），「公司治理：董事會組成、股權結構與盈餘管理」，第 114 期，頁 68-77。
36. 經濟部經貿談判代表辦公室（2014），「服務貿易協定」（TiSA）談判簡介。
37. 蔡明廷（2012），「探討歐盟廢除定期海運同盟制度之影響」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文。
38. 鄭丙貴（2009），「歐盟航運競爭規則新體系探討」，上海海事大學學報，第三十卷，第一期，頁 84-88。
39. 蕭天厚（2000），「公司財務危機因素認知之研究-從公司監理角度之探討」，國立臺灣大學會計學研究所碩士論文。
40. 張展旗（2019），「公平法專欄：續談錢櫃併購好樂迪—市場占有率是結合審查的重要判斷指標」，民 110 年 12 月 22 日，取於網址 <https://www.btlaw.com.tw/web/Home/NewsInfo?key=0227079976&cont=57964>
41. US Justice Department（2010），Horizontal Merger Guidelines（08/19/2010）Accessed [https://en.wikipedia.org/wiki/Herfindahl%E2%80%93Hirschman\\_index](https://en.wikipedia.org/wiki/Herfindahl%E2%80%93Hirschman_index) on 2021-12-20.
42. Journal of Commerce（2014），MOFCOM's rejection of P3, accessed [https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/p3-network/full-text-mofcom%E2%80%99s-rejection-p3\\_20140619.html](https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/p3-network/full-text-mofcom%E2%80%99s-rejection-p3_20140619.html) on 12/22/2021。
43. Chiu, R.H.（2013），“The Effect of Cabotage on the Cross-Strait Sea Transport Agreement Between China and Taiwan,” Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 44, No. 1, pp. 69-88.
44. Chiu, R.H., Tsai, M.T., and Ting, S.C.（2012），“The Influence of EU to Repeal Antitrust Exemption for Liner Conference,” Proceedings of International Forum on Shipping, Ports and Airports（IFSPA）2012, Organized by the Hong Kong Polytechnic University, 27-30 May 2012, Hong Kong, China, pp. 123-131.
45. DOJ（2010），Horizontal Merger Guidelines, accessed <https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-08192010> on 03 November 2021.
46. Federal Maritime Commission（FMC）（2001），The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998 September 2001, Accessed 03 November 2021：  
[https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/OSRA\\_INTERIM\\_STATUS\\_REPORT.pdf](https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/OSRA_INTERIM_STATUS_REPORT.pdf)

47. Deakin, B. M. and Seward, T. (1973), *Shipping conference : A Study of Their Origins, Development and Economics Practices*, Cambridge : Cambridge University Press.
48. Dupun, C. (2011), "Block Exemption Working", *American Shipper*, Vol. 53, No.3, pp. 38-41.
49. Gabaldon, J. L. G. (1990), "Shipping Conference", *Yearbook Maritime Law*, Vol. 3, pp. 113.
50. Greaves, R. (2007), "EC Maritime Transport Law and Policy", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 56, No. 2, pp. 415-421.
51. Hjalmarsson, J. and Lista, A. (2005), "EC Competition Law and Maritime Transport", *Shipping and Trade Law*, Vol. 5, pp. 1-3.
52. Houndmills, Basingstoke (2012), *The World's Key Industry History and Economics of International Shipping*, Hampshire; New York : Palgrave Macmillan.
53. Japan Federation of Coast Shipping Associations (JFCSA) (2014), "Adherence to the cabotage system," 取自 <[http : //www.naikokaiun.or.jp/e/union/union10.html](http://www.naikokaiun.or.jp/e/union/union10.html)> 。
54. Johnson, Lindy, S. (2004), *Coastal State Regulation of International Shipping*, Dobbs Ferry, NY : Oceana Publications.
55. Marx, Daniel (1969), *International Shipping Cartels : a Study of Industrial Self-regulation by Shipping Conferences*, New York, Greenwood Press.
56. MBA 智庫百科< [http : //wiki.mbalib.com/zh-tw/RCEP](http://wiki.mbalib.com/zh-tw/RCEP)>
57. Mukherjee, Proshanto, K. (2013), *Farthing on International Shipping*, Berlin, Heidelberg : Springer.
58. Nesterowicz, M. A. (2005), "The Mid-Atlantic View of the Antitrust Regulations of Ocean Shipping", *University of San Francisco Maritime Law Journal*, Vol. 17, pp. 45-84.
59. Ngeow, J. and Tan, Y.N. (2013), "Bareboat Registration of Merchant Ships," *Rodyk Report*, Rodyk & Davidson LLP, pp. 2-5.
60. Patton, A. and J. C. Backer (1987), "Why won't Directors Rock the Boat." *Harvard Business Review*, 65 (6), 10-18.

61. Power, V. (1999) , EC Shipping Law, London : Informa Publishing.
62. Pozdnakova, A. (2008) , Liner Shipping and EU Competition Law, Netherlands : Kluwer Law International.
63. Rade, D. and Shutte, M. (1988) , “EEC Competition rules and Maritime Transport,” Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, pp. 182-210.
64. Schott, Jeffrey J., Kotschwar, Barbara, and Muir, Julia (2013) , Understanding the Trans-Pacific Partnership, Policy Analyses in International Economics 99.
65. Sicotte, Richard Andrew (1997) , The Organization and Regulation of International Shipping Carteks, Ann Arbor, Mich. : UMI.
66. UNCTAD (1988) , “Minimum Standards for Shipping Agents,” United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva.
67. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2020) , Review of Maritime Transport 2020, United Nations : New York and Geneva.
68. Ville, S. P. (1990) , Transport and European Economy, Hong Kong : The MacMillan Press.

## 附錄資料

### 附錄一、業者訪談紀錄

#### 訪談紀錄一

時間：2021年08月26日

地點：花蓮縣和平港

訪談對象：金仁遠襄理（達和航運股份有限公司和平分公司）、林大正課長（和平專用港公司）

背景說明：達和航運股份有限公司有經營國內航線海運貨運航線運輸，其亦有船務代理業許可證，主要執行進出和平專用港船舶代理業務。此次訪談，特別商請航港局東部航務中心袁建中技士幫忙協助，特此致謝。

訪談問題綱要：

一、航港局建議要加強船務代理業的責任（或義務），以避免外籍船舶進港後，發生問題而留滯在我國港口，產生問題。

- 您的意見為何？
- 有何避免或管理外籍船舶，不在我國產生問題？

金襄理意見重點紀錄：

1. 國內船代業者若要對其所代理之外國籍船舶有深入徵信調查，非常不容易。若委託船東（或船舶）要隱匿真實營運情況，國內船代業者很難從其提供資料判斷真實情況。依國內船代業者以往營業經驗，會對不同國籍船舶或（船東）要求先行匯入某些預付款項，避免營業損失。
2. 國內船代業者是否能知曉外國籍船舶船東（或船舶）之不良紀錄，亦不容易。
3. 如何避免外國籍船舶進入我國港口後發生問題不離港，若船舶無積欠港務費用，有何方法可將其驅離我國港口？負責管理和平專用港的「林大正課長」表示：目前商港法只規定可要求港內船舶「移泊」，尚無可將港內船舶強制驅離我國港口或逕行將船舶拖離港區之法令，實務上造成執行之困境。（附註）

二、航港局建議要恢復國內固定航線營運，要申請核發國內固定航線證書核發之制度。

- 您的意見為何？
- 若要求業者要搭配申請熱門及冷門航線，您的意見為何？

金襄理意見重點紀錄：

國內航線之貨船運輸，其營運大底依區域為概念執行業務，且大多為不定期業務為主，不像客運航線具有定期航班之固定航線營運。

三、航港局建議要加強監督航運業公司的財務狀況，

- 您有何意見？

● 要如何有效監督航運業公司的財務狀況？

金襄理意見重點紀錄：

如何加強監督航運業公司的財務狀況，建議洽詢總公司之意見。

四、若政府提供航業獎勵，您希望什麼項目對業者比較有幫助？

金襄理意見重點紀錄：

對政府提供航業獎勵之議題，建議洽詢總公司之意見。

附註：

**商港法第 15 條**

商港區域內停泊之船舶，商港經營事業機構、航港局或指定機關認為妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其**移泊**或**疏散他處停泊**；未依規定移泊者，得逕行移泊。

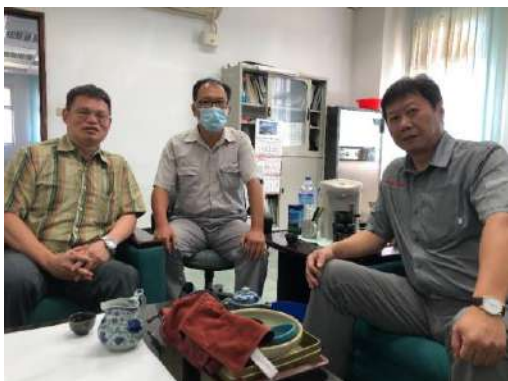
商港經營事業機構、航港局或指定機關為維護港區秩序、疏導航運、便利作業，得對港區內小船艘數、停泊位置、行駛及作業，予以限制；必要時並得將小船移置他處停放。

船舶、浮具未經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意，不得在港區內行駛或作業。

第一項、第二項由商港經營事業機構、航港局或指定機關執行移泊、停放所需之費用，由船舶所有人負擔。

**商港法第 16 條**

商港區域內滯留之船舶，**經依法查封者**，商港經營事業機構、航港局或指定機關得限期通知運送人或貨物所有人將貨物轉船裝運或卸貨進倉。屆期不辦者，由商港經營事業機構、航港局或指定機關逕行卸貨進倉，並限期通知運送人或貨物所有人繳清各項費用後領取之。屆期未領者，得會同海關予以拍賣，所得價金，除抵繳各項費用外，其餘通知運送人或貨物所有人領回或依法提存。



訪談照片。

## 訪談紀錄二

時間：2021年08月26日

地點：花蓮市

訪談對象：馬啟晃董事長（光盈企業有限公司（船務、報關、運輸））

背景說明：光盈企業有限公司係花蓮地區提供「船務、報關、運輸」之業者，馬董事長同時也是花蓮縣船務商業同業公會的理事長。此次訪談，特別商請航港局東部航務中心袁建中技士幫忙協助，特此致謝。因馬董事長之主要業務為船代業，故訪談以船代問題為主。

訪談問題綱要：

- 一、航港局建議要加強船務代理業的責任（或義務），以避免外籍船舶進港後，發生問題而留滯在我國港口，產生問題。
  - 您的意見為何？
  - 有何避免或管理外籍船舶，不在我國產生問題？

馬啟晃董事長意見重點紀錄：

1. 國內船代業者若要對其所代理之外國籍船舶有深入徵信調查，非常不容易，過去其代理之船舶亦有發生欠費不還之情形。
2. 國內法規若有規定國外船舶要申請進港，要提供預付款項，則可避免國內船代業者之營業損失，對國內業者比較有保障。
3. 國外船舶在我國港口，若有積欠港務費用或債務，則可對船舶採取扣押拍賣之行動。



訪談照片。

### 訪談紀錄三

時間：2021年08月26日

地點：花蓮市

訪談對象：周寶龍董事長（金豐股份有限公司）

背景說明：金豐股份有限公司係花蓮地區提供「船務、報關」之業者，也是目前花蓮地區業務最多的業者之一。此次訪談，特別商請航港局東部航務中心袁建中技士幫忙協助，特此致謝。因周董事長之主要業務為船代業，故訪談以船代問題為主。

訪談問題綱要：

- 一、航港局建議要加強船務代理業的責任（或義務），以避免外籍船舶進港後，發生問題而留滯在我國港口，產生問題。
  - 您的意見為何？
  - 若法令要求船務代理業者，確實對代理進港船舶進行徵信調查，避免其進港後發生問題，您的意見為何？
  - 若法令要求進港之外籍船舶，提供保證金於離港後退還，您的意見為何？
  - 現行船代業管理規則第13條第3項，已有委託人無自有船舶要提供保證金之規定，顯見要求進港之外籍船舶提供保證金是可行之規定？

周寶龍董事長意見重點紀錄：

1. 國內船代業者若要對其所代理之外國籍船舶有深入徵信調查，非常不容易，過去其代理之船舶亦有發生欠費不還之情形。一般而言，國內船代業只能從外國船舶業者提供的文件上，瞭解誰是船東、船舶營運人或船舶管理人。
2. 若要規定國外船舶要申請進港，要提供預付款項，國內船代業者會依個人營運經驗，對不同之國外船東要求先提供預付款項，以保障國內船代業。以我們公司為例，針對韓國、希臘或印度之船東，我們會要求先提供至少80%之預付款。
3. 若要規定不良營運紀錄之國外船舶申請進港，要提供保證金，則可能涉及歧視問題。因為如何認定不良營運紀錄非常不容易，若以船籍認定，則船籍國有可能抗議，亦可能採取報復措施，如此則產生國際糾紛。
4. 不理解為何有外國籍船舶停靠我國港口，不願離去。以目前海運市場運價大漲之時，船東不將船舶投入市場載貨而積欠船員薪資，非常讓人不理解。

5.關於船代業管理規則第 13 條第 3 項規定：要求無自有船舶者來台營運要提供 9 百萬保證金之業務，則沒有辦理過。

#### 訪談紀錄四

時間：2021 年 08 月 27 日

地點：臺東市

訪談對象：田貴寶董事長（龍鴻航業股份有限公司、巨龍航業股份有限公司）

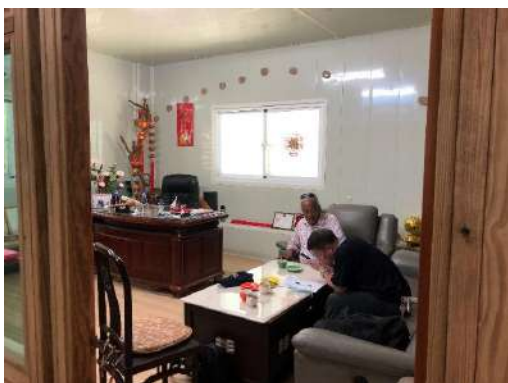
背景說明：龍鴻航業及巨龍航業係臺東地區提供臺東至「綠島、蘭嶼、後壁湖」離島運輸之航運業者之一。此次訪談，特別商請航港局東部航務中心袁建中技士幫忙協助，特此致謝。因田董事長之主要業務為離島客貨航運業，故訪談以離島客貨航運問題為主。

訪談問題綱要：

- 一、航港局建議要改變離島客貨航航線之申請，要從航線登記制度改為航線核准制度，並考慮要業者搭配航線之營運。
  - 您的意見為何？
  - 若法令要求國內航線業者，採行航線核准制度，並考慮要業者搭配航線之營運，您的意見為何？

田貴寶董事長意見重點紀錄：

1. 對於改變離島客貨航航線之申請，要從航線登記制度改為航線核准制度，並考慮要業者搭配航線之營運，並無特別意見。
2. 田貴寶董事長提出另外一個問題，希望交通部研議：為何離島航運之靠泊港口，一直都利用漁港泊位而不積極建造交通船舶泊位？



訪談照片。

## 訪談紀錄五

時間：2021年08月27日

地點：臺東市

訪談對象：許志雄董事長（新發航運股份有限公司、大發航運股份有限公司）

背景說明：新發航運股份有限公司及大發航運股份有限公司係臺東地區提供臺東至「綠島、蘭嶼」及其他離島運輸之航運業者之一。此次訪談，特別商請航港局東部航務中心袁建中技士幫忙協助，特此致謝。因許董事長之主要業務為離島客貨航運業，故訪談以離島客貨航運問題為主。

訪談問題綱要：

- 一、航港局建議要改變離島客貨航航線之申請，要從航線登記制度改為航線核准制度，並考慮要業者搭配航線之營運。
  - 您的意見為何？
  - 若法令要求國內航線業者，採行航線核准制度，並考慮要業者搭配航線之營運，您的意見為何？

許志雄董事長意見重點紀錄：

1. 贊同離島客貨航航線之申請，從航線登記制度改為航線核准制度之改變。
2. 關於要業者搭配航線之營運，許董事長亦贊同，如果因為營運偏遠航線而造成虧損，則應提供補貼。許董提及其公司努力提供離島航運之服務，除了提供臺東（富岡漁港）至蘭嶼、綠島之客運外，也積極開闢臺南（將軍港）至澎湖（七美）之航線。甚至努力開闢花蓮港至與那國島（日本）之國際航線，該案已積極推動中。



訪談照片。

## 訪談紀錄六、與全國船務代理公會訪談要點

時間：2021年09月02日週四下午2時~4時

地點：船務代理公會全國聯合會

臺北市建國北路2段3巷15號6樓之2

參與成員：中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會包嘉源秘書長

臺北市船務代理商業同業公會朱婷總幹事

國立臺灣海洋大學航運管理學系鍾政棋特聘教授、曾柏興助理教授、

羅豐毅研究生、陳禹彤研究生

訪談主要內容：

有關外籍船舶進來臺灣，臺灣是否有可能對船代業者進一步規範？例如請船代業者對船東或運送人進行徵信調查或繳交保證金等課題。

### 一、船務代理商業公會之建議

1. 有關民法對於代理之規範係指一般代理之概念，套用到船務代理業務並不適當。
2. 船務代理業者與船東或運送人間僅為代理關係，若船東或運送人有問題應由其本身負其責任，並非船務代理業者之責任範圍，而且應以海商法之法理處理，或強制執行為宜。
3. 有時對於船東或運送人之徵信不易或困難，若依照來文修訂法規，或許會導致無人敢承接代理業務，進而引發後續相關問題。
4. 應再進行客觀利害分析，再思考解決方法，不一定需要修訂航業法。或者可進一步向航港局詢問確切案例之始末，以利後續分析。

### 二、討論要點及建議

1. 可從法理面進行探討，若各國皆無類似規定，而我們去創設一條法規，在最壞情況，此條法規或成為惡法，此作法並不適當。民國七十三年以前，曾有「具保開航」，亦即運費先繳交放在港務局，俟船舶到達目的地卸貨之後，港務局才會將運費給予船東或運送人。在當時船務糾紛頻傳時，頂多只是以具保開航，亦未要求船務代理業者負連帶責任或繳交保證金之作法，現今航港局人力相對充足，若還修訂此種法規，將更加凸顯此法規之不適當性。
2. 從航運實務上，船務代理業者對船東或運送人要進行徵信調查著實困難，且若要徵信調查，外籍船東或運送人可能就不想透過此等船代業者，轉而將生

意交給其他業者處理。若遇上信譽不良之外籍船舶要來臺灣卸貨，該外籍船東或運送人僅於臺灣港口卸貨，且卸完貨就離開港口，若係如此之情況，還要船代業者繳交保證金，實為本末倒置。即使不幸發生問題，例如船東或運送人未發給船員薪津，使得船舶滯留於臺灣港口，那主管機關有許多手段可處置船舶，例如扣船或拍賣等，在如此情況下，債權人亦會享有海事優先權，一旦拍賣船舶，此等債權都有所著落。

3. 從權義衡平角度而言，船務代理業者之代理費微薄，若要其負如此重之責任及義務，確實不公平。修訂此規範必須考量後果，若遇上信譽不好之船東或運送人要來臺灣卸貨，但因修正後之規範，使得船務代理業者不願意代理相關業務，在此情況下，航港局是否需要成立一家代理業者，以專門代理處理此種船舶，且保證金亦無需繳交，直接由國家擔保即可？
4. 修訂此規範後，船務代理業者代理此類船舶之意願勢必降低，那麼信譽較差且欲進港裝卸貨之船舶，以及相關之貨主該如何處理？是否會引起國際貿易上之糾紛，或引發將來有貨主找航港局陳情反映呢？
5. 以船務代理業者立場，堅決反對此項立法，那將導致立法不成，若執意立法或將導致政府與業者間之衝突。應該進一步作好修訂此法規相關利害分析。若不修訂航業法，可以其他途徑如海商法強制執行，以解決航港局之憂慮，另思考發生類似情況該如何處理為宜。



20210902 船代會訪談照片。

## 附錄二、第一次工作會議會議紀錄

- 壹、 時間：110年09月10日（星期五）上午10時至12時30分
- 貳、 地點：交通部航港局801室
- 參、 主持人：施惠真副組長
- 肆、 出席者：邱榮和主持人、李選士協同主持人、鍾政棋協同主持人、林泰誠協同主持人、蔡信華研究人員、曾柏興研究人員、林上閔研究人員、張馨云兼任計畫助理、吳岱庭兼任計畫助理、朱庭瑩兼任計畫助理、林瑋泰兼任計畫助理、羅豐毅研究生、陳禹彤研究生、鄭錦州專門委員、王燕珠科長、莊翊群專員、鍾季真科員
- 伍、 紀錄：林瑋泰、吳岱庭、朱庭瑩
- 陸、 本次會議討論事項：

### 一、國外法規分析

從這一個月來所蒐集整理的十個相關外國法規內，可看到各國針對海運相關所規定的內容不盡相同，其中中國大陸的「國際海運條例」與日本的「海上運輸法」和我國的航業法較相近，而東南亞國家航業相關法規多數會將公法（行政法）與私法（民事法）內容混雜在一起。

日本的「海上運輸法」還規定了船員的雇用保障及日本國籍船政策都列在此法規中，與我國較不相同（我國分列至船舶法、船員法）。

越南的海運法則涵蓋了我國船舶法、船員法、商港法、海商法、航業法都融入其內，我國則是分權分得很細，各有其優缺點。

### 二、加強營運人責任保險相關問題

蔡老師研究結果：根據之前評委會的委員指出現行法條內容有誤，因傷害保險受保險法第135條準用第105條規定之限制，未經旅客（被保險人）書面同意，並約定保險金額，其契約無效，以防止道德危險與不當得利之發生。所以當船舶運送業不具備保險法第16條所列舉之保險利益時，則保險契約失其效力，故現行法條的錯誤需更正。

建議修正後之條文：

➤ 第14條第2項規定：

船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。

➤ 第14條第3項規定：

前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。

- 另外可將法條名稱改為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法」（原本為傷害保險）。
- 賠償的金額是否要修正（提高）？
- 目前尚未定案，可於座談會時徵詢大家的意見或是參考其他法令責任保險須賠償的金額。
- 該法條內國際航線與國內航線的問題，國內客運航線業者不會保 P&I 險，因此傾向讓業者根據辦法去保旅客傷害、死亡投保責任保險。

### 三、加強船務代理業責任問題

受業者反對聲浪極大，且各國法律有關「代理」問題，偏向民法（私法）的概念，故不易要求代理業者負擔公法（行政法）上的責任問題，尤其是在航業法上。

8 月 6 日開會時所提出之船代業問題，國內船舶代理業引進的船隻，在港邊冒黑煙產生汙染問題。A：這個顯然不是船代業者的事情，且也不是航業法的問題，應該用商港法去規定處理，因為這件事是港邊運作。

目前能做的就是事先的文件審查更嚴格一點，很難給代理業者施行公法上之責任，若是真的要求代理業需付甚麼責任，就很像社會秩序維護法的概念。

國外有關船代業之規定：

- 根據聯合國貿易暨發展委員會（UNCTAD,1988）所發佈「對船務代理業者之最低標準」：第一條規定：此最低標準之目標是：
  - (a) 在船務代理中堅持高標準之商業道德和職業操守；
  - (b) 促進高水準之職業教育及經驗，必須提供有效之服務；
  - (c) 鼓勵經營財務健全和穩定之船務代理；
  - (d) 通過確保更合格之船務代理改善服務，為打擊海上詐欺作出貢獻；
  - (e) 為國家當局/專業協會建立和維持健全之船務代理制度提供準則
- 第五條（專業行為守則）：航運代理人應：
  - (a) 誠實、正直而公正地對其委託人履行義務；
  - (b) 使用一定的能力標準，以便認真努力、積極有效地提供作為航運代理人所承擔的一切服務；
  - (c) 遵守與所承擔義務有關的一切國內法律以及其他規章；
  - (d) 克盡職責，謹防欺詐行為；
  - (e) 代表委託人處理錢財問題要謹慎小心。

中國的「國際船舶代理管理規定」：

- 第 10 條規定：「船舶代理公司應當依據下列原則，開展經營活動：
  - (一) 遵守國家的方針政策、法律、行政法規和行政規章，維護國家權益，保守國家機密；

- (二) 按照委託，克盡職責，維護委託人的正當權益，履行承擔的義務；
- (三) 指導被代理的船公司、船隻和船員遵守中國有關的法令規章，並協助主管當局處理船公司、船舶和船員的違法、違章事宜；
- (四) 不得以任何方式進行詐欺活動和使用不正當手段或以損害國家利益為代價進行非法競爭」。

➤ 即便像中國如此嚴格規定業者的國家，所訂的條文也無法在公法上給予太多的責任規定，頂多協助處理而已，因此若要訂一個要求船代業者須負連帶責任的規則非常困難。

➤ 建議修正後之條文：

➤ 第 38 條規定：

船務代理業申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港。船務代理業申請代理外國籍船舶進港，如認為該船舶具有不良紀錄，可申請航政機關令其提供不低於新臺幣三百萬元之保證金，並設定質權予航政機關，於船舶離港後退還；該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之。船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。

⇒ 訪談熟識的業者反彈強烈

◇ 局方回應：

目前所遇之問題，出事的時候能不能確保找到船東，查核船代業的文件上應如何有效地規範填入船東正確資料，才不會事情發生了找不到真正的船東聯絡負責。

⇒ 表件上的問題，根據表格修正即可

**Q：訪談時業者不理解為何船會停在港區不走，不符合商業上的常態？**

◇ 局方回應：有些外籍船舶進港之後（較奇怪船籍國名或船上落後國家的船員），任務完成後港務公司進行驅趕，但這些船舶卻在領海區域外徘徊，船上的外籍船員當船東不支薪或照顧他們的時候，就會透過「國際交通運輸工人聯盟」(International Transport Workers ' Federation，ITF)等各路管道要求領海臺灣解決問題，經由相關政府單位檢討後，就歸咎到是船代業引進此艘船，而詢問船代業者後，則表示嘗試連絡過船東但找不到人，因此究竟該怎樣去查核船代業所引進船舶之真實船東身分。例：米達斯輪，該船不停地更換船名，導致找不到實際負責方。

◇ 鍾政棋同主持人：聽起來是船東與船員薪水的問題，對船的管理有三個手段，1.船籍國、2.港口國、3.沿岸國，任何一艘船在沿岸，處置手段可透過海巡處理，代表國家行使公權力，扣船是可行的，關於船員的薪水一般而言在海事優先權會優先取償，認為只要根據海商法扣船並告知船長期限內不解決

船舶就扣押拍賣，再加條例如：代替 ITF 加倍扣錢，會促使船東解決該問題。

- ◇ 局方回應：如何透過合適的法律進行規範，進行妥適的處置，因為航業法的體系恐怕是無法執行的。
- ◇ 鍾政棋協同主持人：這並非航港局的責任，海委會、海巡署需出手，局方認為在航業法訂定校釋條款是可行的，在法的位階上訂校釋、原則性的條款如：船代理應善盡之責任。
- ◇ 鍾政棋協同主持人：對方經常處理的話可不用付港口費用，認為有案底的船東船代會更緊張，覺得可以訂，但在使用之間很關鍵。
- ◇ 邱榮和主持人：可以訂細項，航運業法執行階段的問題，事前文件審核，事情尚未發生難判斷，難透過法律去負責此事，若要寫罰則，恐怕較難寫訂。有訪問業者是否真有船停在港區不走的狀況，目前商港法只有規定船舶在商港區域只能移泊，並沒有可讓船舶強制離港之明文規定，可能很難用航業法去管制。關於海巡扣船的部分（沿海國之規定），可能要海委會另外訂定規範。
- ◇ 局方回應：先前臺中港有一船—北斗星號一案，由於找不到船東船代也想脫手，當局亦不允許船代卸責；
- ◇ 李選士主持人：認為是勞動條件的問題，只要用扣船就可解決；
- ◇ 局方：此案牽涉到關於北韓制裁案，後續衍生勞動條件的問題，船東也放棄船，由於是前年的事情，後來有找到新船東才出港，當時臺中地檢署也有起訴，讓其國籍證失效且找到新的國籍才順利出港解決，最後有找到新船東把船買下，此案因美方施壓且處理時間長，認為採取扣船手段相當於把責任扣在當局身上。
- ◇ 邱榮和主持人：根據此案例不應再加條文解決問題，因無法達到事前就解決問題，最後還是得用強制執行或扣船等手段解決。
- ◇ 林泰誠協同主持人：船代被授權的範圍很有限，若要求船代做超過授權範圍的事情，這樣是違法的，應是我們挑船代，而不是船代過濾船東。

**Q：當局是否可以列出或有確實禁止或不核准哪個國籍的船舶申請進港：**

- ◇ 局方回應：有的，依照 PSC 的紀錄還有北韓（聯合國的禁令、規定）。
- ◇ 邱榮和主持人：可以研議增加一項仿照中國《國際船舶代理管理規定》、聯合國發佈之「對船務代理業者之最低標準」第五條：遵守與所承擔義務有關的一切國內法律以及其他規章。

**四、國內客運固定航線之檢討**

現行航業法關於「經營國內固定航線」之相關規定，係於 102 年 1 月修定本法時，將原來的「核准制」改為目前的「登記制」。同時，也把國際航線登記之

規定（當時法令第 26 條第 1 項），一併規定於現行航業法第 13 條。我方認為若要恢復核准制，建議改回原來的條文。

● 建議修正之條文：

- 以前的航業法（91 年 1 月 13 日修正版）在第 16 條的規定如下：
- 船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。

我方認為當初將核准制改為登記制之原因為當時在立法過程中國際業者提出航線登記的意見，不小心也把國內航線也包括進去，才會變成登記制。我方簡單建議恢復原來國內固定航線核准制，發給國內固定客運航線證書。

- ◇ 局方回應：當初有這發想是源自離島營運補貼，發現此補貼業務由於業者從事此行業的意願不高，即使要求業者準備基本文件亦不情願，是否回歸到法規面，當政府要補貼業者時，業者是否也應承擔公共義務？我方回應該部分與是否發航線證書沒什麼牽連。局方表示：海運無航權，在市場管制上較薄弱，因此希望藉由適度之公權力介入，確保基本民生，穩定國內航運客運市場，讓航線登記制較有約束力。
- ◇ 林泰誠協同主持人：以美國航空公司為例，也是以補助之方式，投入 10 億美元於偏遠地區渡輪之預算，要求業者經營之航線距離要 59 海哩以上的航線才能獲得補助；愛爾蘭也是採取補助之方式，補助業者五年共 100 萬歐元，要求最低之往返班次、頻率，無論是空運還是渡輪大多是採補助的政策，且並非以搭配航線之方式給予補助，若搭配航線之方式尤其是國內航線在操作上較複雜，介入市場的機制。
- ◇ 局方回應：現行本島離島間與離島島際間客運航線之民生照顧上也是採補助方式，惟國家資源有限，是否能站在基本照顧民生之角度，針對客運固定航線採取許可核准制之方式，搭配法則，在管理上作法更有彈性，減少在執行上使不上力的困擾，期望讓業者可以跟公部門進行制度上的配合，並在必要時能夠處置業者。期望老師們可以在說法論述上多給予一些支持，也需要一套對外的說法。
- ◇ 林泰誠協同主持人：亞洲很多登記制都是採申請核准制，例：日本、印尼、越南、泰國、馬來西亞、緬甸，關於熱門航線搭配的議題，在訪談業者時並沒有詢問到此議題，在登記制方面有業者是願意配合的。
- ◇ 林上閔研究人員：WTO 貿易政策檢討機制（Trade Policy Review Mechanism）會定期檢視各會員國的貿易政策，依據自身以往經驗，在海運國內客運固定航線的部分，是允許補貼或政府支持的，很多國家皆採取此政策，例如：澳洲、美國、日本、韓國、丹麥等，強調國內客運的部分是服務離島基礎之運輸需求，所以採取特許制比較適當，登記制較不能達到穩定提供國內運輸服務的標準。另丹麥為推動自主船舶的發展，政府也有透過基金

來支持，並研究可做為離島醫療後送的解決方案，甚至有設計離島居民可用手機 APP 來呼叫自主船舶的發想。總之，為提供離島居民穩定安全的海運服務，先進國家政府在其國內海運客運進行補貼或支持是普遍的。

- ◇ 鍾政棋協同主持人：過去有參與營運虧損補貼，公、民船都有地方涉獵，認為要這樣做不太容易，兩岸小三通案子也很複雜，用航權來改善，以居民立場應是站在安全考量，可從兩方面思考：1.學習中國大陸之作法（船齡 30 年一到即汰換，依照聯合國船齡之統計，目前大概約為 25 年左右），局方補充-國內航空運具超過 26 年即汰換，建議採階段性達到目標 2.離島（例：馬祖）確實有民行之需求，覺得應回歸到保險方面，將保額從兩百萬改為兩百五十萬，認為此額度有點低，當船發生事故，現行政府只要求賠償兩百五十萬（最低標準），就學生平安保險而言都有兩百萬，政府的公權力應該是要要求船要好，萬一有事故要賠，是否可朝這方向階段性處理。
- ◇ 小結：恢復國內客運固定航線，是否框在客運就好，就照以前的方法，核發航線證書，以此推動，理由為安全、乘客權益保障，國際航線就維持登記制。其他國家確實都為核准制。

## 五、財務監理

很納悶為何要讓財務監理回歸，過去航業法本有規定每一年度各相關業者都要提財務報表送航政機關，後段必要時才通知業者提供，民國 84 年修法時，因考量「第一項所需造送報表，於實際管理並無實益」，爰予刪除，每年送財務報表以目前而言船公司 100 多家、船代業 400 多家、承攬業 700 多家、集散站 20 多家，送來這麼多的報表，顯然無法一一看過，以前運價表也有備查，事實上因文件太多所以沒有去看，認為當初刪除要求各公司每年都要呈報營運財務報表的原因是在管理上無實質意義，官方上並沒有去查核

**Q：**現在想要管制的的原因是？空運方面有相關條文但其業者數少，還建議設電子檔，可以方便業者輸入資料去比對，若海運的話會做嗎？認為空運因家數少比較容易執行，但以海運而言？若是受韓進倒閉事件影響，認為不合理。

- ◇ 局方回應：提出此議題之用意是看到民用航空法第 110-3 條規定：「民用航空運輸業負責人執行業務未依第四十八條第三項規定停業或結束營業，或未依核准停業或結束營業計畫執行，致生損害於公眾或他人且情節重大者，處三年以下有期徒刑或科或併科新臺幣二千萬元以上二億元以下罰金。」想仿照民航法該法條去規範、加強負責人一些責任，目前依據航業法第 24 條針對國籍船舶運送業者進行會計查核，也依照該條請各航務中心提供其轄區業者的財務報表讓會計師查核，長官的想法是由於違法航業法第 24 條之規定僅罰 12 萬，是否有可能更強化業者的責任，而不是回歸到以前的條文，認

為在這議題上調整也許能說服交通部其他人員的疑慮，且航業法第 24 條的約束力非常薄弱，罰款才 12 萬。

- ◇ 邱榮和主持人：以公司法而言，本身對公司的債務、破產等就要負責任；局方回應：以民航法來說，因為民航業者無預警的倒閉（例：復興、遠東）後，民航法是課予業者在籌設階段以對於整個經營團隊之專業性要求上增加專業經理人，由於空運是以「人」為主，強調專業與安全性非常強，對於進入市場之資格非常要求。
- ◇ 邱榮和主持人：那並不是在執行過程中進行財務監理；局方回應：民航法另外一部分之規定為業者要結束營業之前，需有完整之計畫、規劃，送主管機關同意後才能有秩序之退場，所以那時幾個事件後檢討重要的相關規定，考慮到進入市場的團隊及有秩序地退出市場，有計畫並同意後 2 個月內才能慢慢退場，修法重點主要考慮到這兩方面。
- ◇ 邱榮和主持人：航業法四個發執照的行業也是先核准再核發營業許可證，停止營業或結束營業也是要報備，程序一樣。
- ◇ 邱榮和主持人：菲律賓國內航線業者有要求業者的財務能力，須能支付六個月的營運費用，提供營運計畫書等，甚至要求報表要計算變現能力、償債能力，那有需要訂定這麼嚴格嗎？局方回應：其實類似於我國航業法第 24 條訂定國際船舶運送業財務監管的管理辦法，性質差不多。
- ◇ 邱榮和主持人：必要的時候提供文件，有需要恢復年度或者定期提供嗎？局方回應：不是恢復以前的模式，而是希望在現行的機制下去強化管理機制。可以民用航空法 107 年規範到針對負責人部分做強化管理，回歸到公司法，會讓別人認為空運可以，為什麼海運沒辦法，因為公司法也用在空運，現有航業法 70 年 31 條也是目前民用航空法也有規範到，目前航業法第 24 條拘束力有點不夠，最多只罰到 12 萬，但可以另訂一個強化的管理途徑。行政法提高到刑事法，立法目的是為了保障財產安全，若有新的航運公司成立，可確保財務正常。
- ◇ 邱榮和主持人：現有審查機制為核發許可制；局方回應：從民航法想到海運，基於安全的考量，以安全財務監理角度出發，民航主要針對人，所以監管比較強，可限縮國內客運航線，並基於安全及財務健全。縮小範圍並思考監管範圍限縮國內固定航線業者，並研究分析機制上的設置而不是全面性的。
- ◇ 小結：條文監管範圍限縮到國內固定航線業者，縮小範圍並以安全為適當手段，研究分析機制上的設置而不是全面性的。

## 六、海運獎助措施

- ◇ 邱榮和主持人：噸位稅申請人不多，但團隊有增加 100 多萬，有實益。而振興方案，我方考慮擬定航運政策促進航業發展，於航業法振興方案總則篇增

加，寫一個宣示性的條文；局方回應：針對老師提到的租稅優惠，9 月底前經濟部有租稅優惠宣導會，海運業者反映現行租稅優惠，包括投資抵免，徒有制度在而無實用性，因此想藉著宣導會看航政機關及相關主管部門，針對列管的航運業者是否有一些思考方向，老師可參加了解現況的癥結。

- ◇ 局方：航業法第 14 條曾有與航政司溝通過，回應為 27 頁 101 年修訂的航業法，因中央行政機關組織基準法的規定而刪掉航業發展委員會。而航業需要基金才可發展，是否可參考漁業法第 56 條的規定（為了漁業發展的需要，設立基金），改成為航業發展，雖是不同領域，但可依據此設立航業發展基金。邱榮和主持人：可引用國內其他產業以母法的方式訂定，財務來源及運用辦法則另外定。
- ◇ 林上閔研究人員：基金方面以新加坡為例，新加坡有航業產業基金，設立的目的是為了鼓勵航運專業人員的教育訓練與培育，或者外國航商要發展新的業務。基金的財源以歐盟為例，歐盟現行的減碳政策，會收境內停泊船舶的碳稅，作為補貼歐盟境內船公司減碳設備升級的基金。實務上，租稅優惠政策可否執行取決於財稅主管機關財政部，所以為鼓勵海運的發展，設立發展海運的專門基金也許是另一個可以思考的方案。
- ◇ 小結：租稅優惠的政策手段取決於財政部，且而有相當的挑戰性，可以思考以設立基金的方式來處理，並參照國內其他產業發展條例等母法內容，加以訂定基金財務來源與運用辦法等相關規定。

## 七、績優航商表揚

- ◇ 邱榮和主持人：道路交通管理處罰條例訂有補助機關也有補助人員。目前績優航商表揚，海運有功人員與模範航港從業人員是表揚個人的，現有制度會寫在獎勵辦法裡，會再考慮名稱，獎項就從現有的績優航商，考慮是否要整併獎項。選拔方法以營業收入為主；局方回應：105 年曾經開過會，惟目前表揚對象只有船舶運送業，收入成長達 20%，會恐造成其他三個產業無法達到而無法實行。
- ◇ 邱榮和主持人：海運相關業者方面會訂定一個評審相關的方式，每年各業給一家，推選方式可自己報名也可公協會推薦，並提供營運資料。個人的話以目前航港模範從業人員思考，海運貢獻獎名額每年最多 3 位。模範航港從業人員考慮是否沿用現有的 34 名，推薦方式可自己報名、也可公協會推薦，個人獎項評審方式會以評選方式，由委員會評審開會從有報名的人中挑選，評選方式以個人事蹟，像績優航商有標準數字就以此為準，若沒有就以委員會或評審團打分數。
- ◇ 座談會初步構想
  1. 小型為主

2. 跟議題相關的公會人員。如：國內航線相關業者-臺北、基隆、高雄輪船公會等

3. 地點—航港局



第一次工作會議照片。

### 附錄三、第一次座談會會議紀錄

- 壹、 時間：110年9月22日（星期三）下午2時至4時5分
- 貳、 地點：交通部航港局敦南大樓1樓演講廳
- 參、 主持人：邱榮和主持人
- 肆、 出席者：李選士教授、曾柏興助理教授、林上閔助理教授、張馨云兼任計畫助理、吳岱庭兼任計畫助理、朱庭瑩兼任計畫助理、林瑋泰兼任計畫助理、陳禹彤研究生、交通部航港局鄭錦州專門委員、交通部航港局王燕珠科長、翊群專員
- 伍、 與會者：中華民國輪船商業同業公會全國聯合會林沛樵秘書長、全國船代會包嘉源秘書長、基隆市船務代理商業同業公會楊吉利理事長、鄭凱鴻先生、郭順鎰先生、臺北市海運承攬運送商業同業公會葉建明常務理事、吳俊澤理事
- 陸、 紀錄：林瑋泰、吳岱庭、朱庭瑩
- 柒、 簡報（略）
- 捌、 與會之業者回應：

#### 全國船代會—包嘉源秘書長：

1. 第一項看到如何加深船務代理業之責任，心情非常沈重，不知道從何開始船務代理業變成公部門的目標，感謝研究團隊前兩週到全國船代會做訪談，我們有提供初步意見，但表達並不完整，今天所要諮詢的意見，會重新進行整理，書面的內容會再提供，針對外國船舶運送業在臺灣營運時發生的事情如：公安、棄船、污染等，要讓船代業多負一些責任，認為要從幾方面分析：
  - (1) 從法理面分析，研究團隊在執行研究案時，船代會當時有提醒航港局，若要加重船務代理業之責任，必須要在法理面、實務面作客觀的分析，還要聽取船舶代理業實務操作意見，從法理面分析的話，我國船舶運送業之定位，也就是在航業法第三條就明定，船舶代理業之定義為：「指受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業。」第一個是約定授權範圍，第二個是以委託人名義進行操作，依照法律規定，以委託人名義行使，所負的責任還是委託人負擔此義務，船務代理業與船舶運送業間之法律關係，是所定的代理契約所約定的授權範圍而定，屬商務契約、商務自由，不是其他公法可以任意去增修條文，用法律加強船代業之責任，公法不能侵犯私法。
  - (2) 關於外國船舶運送業在台的營運事項，船代業就是依照代理契約去操作，船代業也只有有在授權範圍內才可以進行操作，沒有授權的話不能

做，在此情況下，船務代理業所負的責任為協助處理授權範圍內所操作事項之義務，其所造成的結果、責任還是委託人親自承受。

- (3) 外國船舶運送業在臺灣所增加契約以外之行為、事項，不屬代理合約，在代理合約以外之措施，當然是由船舶運送業自身承擔責任，若沒有授權船代業做的話，責任即回到委託人身上，自己負責。
  - (4) 在訪談時提到，代理人定義與業者不太一樣，較像：代理外國化妝品在臺之營運、行銷業務，與船務代理業的責任不一樣，業者認為的代理業是在船務操作方面，因此在各國沒有加重船務代理業責任的法律，業者認為中國的法律（UNCT）是宣誓性，等於船代業之行規，當然要盡力做到防止詐欺，而不是授權公法可以自訂，加重船代業責任。臺灣若單方面立法，加重責任並不適當，若藉此提出條文，本會必會極力反對。
  - (5) 在民國 70 年時，船代業糾紛頻起，當時有定據開航，中東航線、無船營運的人要把運費要放在港務局，等船卸貨後才把運費發給代理行給船東，考量此嚴格規定也只是要求船舶運送業把運費放在港務局（當時還沒有航港局），而不是要船務代理業提供保證金，保證船代業之責任，在航政改革後，航政在規範方面的人力相對充足可以執行，而 PSC 港口國管制、作業規範、防範次標準權宜船在我國港口營運等應可以確實做到，即使遇到外國船舶運送業在臺灣不幸發生的事故如污染、漏油或其他不正常事件，航政、港務與港口管理機關當然可以援引國際公約、海商法保障權利人之權益，例如：在臺灣欠港口費用、代理費用、船員薪水、加水加油費用等都能自行處理，並沒有另行規範、加重責任或義務的之必要。
2. 第二部分從權利義務角度進行分析，船務代理業競爭激烈，賺取一些代理佣金，尤其是一航次的，跑腿費，要業者負擔額外責任、提供保證金，有不公平的地方，條文是說外國船舶運送業來繳交保證金，都是船代業代繳，有發生風險時要怎麼辦，船進不來也出不去。
  3. 第三部分以實務面而言，研究團隊初步提出之條文：要求船務代理業要徵信調查，可要求航政機關令其提供保證金，由船東提供，事實上也是要船代業者把錢拿出來代墊，碰到風險時船代業不會代墊，徵信的話本來就是業者要做，任何商業團體公司都要做，固定航線的話肯定有時間做，但是一航次的徵信調查都是非常匆忙的，都是來卸貨、裝貨，如何在短時間調查出確實有風險，如果調查出來代理業不要代理那誰來代理，有沒有願意為了賺代理費而冒險代繳保證金的業者，但出事時該怎麼辦，不是由本身的利潤可充分反映風險，若到時都沒有人要去代理，船也不能進港、卸貨、裝貨，到時會衍生國貿與另一層次的問題。此研究案是為解決航港局因外國船舶運送業所發生、衍生的問題，是不是讓船代業加個保險，讓業者過濾第一道風險、防線，可是業者認為無論是法理、實務、權力的合宜皆不適當，希望把業者的

意見充分列在上面，做個分析、適當的建議，建議應無需再訂定這些條文，在發生事故時，國際公約、抵押權債權等相關法規都有優先受償的權力，應該可以保障相關人士的權利義務，航港局就依照公約去執行即可，應不需要提供 300 萬，300 萬也不夠，以上是本會的立場，供研究團隊列入報告。

#### 基隆市船務代理商業同業公會—楊吉利理事長：

1. 在意外發生時加重業者責任對業者而言實屬不公平，在報告中看到提出之徵信、三百萬等等這些目前業者都有在執行，再加這些條文，實務上：若是 Liner（定航）貨櫃船，在申辦總代理、登記時，要求船公司提供公司設立證明，當地要有公司設立證明，怕有子公司疑慮，當地駐外單位加以簽證，才能申請總代理登記，跟研究團隊所說之徵信調查有異曲同工之意。對貨櫃船另外 900 萬之要求設定，若沒有自有船，就要提供 900 萬，當初有這樣的設定是因為避免營業、貨損或其他糾紛，並非加重船代業之責任，是保護船代業者，這才是以前立法之精神。現在反而把事情都加重在船代業者身上，加重其責任，跟當初不太一樣，當初會要求 900 萬或自有船就是怕一些船公司並沒有真正的船舶，並沒有真正實質的經營，用 table containing 向代理業登記的話，代理行無從調查起，現為數不少船公司的船籍都在開曼群島、維京群島，船代業何其有能到各個地方替這些公司進行調查？提出當地公司證明，由駐外單位簽證之規定相當好，對於其怎麼設立公司，且該公司在當地內政部是什麼樣的公司都非常清楚，上述提到的內容都與研究團隊提出的大同小異。除了定期以外的 Tramp（不定期）船，要求要有 P&I 保險證書（船東責任保險），船代業在航業法第 37 條有規定：「船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。」為什麼要再加重責任？因為有一些船舶造成海污、滯港不走使大家束手無策，這些都應由公部門立法來做，爰引相當之國際法條處理，而不是加強在船代業身上，更困難的是，國際上的航運不定期船不會說一個船東就對船代，可能是以長期傭船給一個租家，租家再以一個 Charter 租給 Voyage Charter（論程傭船），可能已經過了好幾手，怎麼可能由船代業去幫他徵信調查，也跟團隊報告，很多船舶船籍登記是在獅子山、蒙古、外蒙古，船務代理業要怎麼幫他們做登記，請團隊列為參考。

### 基隆船務代理公會—鄭凱鴻先生：

1. 委託人若觸法，受委託人是不是要負相關責任（看受委託的範圍），假設航業法第 37 條規定若未來根據目前方案修改後，可能會違反民法第 103、106、186 條和航業法第 24、27-1、30、31、32 條，因此法條必須法理分明，不能說專法與其他法律有相衝突的情形，所以研究時建議可以多多參酌。
2. 另外國外相關法規對於船務代理業所負責任皆為應該以及協助處理之，並無強制的限制，國內航業法目前也是主張這個精神，航業法第 38 條內，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。且航業法第 24-32 條裡面有提到航政機關具有審查、監理之責任，航業法內適用於外國籍船舶運送業要之規定其實都已經相當縝密，當要招攬客運、貨物時，須向航政機關提供資料，由航政機關決定它是否可在臺灣營運，並且若有疑慮時，航政機關有權力要求補繳資料或是不准其進來臺灣。該立法之精神裡是為了維護海運市場秩序，而不是行政、刑事責任。
3. 認為責任跟侵權有關係，被侵權的人要求侵權人所承擔的責任是否有比例原則，是船代業有能力負擔得起或應該要負起的嗎？  
例子：計程車在路上發生碰撞，為何不是處分在事故現場的行為人，而是要求替他代理登記的人去負責。
4. 另外非委託範圍之內船代業是無法處理的，該公司有無給薪，有無適航性...等都不是船代業之業務範圍，不應加重責任在船代業的身上。  
至於要加重保證金的話，是不是又倒退到 30-40 年前，可以看到我國在歷屆的修法裡面都參考 WTO 要自由化國際化，並將比較嚴格的法條文字拿掉，現今若要走回頭路，對於國籍船舶運送業提高門檻時，可能會影響到國家經濟抑或是國民的生計，這方面要請航港局以及研究單位再謹慎考慮。

### 臺北市海運承攬運送商業同業公會—葉建明常務理事：

1. 簡報 30 頁：研擬「促進航運發展績優航商及從業人員表揚辦法（草案）」建議可改為「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法」，這樣涵蓋性比較足且符合上述大標題，否則僅侷限於航商就與初衷不同。
2. 中國大陸對於承攬運送業分成兩類，貨物代理以及無船承運人，並由兩個機關作管理。其在貨代以及無船承運人（NVOCC）區分方面非常清楚，我國規範則相對沒有分得那麼清楚，因此產生一個現象「海運承攬業是否為實際運送人」，我國海運承攬業有無簽發提單皆有，而在航業法內海運承攬運送人規範在第三章（與船舶代理業同一章），因此依航業法歸類的性質，應是將承攬業歸類在代理人，若貨物發生損失時，負責賠償責任應該是運送人不是代理人，但現行情況當承攬業遇到貨損卻須負賠償責任（在無簽發提單的情況下），理應是由運送人承擔，在法院判決上有問題。因此想建議研究團隊是不是能將海運承攬運送業散落在各法的規範統整一下，並不是要逃避責任，而是要明確身分，並將責任釐清清楚，業者才能有更明確的作法，若真

的風險很大，也可以靠保險分攤，然而現行身分不明確，在保險給付上經常不理賠或不在承保的範圍，因為無明定責任的話就算有保險也不管用，造成承攬業者長期的困擾。

3. 對於所提到的定期客輪，一旦核准後不得刻意停航。目前情況是受疫情及兩岸政治影響導致有些客輪停航，且也不清楚是對岸、我方或是雙方的意思，但是在此現況下有存在不公平的現象，我方至中國的兩班客輪-海峽號及麗娜輪停航，這裡面就含有中華郵政的郵包，造成現在只能走空運，但對岸過來的郵包卻可以走台北快輪，我方則因為對岸的港口限制無法用台北快輪運送。從臺灣過去卻沒人處理，如何從制度上找出公平合理的方式，雙方可以對等，認為此部分值得探討，外籍輪船的爭議以及此中間有政治因素存在，希望能注意此問題。

#### **中華民國輪船商業同業公會全國聯合會—林沛樵秘書長：**

有關於表揚海運產業最早是中國國民黨主辦，民國 74 年經過交通部等相關航運團體組成籌備會，航海節籌備會有 66 個單位組成，其中 43 單位分擔費用，包括港務公司，以今年為例：76 萬經費，交通部核發 10 萬（13.16%），整個運作都是由籌備會決定，不是單個業別決定。港務公司分配 8 名，出 10 萬塊（13.1%）；船舶運送業 8 名，輪船公司出了 49.5 萬（65%）；船代業 3 名，負擔 1 萬塊（1.35%）；海運承攬業 3 名，負擔 1.5 萬元（1.97%）；其他航運團體負擔 14 萬（18.42%），但是提名 12 人，制度非常透明，都是經由 66 個單位同意，非常樂見表揚實施要點可以入法，常詢問有沒有人接手辦這件事，但沒有人願意，若主管機關可參與計劃更佳。

#### **全國船代會—包嘉源秘書長：**

污染、漏油、船滯港如何處理，高雄船員欠薪不給該如何處理，也沒有人去扣船，應直接想辦法而不是立法，在 P&I 保險範圍，那些範圍才接受也有另一個研究案正在做，如何解決，建議怎麼入法點到為止即可。

#### **基隆市船務代理商業同業公會—鄭凱鴻先生：**

我國（中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法）第 18 條中：若有故意損害中華民國專屬海域經濟海域，中華民國權責單位得以無償將船舶留作公用、廢棄或其他適當處理。因此在造成經濟等各方面損害時是有管轄權的。海岸巡防法第 3 條第 4 項也有類似的規定：海域與海岸巡防涉及海外事務之協調及處理。因此絕大部分會討論到國際事務，討論到涉外事務時也有其他單位可處理，海關緝私條例及運輸工具進出口管理辦法 54 條都有提到：中華民國海岸 24 海浬水域以內，海關得隨時派員登船檢查。若超出商港區域時，有公權力單位可介入處理。2003 年時俄國海參威就曾發生貿易糾紛，船東未付相關費用，造成當地行政機關及民

眾有損失，在扣船的情況下，最後擅自開船由俄國軍方處理，可以此例子作為參考。

**基隆市船務代理商業同業公會—郭順鎰先生：**

900 萬以親身例子，當時在 105 年代理日本艾倫海運，滯留一船舶，照規定繳 900 萬到臺灣開台支押到航港局，三年半期間紀錄都很好，經過航港局 3 個月的調查，經過第四年才把 900 萬退回來，因此管理規則已經很明確，對代理業也有保障，對比較守規矩的船東也是留下完整信用紀錄，所以不應該再加重代理業的責任，其實代理業承擔的事務真的很多，只要冒黑煙，就要協助處理，船東還會記點，輪機長自己出錢繳交罰款，代理業會忠實的把相關規定告訴船東，來往的船東大多都會遵守規定，認為不用再加重責任，現在船代業的利潤非常微薄，有失公平。



第一次座談會照片。

「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」  
議題調查—健全國內外航業監理法制研究案

(期中報告)

廠商名稱： 國立臺灣海洋大學

報告人：邱榮和 教授  
(20 Oct. 2021)



研究團隊

國立臺灣海洋大學

計畫主持人：邱榮和

協同主持人：李選士、鍾政棋、林泰誠

研究人員：曾柏興、蔡信華、林上閔

兼任計畫助理：張馨云、吳岱庭、朱庭縈、  
林瑋泰、陳氏芳草

[ 2 ]



## 簡報綱要

- 一、國外法規分析
- 二、加強營運人責任保險相關之適用
- 三、加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺作業問題
- 四、國內客運固定航線相關規範之研議  
(如申請改採許可制之可行性)
- 五、研議航運業財務監理納入航業法規範
- 六、我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討
- 七、研議規範表揚優異海運產業航商(人員)法源及相關措施

[ 3 ]

## 一、國外法規分析\_1

編號 國家別 法規名稱

1. 中國大陸 2019「國際海運條例」
2. 日本 海上運輸法(Marine Transportation Act, 1949)
3. 越南 2015年海運法(Law No. 95/2015/QH13 Vietnam Maritime Code)
4. 菲律賓 2004國內航運發展法(Domestic Shipping Development Act)
5. 印尼 2008航業法令(Law of No. 17/2008 on Shipping)
6. 新加坡 1996海運與港務局法(Act 7 of 1996/ Maritime and Port Authority of Singapore Act)
7. 馬來西亞 1952年商船法(MERCHANT SHIPPING ORDINANCE )
8. 泰國 1978海運促進法(Maritime Promotion Act, 1978)
9. 英國 1995商船法(Merchant Shipping Act 1995)
10. 美國 1998年海運改革法(Ocean Shipping Reform Act, OSRA)

[ 4 ]

## 一、國外法規分析\_2

- 綜合以上外國相關航業監理法規之分析，可發現以下重點：
  - 一、各國依據不同需要，制定其所需求之航業監理法規，體例不盡相同。
  - 二、中國大陸2019「國際海運條例」及日本海上運輸法(Marine Transportation Act, 1949)之體例與我國航業法比較相近。
  - 三、東協國家相關航業監理法規很多，但公法(行政法)與私法(民事法)內容混雜在一起。
  - 四、許多國家對國內海運客運之監管，比較嚴格。

[ 5 ]

## 一、國外法規分析\_3

表2.2.1 日本海上運輸法之篇章結構及條次表

章別	章名(條次)
第一章	總則(第1條--第2條)
第二章	船舶運航事業(第3條--第32條)
第三章	船舶出租業、海運仲介業、海運代理業(第33條)
第四章	日本船舶、船員確保計畫(第34條--第39-4條)
第五章	準日本船舶的認定(第39-5條--第39-7條)
第六章	海上運送事業使用船舶的規格及船級(第40條--第41條)
第七章	雜則(第42條--第45-6條)
第八章	罰則(第46條--第55條)

[ 6 ]

## 一、國外法規分析\_4

表2.3.2 越南2015年海運法規規定事項與我國法規比較

越南2015年海運法	我國法規
行政法(公法)範疇	
海船(第二章)	船舶法
船員成員及船員(第三章)	船員法
海港(第四章)、海上安全、保安、控制及環境保護(第五章)、船舶拖航(第十二章)、海上救難(第十三章)、沉船打撈(第十四章)	商港法
船務代理與船舶經紀(第十章)	航業法
海上引水(第十一章)	引水法
海上安全、保安、控制及環境保護(第五章)	海洋污染防治法
民事法(私法)範疇	
海事優先權(第二章第六節)、船舶拘捕(第六章)、海上貨物運送契約(第七章)、海上旅客及行李運送契約(第八章)、租船契約(第九章)、船舶碰撞(第十五章)、共同海損(第十六章)、海事索賠的責任限制(第十七章)、海上保險契約(第十八章)、海事爭議的解決(第十九章)	海商法

[ 7 ]

## 二、加強營運人責任保險相關之適用\_1

- 我國航業法於102年修法增訂第14條第2項規定：船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。然而，由船舶運送業為要保人代訂契約，以旅客為被保險人，當船舶運送業不具備保險法第16條所列舉之保險利益時，則保險契約失其效力（保險法第17條）
- 傷害保險受保險法第135條準用第105條規定之限制，未經旅客（被保險人）書面同意，並約定保險金額，其契約無效，以防止道德危險與不當利得之發生。另，依保險法第135條準用第107條規定，以未滿十五歲之未成人為被保險人訂立之傷害保險，除喪葬費用之給付外，其餘死亡給付之約定於被保險人滿十五歲時始生效力。若以年幼無知兒童為被保險人，將成謀財害命道德危險之誘因，故保險法設有禁止兒童死亡保險之強制規定。
- 據此，航業法第14條第3項規定：「前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。」抵觸保險法之強制規定，實有修正之必要。

[ 8 ]

## 二、加強營運人責任保險相關之適用\_2

- 航業法第14條第2項之規定，由船舶運送業為旅客投保之傷害保險，於保險事故（即海上意外事故）發生後，取得之保險金理賠，乃旅客應得之保險給付，並不能代替船舶運送業對於旅客之損害賠償責任，即傷害險之保險給付，係填補受害人的抽象損害，不得視為運送人損害賠償金額之一部分，兩者不能相互抵充之。
- 參照《2002年雅典公約》規定運送人對於船上旅客之死亡或人身傷害所產生之損害賠償責任，應維持投保強制責任險或財務擔保義務，且在每一事故對於每一旅客的保障金額不得低於250,000特別提款權計算單位，以承擔運送人對於旅客傷亡所應負之限額無過失責任。故，航業法第14條第2項所定旅客傷害險之規範，有加以檢討之必要。
- 建議刪除航業法第14條第2項傷害保險之規定。建議參考2002年雅典公約第4條之1第1項規定，增訂船舶運送業應投保責任保險之義務。另外，參考鐵路法第63條規定：「鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險。」以及，大眾捷運法第47條第1項規定：「大眾捷運系統旅客之運送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投保金額，得另以提存保證金支付之。」
- 船舶運送業經營旅客運送者，應投保旅客（乘客）責任保險，而非旅客傷害保險。

(9)

## 二、加強營運人責任保險相關之適用\_3

建議修正條文	現行條文	修正理由
第十四條第二項規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客傷害、死亡投保責任保險。	第十四條第二項規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。	
第十四條第三項規定： 前項責任保險之承保事故發生時，受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。	第十四條第三項規定： 前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。	一、前項已刪除傷害保險之規定，本項規定亦不觸保險法之強制規定，爰一併刪除現行條文規定。

(10)

## 二、加強營運人責任保險相關之適用\_4

船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法之修正建議

建議修正名稱	現行名稱	修正理由
船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法	船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法	一、修正「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」，並修正名稱為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法」。

建議修正條文	現行條文	修正理由
<p>第四條規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡<u>投保責任保險</u>。前項旅客責任保險給付項目及最低保險金額如下： 一、傷害醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。 二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。 三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。 船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>第四條規定： 船舶運送業經營旅客運送者，應於開始營運前為旅客<u>投保傷害保險</u>。 前項旅客傷害保險給付項目及最低保險金額如下： 一、傷害醫療費用給付：每一旅客新臺幣三十萬元。 二、失能給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。 三、死亡給付：每一旅客新臺幣二百五十萬元。 船舶運送業應將前項保險金額載明於客票上。</p>	<p>一、依航業法第十四條第二項規定，修正船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客傷害、死亡投保責任保險。</p>

(11)

## 三、加強船務代理業責任問題\_1

- 根據法律「代理」之意義，國內船代業一直強調依據航業法第37條及第38條之規定，其所代理業務之船舶運送人發生業務問題，國內船代業只是居於協助處理之角色，最後處理問題之責任乃歸責於其所代理之船舶運送人。
- 依據船務代理業管理規則第23條，國內船代業「應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序」。該規定似乎想課責國內船代業要經常注意其所代理業主要保持良好營運狀況及國際信譽，避免其營運出問題或發生問題時無法妥善處理。
- 各國法律討論「代理」問題，偏向民法(私法)的概念，故不易要求代理業者負擔公法(行政法)上的責任問題。
- (???) 我國目前實務上遇到問題，例如：(一)國內船舶代理業引進的船隻，在港邊冒黑煙產生污染遭到罰，可是要罰船舶已經離港，其責任可否追究至該船代業者？(二)對於外國船滯留在我國港口，船東欠薪給員工，如何要求船代業協助妥善處理？

(12)

### 三、加強船務代理業責任問題\_2

#### 修法建議案一

航業法修正建議	現行法律規定
<p>第三十八條船務代理業申請代理外國籍船舶進港前，應確實做好徵信調查，確保該船舶進港後能順利作業及離港。船務代理業申請代理外國籍船舶進港，如認為該船舶具有不良紀錄，可申請航政機關令其提供不低於新台幣三百萬元之保證金並設定質押予航政機關，於船舶離港後退還；該保證金得由本國銀行出具之保證書替代之。船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內搬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>航業法 第三十八條船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內搬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p> <p>船務代理業管理規則 第二十三條 船務代理業接受委託人委託代理業務，應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序。</p>
航業法修正建議	現行航業法規定
<p>第五十六條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：一、違反第三十八條第一項之規定，致使代理進港之外國籍船舶無法順利作業及離港。二、違反第四十二條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後三十日內報備查。</p>	<p>第五十六條 船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：一、違反第四十二條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後三十日內報備查。</p>

13

### 三、加強船務代理業責任問題\_3

(20210902) 感謝全國船代會接受訪談。

訪談問題：有關外籍船舶進來臺灣，臺灣是否有可能對船代業者進一步規範？例如請船代業者對船東或運送人進行徵信調查或繳交保證金等課題。

#### 一、船務代理商業公會之建議

1. 有關民法對於代理之規範係指一般代理之概念，套用到船務代理業務並不適當。
2. 船務代理業者與船東或運送人間僅為代理關係，若船東或運送人有問題應由其本身負其責任，並非船務代理業者之責任範圍，而且應以海商法之法理處理，或強制執行為宜。
3. 有時對於船東或運送人之徵信不易或困難，若依照「研究案建議」修訂法規，或許會導致無人敢承接代理業務，進而引發後續相關問題。
4. 應再進行客觀利害分析，再思考解決方法，不一定需要修訂航業法。或者可進一步向航港局詢問確切案例之始末，以利後續分析。

14

### 三、加強船務代理業責任問題\_4

#### 後續問題???:

1. 有關目前外國船舶滯留我國港口問題，究竟實際情形及原因為何，船代業不解怎有此等情事會發生？
2. 花蓮訪談時，負責管理和平專用港的「林大正課長」亦表示：目前商港法只規定可要求港內船舶「移泊」，尚無可將港內船舶強制驅離我國港口或逕行將船舶拖離港區之法令，**實務上造成執行之困境。**（商港法第 15 條：商港區域內停泊之船舶，商港經營事業機構、航港局或指定機關認為妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其**移泊**或**疏散他處停泊**；未依規定移泊者，得逕行移泊。）
3. [1030730船務代理業管理規則。第 13 條第3項：船務代理業代理之委託人無自有船舶者，應提供該委託人之**保證金**新臺幣九百萬元，並設定質權予航政機關。委託人來臺營運三年以上，無不良紀錄，得申請退還該保證金。] **該法執行情形為何？**

[ 15 ]

### 三、加強船務代理業責任問題\_5

#### ???: 未來擬議修法建議案方向(船代業負擔公法上的責任 ???)

- 聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD, 1988)所發佈「對船務代理業者之最低標準(Minimum standards for shipping agents)」:

**第一條規定：此最低標準之目標是：**

- (a)在船務代理中堅持高標準之商業道德和職業操守；
- (b)促進高水準之職業教育及經驗，必須提供有效之服務；
- (c)鼓勵經營財務健全和穩定之船務代理；
- (d)通過確保更合格之船務代理改善服務，為打擊海上詐欺作出貢獻
- (e)為國家當局/專業協會建立和維持健全之船務代理制度提供準則。

#### **第五條（專業行為守則）**

航運代理人應：

- a. 誠實、正直而公正地對其委託人履行義務；
- b. 使用一定的能力標準，以便認真努力、積極有效地提供作為航運代理人所承擔的一切服務；
- c. 遵守與所承擔義務有關的一切國內法律以及其他規章；
- d. 克盡職責，謹防欺詐行為；
- e. 代表委託人處理錢財問題要謹慎小心。

[ 16 ]

#### 四、國內客運固定航線相關規範之研議\_1

- 現行航業法關於「經營國內固定航線」之相關規定，係於102年1月修定本法時，做了很大的變革，為了反映業者的需求及減班停航的運作實務，由原來的「核准制」改為目前的「登記制」。同時，也把國際航線登記之規定(當時法令第26條第1項)，一併規定於現行航業法第13條。
- 以前(102年1月30日)的航業法(91年1月13日修正版)在第16條的規定如下：  
船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。**[第16條第一項規定：經營國內固定航線，採用「核准制」]**  
船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線，從事客貨運送。  
經營國內固定航線客貨船舶非有正理由，不得停航。停航時，應先報請當地航政機關轉請交通部核准。

[ 17 ]

#### 四、國內客運固定航線相關規範之研議\_1

- 現行航業法關於「經營國內固定航線」之相關規定，係於102年1月修定本法時，做了很大的變革，為了反映業者的需求及減班停航的運作實務，由原來的「核准制」改為目前的「登記制」。同時，也把國際航線登記之規定(當時法令第26條第1項)，一併規定於現行航業法第13條。
- 以前(102年1月30日)的航業法(91年1月13日修正版)在第16條的規定如下：  
船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。**[第16條第一項規定：經營國內固定航線，採用「核准制」]**  
船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線，從事客貨運送。  
經營國內固定航線客貨船舶非有正理由，不得停航。停航時，應先報請當地航政機關轉請交通部核准。

[ 18 ]

## 四、國內客運固定航線相關規範之研議\_2

- 現行航業法第13條(103年1月22日修正版)的規定如下：  
船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。**[現行法採登記制]**  
前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。  
船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。  
船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前報請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。

[ 19 ]

## 四、國內客運固定航線相關規範之研議\_3

- 外國法例(日本、越南、馬來西亞、印尼、菲律賓等)，對國內客運固定航線都採取「核准」申請者營運之方式處理。與我國以前的「核准制」相同，不採取登記制。
- 初步訪談，東部國內海運航線客運業者似乎並不反對採行「核准」制。
- 航線搭配在海運則比較不易執行。

[ 20 ]

## 四、國內客運固定航線相關規範之研議<sub>4</sub>

擬修正條文	現行條文	說明
<p>航業法第13條 船舶運送業經營國內固定航線者，應檢附營運計畫及相關文件，報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。</p> <p>船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線及船期表，從事客貨運送。船舶運送業經營國際固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>第一項及第三項核定或登記之固定航線內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前提請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過六個月，但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	<p>航業法第13條 船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>船舶運送業經營固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>船舶運送業經營國內固定客運航線，非有正當理由，不得減班或停航；減班或停航時，應於減班或停航三日前提請航政機關備查，並於營業場所公告及利用電信網路、新聞紙或廣播電視等方式周知乘客。但因不可抗力因素不及報請備查者，應即時周知乘客，並於事後三日內報請航政機關備查。</p> <p>前項停航期間不得超過六個月，但有正當理由者，得敘明理由，向航政機關申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p>	<p>一、修正第一項及第二項，將國內固定航線之經營要求業者須申請固定航線證書後，方可經營。</p> <p>二、第三項之國際固定航線維持登記制。</p> <p>三、第四項規定國內及國際固定航線有變更者，須辦理變更登記。</p>

( 21 )

## 五、研議航運業財務監理納入航業法規範-1

過去(民國70年)航業法第三十一條曾規定：

「船舶運送業應於每一營業年度終了後六個月內造具營運、財務、船務報表送當地航政機關核轉交通部備查。前項財務報表，當地航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。」

- 民國84年修法時，因考量「第一項所需造送報表，於實際管理並無實益，爰予刪除，僅保留現行條文第二項：航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。」，並調整為第28條；民國102年修法時，內容不變，條次變更為第24條。102年修正之現行法也規定，
- 其他航業別也都準用第24條之規定，諸如：外國籍船舶運送業(第32條)、船務代理業及外國籍船務代理業(第42條)、海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業(第42條)、貨櫃集散站經營業及外國籍貨櫃集散站經營業(第47條)。

( 22 )

## 五、研議航運業財務監理納入航業法規範-2

- 欲對船舶運送業者進行其財務監督及預警/預防機制而言，無非是要避免本國籍航商發生類似韓進海運破產而引發的運送糾紛等情事。是否可參照「**民用航空法第56條及第58條**」關於財務報表及公司資本增減申報備查規定，於航業法中規定要求業者應「**定期提報財務報表**」送航政機關審核，以加強管理，除積極辦理上開公司營運之預警查核措施外，並進一步研議訂定有關建立財務監理系統可行性之相關作法，據以建立財務監督預警/預防機制，強化落實航運業務之監督效能。
- 然如前述所分析，民國84年修正航業法時，已將航運相關業者應「**定期提報財務報表**」送航政機關審核之規定刪除。如今若要因位考量海運經營環境改變(如韓進海運之破產)，而要恢復民國84年修法已刪除條文之規定，的確需要審慎分析。
- 國外法例：**日本「海上運輸法」**其第24條則規定：國土交通省認為需要時，可要求船舶運航業者提交依主管機關規定格式之營運報告。業者提交之報告必須真實與正確。該條規定與我國航業法第24條之規定相似。
- 對於船舶出租業、海運仲介業、及海運代理業則僅在第33條簡單規定，其開始營運日起30日內要通知國土交通省(主管機關)，結束營運時亦同。同時也要遵守第24條之規定，在國土交通省認為需要時，可要求業者提交依主管機關規定格式之營運報告。

[ 23 ]

## 五、研議航運業財務監理納入航業法規範-3

- 國外法例：菲律賓2004國內航運發展法。
- 菲國MARINA核發公共事業**營運證(CPC)**有要求業者的「財務能力(financial capability)」(Sec. 7.6.1.2.1)。對新申請者要求的條件為：一、現金數額：足以支付六個月的營運費用；二、最低實收資本額的要求；三、提供以下文件：(一)公司或合夥組織提供之文件為：A. 一年的營運收入計畫書、B. 公司負責人或財務主管簽署之資產負債表、C. 銀行的現金餘額證明書、D. 公司章程、；(二)獨資者提供之文件為：A. 最近年度所得稅申報表、B. 銀行的現金餘額證明書、C. 公司執照申請書、D. 公司登記、E. 一年的營運收入計畫書。
- **對現行業者財務能力要求**，依下列財務比率決定：

財務比率	計算公式	要求標準
變現能力比率	流動比率=流動資產/流動負債	≥1
償債能力比率	負債比率=總資產/總負債	≥1.25
獲利能力比率	總收入-總營運費用	≥0(損益兩平或更高)

[ 24 ]

## 五、研議航運業財務監理納入航業法規範-4

提出航業法第二十四條之修正條文如下：

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第二十四條 航政機關發現船舶運送業出現財務問題時或必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況(含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入(淨損))及其他有關文件，以供查核。</p> <p>航政機關於發現航運業者所揭露之財務資訊不完整、不正確或相關資訊顯示資產保全、債務償還存有重大疑慮，或對消費者保護產生重大影響之虞者，得將前揭資訊公告周知，並得檢查其營運財務狀況及其他有關文件，或採取保護消費者之必要措施。</p>	<p>第二十四條 航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>一、參考歐洲共同體理事會於1992年7月23日公布「理事會2407/92號規則(Council Regulation (EEC)NO 2407/92)第5條規定，增加第一句內容以期航政機關發現業者有財務問題時，可即時查核以避免財務問題擴大而難以補救。</p> <p>二、參考民用航空運輸業管理規則第24條</p>

(25)

## 六、我國海運產業適用租稅優惠之法益\_1

- 噸位稅制自2011年起實施，所得稅法第24條之4噸位稅課稅制度條文。由於2008年美國華爾街引發金融危機，造成全世界經濟的大衰退，使得船舶運送業連年虧損。船公司虧損可適用所得稅法第39條第1項但書盈虧互抵之規定，得將經該管稽徵機關核定之前10年內各期虧損，自本年純益額中扣除後，再行核課稅額。
- 若虧損大於盈餘則可不用繳納公司營利事業所得稅，若申請適用噸位稅則仍須要依船舶之淨噸位納稅，且一經選定噸位稅制，應連續適用10年，不得變更。航商是否選擇噸位稅制主要應為其總體賦稅成本來考量，故而，噸位稅實施時機巧遇船公司虧損之航運不景氣循環週期，效果不會太好。適逢2020及2021年航運產業因疫情爆發海運運價大漲，航商盈利數倍增長之際，是一個航商選擇適用我國噸位稅的時機，政府主管機關可以主動協助航商試算噸位稅額並鼓勵選用噸位稅制。
- 採用噸位稅制船公司家數：2011年1家，2013年2家，2020年3家(1,087,583 淨噸)。

(26)

## 六、我國海運產業適用租稅優惠之法益\_2

- 106年鑑於全球航運景氣低迷、船舶大型化、航運市場供過於求導致運價持續下滑等國際趨勢影響，使得我國船舶運送業在財務及公司經營上受到嚴重衝擊，爰參照國際間各海運主要國家對航運產業之扶植政策，協助我國航運業者在此波景氣轉換時期渡過經營困境。
- 行政院105年11月4日核定實施「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵、紓困暨促進產業升級措施方案」2年，行政院嗣於106年5月8日核定修正方案名稱為「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，目前已逐年展延至110年12月底。
- 航運業振興方案包含獎勵措施（依臺灣港務公司公告當年度客製化行銷獎勵措施辦理）、振興措施（含碼頭碇泊費、國際商港土地租金與設施租金減免等港埠業務費及租金減免、新增資金優惠貸款及既有借貸款項寬限）及促進產業升級措施（長期資金專案貸款（依據促進航運產業升級專案貸款要點）），及行政協助（各主辦單位及承辦銀行設置單一窗口）等4項措施。

[ 27 ]

## 六、我國海運產業適用租稅優惠之法益\_3

- 振興國內海運產業，許多外國法例可供參考，目前許多傳統海運國家及主要國家對於海運產業仍持續有採行獎勵或振興之措施，其手段主要係透過金融支援、稅制支持、補貼政策、保護政策及行政協助等面向的措施。
- 泰國1978年海運促進法有類似我國八十四年航業法第十三條之規定，設置「航業發展委員會」審議航業發展計畫。
- 以日本為例，其於海上運送法第4章訂有專章，明訂政府須建立基本政策，以完整及系統性地推動保障日本國籍船舶，及日籍船員的訓練養成與保障其在日籍船舶上的工作，俾確保穩固的海上運輸。另在該章中第34條有明訂該基本政策的建立和變更，國土交通省應諮詢「運輸政策委員會」（由日本的相關產學代表組成）之意見。（泰國也有海事促進法(Maritime Promotion Act)）
- 我國101年修訂航業法，以「鑑於中央行政機關組織基準法第二十八條規定，機關得視業務需要設任務編組。現行法制體例已不於法律中明定設置任務編組，本條爰予刪除」，

[ 28 ]

## 六、我國海運產業適用租稅優惠之法益<sub>4</sub>

- 未來似可建議在航業法(總則章)中加入促進航業發展之條文。

試擬建議條文文字草擬如下：

### 航業法第6-1條

交通部應擬訂航運發展政策，依據該政策目標給予航運產業必要的輔導、協助、補助或獎勵，並適時檢討修正。

為應促進航運產業發展之需求，政府應設置航運發展基金；其基金之收支、保管及運用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。

[ 29 ]

## 七、研議表揚優異海運產業航商(人員)法源<sub>1</sub>

- 目前「績優航商表揚」及「海運有功人員暨模範航港從業人員表揚」，每年舉辦，皆係依據「交通部專業獎章頒給辦法」辦理。惟在航業法中，尚無該兩項表揚之法令條文，為健全法治，實有必要訂定法源依據。
- 「道路交通管理處罰條例」在其第六章(附則)之第91條規定：下列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部、內政部會同有關機關定之：
  - 一. 對促進交通安全著有成效之學校、大眾傳播業或公、私汽車駕駛人訓練機構。
  - 二. 檢舉汽車肇事或協助救護汽車肇事受傷者之人員。
  - 三. 優良駕駛人。
  - 四. 檢舉違反第四十三條第一項第一款至第四款規定行為經查證屬實之人員。
- 依據道路交通管理處罰條例第九十一條規定而訂定「促進道路交通安全獎勵辦法」，頒發各該獲獎機構及人員。
- 「貿易法」在其第9-1條規定：

出進口廠商前一年之出進口實績達一定標準者，得予表揚；其表揚辦法，由主管機關定之。

[ 30 ]

## 七、研議表揚優異海運產業航商(人員)法源\_2

- 目前績優航商獎項(頒給船舶運送業者):
  - (1)營運績優:營運成長前三名、營運收入前三名、港口裝卸成長率前三名。
  - (2)擴建船隊績優:符合條件即獲獎。
  - (3)辦理學生上船實習績優:人數及天數前三名。
  - (4)開闢航線績優:符合條件即獲獎。
  - (5)協助疏運或救災措施績優:符合條件即獲獎。
  - (6)發展綠色航運績優:符合條件即獲獎。
  - (7)辦理實(見)習生上船實習績優:人數及天數前三名。
  - (8)支持海事訓練:師資績優(授課時數前三名)、設備績優(符合條件即獲獎)、產學合作績優(符合條件即獲獎)。
- ??? 是否增加:其他海運相關產業營運績優或對海運發展著有貢獻者(由公協會或個別機構(個人)提名,由評審委員會選定)。
- 從業人員獎項:
  - (1)海運有功人員(⇒改為海運發展貢獻獎,名額3-5名)
  - (2)模範航港從業人員(共34名)
    - A. 航政機關及港務公司8名
    - B. 船舶運送業8名
    - C. 船務代理業3名
    - D. 海運承攬運送業3名
    - E. 其他航運團體 12 名
- ???從業人員是否頒發獎金(??? 獎金來源)

[ 31 ]

## 七、研議表揚優異海運產業航商(人員)法源\_3

- 在航業法中訂定獎勵航商及航港從業人員之法條,依其母法再訂定其表揚辦法。交通安全獎勵稱為「金安獎」,對海運而言,未來給航商(機構)獎座或許可稱為「金航獎、金海獎、金船獎、……」,給航港從業人員者則沿用「金鷗獎」之名稱。
- 試擬:
  - 航業法第59-1條
  - 下列機構或人員,應予獎勵;其辦法由交通部定之:
    - 一、對促進航運發展著有成效之企業或機構。
    - 二、優良航港從業人員。
- 研擬「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法(草案)」
- 草案包括重點:
- (持續研究內容)立法依據(航業法、(暫行辦法))、獎項(航商、個人)、評審方式(委員會、評審團)、提名方式(公協會、個別報名)、...

[ 32 ]

The End

感謝聆聽

敬請指教

{ 33 }



附錄五、期中審查意見回覆表

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
一、包委員嘉源：			
1	<p>對於中國大陸 2019「國際海運條例」之分析</p> <p>(一) p.10 分析中指「我國航業法目前並未將「無船承運業務...列入航業法由交通部監管...」及「我國航業法之海運承攬運送業，大陸稱為國際貨物運輸代理業，該業別由由商務部監管，法規為中國國際貨物運輸代理業管理規定，其與我國之海運承攬運送業由交通部監管不同。」等語，似有誤解之處。</p> <p>(二) 查我國海運承攬運送業除適用我國航業法之外，其相關之責任及權利義務尚有民法承攬運送人章之適用，依上述相關規定，若我國海運承攬運送有民法第 664 條發送提單等情事即視為承攬人自己運送，其責任與運送人相同，即與大陸承作「無船承運業務」之經營者人及美國之無船公共運送人性質相同。</p> <p>(三) 我國之海運承攬運送業業務範圍實質上係包括大陸之「國際貨物運輸代理業」及「無船承運業務」二項業務範圍，依我國之航業法及海運承攬運送業管理規則之相關規定足可監管海運承攬運送業之營運，故毋庸另立一業別。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、</p> <p>(一) p.10 分析中對大陸及我國監管承攬業之說明，只是說明法規訂定與監管機關之不同。故修正相關文字，避免誤解。</p> <p>(二) 修改表 2.1.2 內容，對應大陸「無船承運業務」部份，說明我國資料為：「航業法之海運承攬運送業可執行該業務，但法令未明訂「無船承運業務」之業別。」</p> <p>(三) 同意委員之意見。</p>	<p>同意研究單位處理意見，本項已修正。</p>
2	<p>3.5 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討</p> <p>(一) p.95 同意研究團隊研析以「適逢 2020 及 2021 年航運產業因疫情爆發海運運價大漲，航商盈利數倍增長之際，是一個航商選擇適用我國噸位稅的時機，政府主管機關可以主動協助航商試算噸位稅額並鼓勵選用噸位稅制。」除此之</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、</p> <p>(一) p.95 是否要修定噸位稅制之規定，將在期</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>外，亦可就噸位稅實施以來的效益作一調查，藉以評估現行辦法是否有需要修正之處。</p> <p>(二) p.108 同意研究團隊建議於航業法增設恢復「航業發展委員會」運作功能，並增加航業法第 2-1 條以提供獎勵航業發展的法源依據。</p>	<p>未報告時提出分析。</p> <p>(二) 同意委員於航業法增設恢復「航業發展委員會」運作功能，及增設法源之意見。</p>	<p>告內容提供相關說明。另本項獎勵航業發展分，已於研究團隊初擬之修正條文建議。</p>
<p>二、王委員肖卿：</p>			
<p>本案「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略—健全國內外航業監理法制」的研究案，當初可能因設定議題的關係，限縮使整體研究無法宏觀。加上資格審始理解重點在航業法的檢討修正，因此個人當時僅提及責任保險的議題。這次看完包括訪談紀錄與工作會議，發現仍應宏觀檢討航業法的修改，提出更重要的議題，以供研究方向的修正。</p>			
3	<p>針對 p.10 的表 2.1.2 表格，提問如下：</p> <p>(一) 目前國際上（包括臺灣）海運承攬運送業依業務內容區分，分哪兩類？多數屬於哪一類？（參考 p.148 承攬公會葉常務理事發言之 2）</p>	<p>針對各問題，勉力提供以下答覆：</p> <p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、我國航業法在民國 84 年修法時，已將「船舶貨運承攬業」修正為「海運承攬運送業」，讓業者可以執行民「承攬運送」之業務。</p>	<p>同意研究單位處理意見，另考量海運承攬運送業尚非本案研究範疇，爰以本案探討為主，倘有餘裕再行研析其他</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	(二) 就第一種多數的承攬運送業而言，其責任範圍有多大？	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、業者若執行民法「承攬運送」之業務，將被視為擬制運送人。</p>	<p>議題。</p> <p>同意研究單位處理意見，另考量海運承攬運送業尚非本案研究範疇，爰以本案探討為主，倘有餘裕再析其他議題。</p>
	(三) 簡言之，海運承攬運送業與船代業的區別是什麼?? (雖然 p.58~59 將船代/貨代混為一談，然考其作業內容並無貨代作業)	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、p.58~59 沒有提到「貨代」一詞，只有說到「船運代理」。</p>	<p>同意研究單位處理意見，另考量海運承攬運送業尚非本案研究範疇，爰以本案探討為主，倘有餘裕再析其他議題。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>(四) 實務上國內的海攬業受國外委託，從事國內海攬業務，並代簽運輸單證時，是否都需要書面委託？</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、海運承攬運送業管理規則第13條規定：海運承攬運送業受外國籍海運承攬運送業委託辦理承攬運送業務，應檢具下列文件申請航政機關辦理登記後始得經營委託業務：</p> <p>(一) 申請書（如附件六）。</p> <p>(二) 代理合約副本。</p> <p>(三) 委託人在其本國經營海運承攬運送業之許可文件。</p> <p>(四) 委託人之責任保險單副本。</p> <p>(五) 委託人之提單或收貨憑證正本。</p> <p>海運承攬運送業代理簽發提單或收貨憑證，與委託人就提單或收貨憑證所應負責任，負連帶責任。</p>	<p>同意研究單位處理意見，另考量海運承攬運送業尚非屬本案研範疇，爰先以本案探討為主，倘有餘裕再行析其他議題。</p>
	<p>(五) 針對大陸國際海運條例第七條第二項（款）「無船承運業務經營者以承運人身份接受托運人的貨載，簽發自己的提單或者其他運輸單證，向托運人收取運費，通過國際船舶運輸經營者完成國際海上貨物運輸，承擔承運人責任</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、包委員壹(二)之說明已提供</p>	<p>同意研究單位處理意見，另考量海</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	的國際海上運輸經營活動。」與目前臺灣的海運承攬運送業的業務有無差異？ (p.11)	見。(請卓參)。	運承攬業尚非本案研究範疇，以本案探討為主，倘有再行研析其他議題。
	(六) 依大陸國際海運條例第 19~21 條從事國際班輪運輸業務的業者有沒有包括無船承運業 (p.11) ？	一、謝謝委員意見。 二、大陸國際海運條例已分別規定「國際班輪運輸業務」與「無船承運業」之業務。	同意研究單位處理意見，至無船承運業尚非本案研究範疇，以本案探討為主，倘有再行研析其他議題。
	(七) 與美國海運修正法相較，海運承攬運送業應對應美國的哪一種行業？ (p.48 之 2.10)。我想說的一者該法之討論只有半頁 (p.48) ？又該法係本人翻譯，名稱是海運修正法 (修正兩字有 amend to be correct 之意，非必用改革二字表達 reform 之意)，團隊引用該法時，在內容不變情況下竟變更其名稱。既未尊重譯者之版權 (係有編號之出版品) 與專利權，內容不變	一、謝謝委員意見。 二、(p.48) 美國 OSRA 中 Reform 單字之翻譯係採用一般字典之用法，並	本項係用建議，尊重研究團隊之意見。另鑑於

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>下逕改其名，侵犯著作權與版權，恐將陷航港局於不義。另一者則為他們 OTI（海運運輸中間人即我們目前航業法的海運承攬運送業，均包括兩者。</p>	<p>不刻意採用其他之翻譯法。美國海運法之條次內容將補充。</p>	<p>相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供說明。</p>
	<p>(八) 因此許多國家之未提海運承攬運送行業，因與船舶運送業一樣，係屬國際船舶運輸業務，係因併入視其與運送業同類別，並非未提及。(p.10 之表格及說明)</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、(p.10) 修正表 2.1.2，在對照大陸「無船承運業務」表格中改為：『航業法之海運承攬運送業可執行該業務，但法令未明訂『無船承運業務』之別』。</p>	<p>同意研究單位處理意見，另考量海運承攬運送業尚非屬本案研範疇，爰以本案主要議題為主，倘有餘裕再行研析其他議題。</p>
	<p>(九) 亦因此現行航業法的第 40 條第三項「海運承攬運送業經營前項代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。」這個規定有沒有問題？問題在哪裡？（第 40 條第三項）</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、海運承攬運送業議題雖然重要，但目前本案仍以主要交付之研究議題探討為主。本議題似可另外進行他</p>	<p>鑑於海運承攬運送業尚非屬本案研範疇，爰同意研究團隊意見，以</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		案之分析。	主要探討為主，倘有餘裕再行研析其他議題。
	<p>(十) 海運承攬運送業目前的定義有沒有問題？問題在哪裡？</p> <p>雖然包委員現場提及該名稱係源自德國商法（German Commercial Code—Auszug aus dem Handelsgesetzbuch（HGB）），惜，遍尋德國商法之 First Book（Merchant Class）、Second Book（Commercial partnership and silent partnership）、Third Book（Commercial Books）並未找到 freight forwarder 一詞？問過大陸亦稱該商法縱 2020 有過關於涉及航運商法的修改，亦未有 freight forwarder 的設定。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、海運承攬運送定義，包委員現場已說明，本案同意包委員之說明，暫不進行另外之分析。</p>	鑑於海運承攬運送業尚非本案研究範疇，同意研究團隊之意見。
4	<p>檢討現行航業法第 42 條，以及準用之第 21 條「船舶運送業因託運人之請求簽發裝船載貨證券（運輸單證），應於貨物裝船後為之？」此係配合海牙規則及信用狀統一慣例之規定，在貨櫃運輸的衝擊下，國際公約早已修正運輸單證之簽發，未必須為裝船後。且信用狀交易則僅占國際貿易的兩成五，是否法規亦須修正刪除或修改？以及</p> <p>第 41 條「海運承攬運送業除船舶運送業兼營者外，不得光船承租船舶，運送其所承攬貨物。」在其他國家無此規定情形下，我們存在的理由是什麼？</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、關於裝船載貨證券何時簽發及海運承攬運送業不得光船承租船舶之議題，雖然重要，但目前本案仍以主要交付研究議題之探討為主。海運承攬運送業相關問題，本案同意包委員之說明，暫不進行另外之分析。</p>	鑑於載貨證券簽發及海運承攬運送業尚非本案研究範疇，爰同意研究團隊之意見，以主要探討為主，倘有餘裕再行研析其他議題。
5	目前航業法與國際海運條例比較，除此而外欠缺的還有哪一項？團隊認為可參考的部分還有什麼？	一、謝謝委員意見。	考量研究單位

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>答：</p> <p>(一) 完整的「調查制度」。以及</p> <p>(二) 第 17 條「從事國際班輪運輸的國際船舶運輸經營者之間訂立涉及中國港口的班輪公會協定、運營協定、運價協定等，應當自協定訂立之日起 15 日內將協議副本向國務院交通主管部門備案。」的規定。這樣才得以彰顯無論是航業發展基金或目前較具規模的航聯總處的功能性，建立兩者的威信。</p>	<p>二、我國尚無航業發展基金。</p> <p>三、航聯總處應是我國目前唯一的海運聯營組織，係由營運國際航線之國籍船舶運送業者組成之「中華民國海運聯營總處」，其前身為「海外航務聯營總處」，主要是由原國營招商局、陽明海運公司、臺灣省營臺灣航業公司等所組成，該組織成立目的在於秉承交通部督導與國輪同業之付託，拓展我國對外航運聯營業務。由於該處成立宗旨係致力於達成健全進口原物料及民生物資之海運體系，並協助穩定國內物價水準，此</p>	<p>已具體回應說明，原則尊重研究單位處理意見。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		<p>外，並協調參與各種相關國際海事活動、研究海事國際公約、蒐集海運先進國家之海運政策與法令、拓展與友好國際海事組織及各國船東協會建立正式溝通管道等公共事務。目前似乎較少執行調查事項。</p>	
6	<p>日本除海上運輸法（Marine Transportation Act）之外，似還有 Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy, Liner Shipping Antitrust Exemptions, 等法規，均與航業法有關，另海上運輸法在 2014、2016、2021 均做有檢討及調查報告，不知團隊是否予以關注（本次報告中未提）？另日本與歐盟並簽有協議（Trade and Cooperation Agreement between The European Union and The European Atomic Energy Community, of The One PART, and The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of The Other Part）亦涉及對於外國船隊的管理，是否亦須納入研究及對照，以具完整性。</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、日本海事法規甚多，但與我國航業法比較相近者，乃是海上運輸法（Marine Transportation Act），故本案分析仍以該法為主要對象。</p>	<p>考量參照國外法規部分，係由研究團隊視議題研析而定，並未限定須參考特定法規，原則尊重研究單位意見。</p>
7	<p>日本尚有”Port Transport Business Act”指的是國內水運法?則航業法是否亦有值得參考之處？</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、該法（港口事業法）應是與我國商港法比較類</p>	<p>考量參照國外法規部分，係由研究團隊視</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		似。	議題研析而定，並未限定須參考特定法規，尊重研究單位之意見。
8	<p>第三章 p.50 的說法「航業法第 14 條第 2 項之規定...船舶運送業為旅客投保之傷害保險.....取得之保險金理賠乃旅客應得之保險給付....」這句話有點問題?? 因只要沒有海商法第 81 條第一項的「...保險費包括於票價內....」便不應有如此之解釋吧?建議在報告中說明清楚。</p> <p>另 p.53 修正之第 14 條第三項「旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金....」在執行上可能造成紊亂；雖然團隊現場強調人命價值的重要，實則與人命無關，卻與責任保險的性質相關；責任保險是由被保險人為第三者投保，於被保險人產生責任時，先賠付第三者再向保方要求賠付的賠付流程。國內有保險法第 94 條第一項有「保險人於第三人由被保險人應負責任事故所致之損失，未受賠償以前，不得以賠償金額之全部或一部給付被保險人。」第二項尚有「被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向保險人請求給付賠償金額。」也就是說，根據保險法的責任保險賠付基本原則，必須</p> <p>(一) 被保險人支付賠償金之後，才能享保險人索賠。與國際責任險協會的賠付原則"pay to be paid"相同。另</p> <p>(二) 根據雅典國際公約，旅客或家屬向國際協會索賠，必須持有藍卡 (blue card) 代表之保險證明，才能直接請求賠償。臺灣因無國際線客輪，迄未申請過藍卡之保險證明。</p> <p>(Compulsory insurance : A new Article 4bis requires carriers to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the limits for strict liability under the Convention in respect</p>	<p>一、感謝委員寶貴意見。</p> <p>二、航業法第 14 條第 2 項規定，船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。依法條之文義解釋，係要求船舶運送業為要保人，並以旅客為被保險人，向保險人投保傷害保險契約。又，依航業法第 14 條第 2 項之規定，由船舶運送業為旅客投保之傷害保險，於保險事故 (即海上意外事</p>	<p>考量研究單位已具體回應說明，原則尊重研究單位處理意見。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位 審查意見及修正意見
	<p>of .... to passengers. Ships are to be issued with a certificate attesting that insurance or other financial security is in force and a model certificate is attached to the Protocol in an Annex.</p> <p>因此</p> <p>(三) 所謂的可向國際責任險協會直接要求賠償，大多僅適用於發生油汙染之港口國政府向責任險協會請求直接賠付，鮮有適用於旅客家屬向責任險協會之索償。敬供研究團隊參考。</p>	<p>故) 發生後，取得之保險金理賠，乃旅客應得之保險給付，並不能代替船舶運送業對於旅客之損害賠償責任，即傷害險之保險給付，係填補受害人的抽象損害，不得視為運送人損害賠償金額之一部分，兩者不能相互抵充之。</p> <p>保險法第 94 條係商業保險契約之一般規定，在政策性保險的領域，為提升受害第三人的地位，以打破分離原則的限制，以特別法規定，使第三人得直接向保險人請求給付 ( direct action )。強制汽車責任保險法第 7 條規定：「因汽車交</p>	

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位 審查意見及修正意見
		<p>通事故致受 害人傷害或 死亡者，不 論加害人 有無過失，請 求權人得依 本法規定向 保險人請求 保險給付或 向財團法人 汽車交通事 故特別補償 基金（以下 簡稱特別補 償基金）請 求補償。」，即 為適例。參 葉啟洲，保 險法，6 版，元照， 2019年3 月，頁408- 409。</p> <p>三、船東互保協 會（P&amp;I Club）依據 協會規則 （rule book）的 「先付後償 原則」（the ‘Pay to be Paid’ rule）， 其性質屬於 契約條款之 約定，屬於 商業保險契 約之約定內 容。然而， 依據海事國</p>	

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位 審查意見及修正意見
		<p>際公約之政策性保險規範，為提升受害第三人的地位，而允許受害第三人得直接向 P&amp;I Club 請求給付者，包括：1969 年油污損害民事責任國際公約（The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969）、2001 年燃油污染損害民事責任國際公約（The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKERS), 2001）、2007 年奈洛比國際船舶殘骸清除公約（The Nairobi International Convention on the</p>	

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位 審查意見及修正意見
		<p>Removal of Wrecks ( NAIROBI WRC ) , 2007 )、2002 年海上旅客與行李運送雅典公約 ( Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea ( PAL ) , 2002 ) 等。 See Steven J. Hazelwood &amp; David Semark, P&amp;I Clubs Law and Practice, London : Informa Law 291 (4th ed. 2010) .</p> <p>四、我國在立法實踐上，除參酌本國之經貿背景外，莫不以海事國際公約為其立法之參考依據，進行內國法化，藉此作為和國際接軌，海洋污染防治法第 34 條規定：「污染損害之賠償請</p>	

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		<p>求權人，得直接向責任保險人請求賠償或就擔保求償之。」，即為適例，參照1969/1992 CLC 的國際規範，賦予受害第三人得直接向保險人請求給付，排除商業保險法第94條之一般規定。</p>	
9	<p>P.55 之船舶運送業投保營運人責任保險辦法第六條似應取消，因與第五條已產生重疊。</p>	<p>一、謝謝委員意見。  二、要求船舶運送業投保營運人責任保險之規定，乃是102年1月修正航業法新增之制度，此間辦法第六條應是指在102年1月以前已存在之船舶運送業，因舊法未要求投保營運人責任保險，故須投保。至於辦法第五條是要求業者其投保之責任保險契</p>	<p>考量研究單位已具體說明，爰予以尊重處理意見。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見																				
		約，若已到期應重新續保。故辦法第六條與第五之規範是項不同，並無重疊。																					
10	<p>希望租與傭兩個字不要再予以混用 (p.58,74)，因為母法(海商法)從未有過租或傭一詞，書籍則依作者之看法予以混用，包括：</p> <table border="1" data-bbox="300 801 970 1951"> <thead> <tr> <th data-bbox="300 801 507 880">作者/書名</th> <th data-bbox="507 801 639 880">光船 (BC)</th> <th data-bbox="639 801 759 880">論時 (TC)</th> <th data-bbox="759 801 970 880">論程 (VC)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="300 880 507 1070">饒瑞正/海商法論、饒瑞正/傭船契約之本質 (2020.5)</td> <td data-bbox="507 880 639 1070">租賃契約</td> <td data-bbox="639 880 759 1070">傭船(運送)契約</td> <td data-bbox="759 880 970 1070">傭船(運送)契約</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1070 507 1373">張志清、曾國雄/海商法 (2010.9)。張志清、于惠蓉/海商法對傭船契約規範修正之建議 (2017.3)</td> <td data-bbox="507 1070 639 1373">廣義的傭船契約</td> <td data-bbox="639 1070 759 1373">傭船契約、運送契約與租賃契約之混和契約</td> <td data-bbox="759 1070 970 1373">傭船(運送)契約</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1373 507 1641">黃裕凱/國際海商暨海事法基本檔第二冊 (2008.8)、黃裕凱/海商法修正建議 (2014.3)</td> <td data-bbox="507 1373 639 1641">光船租船</td> <td data-bbox="639 1373 759 1641">定期租船</td> <td data-bbox="759 1373 970 1641">論航傭船</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1641 507 1951">尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順/商事法入門 (1998.7)。尹章華、徐國勇/海商法 (2000.2)</td> <td data-bbox="507 1641 639 1951">租賃契約</td> <td data-bbox="639 1641 759 1951">租船契約</td> <td data-bbox="759 1641 970 1951">運送契約</td> </tr> </tbody> </table>	作者/書名	光船 (BC)	論時 (TC)	論程 (VC)	饒瑞正/海商法論、饒瑞正/傭船契約之本質 (2020.5)	租賃契約	傭船(運送)契約	傭船(運送)契約	張志清、曾國雄/海商法 (2010.9)。張志清、于惠蓉/海商法對傭船契約規範修正之建議 (2017.3)	廣義的傭船契約	傭船契約、運送契約與租賃契約之混和契約	傭船(運送)契約	黃裕凱/國際海商暨海事法基本檔第二冊 (2008.8)、黃裕凱/海商法修正建議 (2014.3)	光船租船	定期租船	論航傭船	尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順/商事法入門 (1998.7)。尹章華、徐國勇/海商法 (2000.2)	租賃契約	租船契約	運送契約	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、關於 Charter 一詞之中文翻譯，究竟是「租船、傭船、租(傭)船」，本研究並無特殊偏好。若委員偏好「租船」，則本研究文字將勉力將其改為「租船」。</p>	<p>本項係海運專用語建議，尊重研究團隊之意見。</p>
作者/書名	光船 (BC)	論時 (TC)	論程 (VC)																				
饒瑞正/海商法論、饒瑞正/傭船契約之本質 (2020.5)	租賃契約	傭船(運送)契約	傭船(運送)契約																				
張志清、曾國雄/海商法 (2010.9)。張志清、于惠蓉/海商法對傭船契約規範修正之建議 (2017.3)	廣義的傭船契約	傭船契約、運送契約與租賃契約之混和契約	傭船(運送)契約																				
黃裕凱/國際海商暨海事法基本檔第二冊 (2008.8)、黃裕凱/海商法修正建議 (2014.3)	光船租船	定期租船	論航傭船																				
尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順/商事法入門 (1998.7)。尹章華、徐國勇/海商法 (2000.2)	租賃契約	租船契約	運送契約																				

項次	審查委員及相關單位研提意見				研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	林一山/民法系列—運送法(2005.11)	承攬(傭船)契約	承攬(傭船)契約	承攬(傭船)契約		
	楊仁壽/海商法修正評釋(1997.12)	傭船契約(廣義之傭船)	傭船契約(狹義,並評論時為運送契約之變態)	傭船契約(狹義)		
	張新平/海商法(2004.10)	傭船契約(以期間長短為標準計算運費)	傭船契約(以期間長短為標準計算運費)	傭船契約(以艙位大小、貨物噸位計算運費)		
	劉宗榮/海上運送與貨物保險論文選集(1991.4)、海商法(2016.9)	租賃契約	僅述及與租賃契約不同	傭船契約		
	周和平/海商法(2008.1)	租賃契約	租船契約	傭船契約		
	陳國義/海商法—案例式(2002.5)	租賃契約	傭船契約(運費之計算,以期間之長短計算)	傭船契約(運費之計算,以艙位之大小計算)		
	陳月端/商事法實例研習(2005.6)	租賃契約	傭船契約	傭船契約		
	柯澤東/海商	租賃契約	傭船契約	傭船契約		

項次	審查委員及相關單位研提意見				研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	法—新世紀幾何觀海商法學 (2006.6)	約	約	(運費非按件計算，而係按貨物所佔船舶空間噸位計算)		
	鄭玉波、林群弼/海商法 (2003.10) 林群弼/海商法論 (2005.9)	認為貨物運送章不含光船租用，故未論及	傭船契約或定期出租契約	傭船契約並於增訂第 13 版 (p.110~123) 提及論程傭船之再運送契約 (即轉租契約)、聯營運送、共同運送、複合運送等契約，與定航班輪混為一談		
	吳松枝/商事法概要 (2001.12)	傭船契約	傭船契約	傭船契約		
	梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發/商事法精論 (2005.10)	租賃契約	傭船契約	傭船契約		
	賴源河/實用商事法精義 (1998.10)	租船契約	租船契約	傭船契約運費之計算係以所用艙位大小為標準		
11	對於 3.2 加強船代業對外籍船所負擔責任及約束外籍船舶在台履行義務之可行作法，可謂論述得最為完整，僅 p.69 對於取具責任保險證書一節，「船東可投保 P&I，承租人則可在船東證書上註明 (share Owner's Risk)，以及因考量船東與承租人不免亦有利利益衝突之處，因此另行投保 Charterer's Risk」，如長賜輪即為一例！至於 VC 則轉租情況少見，因此船東的 P&I 證書就夠用了。(p.70~71)				一、謝謝委員意見。 二、期中報告第 69 頁之內容，因係引述船代業之意見，頁 (70~71) 亦同，委員意見可提供參考，本研究	考量研究單位已具體回應說明，原則尊重研究單位處理意見。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		團隊並無另外意見。	
12	3.4 之航運財務納入監理系統之研議，個人認為弊大於利 (p.140 亦持相同疑慮)，因為 (一) 政府干涉企業經營並不討好。(二) 專業性不足、人力亦不足，恐怕根本看不出問題所在，徒然增加監管責任而已。韓進倒閉前何嘗不是美西最大的貨櫃運營商？倒閉停航自有其他法規管轄。國內線的問題側面如久未發放薪資、欠繳相關費用等，責成南、中、北航，即可獲得地區訊息，應不致用到監理系統獲知。	一、謝謝委員意見。 二、期末報告將會分析不改變現行航業法對航運財務監理分析之建議案。	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內提供相關說明。另本項已呈現於研究團隊初擬之修正條文建議。
13	中英文摘要建議予以重撰或刪除，因與優質研究團隊的水準有落差；以「臺灣四面環海」為首，似已成為老生常談，本案既為「因應海運趨勢變化...」似可從趨勢談起，較為提綱挈領符合摘要的要件。	一、謝謝委員意見。 二、中英文摘要以修正如報告所示。	同意研究單位處理意見，本項已修正。
三、賴委員威伸：			
14	本研究大標題為「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」，海運市場環境變化近年尤為鉅大，而海運政策本就該隨國內外趨勢變化進行調整，但法律有其穩定性，如何因應環境變化又能讓監理機關和業者有所遵循和適從是需要思考的。整體而言，研析標的應不限航業法，也涉及其他航政法規，如：船員法、船舶法，建議航港局應有一完整架構和論述，分年分期進行；而此又涉及港口發展，其和航業監理之競合關係亦應考量。另本案次標題為「健全國內外航業監理法制研究」，「外」字似為贅字，若無涉甲方契約規範建議可修改。	一、謝謝委員意見。 二、航業監理是會涉及與其他法規之互動，但本案仍以航業法為主，並針對設定之議題進行分析。各議題若牽涉其他航政法規，再做連結論	考量研究單位已具體回應說明，原則尊重研究單位處理意見。至案次改部變分，健全國內

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		<p>述分析。</p> <p>三、本案次標題是否改變，由委辦機構決定。</p>	<p>「外」航業監理法研究，參照國外或國內修訂之法律，且本案為招標案件，後核作業建議暫不更名。</p>
15	<p>本研究蒐集許多國外航政法規，在研究期程和預算限制下相當不容易，報告書中討論相關議題時也有引用，使讀者可以瞭解國外的法規命令，但畢竟各國政策目標不一，應採取何種思維和做法供我國修法參考，或許需要再深入的研析和整理才能提出我國修法的方向建議。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、在分析各研究議題時，已盡量參考他國相關規定。</p>	<p>研究單位已具體說明，國外相關規定尚持續研究中，期末報告內容將更為完善。</p>
16	<p>本研究重點就是針對 6 項航業監理議題，提出航業法修法建議，這 6 項議題牽涉到法理和實務運作，也涉及過去政策和未來政策目標的差異，是要讓監理機關</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、在期末報告</p>	<p>鑑於相關意見尚須研</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>有可掌握的政策工具，還是提升業者競爭力；是要保障消費者，還是增加業者負擔；是要開放市場，還是維持秩序；是定位在國家發展層級，還是僅在解決現況。如果能有一個明確的目標，研究團隊在進行修法文字建議時會更省力。因此必須思考目標訂定前是否已有深入的評估並且和利害關係人充分溝通。法條訂定的難度在於量化指標的評估，將來修法文字提出後如何說服各方未來應考量預擬說帖。</p>	<p>之結論中，將增加一表單，分別列述本案各議題擬修法所期望達成的目的。</p>	<p>議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明，後續於期末報告初稿確情形。</p>
17	<p>研究報告中，加強營運人責任保險之修正條文是否可保障旅客在事故發生後不必等到冗長的法律程式後才獲得（或經判決無法獲得）賠償，此為和原條文立法精神不同處。保險法中道德條款的爭議在前版修法時已有充分溝通，或許可再瞭解之前修法意旨。另外，加強船代責任係為避免外籍船舶規避應負之責任，但是否只有修法才能達此目的，或者強制賦予代理業責任才可避免，建議再評估。</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、委員意見對於加強船代責任係為避免外籍船舶規避應負之責任，將在期末報告增加其他之建議案。</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另本擬議之方案修正條文（如修正條文說明）已於期中報告。</p>
18	<p>航線採核准制或登記制何者較佳似無定論，建議應先思考如何才能提升安全、品質，避免惡性競爭，鼓勵業者永續發展。報告中尚缺乏針對不同航線性質進行深入的研析資料，爰無法對於修法條文內容有所意見。另將表揚優異海運產業航商（人員）入法，應是正面的鼓勵，也希望透過鼓勵能引領業者走向政策目標。</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、委員意見對於「航線採核准制或登記制」與「表揚優異</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		海運產業航商入法」，將在期末報告增加分析資料。	告內容相關說明。另本擬議之方案（如修正條文說明）已於報告中呈現。
四、賴委員炳榮：			
19	議題研析期能瞭解問題本質，及是否有課予義務之必要性，另須經優劣分析，方能研提建議法條，惟研究案多直接導引出法條，後續執行是否可行，在立法過程亦須有相關配套說明，建議可再研議。	一、謝謝委員意見。 二、期末報告會對各建議方案提出修法理由及配套措施之說明。	鑑於相關意見尚須研究，研究團隊於期末報告內提供相關說明。
20	船舶營運人責任保險 營運人責任保險之目的係課責於營運人，經參照其他局處相關法規，係敘明責任保險，惟當時航業法規用語可能是希望幫助旅客，故於法規中敘明旅客傷害保險，並課予運送人責任，但實務上，船舶運送人在不收取船票情況下，尚有收取保險費用之情事，即如同旅客自行購買保險（同海商法）。至直接請求權部分，參照以往案例，定型化契約仍有保留條款，須有可歸責性，才能向營運人求償，倘責任不可歸屬營運人時則不予理賠，建議可再詢問保險局或保險公會，釐清相關機制與規範。	一、謝謝委員意見。 二、航業法第 14 條第 2 項規定，船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。依法條之文義解釋，係要求船舶運送業	考量研究單位已具體回應說明，另鑑於相關意見尚須研究，爰同意研究團隊於期末報告內提供相關

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		<p>為要保人，並以旅客為被保險人，向保險人投保傷害保險契約，故航業法規定與海商法不同。在政策性保險的領域，為提升受害第三人的地位，以打破分離原則的限制，以特別法規定，使第三人得直接向保險人請求給付（direct action）。如強制汽車責任保險法第7條規定：「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人交通事故特別補償基金請求補償。」。具體作法及說明，將在期</p>	明。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		未報告補充相關內容。	
21	<p>船務代理業負擔責任</p> <p>船務代理跟民法一般代理之責任不同，惟交通部權管業別多為特許業，意即有特別義務存在，建議可分析在特許情況下，是否有特別義務，其關聯度為何，以釐清後續如何要求及說服公會及業者。另實務上常見情形為政府機關要求繳交保證金，但代理業者為爭奪市場，自行繳納相關費用，實際上仍無法對當事人課予責任，因此相關規範在執行上仍有挑戰與質疑，倘要業者負擔相關義務，建議須有明確依據與論理和可行作法。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、船務代理業雖然是特許行業，但要課予特別義務是不容易的。若要課予特別義務，業者將會要求政府給予相對營業利益之保障。</p> <p>三、本議題在期末報告會提出其他建議案試圖解決該問題。</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內提供相關說明。另本項初擬之方案（如修正條文說明）已於期中報告。</p>
22	<p>國內客運固定航線相關規範</p> <p>修正法條僅敘明恢復登記許可，並給予航線證書，惟參照公路法或民航法，規範發放證書時，同一航線營運量能足夠，只限制一家公司經營，當量能不足時，才開放兩家公司以上經營。固定航線許可應有其條件性，並有一套配套管理方式，主要目的係避免市場過於競爭，業者競相殺價影響經營與秩序，衍生航線虧損補貼等惡性循環，爰應有法條條件限制，並將相關配套作法一併納入條文，以維市場穩定經營。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、國內客運固定航線開放家數及競爭營運等問題，會在期末報告中提出其他建議案試圖解決該問題</p>	<p>同意研究單位處理意見，本項已呈現於研究團隊初擬之修正條文建議。</p>
23	<p>財務監管納入規範</p> <p>修正法條敘明「必要時得通知船舶運送業提供營運狀況等...」，然必要時之認定標準為何，對政府單位之空白授權過大，條件過於寬鬆，仍須再研議。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、財務監管必要時的條件已提供新條文建議方案，於期中</p>	<p>同意研究單位處理意見，本項已呈現於研究團</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		報告中提出其他建議案試圖解決該問題。	初擬之修正條文建議。
24	海運產業適用租稅優惠及投資抵減法益探討 參照其他局處相關規定與作法，即使成立相關產業發展委員會，實務運作亦不一定能配合，即時沒有立法，政府單位亦可自行設立委員會或工作小組，並邀集相關單位與會，重點在於產業如何發展，條例能否訂定，且相關法規是否能夠配合，如促參法排除其他法律之限制，請再研議。	一、謝謝委員意見。 二、海運產業適用租稅優惠及投資抵減問題，會在期末報告中提出其他建議案，試圖解決該問題。	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。
25	表揚優異海運產業航商（人員）法源及措施 獎項名稱易與其他部會之獎項造成誤解，建議可再多加思考，另可研議既有框架（金 x 獎）以外之名稱，未必需受限於該規定。	一、謝謝委員意見。 二、本案獎項名稱及其他問題，會在期末報告中提出其他建議案，試圖解決該問題。	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另已於本呈現於研究團隊初擬之修正條文建議。
五、陳召集人賓權：			
26	建議研究團隊，研議議題須有中心思想，釐清欲解決之問題，相關修訂之法條方能務實可行，並有配套作法。	一、謝謝委員意見。 二、在期末報告之結論部份，將會列表分別說明各主題欲解	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		決之問題，並分別列述各議題建議案，可達成哪些目的。	告內容提供相關說明。
27	六項研究議題須回歸問題本身，解決問題的答案往往在問題本身，是否須一定要修法才能解決，解決問題方法很多，不一定需修法才能解決問題，期研究團隊客觀分析後，提出具體建議。	一、謝謝委員意見。 二、本團隊同意欲解決目前六大議題之問題，不一定要修改航業法。解決問題方法將在進行分析後，提出適當建議方案。	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另研究團隊已針對六大議題擬建議方案。
六、林委員沛樵書面意見：			
28	P.116 有關表 3.6.4.1 航業法修正初步建議方案：建議所擬修正航業法第 59-1 條獎勵對航運發展有貢獻之機構及人員，除優良航港從業人員外，應包含航運相關團體、公協（學）會之從業人員。	一、謝謝委員意見。 二、P.116 林委員之意見，將納入分析，於期末報告中處理	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。
29	P.116 有關表 3.6.4.2 研擬「促進航運發展績優航商及從業人員表揚辦法（草案）」：建議所擬表揚辦法（草案）應包含航業法第 3 條定義之船舶運送、船務代理、海運承攬運送及貨櫃集散站經營等四個不同屬性之業別及其從業人員。	一、謝謝委員意見。 二、謝謝委員意見，P.116 林委員之意見，將納入分析，於期	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見						
		未報告中處理。	報告內容提供說明。						
30	P.116 有關表 3.6.5 本議題修法產業意見反映：倘交通部完成立法訂頒「促進航運發展績優航商及從業人員表揚辦法」，為避免相互重複及扞格，原頒「表揚績優船舶運送業實施要點」及民間訂定通過之「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員辦法」亦應一併予以廢止，回歸由交通部整體統籌規劃辦理慶祝航海節大會及表揚事宜。	一、謝謝委員意見。 二、當交通部完成立法訂頒新的「促進航運發展績優航商及從業人員表揚辦法」後，原頒「表揚績優船舶運送業實施要點」及民間訂定通過之「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員辦法」將會一併予以廢止。	考量研究單位已具體說明，原則尊重研究單位意見，後續立法情形，再行規劃規廢事宜。						
31	<p>一、有關航業法第 17 條修正建議法規對照表如下：</p> <table border="1" data-bbox="327 1451 890 1982"> <thead> <tr> <th data-bbox="327 1451 518 1489">現行法規</th> <th data-bbox="518 1451 710 1489">船聯會建議</th> <th data-bbox="710 1451 890 1489">說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="327 1489 518 1982">第 17 條為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以合理價格</td> <td data-bbox="518 1489 710 1982">第 17 條為發展國家整體經濟，有關所有政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之國籍船舶運送業，以</td> <td data-bbox="710 1489 890 1982">強調所有公家機關（非僅限交通部及經濟部）應以安排國籍（更切合本條宗旨）船舶運送業為主，並統一由主管機關（指交通部）統一專責推動與核</td> </tr> </tbody> </table>	現行法規	船聯會建議	說明	第 17 條為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以合理價格	第 17 條為發展國家整體經濟，有關所有政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之國籍船舶運送業，以	強調所有公家機關（非僅限交通部及經濟部）應以安排國籍（更切合本條宗旨）船舶運送業為主，並統一由主管機關（指交通部）統一專責推動與核	一、謝謝委員意見。 二、航業法第 17 條關於國貨國運之規定，由於牽涉其他政府機關之採購，推動複雜且困難。目前本案仍以主要交付之研究議題探討為主。本議題似可	鑑於國運之規定尚非屬研究範疇，爰研究之意見，以探討為主，倘有餘
現行法規	船聯會建議	說明							
第 17 條為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以合理價格	第 17 條為發展國家整體經濟，有關所有政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之國籍船舶運送業，以	強調所有公家機關（非僅限交通部及經濟部）應以安排國籍（更切合本條宗旨）船舶運送業為主，並統一由主管機關（指交通部）統一專責推動與核							

項次	審查委員及相關單位研提意見			研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見						
	<p>及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</p> <p>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可、推薦之程式及管理辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>合理價格及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</p> <p>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可、推薦之程式及管理辦法，<u>統一</u>由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>定，以符合國貨國運之精神。</p>	<p>另外進行他案之分析。</p>	<p>裕再行研析其他議題。</p>						
<p>以及依本條第二項規定訂定之「政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法」法規對照表如下</p>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="327 1415 517 1451">現行法規</th> <th data-bbox="517 1415 703 1451">船聯會建議</th> <th data-bbox="703 1415 890 1451">說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="327 1451 517 1995"> <p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經上級機關核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條第二款規</p> </td> <td data-bbox="517 1451 703 1995"> <p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經<u>上級機關交通部</u>核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條</p> </td> <td data-bbox="703 1451 890 1995"> <p>1. 對於本指條「上級機關」明確定為「交通部」專責機關。</p> <p>2. 制訂罰則，以</p> </td> </tr> </tbody> </table>						現行法規	船聯會建議	說明	<p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經上級機關核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條第二款規</p>	<p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經<u>上級機關交通部</u>核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條</p>	<p>1. 對於本指條「上級機關」明確定為「交通部」專責機關。</p> <p>2. 制訂罰則，以</p>
現行法規	船聯會建議	說明									
<p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經上級機關核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條第二款規</p>	<p>第5條 機關（構）採購一般雜貨，除報經<u>上級機關交通部</u>核准之特殊案件外，應以由買方洽船承運之條件招標；其海運勞務採購依政府採購法第四十三條</p>	<p>1. 對於本指條「上級機關」明確定為「交通部」專責機關。</p> <p>2. 制訂罰則，以</p>									

項次	審查委員及相關單位研提意見			研究團隊處理情形	承辦單位 審查意見及修正意見
	<p>定辦理，並優先決標予主管機關認可之專責機構規劃推薦適載承運之國籍船舶運送業，不受政府採購法施行細則第四十六條規定之限制。內廠商在國籍船舶運送業可到達之航線，應以國籍船舶運送業為運送人。</p> <p>第一項報經上級機關核准非以買方洽船承運條件辦理之案件，需於招標檔及買賣契約中規定，賣方應將採購數量或金額之百分之五十以上之進口一般雜貨，洽國籍船舶運送業者辦理。機關（構）並應將該項契約條款影本及賣方相關連</p>	<p>第二款規定辦理，並優先決標予主管機關認可之專責機構規劃推薦適載承運之國籍船舶運送業，不受政府採購法施行細則第四十六條規定之限制。內廠商在國籍船舶運送業可到達之航線，應以國籍船舶運送業為運送人。</p> <p>第一項報經上級機關<u>交通部</u>核准非以買方洽船承運條件辦理之案件，需於招標檔及買賣契約中<u>規定制定罰則</u>，以確保賣方應將採購數量或金額之百分之五十以上之進口一般雜貨，洽國籍船舶運送業者辦理。機關（構）並應將該項</p>	<p>確保賣方願意執行。</p> <p>3. 應要求賣方負起查證及每季達50%以上之責任，為裝形關（構）無法查核。</p>		

項次	審查委員及相關單位研提意見				研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>絡資料，提供專責機構轉由我國籍船舶運送業者洽辦。但其採購數量不足一整櫃運量時，不在此限。機關（構）應將賣方交由我國籍船舶運送業承運之統計資料（如附件），於起運後逐案按季提供專責機構。</p>	<p>契約條款影本及賣方相關連絡資料，提供專責機構轉由我國籍船舶運送業者洽辦。但其採購數量不足一整櫃運量時，不在此限。機關（構）應將要求賣方交由我國籍船舶運送業承運之統計資料（如附件）負起查驗及佐證每季有否達成 50% 以上之責任，於起運後逐案並按季提供統計資料給專責機構。</p>				
參考	<p>主旨：有關本會辦理選拔表揚績優船舶運送業及模範航港從業人員事宜</p> <p>一、目前本會所辦理初審船舶運送業者之績優獎項，係依據交通部 108.8.26 交航（一）字第 10898001592 號令修正發佈施行「表揚績優船舶運送業實施要點」辦理，該要點係交通部於 88.4.7 訂頒，其初審結果除副本函請中華海員總工會確認無尚未解決之勞資糾紛事件，並報請航港局核轉交通部核定，於每年航海節慶祝大會表揚，表揚獎項如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 營運成長績優</li> <li>2. 營運收入績優</li> <li>3. 發展港口績優</li> <li>4. 擴建船隊績優</li> </ol>				<p>一、謝謝委員提供資料。</p> <p>二、林委員之意見，將納入分析，於期末報告中處理。</p>	<p>本項係參考性質，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>包含：建造新船或購買符合規定之現成船、更新船舶各項設備、</p> <p>配合政府擴增國輪船隊政策，將子公司所屬權宜籍船改籍國輪、購買外國籍船舶改籍國輪及外國籍船舶運送業將所屬船舶改籍國輪，並新成立國籍船舶運送業。</p> <p>5. 接受國內海事院校學生上船實習人數及總天數績優</p> <p>6. 開闢航線績優</p> <p>7. 協助疏運或救災措施績優</p> <p>8. 發展綠色航運績優</p> <p>9. 受實（見）習生（不含國內海事院校學生）上船實習人數及總天數績優</p> <p>10. 支持海事訓練師資績優</p> <p>11. 支持海事訓練設備績優</p> <p>12. 產學合作績優</p> <p>二、有關辦理選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員原係由中國國民黨航運事業黨部辦理，於民國 85 年責由本會遵循由民間組成「中華民國航海節籌備會」所訂定通過「中華民國海運界選拔表揚海運有功人員暨模範航港從業人員辦法」辦理，該辦法係經 85.3.27 中華民國航海節籌備會議通過，目前由籌備會其中 15 個單位負責人組成評審委員會，並由本會擔任召集人。所發給得獎人之獎狀並陳奉核蓋航海節榮譽主任委員交通部部長簽名章，併同於每年航海節慶祝大會表揚。</p> <p>本（110）年航海節籌備會係由交通部航政司等 66 個單位組成，其中港務公司等 43 個單位共同分攤經費 76 萬元，另交通部航港局自 105 年起每年鼎力支持製作表揚績優人員獎座及獎狀費用 10 萬元。目前選拔當選名額依下列原則分配：</p> <p>1. 航政機關及港務公司 8 名（港務公司 10 萬元/13.16%）</p> <p>2. 船舶運送業 8 名（輪船公會及各公司 49.5 萬元/65.13%）</p> <p>3. 船務代理業 3 名（船代會 1 萬元/1.32%）</p> <p>4. 海運承攬運送業 3 名（海攬公</p>		

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	會 1.5 萬元/1.97%) 5.其他航運團體 12 名 (其他 14 萬元/18.42%)		
七、中華民國貨櫃儲運事業協會：			
32	目前海運產業相關獎勵、振興方案，多以航商為主軸，針對海運其他產業（如貨櫃集散站經營業等），僅先前紓困貸款利息較有幫助外，其他相關補助、租稅優惠則較少。鑑於貨櫃集散站經營業投資添購機具設備，亦是提升國內港口、貨櫃集散站作業效率，爰建議研究團隊可以將海運相關輔助業納入補貼、租稅優惠及投資抵減之適用範疇，俾利航運產業發展。	一、謝謝委員意見。 二、有關將海運相關輔助業納入補貼、租稅優惠及投資抵減之適用範疇，俾利航運產業發展一節，將進一步研析及評估後，於期末報告進行說明。	鑑於相關意見尚須研議，同研究團隊於期末報告內容提供相關說明。
八、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會：			
33	全國船代會及基隆船代會曾於 110/9/22 本研究案之座談會指出： （一）我國船務代理業與船舶運送業間的法律關係，需視船務代理業與船舶運送業間所約定之授權範圍而定，此乃商務契約自由，非其他公法得以增修法律條文之方式增加船務代理業之義務或責任。 （二）船務代理業僅能在契約授權範圍之下進行操作，其最終之責任仍由代理契約之委託人（外國船舶運送業）承擔。 （三）世界各國無加重船務代理業責任之法例，若我國單方面立法加重船務代理業之責任並不適當，船務代理業者勢將群起反對。 （四）外國船舶運送業在我國港口發生意外或不正常之事件時，航政或港口機關仍有國際公約或我國海商法等得以援引保障各權利人之債權，並無另行規範加重船務代理業之義務或責任之必要。 （五）實務面，船務代理業要對於外國船東或運送人作深入之徵信調查，非常不容易，並有事實上調查之困難，尤當一些外籍船舶僅是委託代理一航次來台進行卸貨或裝貨時，若亦要求其繳	一、謝謝委員意見。 二、期中報告對提高船代業責任之建議（方案一），確實絕對加重業者之責任。公會之反對意見，本案將會在期末報告之結論中，反映業者之反對意見，供各方閱讀本案成果人員之參考。 三、（三、四、五）會在期末報告中提出其他建議	鑑於相關意見尚須研議，同研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另本項初擬之建議方案（如修正條文說明）已呈現於期中報告。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	<p>交保證金，我船務代理業恐因不願代繳，將導致無人敢承接其代理業務，進而將引發後續國貿或進出口廠商無法收受或發送貨物的相關問題。若我船務代理業為爭取業務為之代墊保證金，恐亦有無法收回所代墊保證金之風險。</p>	<p>方案，試圖解決本議題之問題。</p>	
34	<p>以上意見經研究團隊參採，已於其期中報告對其 p.65 原草擬之「修正建議方案一」提出評估意見如下：(p.70-71)</p> <p>(一) 不定期航運船舶之實際營運人並非真正船東，其間或經多份傭船契約，因此在徵信調查上更加困難。</p> <p>(二) 當外籍船舶僅委託代理一次性代理業務而來臺灣進行卸貨或裝貨，若亦要求繳交保證金，我國船務代理業恐因不願代繳，導致無人敢承接其代理業務，進而將引發後續國貿或進出口廠商無法收受或發送貨物之相關問題。</p> <p>(三) 船務代理業者僅收取微薄之代理費用，若要求其負擔相當於委託人之責任，堅持修正航業法第 38 條內容，實屬違反比例原則之規範，恐怕亦將違反多條民法及航業法之相關法規，這樣的法規修訂是不具其合法性的，甚或將使航政機關惹禍上身。</p> <p>(四) 以上研究團隊之客觀評估，顯示委辦機關所要求「加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任」一節，在法理及實務面均屬不可行，期盼研究團隊在期末報告仍維持其評估意見，擱置所擬增修之航業法第 38 及第 56 條條文。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、期中報告提出航業法第 38 條第一項之修正，要求船代業善盡「徵信調查」之公法上責任，業者反對乃在預料之中，確實對業者之責任絕對的加重，故方案一之評估，已納入業者反應之意見。</p> <p>三、本議題將會研析建議方案二（加強管理外籍船舶不得任意滯留我國港口之方案），及方案三（在不修正航業法之條件下，如何加強對外籍船舶任意滯留我國港口之處理建議）。</p> <p>四、建議方案一</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另本項初擬之建議方案（如修正條文說明）已呈現於期中報告。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		的評估會併同其他建議方案再做綜合評估。	
35	另期中報告所蒐集到其他各國之相關法規顯示，均未有要求船代業需負擔其代理業務以外之責任，其所引用 UNCTAD 之「對船務代理業者之最低標準」及中國《國際船舶代理管理規定》第 10 條，亦僅是訓示規定，相當於行業所需秉持的執業標準，即所謂的「行規」，且均未涉有強制責任或罰責。	一、謝謝委員意見。 二、期末報告將會提供融合該兩法之航業法修正案之建議（方案二）。	鑑於相關意見尚須研議，研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另本擬議之方案（如修正條文說明）已於期中報告。
36	至今天簡報 p.12 所提「約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法」一節，查其所關切之『（一）國內船舶代理業引進的船隻，在港邊冒黑煙產生汙染遭到開罰，可是要罰船舶已經離港，其責任可否追究至該船代業者？（二）對於外國船滯留在我國港口，船東欠薪給員工，如何要求船代業協助妥善處理？』等問題，本會認為均不宜以增修航業法「加強船務代理業之責任」之方式來解決，建請研究團隊針對以上委辦機關所遇到需解決之個案進行客觀分析，本會亦願協助與研究團隊共商其他可行之作法。	一、謝謝委員意見。 二、委員建議將在期末報告提出內容於建議（方案三）。	鑑於相關意見尚須研議，研究團隊於期末報告內容提供相關說明。另本擬議之方案（如修正條文

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
			與說明)已呈現於期中報告。
九、航務組：			
37	各國國際接軌議題分析部分，探討航業監理法制規定、發展趨勢、特色略顯簡易，如馬來西亞商船法簡要分析未有相關結論、美國海運法相關內容未有簡要分析與我國法規比較，建請研議修正。	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、P. 34 中增加說明馬來西亞商船法之分析內容。</p> <p>三、美國海運法將在期末報告補充相關內容。</p>	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。
38	<p>船舶營運人責任保險</p> <p>營運人責任保險多為經營國內航線業者所用、經營國際航線業者則以加入 P&amp;I CLUB 為主，船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法規定有加入 P&amp;I CLUB 者，可替代營運人責任險保險契約。</p> <p>考量 P&amp;I CLUB 保額及保障範圍較多，且符合相關國際公約要求，倘船舶來臺，因船員欠薪滯港，P&amp;I 為保障船員相關權利，依 MLC 是有保障船員薪資、遣返費用等，其性質類似財務擔保制度。</p> <p>因此經營國際航線之船舶符合 P&amp;I CLUB 要求，係有包含此項及具有上開財務擔保制度，惟經營國內航線業者多用營運人責任險，未針對 MLC 部分納入規範，建議是否研議將 MLC 相關內容（或類似財務擔保制度）納入，或提高營運人責任險保險金額，以加強國內業者在相關營運人責任險之適用。</p>	<p>一、感謝委員寶貴意見。</p> <p>二、2006 年海勞工公約（MLC 公約）已於 2013 年 8 月 20 日生效。該公約為所有在船工作的海員制定最低工作與生活標準，旨在確保海員有權在海上有適當的就業條件。所有適用 MLC 公約的船舶都必須張貼兩份由保險公司或其他財務擔保機構出</p>	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內容提供相關說明。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
		<p>具的證明書，證明已取得針對下列事項的保險或其他財務擔保：1. 船員的遣返、海員的基本需求以及在船員被遺棄情況下不超過四個月欠付工資和應享權利，以及 2. 根據國家法律、勞動契約或集體協議的規定，在船員因工傷、職業病或職業危害而死亡或長期殘疾的情況下，船東所負有的賠償責任。依據 MLC 公約的規範，如何適用及納入我國航業法之相關規定，可再行研究，並補充於期末報告。</p>	
39	<p>船務代理業負擔責任 P.33 新加坡海運與港務局法簡要分析中曾有說明船舶代理業者對於外籍船舶所發生之損害需負責，惟後續探討船舶代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任部分，未將新加坡相關規範納入比較，建議可再加以檢</p>	<p>一、謝謝委員意見。 二、P.33 中所書，「...船舶代理業者對</p>	<p>同意研究單位處理意見，本項已修</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
	視。	於外籍船舶所發生之損害需負責...」係筆誤（亦即對該條文之誤解）。將修正該錯誤說明。	正。
40	<p>熱門航線搭配義務</p> <p>海運離島航線亦可將夏、冬季航班視為熱、冷門航線搭配作為區分，夏季因航線熱門獲有報酬，冬季部分因氣候或淡季搭乘人數較少，惟離島上有基本民行之需求，相關航線搭配是否具可行性，建請研析。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、<u>經查美國在1978年EAS推動前，早在1944年美國當時的Civil Aeronautics Board 就開始提供補助給19家航空公司開闢飛行偏遠航線。</u>期末報告將同時納入公路的航線分配辦法分析。</p>	鑑於相關意見尚須研議，同意研究團隊於期末報告內提供相關說明。
41	<p>財務監管納入規範</p> <p>本局前已訂有「國籍船舶運送業財務監理要點」，其適用對象為公開發行公司及非公開發行公司（符合特定條件之客貨運業者），惟相關法源依據尚未完善，建議可將相關文字研議納入航業法。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、表 3.4.3 關於航業法第二十四條之修正建議案（一）之第二項，增加該要點之立法依據。</p>	同意研究單位處理意見，本項已呈現於研究團隊初擬之修正條文建議。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形	承辦單位審查意見及修正意見
42	<p>表揚優異海運產業航商（人員）法源及措施</p> <p>參照國際相關航運獎項，針對國內獎項部分是否建議需要調整或增加具前瞻性之獎項。另鑑於航業法包含四大業別，是否將貨櫃集散站經營業之獎項獨立；從業人員獎項之人數部分，參照國際相關獎項，名額是否建議調整，其獎勵措施為何（如獎金、獎牌、獎座等）。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、是否增加獎項等問題，將在期末報告提出方案。</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究於期末報告內提供相關說明。</p>
43	<p>針對審查部分，國外似不接受業者提交名單，是否有建議方式或改由獨立第三方機構進行遴選與選拔，建請研議。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、業者獎勵評選方式，例如亞洲海上貿易獎係每年由 informa markets 進行意見調查而決定。用這方式我國恐無法使用。</p> <p>三、委員建議「改由獨立第三方機構進行遴選與選拔」意見，本團隊會分析研議。</p>	<p>鑑於相關意見尚須研議，同意研究於期末報告內提供相關說明。</p>
44	<p>格式、文字修正</p> <p>（一）文字錯漏字情形多，甚或出現大陸用語，另法規條次表示時有文字時有數字及條號缺漏情事，建請修正。</p> <p>（二）格式、文字大小、參考文獻、註腳使用方式，建請一致。</p>	<p>一、謝謝委員意見。</p> <p>二、本報告之內容、文字及格式將持續修正。</p>	<p>同意研究單位處理意見，後續於期末報告初稿修正情形。</p>

## 附錄六、第二次工作會議會議紀錄

- 壹、 時間：110年11月03日（星期三）上午10時至12時30分
- 貳、 地點：交通部航港局5樓應變中心
- 參、 主持人：鄭錦州專門委員
- 肆、 出席者：邱榮和主持人、林泰誠協同主持人、蔡信華研究員、曾柏興研究員、林上閔研究員、張馨云兼任計畫助理、吳岱庭兼任計畫助理、朱庭瑩兼任計畫助理、林瑋泰兼任計畫助理、羅豐毅研究生、陳禹彤研究生、莊翊群專員、鍾季真科員
- 伍、 紀錄：林瑋泰、吳岱庭、朱庭瑩
- 陸、 本次會議討論事項：

### 一、加強營運人責任保險相關問題

鄭錦州專門委員：針對船務代理有討論類似的議題，有一些屬次標準船，有問題的、船東不好的，因為船的狀況、事故的問題拖帶進港，結果在港期間對於船員的照料部分沒有善盡責任，營運人責任保險的部分也沒有適當的保障，造成滯港，成為主管機關的困擾，是不是在航業法，對於營運人責任保險的部分加強規範？

邱榮和主持人：只要保險公司願意賣，買的人不只是國外公司，國內公司也要買，要加錢，責任保險保單要加價，問急迫需要加的項目有哪些？船員欠薪的部分還是需求的問題？

鄭錦州專門委員：針對剛剛局裡頭面臨的船員被拋棄及欠薪的問題，能夠透過責任保險的規範對於船舶運送業、船代業，能夠得到適當的保障，是不是可以請團隊老師這邊對於 MLC 公約，聚焦在船員可能被棄管，除了欠薪、可能還有遣送返回的問題，對於造成當局困擾的問題，就公約的內容，遇到船員的狀況時，公約有所規範的都可以考慮，放在研究報告裡，研究結果需要法治手段，營運責任保險責任裡頭需要用法規範，請老師協助。

蔡信華研究員：此議題很重要，船員遣返費用跟被遺棄、工資，海事勞工公約於 2006 制定，2013 生效，2014 修訂，修正案有保障兩項：船員遣返、賦予船東責任，委由船籍國（會員國，比例佔 90% 以上）做管理，大部分國家都有簽署這樣的公約，基於各國家法律或勞動契約，職業傷害死亡、賠償，在保險轉嫁部分於勞動契約或我國勞基法針對船員任何工傷部分 P&I 還是會理賠，至於船員被遺棄的部分目前沒有納入保障。

鄭錦州專門委員：目前很多 P&I 的保單裡頭沒有包括欠薪、船員遣返這件事，使船員被遺棄時沒有保障，都把責任加諸在船籍（旗）國政府身上。

蔡信華研究員：國際公約的規範要求船籍國管轄，有簽署海事勞工公約，去規範這些船東，在責任部分有要求船東負責，這是商業機制，針對船員執行職務上受

傷，都是有規定的。至於船員被船東遺棄，所衍生的勞務糾紛，若是基於船東財務所衍生的任何損失、損害，則 P&I 處理的基本原則是基於財務問題所衍生的損失要呈報。目前我國規定船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法只有五項規定，是很不足夠的。在長賜輪蘇伊士運河案中，有很主要的項目就是罰金，蘇伊士運河管理局（SEA）課予船東要負責的罰金，金額很高但 P&I 願意出。若我們要罰這些次級船可能有污染、違規情況，因船東跑掉了而想要找 P&I 保險，我國法規目前的規定沒有要求罰多少罰金。因在局裡面還有另外一個案件在進行，要求靠臺灣港口的船要申報 P&I 證書，這兩案應該相輔相成，本案討論制度面問題，另外一個案子討論實證面。我們希望有什麼樣的保險項目與保障金額，要討論在實證上要是不是做得到？這兩個研究案在這問題上可做某種程度上的連動，若能夠兩者都能提升，則要考慮到底航業法要求哪些 P&I 項目是必要的，而且是實務上可以做得到的，否則在海事行政管理行政上會有困難。

鄭錦州專門委員：贊同。確實但現在面臨到的問題是實務上在針對船員的問題，實務上回過頭來去檢視保單，過程中發現目前的保單對於我們的問題的解決是沒有幫助的，實證的部分確實先做，檢討法規沒有這一部分的支持，在法規檢討上，本案就公約海事勞工公約（MLC）的部分對於船員欠薪、遣返相關費用是不是公約有所規範、保障，營運人責任保險部分是不是可以思考法規上去強化，假設立法程序可以完備，從事客貨攬載的船舶運送業依照規定投保，摒除對於船員衍生的困擾，公約裡頭是對船籍國的要求，以 club 而言有兩層次的問題，公約是要求船籍國，P&I club 是有排除條款，是自己的保單審查的排除條款？

蔡信華研究員：國際保險制度基本的原理原則是這樣，保的是意外事故。

鄭錦州專門委員：此問題增加論述的部分，請在報告中呈現。有提到保單造成在港欠款問題，這些船在當局之後確實不是只有船員欠薪的問題，也會造成管理機構費用的衍生，違法公權力相關處罰的部分，有沒有可能一個手段，針對衍生的問題也是可以透過修法去強化不良船東的管理，一併出面，面對船員欠薪的問題。

蔡信華研究員：至少有五個海事公約都是採取雙軌制，營運人責任保險或財務辦法未必是走保險制度，可能已有設想到說有些東西是買不到保險的，所以還是可以用財務擔保，現行法是走單軌制，一定要走營運人責任保險，其實跟現行五個國際海事公約都是雙軌制，像國際油污損害民事責任公約（CLC）、雅典公約，也是可以用財務擔保，例：由銀行出示 Bank guarantee 來取代營運人責任保險，尤其是海事勞工公約，比較像是勞資糾紛而不是傳統保險議題，反而主軸要求是財務擔保而不是營運人責任保險，航業法母法第 14 條跟保險人辦法一定要呈單軌制，等於沒有跟國際接軌，這樣沒辦法突破。

鄭錦州專門委員：對於財務擔保問題，研究團隊目前對雅典公約的部分也有去了解，提供一些相關的意見。現在臺灣這邊採 P&I 保單此機制有很大的考量，印象中好像財務擔保的部分公約上好像是要締約國的證明，不管是港口國或是其他船籍國，嚴格來說對象好像是針對此部分，公約裡頭有特別規範締約國這些義務，確實臺灣一直以來沒有受到國際限制的問題；第二採取財務擔保的部分好像要有其他配套措施，還要有締約國證明且海事主管機關可能要出具財務證明才有法律上的效益。經過團隊研析國際海事事務的部分，也樂見都能在報告裡呈現，在未來修法或其他管理手段，就留到研究報告後其他行政程序處理。保險慣例也好或保險實務上的做法有些是不保的，也請研究團隊就我方面臨到的船員狀況幫忙做論述，針對委員所關切的議題，建議的部分都寫在裡面。

邱榮和主持人：財務擔保就是保證金的問題，才會想到代理業，無船運送人當局已經加了一條，委託要交九百萬保證金三年沒問題就歸還，是什麼時候訂的？

鄭錦州專門委員：當初是為了中東打仗，有個情境、狀況有些船本身不是自己的，當時有發生代理糾紛，就把它納入進去。

邱榮和主持人：訂的是無船運送人才支付，繳三年，跟代理是扯不上關係。

鄭錦州專門委員：船務代理業管理規則第十三條裡頭確實有，這一條是舊的規定。

## 二、加強船務代理業責任問題

邱榮和主持人：想辦法連結到連帶責任是很困難的，建議案第一是代理業基本上應該做徵信，先給預付款，代理業現在所有條文都沒有要求責任，當然絕對會反對，第一案覺得是可能的，但業者極大反彈；建議案二也許修訂第 28 條，加上第二項只要船舶進港執行任務（裝卸貨）完畢後就要走，若不走就罰鍰且比照無船公共運送人罰 10 萬到 50 萬，可連續罰到離港為止。

鄭錦州專門委員：針對船代業，代理委託之前要去做徵信的規範，因為在現行船務代理業管理規則第 23 條裡頭有提到：船務代理業接受委託人委託代理業務，應經常調查其財務狀況、國際信譽及船舶性能，以維持正常營運及航運秩序。此部分提供給老師參考，跟老師研擬的法規有沒有競合的問題？

邱榮和主持人：因為有罰則，若沒有罰則或許不會那麼反對，行政法沒有處罰的規定，會遵守嗎？為什麼訂這一條會這麼反對，一定要執行，不執行就會被罰，若把罰則拿掉或許不會那麼反對。

鄭錦州專門委員：就此部分，如果要比較有效的處理方式是提升法律位階，可能在航業法立法，再做配套、適當的處罰。研究團隊是否提出航業機關要配合母法規定的要求。在落實時，管理規則上去徵信相關具體的對象、規範條件等，能

不能請團隊評估、建議一個全面性的配套作法，時間有限，給一些原則、方向，可以讓後續展開相關程序，期望看能不能這樣處理。

邱榮和主持人：看能不能詳細執行，船代業修下來的結果沒有任何的應該負責任的地方，有負責的是本人（船東），他們有簽代理合約。

鄭錦州專門委員：核心關鍵老師有提，法律有明確揭示，跟配套方案徵信的要求規範，在論述、處理上面要請團隊在報告裡頭做呈現。

林泰誠協同主持人：船公司在找代理行時，會進行比價、徵信（船代業），還要看代理行的價格。

鄭錦州專門委員：實務上因船東會挑船代業，不見得十條船都委託同一家代理，可能只代理一條，臺灣就發生過類似糾紛，本來兩條船找 A 代理，其他的船找 B 代理，結果發現 A 代理很多沒有辦法滿足船東的要求，常常鬧到中心去，說合約還沒到期，A 不願意放手，B 也接不了，船已經都來了。市場狀況誠如老師提到的狀況。

林泰誠協同主持人：應該是對船東課責，至少 PSC 可以滯留、扣船。例：菲律賓海員工會（AMOSUP）在菲律賓各地都有分支機構，船員上船時有保障在，有問題可以直接聯繫 AMOSUP，不知道其他國家有沒有公會。

鄭錦州專門委員：以往曾遇到印尼的案例，透過船員公會相關在臺代表有出面爭取，但爭取都不是朝著船東是朝著政府，還有人道律師。

邱榮和主持人：那什麼時候可以扣船，應該想到扣船時機，扣了船可以拍賣，就可以還錢，不可以賴著不走變成是我們的問題。

鄭錦州專門委員：扣船下來，接下來若能夠採取相關法律的手段，經過法定的程序通通不出面，可依照程序拍賣，甚至一併解決船員欠薪、積欠款項的問題，有一套法律程序來解決的話，目前可能沒有適當的法律這樣做。

林泰誠協同主持人：STCW 管船員的配置、訓練，海事勞工公約是針對勞資。

邱榮和主持人：建議船舶進來以後正常執行業務，無故滯留港區，就要罰款，罰款不繳，就扣船？

鄭錦州專門委員：假如說需要的話，可能是放在航業法比較妥適？還是商港法，法律歸屬上面，比較洽當歸屬的地方？好像現在航業法是屬業別監理管理，秩序維持，這部分是不是再請團隊研究的結果，對公權力的伸張要考慮法律條例的歸屬。畢竟還是研究案，目前對於老師的建議，似乎對問題的解決、法治處理會有效果。至於分析結果是放在航業法或商港法比較適合，局裡頭會有更廣泛的思考，未來進到修法，還要經過內部一定的相關程序。

蔡信華研究員：剛才檢討營運人責任保險，找不到船東沒關係，訂這個罰鍰之後，在管理上面也提升管理的效益，是一個可行的方法。

鄭錦州專門委員：會涉及到港區秩序維護的問題。若是在港口，無論是航港局或港務公司，基於秩序、安全維護有一定的職責，在港區外面的話，確實面臨的是如此，法律執掌有沒有問題，相關水域的權責部會之間的分工，若可以也聯繫一下，港外的執行假如法律訂了以後恐怕要面對的是誰去做，歸給一個做不到、權責不在的單位，需要研究團隊研析指導。

邱榮和主持人：動態的事情沒有辦法處理，處理船舶滯留不離開的問題，用其他現行制度來處理，如：用海巡法來處理。強調港區內的事情交通部自己處理，規則裡面沒有罰款，業者不太會理，商港法只有移泊，和平港是私人公司建造使用的工業港，不能強制出港。

鄭錦州專門委員：如果能趕出去，很多時候基於國際的趨勢、人道精神，以前都不准進來，除非有立即危險，立即要沈船有時候也不讓他進來，現在變成很多的狀況跟傳統管理思維不一樣，是不是可以不修法就直接依照現行的海巡法去做公告，公告這些代理行有問題的，被聯合國制裁的這些都在處理了，有定期去更新關注船舶不會讓他進港，會被排除在外。

邱榮和主持人：內部作業是航務中心資料審查時核對名單有出現就不讓核准進港？

鄭錦州專門委員：是，可能會登船檢查，針對北韓一案有收到情資，船舶清單會掌握，有定期發文通告業者。

邱榮和主持人：若不小心代理業代理進來，當局也沒阻擋到，要如何處罰？

鄭錦州專門委員：實務上幾個管道在處理，掌握清單進出口系統上面有做處置，有定期更新，有發給相關業者。例檢船會登輪檢查，屬於關注的原則是不能進來，進港必檢的可以進來，會再給予情資。黑名單的部分系統有設定，好像按照規定，即使是黑名單一定會被 PSC。

邱榮和主持人：就算要扣船改善安全條件，如何解決不想改善及找不到船東的問題？只有罰錢，罰的對象是船東，船東要繳，若船東不繳，則可以扣船處理。

鄭錦州專門委員：PSC 結果確實不 ok，可能要達到扣船的情形，透過這樣的手段迫使船東出面。船東若是不願意積極出來處理，會衍生船員也發生問題，在港區裡頭會影響到營運碼頭正常的運作，趕也趕不走，只能移泊，又衍生積欠在港的相關費用，連船代也覺得很無奈。

蔡信華研究員：把營運責任保險加一個罰金，到時找 P&I 處理，故方案二可行。國外有在做，若船舶撞毀航道使營運中斷，被開罰金額是 P&I 出的。若罰金 P&I 保險會理賠，問題就可以解決。

鄭錦州專門委員：召集人有提針對議題處理，核心的論述想法解決的過程，相關措施能不能在報告中呈現？透過國際上可行的做法，現在保險辦法就沒有規定，是不是應該補充，應該就可以解決問題。無論是否有要修法，都可以接受，論述的完整性，用這樣的方式去說明。

蔡信華研究人員：現行規範跟國際規範是脫節的，肯定要修。

### 三、國內客運固定航線證書恢復有什麼問題？登記制為何改掉？

鄭錦州專門委員：在期中審查時，就此部分有特別說當初法條的部分目前只有提到針對許可的恢復，發給航線證書，航業法、民航法有規定。發證書是基於市場上的考量，需要做總量管制，不希望過度競爭，影響旅客權益。若只限定特別數量的業者去經營，因每條航線不太一樣，是不是可以研議一個配套措施。

邱榮和主持人：審查準則寫下來，依據準則做裁量。路線營運也是寫審查準則，考慮市場需求、地方發展、競爭狀況，在管理規則相關條文可以加：在核發客運固定航線證書時審查寫在管理規則裡。市場永續經營，避免過度惡性競爭，恢復許可制的做法，是不是只有針對國內客運固定航線限縮規範，做局部調整，在核發許可證、航線證書時，有配套核准發放的標準與管制措施，讓航政機關在審核時有個依據。

林泰誠協同主持人：要有原則仔細去審核，在行銷裡 HHI INDEX，算市場集中度的，假如裡面只有一家 HHI 指數會很高，代表獨佔、寡占，就可以開放進入市場，當指數低於一個標準後，就可以拒絕進入市場，總共訂了 6-7 個級距，提供量化數據作準則，歐盟在審查 alliance 的時候也是以此指數來看，可以將這套搬來審查國內航線核發證書時，假如 HHI 指數很高時，原則上可開放，HHI 指數很低就不開放申請。HHI 指數總共有 6-7 個門檻（市場集中度的數據），至於要設在哪個門檻就交由局裡自行去作決定。

鄭錦州專門委員：管理的機制這部分也是需要適度的修法。

林泰誠協同主持人：指數不好寫條文，在說明裡面寫，在管理規則把指數寫死也不好。

鄭錦州專門委員：將航業法內除了改為申請制外，申請的相關規則另擬船舶運送業管理辦法規範，然後將船舶運送業管理規則第 12 條重新作修正。

- 目前第 12 條：經營固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶國籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。
- 擬修正後第 12 條增加的內容：行駛國內固定航線船舶的配置，以供需適當為原則，當地航政機關為兼顧航運秩序及公共利益得視需要受理新業者申請核轉交通部核辦。（這是民國 79 年簡又新部長編得航業法船舶運送業管理規則當

時的條文，將以前有的搬回來，爭議會小許多。)若要用 HHI 指數操作，要有具體的說明，要看市場狀況。到底要決定哪一個值要局裡來決定。

鄭錦州專門委員：有呼應委員當時的想法，尊重老師的研析。

蔡信華研究員：歐盟競爭法規定審查聯盟(Alliance)的合併也是使用這樣的方式來審查。站在主管機關的位置，在歐盟稱競爭法，在臺灣稱公平交易法，雖然有公平交易委員會用來調查聯合壟斷的行為。但身為航政主管機關的立場也是要維持市場的公平交易，所以若訂只能 1、2 家進入可能就違法，比較適合的是訂出一個公開的標準，讓業者可以進來，並為了避免市場被壟斷的原則來擬定這個準則規範。

鄭錦州專門委員：期望研究團隊在報告內可以完整地呈現，如國外完整的作法及國內使用此作法的利益在哪裡，可預期的效果為何，需要的配套措施，是否需修法、管理規則或審核機制，都能在報告裡頭清楚的呈現。

邱榮和主持人：當初為何要修法？有一些家數太多家，行政機關擔心的是？

莊翊群專員：離島、東琉航線太多家，只要申請就通過，而後遭遇虧損後就會申請補貼，如果沒有獲得補助就會尋找外力的方式來抗議這件事情。不一定要恢復至核准制，是希望有一個管理措施來防止惡性循環的情形發生。介入的出發點是想要避免業者只要因為營運虧損就來申請補貼，所以不想要自由開放到只要有來申請就審核通過，希望在某些程度透過管理規則等準則對航線有限度的總量管制。當民意代表來表達關切時，可以有客觀的說法給予回應，無論市場是好是壞都有一套合理的科學工具來作解釋。

鄭錦州專門委員：如同會中表達，希望航線是健康穩定的發展，不要因為過度惡性競爭的情況發生，導致業者經營不下去，找政府補貼，經營不好、獲利不好也會影響到旅客的權益，使權益受損。老師有提到，為何要修法，有些情境，當時修法沒有實際參與並不清楚，在航業法第一條開宗明義尊重市場自由化的精神，只要資格符合要件，把證書拿掉，就會遇到一系列的狀況，好像可以做適當管制，避免受到困擾。

#### **四、財務監理**

鄭錦州專門委員：原則上尊重團隊的研析結果，此議題老師有特別在會議後提到，有些公司倒閉高層都不知道，但財務監理是我們航政機關應盡的職責。

邱榮和主持人：財務監理作業依循航業法第 24 條，若不需要修正，則維持現行規定。另一個是明確的訂定週期，原則上五年提一次財務報告，若覺得太短可改成三年。(因以前規定是每年都要提一次財務報告，後來修正)。

鄭錦州專門委員：剛剛幾個議題老師都有提方案，希望團隊在研析過程中能夠排優先採取順序。

## 五、海運產業適用租稅優惠之法益

邱榮和主持人：航業發展委員會在民國 84 年修法時被刪除。本研究建議恢復航業發展委員會，提供業者必要的輔導、獎勵。第一次座談會時，提到最好還有基金，與會者認為這樣才好做事。

鄭錦州專門委員：實質上效益不大，對於不正式的，就不建議在法律。新設的基金好像有困難，可對問題有相當的幫助，對於政策推動有助益，且符合業者期待，財源籌措怎麼來，從現行的整個市場狀況，產業情況，基金成立後可以去推動政策上遇到什麼困境，若有基金成立的必要，麻煩在報告裡頭請團隊給予指導，認為說服力會更強。

林上閔研究員：根據產業發展條例，對產業做紓困、利息的部分，預算來源是？北歐國家在鼓勵發展自主船舶，有設立專門的基金，以丹麥為例，有海運產業基金，比照丹麥籍船舶建造基金，提撥 10% 補助研發費用，至於建造基金怎麼來還要再研究，是政府挹注預算，還是產業提供，有明確列出錢怎麼運用。委員會的成員有學界、也有產業界，有說明怎麼分配、怎麼使用。

鄭錦州專門委員：期待有深入更廣泛的論述。

## 六、表揚優異海運產業航商

邱榮和主持人：對於獎項傾向於縮減？

鄭錦州專門委員：只要是對產業發展榮譽感有幫助，在研析裡不用限縮，將來要簽報，要形成機制時，長官會去做抉擇，產生方式召集人好像有特別提，現在好像都是用推薦，召集人好像也希望產生機制能更完整，嚴格審核後的代表是有相當的榮譽感，類似金馬獎，各界代表性的社會人士或專家學者共同組成評議機制。

蔡信華研究員：大部分是找學者，像金管會表揚業界（金融業），也是找學者，建議找學者比較公正，事前不公開，甚至有些還要做 Interview.

邱榮和主持人：最後是評選委員會決定，推薦恐怕還是以公協會為主，個別或機構也可以報名，績優的通通給船舶運送業者，其他航業別都沒有，貨櫃集散站經營業都沒有，才說其他航業別（機構）是缺的，是不是要加進來？

鄭錦州專門委員：就承辦單位來說，尊重研究團隊的研析，期待對於獎項有別於現行的方式，根據研析結果，更能提升獲獎人、獲獎企業高度的榮譽感，對於海運產業未來發展有正向效果，怎麼樣的方式哪些獎項可能是海運各界所需，研析這些獎項是比較實質有效直接的，這部分要請團隊指導。

邱榮和主持人：審查意見的回覆是否有特別的意見？

鄭錦州專門委員：老師所提的資料，對於其中很多的報告內容都是更具體、更完善。對於合約履約的部分一併完整呈現。站在承辦單位立場，團隊回應的文字用法，在驗收時相關單位可能會誤解，建議是不是可以修改一些文字，表達方式是否能調整、委婉一點。類似委員的意見不是在履約範圍內，可以表達一下，先說明合約的範疇沒有包含到這項議題，建議後另案辦理，或委辦單位透過其他方式去處理，可供審查委員參考。

邱榮和主持人：公營事業機構，是當局管理嗎？實際狀況是？

鄭錦州專門委員：運作確實遇到一些問題，台電中油，依照採購辦法，政府機關公營事業採購大宗物資的辦法，優先找國輪承運，但現在有例外條款，有經濟部同意，可以排除不適用採購的資格條件，實務上常常這樣，以履約需要就排除，就不找國籍船舶運送業，產生相當大的影響，邀約就不找，實際上有此狀況發生，代表國籍航商的心聲。包括中油、台電有一些大宗物資進口都找輸入國，某種程度基於市場限制、採購條件，很多都找外籍航商來運，希望 LNG 國貨國運，鼓勵國籍航商造國籍 LNG 船，配合能源政策，由國輪船隊來承運，確保能源供貨穩定，符合產業需要，這部分還在努力中，委員反映的想法，尚非屬於合約範圍內，若能夠適當的回應，就以那部分處理即可。還比較希望就合約所提的議題聚焦。會後承辦單位有想到將再隨時跟老師密切聯繫。



第二次工作會議照片。

## 附錄七、第二次座談會會議紀錄

- 壹、 時間：110年11月18日（星期四）下午2時至4時
- 貳、 地點：交通部航港局敦南大樓1樓演講廳
- 參、 主持人：邱榮和主持人
- 肆、 出席者：林泰誠協同主持人、蔡信華研究人員、張馨云兼任計畫助理、吳岱庭兼任計畫助理、朱庭瑩兼任計畫助理、林瑋泰兼任計畫助理、陳禹彤研究生、羅豐毅研究生
- 伍、 與會者：中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會包嘉源秘書長、中華民國貨櫃儲運事業協會吳哲榮理事長、富邦產物保險股份有限公司工程暨海上保險商品部蘇緯締專員、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會黃雅玲組長
- 陸、 紀錄：林瑋泰、吳岱庭、朱庭瑩
- 柒、 簡報（略）
- 捌、 與會者之意見：

### 富邦產物保險股份有限公司工程暨海上保險商品部—蘇專員：

1. 營運人責任保險第四條，旅客投保傷害保險建議修正為投保責任保險，公司有旅客運送業責任保險，但對於原本投保傷害保險改為責任保險，兩者差別在於需不需要討論責任過失的問題，對於營運人責任保險，船東有沒有機會主張船舶所有責任限制，舉例：海難發生造成100名旅客死亡，依照現行條文，若每個旅客投保傷害保險，很簡單計算，每個旅客250萬元計算；若是投保營運人責任保險或國外P&I club會面臨到主張責任限制的問題，而若是投保本公司旅客運送業責任保險就不會有這個問題，可以再思考。
2. 第二條規定新增海事勞動公約責任保險項目，在國外P&I club大部分有，國內目前似乎比較少船東有這個保險需求，可以回去再問一下相關資料。對於第七點，任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款及其附帶費用與支出。在罰金的部分，如果是因為船舶營運相關，船東遭到罰金有包含國內營運人責任保險，國外也有包含罰金的部分。但想釐清附帶費用與支出包含哪一些？跟船舶營運有關主要是，可能同時營運船舶與碼頭，若被罰碼頭這裡的話，可能無法理賠，我們跟船舶比較有關。

### 蔡信華研究員：

1. 回歸海商法規定，對於運送人責任是推定過失，舉證出沒有過失的話可以抗辯就不會產生保險理賠，船舶所有人責任限制部分，海商法第21條有規定，船舶操作造成人員傷亡的部分，也可以主張船舶所有人責任限制。
2. 增加營運人責任：海事勞工公約的部分，勞資對弱勢勞工的保護是全球的共識，公約有90%以上的普及性，因此臺灣不能置身於外，對於海事勞工的保護，基於人權保護是有必要的，至於在國際P&I club是全部採納。
3. 有關法院或管轄權行政主管機關科處的罰金是參考不列顛尼亞P&I條款，除了罰金及其他罰款還有及其附帶費用與支出，其中及其附帶費用與支出為因

罰金罰款所衍生出來公部門的相關費用，舉例：像傷害移除，發生海難通常是船東破產，基於主管機關有義務維護公共利益，先出費用移除，相信跟隨著罰金或罰款所衍生的其他相關費用與支出，才有在理賠範圍，其他就不在營運人責任保險範圍。

全國船務代理商業同業公會—包嘉源秘書長：

1. 第一、規定太細，P&I 保險的目的就是船東為了本身的風險轉移及補償才會保這種險，要保什麼項目船東自己知道，現行 P&I 保險項目涵蓋大部分船東的風險，一旦發生事故沒辦法承擔，因此希望由 P&I 補償。那現在規定這麼細，有無必要？有可能船東根本不需要這種。執行性的問題，航港局有另一個研究案 P&I 保單審核的案子，目的為審核保單有沒有符合，包括金額、項目。研究單位認為航港局沒有能力審核保單，要我們船代業審核，在做進港預報的時候規定，保單上有沒有這些項目要船代業審核確認，何況航務中心都做不到，高級主管說要做就要做，要船代業看看有沒有符合，船代業如何知道，進港預報可能就進不來，會衍生執行的問題，是不是就航務中心來審核，做不到又規定這麼多東西，關於加強船代業責任問題，要解決航港局所面臨這一些外國船在臺灣發生的各種問題，航港局沒有辦法追溯，第一個想到加強船代業負連帶責任，第二、P&I 保單是不是可以 cover 公權力幫他墊付的費用，我方也理解航政官員所面臨的困難問題，第一次座談會與期中報告時已經表達我們的立場，不要用增修航業法增家船代業的責任的方式來解決航港局目前所要解決的個案問題，船停在港口不走，船東把船員丟在那邊不管，出了事情找不到船東，要找 P&I 時申報又不實，這些問題有建議團隊說要客觀分析，覺得說要加入責任的話必須要有法源依據，若要在航業法創造法源的話，會涉及到這是私法權利義務的問題，行政法(公法)上規定說船代業要負這個責任，事實上我可能不要負這個責任，打官司時法官自由心證，法條可能某一條打贏，某一條打輸，但是用航業法律定的時候就要負責任，就沒有什麼攻防了，把這條拿出來，就不用請律師直接投降就好，世界各國都沒有加重船代業責任的法律，前面列的那麼多法條有歐美東南亞這些國家，也都沒有說要負這些責任，只有說善盡船代代理之責，如果是船代沒有盡船代業的義務責任，自己越權代理當然要負責任法律上都有規定。
2. 方案一：看到方案一根據現行相關法規執行的意思，不修法是我們期望的建議。因為第一個要用行政法加強船代業責任，事實上沒有國外的法律，事實上也不合權義的這些關係，航港局所擔心的這些事丟包不走、不付薪水，方案一都講了，海巡署也有很多方法可以驅離、趕走，甚至必要時用武力，曾經跟航港局長官講過，後來回覆說沒有人命令他們，意思是海巡署該做的事情又推給航政單位，航政單位又沒有警務船管不到，船代業也管不到，確實各機關各負其責的話就有工具，驅離沒有問題，方案一我們是比較歡迎的，

提到北韓、聯合國禁令這些不能夠進港的船舶就直接規定出來，事實上航港局有把名單給各船務船代理業，問題是這些名冊不是發給我們，是不是用黑名單，只要申報系統就不能代理，前陣子要船舶代理業簽定代理契約的時候有注意事項，其中要我們自己查這是不是聯合國禁運、是不是北韓船舶、甚至有被 ITF 抵制，查出來時不要代理，何必要我們查，只要我們去輸入申報，電腦系統擋下來，若是黑名單就不能代理，船就不能進來了。這些問題我們覺得現行規定就可以處理，所以第一個方案公會比較歡迎。

3. 方案二：至於第二個方案有講到第 28 條跟第 51 條-1 是針對外籍船舶的義務我們沒有意見，只要說沒有增加船代業責任的話我們就沒有意見，第 38 條新增的第一項的修正條文，船代業應指導，說實在沒有辦法指導，只有善盡代理義務，通知外國船舶運送業運送到我國海域，把法律給他這就是善盡代理義務，覺得文字稍微修飾一下。
4. 方案三：船代公會表示堅決反對，首先，徵信本來就有在做，但是徵信是非常困難的事情，徵了但不是最新的資料，對方也不會透露，也無法向金融業者要求查核，在一航次的情形下更難達成，而若查不到又要船代業申請船東交付保證金，要保證金當然是航務中心告訴它有疑慮需繳交保證金，若無公權力的命令，船代業者哪有能力命令船東交付，更何況這一點錢也不夠，所以執行上有很大的困難，到時候也沒有人會來申請保證金。
5. 擬修正的航業法第 38 條，若船不走等原因還要罰那更無辜，要申請保證金它又不走，保證金被沒收了，然後我要被罰，那不就雙重體罰，當然航港局會認為這些錢都不是你出，是船東出的，問題是這保證金不是航務中心告訴它要交的，是船代業要它交的，它怎會付呢，因此方案三是業者認為最不可行的。昨天台北市船務代理公會，各理監事也非常關心這個議題，就向他們做一個扼要報告，用相當含蓄的表達方式，沒想到有記者在就上報了，如果造成航港局的困擾說聲抱歉。
6. 表揚項目：  
這方面沒有意見，這是行政的事務，沒有定在法源裡面也可以表揚，以前民間做了那麼多屆，現在只是改回航港局來辦，而且也花不到什麼錢，約 100 萬以下，鼓勵航運業界的獎項這是好事，因此沒有意見。

#### 中華民國貨櫃儲運事業協會- 吳哲榮理事長：

1. 第六項-我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討
  - (1) 這個研究案和貨櫃集散站業者的關係比較不大，比較著墨是在於第六項，租稅優惠的部分，就像主持人所講的，這些主要都是集中在給船運業的租稅優惠和振興的方案。但海運不是只有航運業還有其他的業別，所以針對這部分的話希望可以多放寬。
  - (2) 呼籲主辦單位可以把租稅優惠可以比照碼頭貨櫃場經營業，內陸貨櫃集散站經營業可比照自貿港區條例第 21 條，針對自用機具設備，只要是在自貿港區的範圍內使用機具，可以免除其貨物稅及關稅，因為畢竟這些機具在碼頭或貨櫃集散站作使用，也是提升整個航運產業的效能，也都在課稅區內做營

- 業，是不是可跟自貿港區一樣享有租稅的優惠。
2. 剛剛包秘書長提到的船代業問題，站在同樣是業者的立場，建議不應該把責任加諸到船代業的身上，因為我們這些海運的輔助產業，並不是主要的貨物所有人或船舶所有人，因此很難去規範所有人的違法或造成困擾的行為，不太應該由代理業者去負責及處理。
  3. 表揚項目：  
對於業者來說真的要適用的話只有第一項較有可能達到，這方面樂觀其成，因為以前受表揚幾乎都是運送業為主，現在如果其他海運業者也能受到表揚，那願意給予支持。

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會黃雅玲組長：

上次出席對於航海節的辦理現況及經費分擔的內容有做了一些說明，感謝教授們再一次的思考，研擬了新的方案，對於新的方案意見需要帶回去討論後，再提供意見。



第二次座談會照片。

「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」議題調查  
—健全國內外航業監理法制研究案  
(期末報告)



廠商名稱：  國立臺灣海洋大學

報告人：邱榮和 教授  
(16 Dec. 2021)

### 研究團隊

國立臺灣海洋大學

計畫主持人：邱榮和

協同主持人：李選士、鍾政棋、林泰誠

研究人員：曾柏興、蔡信華、林上閔

兼任計畫助理：張馨云、吳岱庭、

朱庭縈、林瑋泰、陳氏芳草

[ 2 ]

## 簡報綱要

### 一、研究成果

### 二、六大議題研擬方案評估說明

- 2.1 加強營運人責任保險相關之適用
- 2.2 加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺作業問題
- 2.3 國內客運固定航線相關規範之研議  
(如申請改採許可制之可行性)
- 2.4 研議航運業財務監理納入航業法規範
- 2.5 我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討
- 2.6 研議規範表揚優異海運產業航商(人員)法源

[ 3 ]

## 一、研究成果\_1

依據本案要求之研究項目，已分別完成以下成果：

### 一、蒐集分析國外航業法規方面：

**10 國(11個法規)**

### 二、六大我國航業法相關議題之分析方面：

針對各議題提出分析，並提供航業法及其子法修法建議案：

**9項問題解決方案、**

**3項現行法規部分條文修正案、**

**1項新擬議法規案**

[ 4 ]

## 一、研究成果\_2

分析國外航業法規方面：共10國(11)法規

1. 中國大陸 2019「國際海運條例」
2. 日本 海上運輸法(Marine Transportation Act, 1949)
3. 越南 2015年海運法(Law No. 95/2015/QH13 Vietnam Maritime Code)
4. 菲律賓 2004國內航運發展法(Domestic Shipping Development Act)
5. 印尼 2008航業法令(Law of No. 17/2008 on Shipping)
6. 新加坡 1996海運與港務局法(Act 7 of 1996/ Maritime and Port Authority of Singapore Act)
7. 馬來西亞 1952年商船法(MERCHANT SHIPPING ORDINANCE)
8. 泰國 1978海運促進法(Maritime Promotion Act, 1978); 內水航行法(Navigation in the Thai Waters Act).
9. 英國 1995商船法(Merchant Shipping Act 1995)
10. 美國 1998年海運改革法(Ocean Shipping Reform Act, OSRA)

國立臺灣海洋大學

[ 5 ]

## 二、六大議題研擬方案評估(2.1)\_1

### 一、研議加強營運人責任保險相關之適用

建議方案	優先排序	評估說明
<p>方案一、修正航業法第十四條第二項及第三項之修正，將「為旅客投保傷害保險」之規定修正為「為旅客傷害、死亡投保責任保險」，及「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」為「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客責任保險辦法」名稱及其辦法第二、四、五、六條之規定。</p>	第一	<p>一、改正母法(航業法)責任保險可包括旅客傷害、死亡項目，不需要另外投保傷害保險。</p> <p>二、子法「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」併同母法之修正而修正。</p> <p>三、子法增加兩項營運人責任保險(P&amp;I)之範圍，一則依據2006年海事勞動公約之規定，試圖解決船東欠薪船員問題之處理；再則法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，或可要求外國船東投保之責任保險支付，解決其船舶無故滯留我國港口之惡意行為。(4.1.2節.p134)</p>

[ 6 ]

## 二、六大議題研擬方案評估(2.1)\_2

### 船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法之修正建議

建議修正條文	現行條文	修正理由
<p>第二條規定： 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生之費用。 六、依2006年海事勞動公約(MLC 2006)所生責任。 七、任何法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出。</p>	<p>第二條規定： 船舶運送業應於開始營運前，投保營運人責任保險。 前項營運人責任保險範圍如下： 一、對船舶殘骸之清除及海洋污染之責任。 二、對船員或其他第三人造成之傷害或死亡之責任。 三、因碰觸固定或非固定物體等屬於第三人財產部分所負擔之損失賠償責任。 四、因碰撞或其他原因造成他船毀損之責任。 五、救助人命衍生之費用。</p>	<p>一、依據船員法第89條規定，我國採用國際勞工組織(ILO)於2014年6月11日第103次會期通過之「2006年海事勞工公約(MLC) 2014年修正案」，並自2017年1月18日生效。爰參照公約規範，納入營運人責任保險範圍，以維護海事勞工權益。 二、按法院或有管轄權之主管機關所科處之罰金或其他罰款，及其附帶費用與支出，係為防護與補償協會之標準承保範圍，爰配合納入營運人責任保險範圍，以確保船舶運送業破產、失卻清償能力或藉故不繳納罰金、罰款，或其附帶費用與支出時，得轉嫁由營運人責任保險賠償。</p>

國立臺灣海洋大學

[ 7 ]

## 二、六大議題研擬方案評估(2.2)\_1

### 二、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及酌東外籍船舶在臺履行義務之可行作法

建議方案	優先排序	評估說明
<p>方案一、 不修正航業法，「根據現行相關法規執行」。</p>	<p>第二</p>	<p>一、本案建議在不修訂航業法之前提下對無故滯留我國港區之外籍船舶及其違規事件，航政監理機關可依據商港法採取PSC作為因應措施，抑或依據海岸巡防法與海巡署協同合作，進行處置。 二、加強公告並諭令船代業不准代理有不良紀錄之外國船舶進港；例如： (A) 被我國港口國管制(PSC)檢查中有被留置或查扣紀錄之次標準船舶、(B) 被公告在「聯合國安全理事會北韓制裁委員會受制裁船隻清單」中之船舶、(C) 被公告在「航港局配合聯合國北韓制裁決議關注船舶清單」中之船舶、及(D) 被公告在「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港商船船舶」清單中</p>

國立臺灣海洋大學

[ 8 ]

## 二、六大議題研擬方案評估(2.2)\_2

二、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法

建議方案	優先排序	評估說明
方案二、 修正航業法第28條、38條及增加第51-1條—約束外籍船舶在臺履行義務並不得無故滯留我國港區。	第一	<p>一、航業法第28條第一項，規定外國籍船舶業者來我國內營業要遵守的事項。</p> <p>二、本案建議增訂航業法第28條第二項，規定外籍船舶來我國港口正常作業後應即離港，無故不得滯留我國港區，乃與第一項相互呼應。若其無故滯留我國港區，則應受到(第51-1條)之處罰</p> <p>三、因目前我國商港法並無強制要求外籍船舶離港之規定，產生現行困境，若增加此規定則可解決問題。</p> <p>四、又因有連續處罰規定，可逼迫船東出面解決問題；其罰鍰亦可能接用新增加的「營運人責任保險範圍」之項目而得到P&amp;I保險出面解決問題。</p> <p>五、本建議我國船代業沒有反對。</p>

[ 9 ]

## 二、六大議題研擬方案評估(2.2)\_3

二、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法

建議方案	優先排序	評估說明
方案三、 修正航業法第38條及第56條—加強船代業徵信責任及保證金之機制	第三	<p>一、本案修法建議確實加重船代業之責任，在座談會及訪談時，業者已強烈表達本建議不合理，亦恐不可行因他國法例或UNCTAD的「對船務代理業者之最低標準」，亦無要求船代業需負擔其所代理船舶之責任</p> <p>二、考量代理之法理及業者強烈表達反對之情形下，本案建議之修法恐不易執行。</p>

[ 10 ]

## 二、加強船務代理業責任問題(2.2)\_4

航業法第28條「約束外國船舶在臺履行義務」條文修正建議案二

擬修正條文	現行條文	說明
<p><b>第 28 條</b> 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。 <u>外國籍船舶申請進入我國港口，在正常業務執行完畢後，應即申請離港；無故，不得任意滯留港區。</u></p>	<p><b>第 28 條</b> 外國籍船舶運送業非依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬運客貨。</p>	<p>一、本條新增加第二項。 二、規範外國籍船舶申請進入我國商港，在正常業務(即一般之裝卸貨、加油或加水作業等)執行完畢後，應即申請離港；無故，不得任意滯留港區。</p>
<p><b>第 51-1 條</b> <u>外國籍船舶違反第 28 條第二項，無故任意滯留我國港區者，由航政機關處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰，並令其限期離港；屆期未離港者，得按次處罰至其完成離港為止。</u></p>		<p>一、本條新增。 二、對於無故滯留我國商港之外國籍船舶航政機關得裁處罰鍰，並限期令其離港；若仍繼續無故滯留，則得按次處罰至其完成離港為止。</p>

國立臺灣海洋大學

11

## 二、加強船務代理業責任問題(2.2)\_5

航業法第28條「約束外國船舶在臺履行義務」條文修正建議案二

<p><b>第 38 條</b> <u>船務代理業應指導其所代理之船公司、船舶和船員遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理船公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。</u> 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。<u>其所代理之船舶於港口發生相關違法及違規事項者，亦應盡力協助航政機關處理之。</u></p>	<p><b>第 38 條</b> 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>一、新增第一項。 二、要求我國船務代理業，應指導其所代理之船公司、船舶和船員遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理船公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。</p>
--	---	--

國立臺灣海洋大學

12

## 二、加強船務代理業責任問題(2.2)\_6

有關如何處理「加強外國船舶在我國港口違規或滯留」

(建議方案一)

一、援用「海岸巡防法」，請求其他政府機關「海洋委員會海巡署及所屬機關(構)」協助處理無故滯留我國海域之外國船舶。

海岸巡防法第4條第4項規定：「對航行海域內之船舶或其他運輸工具，根據船舶外觀、國籍旗幟、航行態樣、乘載人員及其他異常舉動，有正當理由，認為違法之虞時，得命船舶或其他運輸工具停止航行、回航，其拒不遵照者，得以武力令其配合。但武力之行使，以阻止繼續行駛為目的」；同法第4條第5項規定：「對航行海域內之船舶或其他運輸工具，如有損害中華民國海域之利益及危害海域秩序行為或影響安全之虞者，得進行緊追、登臨、檢查、驅離；必要時，得予逮捕、扣押或留置」。

二、加強公告並諭令船代業不准代理有不良紀錄之外國船舶進港；

例如：(A) 被我國港口國管制(PSC)檢查中有被留置或查扣紀錄之次標準船舶、(B) 被公告在「聯合國安全理事會北韓制裁委員會受制裁船隻清單」中之船舶、(C) 被公告在「航港局配合聯合國北韓制裁決議關注船舶清單」中之船舶、及(D) 被公告在「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港商船船舶」清單中之船舶等。

13

國立臺灣海洋大學

## 二、六大議題研擬方案評估(2.3)\_1

三、評估國內客運固定航線相關規範之研議(如申請改採許可制之可行性、客運限制競爭航權採分配制、熱門航線搭配義務...)

建議方案	優先排序	評估說明
方案一、 修正航業法第13條及船舶運送業管理規則第12條及增訂第12-1條	第一	一、本案修法將國內固定航線由目前採行的登記制，改為核准制，使航政機關具有國內固定航線監管協調之行政權。 二、其配套措施則修正「船舶運送業管理規則」第12條，並增加第12-1條，規定國內固定航線之營運，其航線證書之核發以「供需適當為原則」當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量「兼顧航運秩序及公共利益」後，得視需要受理新業者申請加入營運。 三、由於國內固定航線之核准，考量「供需適當、航運秩序、公共利益」等原則，航政機關在審酌核發固定航線證書時，亦可適時將「航線分配熱(冷)門航線搭配義務、季節性(旺季、淡季)」等因素，一併綜合考量。

14

國立臺灣海洋大學

## 二、國內客運固定航線相關規範之研議(2.3)\_2

擬修正條文	現行條文	說明
<p>航業法第13條</p> <p>船舶運送業經營國內固定航線者，應檢附營運計畫及相關文件，報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。</p> <p>船舶運送業經營國內固定航線業務應依航線證書所載之航線及船期表從事客貨運送。</p> <p>船舶運送業經營國際固定航線，應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。第一項及第三項核定或登記之固定航線內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</p> <p>.....</p>	<p>航業法第13條</p> <p>船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後向航政機關辦理航線登記。</p> <p>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記</p> <p>船舶運送業經營固定航線應依登記之航線及船期表，從事客貨運送。</p> <p>.....</p>	<p>一、修正第一項及第二項，將國內固定航線之經營，要求業者須申請固定航線證書後，方可經營。</p> <p>二、第三項之國際固定航線，維持登記制。</p> <p>三、第四項規定國內及國際固定航線有變更者須辦理變更登記。</p>

15

國立臺灣海洋大學

## 二、國內客運固定航線相關規範之研議(2.3)\_3

### 船舶運送業管理規則第12條及第12-1條修正建議案

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第12條</p> <p>經營國際固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶圖籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>.....</p>	<p>第12條</p> <p>經營固定航線之船舶運送業，應於營運前填具申請書（如附件九）並檢附營運計畫、船舶圖籍證書及船期表等向航政機關辦理航線登記。</p> <p>.....</p>	<p>一、修正第一項之內容。</p> <p>二、配合航業法第13條之修正，維持國際固定航線之營運採行登記制，爰修正之。</p>
<p>第12-1條</p> <p>行駛國內固定航線船舶之配置，以供需適當為原則，惟不能滿足大眾運輸需求時，航政機關為量顧航運秩序及公共利益，得視需要受理新業者申請核轉交通部核辦。經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書（如附件九-1），註明航線起訖點、沿線停泊港口、班期、營業種類、行駛船舶等申請航政機關核轉交通部核發航線證書。航線證書所載事項有變更、遺漏或錯誤時，船舶運送業應向航政機關申請更正，但公司名稱或航線有變更時，應申請換發航線證書（申請書同如附件九-1），惟因業務需要，臨時變更所載事項時不在此限。</p>	<p>.....</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、配合航業法第13條之修正，第一項規定乃考量國內固定航線之營運，以供需適當為原則，當其運能不能滿足大眾運輸需求時，航政機關在考量量顧航運秩序及公共利益後，得視需要受理新業者申請加入營運。</p> <p>三、第二項規定經營國內固定航線之船舶運送業，應填具申請書，載明相關資料，申請核發航線證書。</p>

16

國立臺灣海洋大學

## 二、六大議題研擬方案評估(2.4)\_1

### 四、研議航運業財務監理納入航業法規範

建議方案	優先排序	評估說明
方案一、 修正航業法航 業法第24條。	第一	一、本案修法要求航運業每5年要提交營運及財務等資料供查核，展現航政機關積極地監督產業之作為。 二、因每5年才要求一次定期查核，對業者也不至於造成太過頻繁的困擾。但仍在發生三個必要情況時，可要求業者提供財務等資料供查核，保留行政監管之彈性。
方案二、 不修正航業法 第24條。	第二	維持現行體制，於必要時才通知業者提供財務等資料供查核。因外界人士不易從定期財務報表探知公司真正財務等實況。

(17)

國立臺灣海洋大學

## 二、研議航運業財務監理納入航業法規範(2.4)\_2

### 提出航業法第二十四條之修正條文(建議案一)

擬修正條文	現行條文	說明
<p>第二十四條 航政機關應依以下規定之時機，通知船舶運送業提供其營運、財務狀況(含前一會計年度營運收入、營運成本、淨收入(淨損))、股東持股情形，及其他有關文件，以供查核：</p> <p>一、每五年應例行查核一次。</p> <p>二、有以下狀況出現時，航政機關亦可隨時要求業者提交資料供查核：(一)市場資訊顯示業者營運出現異常情形時、(二)市場資訊顯示業者出現財務問題時、或(三)產業營運環境出現驟變時。</p> <p>為保護消費者權益及公共運送安全之需要，航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</p>	<p>第二十四條 航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>一、第一項參考民用航空運輸業管理規則第24條及歐洲共同體理事會於1992年7月23日公布「理事會2407/92號規則」(Council Regulation (EEC)NO 2407/92)第5條規定，增加航政機關對航運業者進行財務監管之時機為：(一)原則上每五年應例行查核一次；(二)發生三種特殊狀況時，亦可隨時查核，分別為：發現業者有財務問題或營運異常時，及產業營運環境出現驟變時</p> <p>二、第二項規定，因應特殊需求航政機關得訂定對我國籍船舶運送業者進行財務監理之相關規定。</p>

(18)

## 二、研議航運業財務監理納入航業法規範(2.4)\_3

航運業財務監理納入航業法規範(建議案二)：

現行航業法第二十四條(財務監管)之方式，建議暫無須修正。

- 由於現代產業經營環境變動快速，各公司之財務狀況，外界人士光憑閱覽各項報表，其實很難能瞭解其真正狀況。
- 以海運為例，過去一些海運船公司經營不善，甚至發生倒閉的原因並非主要是財務出現問題，有可能是受到全球經濟景氣波動的影響或其他不可抗逆因素。
- 因此之故，民國84年航業法修法時，因考量當初要求船公司每年造送財務報表，在航運督導機關(現行為航港局)僅為備查之用，對於實際督導管理而言，尚無顯著效益，故修法刪除需定期提送財務報表之要求。

(19)

國立臺灣海洋大學

## 二、六大議題研擬方案評估(2.5)\_1

### 五、我國海運產業適用租稅優惠及投資抵減之法益及檢討

建議方案	優先排序	評估說明
方案一、 航業法增訂第 2-1條(獎勵航 運產業)之條 文	第一	一、航業法在102年1月新修法將航業發展委員會刪除後，即沒有任何可以依據獎勵產業之條文。例如，106年5月實施之「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」並沒有依據航業法。 二、為展現航政機關持續關注我國航運發展，適時提供獎勵措施，航業法應可增加獎勵航運產業之條文。

(20)

國立臺灣海洋大學

## 二、我國海運產業適用租稅優惠之法益(2.5)\_2

- **噸位稅制自2011年起實施**，**所得稅法第24條之4噸位稅課稅制度條文**。由於2008年美國華爾街引發金融危機，造成全世界經濟的大衰退，使得船舶運送業連年虧損。船公司虧損可適用**所得稅法第39條第1項**但書盈虧互抵之規定，得將經該管稽徵機關核定之前10年內各期虧損，自本年純益額中扣除後，再行核課稅額。
- 採用**噸位稅制船公司家數**：2011年1家，2013年2家，2020年3家(1,087,583 淨噸)。國籍船舶載重噸位數(dwt)則有大幅增加，由2011年1月的4,246,874載重噸(dwt)升至2021年7月的7,262,332載重噸。
- **行政院105年11月4日核定實施「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵、紓困暨促進產業升級措施方案」2年**，行政院嗣於106年5月8日核定修正方案名稱為「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案」，目前已逐年展延至110年12月底。
- 航運業振興方案包含**獎勵措施**(依臺灣港務公司公告當年度客製化行銷獎勵措施辦理)、**振興措施**(含碼頭碇泊費、國際商港土地租金與設施租金減免等港埠業務費及租金減免、新增資金優惠貸款及既有借貸款項寬限)及**促進產業升級措施**(長期資金專案貸款(依據促進航運產業升級專案貸款要點))，及**行政協助**(各主辦單位及承辦銀行設置單一窗口)等4項措施。

21

## 二、我國海運產業適用租稅優惠之法益(2.5)\_3

- 振興國內海運產業，許多外國法例可供參考，目前許多傳統海運國家及主要國家對於海運產業仍持續有採行獎勵或振興之措施，其手段主要係透過**金融支援、稅制支持、補貼政策、保護政策及行政協助**等面向的措施。
- **泰國1978年海運促進法**有類似我國八十四年航業法第十三條之規定，設置「航業發展委員會」審議航業發展計畫。
- 以**日本**為例，其於海上運送法第4章訂有專章，明訂政府須建立基本政策，以完整及系統性地推動保障日本國籍船舶，及日籍船員的訓練養成與保障其在日籍船舶上的工作，俾確保穩固的海上運輸。另在該章中第34條有明訂該基本政策的建立和變更，國土交通省應諮詢「**運輸政策委員會**」(由日本的相關產學代表組成)之意見。(泰國也有**海運促進法(Maritime Promotion Act)**)
- **我國101年修訂航業法**，以「繼於中央行政機關組織基準法第二十八條規定，機關得視業務需要設任務編組。現行法制體例已不於法律中明定設置任務編組，本條爰予刪除」。

22

## 二、我國海運產業適用租稅優惠之法益(2.5)\_4

### 航業法增訂獎勵航運產業之條文

建議修正條文	現行條文	說明
<p>第2-1條 交通部應擬訂航運發展政策，依據該政策目標給予航運產業必要的輔導、協助、補助或獎勵，並適時檢討修正。</p> <p>為應促進航運產業發展之需求，政府應設置航運發展基金；其基金之收支、保管及運用辦法由交通部擬訂報請行政院核定之。</p>	(無)	<ul style="list-style-type: none"><li>一、本條新增。</li><li>二、第一項訂定交通部應擬定航運發展政策，並依該政策目標給予航運產業必要的輔導及獎勵措施。</li><li>三、第二項訂定為確保航運發展政策，得有穩定財源投入建設，應設置航運發展基金以為支應。</li></ul>

{ 23 }



附錄九、期末審查意見回覆表

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
一、包委員嘉源：		
1	<p>P.61 「3.2、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法」所研擬之各項方案</p> <p>3.2.6.1 方案一：根據現行相關法規執行對於有關如何處理「外國船舶無故滯留我國港口海岸」一節，同意研究團隊所擬應依商港法等相關規範以為因應；若無故滯留於我國海岸者，則當協調海巡署以海岸巡防法相關規範以為因應。</p> <p>3.2.6.2 方案二：針對航業法之修正建議—外籍船舶不得任意滯留</p> <p>第 28 條新增修正條文及第 51-1 新增條文是針對外籍船舶，只要不針對船代業，且對船代業未要求增加責任義務，則無意見。</p> <p>第 38 條新增第一項修正條文只是對船代業的宣示性義務，其第一項前段建議修正為：</p> <p><u>「船務代理業應善盡其代理之責任，並轉知其所代理之船公司、船舶和船員確實遵守我國有關的法令規章，並協助航政機關處理航運公司、船舶和船員的違法及違章事宜；同時，並不得以任何方式進行業務上的詐欺活動。」</u></p> <p>新增第 51-1 條是針對外國籍船舶所作之處罰，只要對船代業未課以處罰，則無</p>	<p>(一) 謝謝委員提供如何處理「外國船舶無故滯留我國港口海岸」解決方案之建議，敬表贊同。</p> <p>(二) 委員意見洽悉。方案三之分析已於期末報告中詳細說明。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>意見。</p> <p>3.2.6.3 方案三：針對航業法之修正建議—保證金之機制</p> <p><u>本項方案三第 38 條新增的徵信調查及繳交保證金作法，在執行上恐無法落實。</u>全國船代會在本案第一次座談會、期中報告審查及嗣後之第一次座談會時，均已提出強烈表達反對之意見。</p> <p>鑒於船務代理業要對於外國船東或運送人作深入之徵信調查，非常不容易，並有事實上調查之困難，尤其是一航次的代理委託，<u>建議主關機關勿強制要求徵信。</u>另保證金要由船務代理業向航政機關提出要求令外籍航商提供保證金，亦不切實際。</p> <p><u>第 56 條新增的罰則亦不妥當</u>，因船代業所代理進港之外國籍船舶若無法順利作業及離港，其原因甚多，並非船代業所造成，若要課責船代業亦甚不合理。</p> <p>研究團隊已將船代業的意見詳細呈現在期末報告的 P.73-76，且經研究團隊評估在徵信調查上頗為困難，「...我國船務代理業與船舶運送業間的法律關係，...非其他公法得以增修之法律條文強加船務代理業之義務或責任。...若堅持修正航業法第 38 條內容，實屬違反比例原則之規範，恐怕亦將違反多條民法及航業法之相關法規，這樣的法規修訂是不具其合法性的，甚或將使航政機關惹禍上身。」</p> <p>經過全國船代會之反對及研究團隊之評估，顯示方案三最不可行，期盼主管機</p>	

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	關勿將之納入修法的選項。	
2	<p>本報告第四章結論與建議有關 P.147 「表 4.9 各議題建議方案之評估」有關「二、研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法」各方案之優先排序，在全國船代會前述之立場之下，同意研究團隊方案一及方案二執行的排序建議，惟方案一及方案二同時並行並不相違。而方案三既經研究團隊評估恐不易執行，建請廢止，若主管機關仍將方案三列為選項，建請於未來進行法制作業時，召開更廣泛之公聽會，以廣納船代業之意見。</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 方案三之分析乃為本團隊研究之成果，考量期末報告之完整性，仍建請保留供參。</p>
3	<p><b>3.1.3 航業法及船舶運送業投保營運人責任保險航業法之修正建議</b></p> <p>修正第 14 條第 2 項將船舶運送業為旅客投保之「傷害保險」改為「責任保險」，且修正第 14 條第 3 項「受害旅客或其家屬得直接向責任保險人請求給付保險金。責任保險人所為之保險給付，視為船舶運送業損害賠償金額之一部分；運送人受旅客賠償請求時，得扣除之。」等，係屬重大改變，未來主管機關如作此選項修正現行法條，恐需與消費者溝通，並須訂定受害旅客或其家屬求償程序之相關規定，以受害者免追訴無門。</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 本研究案係參考現行海上旅客運送國際規範之《2002 年雅典公約》之內容，期與國際立法趨勢接軌，並確立加強保護旅客之權益。同時，修正建議之航業法第 14 條第 2、3 項規定，亦能配合我國海商法對於「旅客運送」的修正條文，提高運送人責任，保障旅客人身安全。</p>
4	<p><b>P.119 表 3.5.3.2 航業法增訂獎勵航運產業之條文</b></p> <p>依據航業法第 2 條規定交通部為其主管機關，航港局擔負第 1 條發展航業及繁</p>	<p>謝謝委員意見，敬表贊同。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>榮國家經濟的業務，惟航運政策需要政策手段及工具去推動，而這些都非交通部所能掌握，需要其他部會支持。非常同意研究團隊新增第 2-1 條條文，讓交通部得據以擬定航運發展政策及目標，成立航運發展基金，當能有效推動各項航運政策。</p>	
<p><b>二、王委員肖卿：</b></p>		
3	<p>質疑部分</p> <p>本案標題「因應海運趨勢變化，研析航港發展策略」議題調查一健全國內外航業監理法制研究案，從報告裡很難看出究竟以「議題調查」與「健全法制」何者為重；如果以議題調查為重，但第 7 頁的研究目的卻只有針對航業法修正的三個項目？第 8 頁研究範圍與內容的國際接軌，也只探討各國的「監理法制管理特色、趨勢」？以及「公約規定、趨勢、特色」？第二章的國際接軌，應標榜研究結果為哪個法規與議題調查有關、如何選擇參考...，但第 50 頁本章小結的四個小結完全未提及與議題相關的部分？</p> <p>摘要中的探討議題（六）為「其他重要議題」與第一章緒論第 8 頁的議題（六）為「研議規範表揚優異海運產業航商（人）法源及相關措施」？何者為真？</p> <p>第二章第 10 頁的第四行及表格中「我國航業法目前並未將無船承運業務...列入航業法」？期中報告有兩位委員均已說明海運承攬運送業目前的規範範圍。</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 第一章（1.2 節）增加一項研究目的「（三）研析我國航政監理目前遭遇之六大重要議題，如何經由修正航政法令，解決問題」，以求周延。</p> <p>(三) 第二章（2.11 節）增加論述內容，以求更連結本案議題。</p> <p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 摘要中的探討議題（六）已修正為「研議表揚績優航商及從業人員獎勵之規範」。</p> <p>表 2.1.2 我國法規與中國大陸「國際海運條例」監管產業別之比較說明，其中第四行及表格中內容，係單純說明業別名稱差異及</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>如此說法之目的是要將目前的海運承攬運送業改名？或有其他目的？迄第 163 頁之結論對此點卻均未處理？</p> <p>第二章為「國際接軌議題」，四個結論均未提及這些法規對於航業法的衝擊或思考？例如美國海運法自 1916 年公布以來，歷經 1984/1998/ 2021（2021.12.8 眾議院甫以 364 對 60 票通過）的一改再改，目的何在？修改的重點是什麼？我們航業法的因應是什麼？前第（一）項的「其他重要議題」如果是對的，則航業法中的海運承攬運送業無論在定義部分、鼓勵措施部分及規範部分，均應有所因應才對，尤其期中報告才提出對團隊的期許。該法經國際解讀，係試圖逐漸藉由修改，透過服務契約的逐漸加強規制；例如運價不再受公告運價的限制且不必公開，因此促使赴美各航線間運費同盟的相互競爭，有效裂解目前存在的同盟，這部分團隊是否予以關注？並提出因應？</p>	<p>經營業務情形，並沒有要將我國目前的海運承攬運送業改名之意圖。</p> <p>(一) 國外法規參考部分已說明，因立法目的與法規結構之差異，並無法全盤引進。美國海運法之制定與修正乃係因應其國家利益而進行修改。我國航業法自民國 70 年制定公布，歷經 6 次修正，亦是考量產業與環境之變化與我國航政監理之需求而相應處理。第二章（2.10 美國 1998 年海運改革法簡要分析）第五段已提供 FMC 在 OSRA 實施兩年時之影響報告重點分析，未來我國若要參考美國海運法之規定，可供參考。</p> <p>(二) 另外，因海運承攬運送業非在本案研究六大議題之中，故不在結論說明之列。</p>
4	<p>務實考量部分</p> <p>在定航的船舶運送業各港均有分支機構情況下、在海運承攬運送業亦有各港駐點及有相互合作的承攬運送夥伴關係，船務代理業已淪為目前航業法中之弱勢產業，營利有限。然而第三章的監理議題分析中，卻對船代業屢次提出不合理的要求；如第 62 頁「利用代理合約約束...履行業務」或者船代業代理之船舶（請勿用引進之船隻等鄙視字眼）因冒黑煙遭罰，因船隻離港，因此「追究船</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 船代業責任與外國船舶滯留議題，已在第三章（3.2 節）充分說明本團隊研究內容與船代公會之意見。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>代業者」，這些因若干行政機關之落後行政程序造成的結果，何忍由船代業承擔責任？又第 69~72 之方案一依現行法規應為已足；方案二之第 138 頁 28 條第二項與新增第 51~1 條有相互衝突之嫌。方案三（第 72~74 頁及第 139 頁）之徵信制度與保證金制度則更不可行。否則可能產生扼殺船代業微弱生機之嫌。</p>	
	<p>在全世界約九成以上的運輸單證均由承攬運送業簽署情況下，該業已躍升海商法貨物運送章的主流行業，但海運承攬運送業自民國 70 年的航業法改名（由船舶運送承攬業改為海運承攬運送業）以來，在航業法中卻仍處於非重要腳色，其定義「以自己的名義為他人計算」仍不脫民法「承攬」之意？期中報告委員要求團隊關注，卻根本未予處理？</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 海運承攬運送業相關問題，在期中審查意見回覆表已說明處理。且海運承攬運送業上非屬於本案研究範疇，爰先以本案探討議題為主，相關議題可以在爾後研究案或法制程序中反應與呈現。</p>
	<p>旅客運送由傷害保險改為運送人之責任保險是一大進展，但有關「旅客或家屬得直接向任保險人請求給付保險金…」一節（第 59 頁及第 135/152 頁），仍建議刪除；務實考量旅客責任保險的保險金額每人僅 250 萬台幣（2002 年國際公約已增為約每人 2000 萬台幣），金額甚小，對運送人而言微不足道。且個人經驗，如為失足落海案件，賠償金額結案時遠遠不只此數（久病厭世之跳海，則家屬會勉強接受）。二則誠如期中報告說明的責任保險在「賠付已支付金額」（pay to be paid）原則之下，做這樣的規定，容易橫生枝節，除徒然擾亂</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 受害人直接向保險人請求保險給付，在實務運作完善。以強制汽車責任保險為例，死亡給付為新臺幣 200 萬、傷害醫療費用給付為新臺幣 20 萬，由受害人直接向保險公司請求給付，截至民國 110 年 6 月底止，汽、機車投保件數已達 2,027 萬件以上。自實施以來，保險公司之死亡保險給付累計已達 97,425 人次，殘廢給付累計 214,866 人次，醫療給付累計 5,453,472</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>保險市場之外，沒有其他好處。事實上與本案相關的務實問題尚包括；</p> <p><b>航業法對適用之船舶是否應予定義？</b></p> <p>有無噸位限制（國際雅典公約將旅客超過 12 人以上的船舶均稱為客輪）？</p> <p>將漁船改裝的賞鯨豚船業者是否屬於航業法範疇？</p> <p>賞鯨豚之旅客是否涵蓋於航業法？</p>	<p>人次；保險給付已逾新臺幣 2,820 億餘元，對車禍受害者及其家屬生活提供及時之保障。</p> <p>(三) 船東互保協會 (P&amp;I Club) 依據協會規則 (rule book) 的「先付後償原則」(the 'Pay to be Paid' rule)，其性質屬於商業保險契約條款之約定內容。然而，依據海事國際公約之政策性保險規範，為提升受害第三人的地位，而明文立法允許受害第三人得直接向 P&amp;I Club 請求給付者，包括：1969 年油污損害民事責任國際公約 (The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969)、2001 年燃油污染損害民事責任國際公約 (The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKERS), 2001)、2007 年奈洛比國際船舶殘骸清除公約 (The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007)、2002 年海上旅客與行李運送雅典公約 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 2002) 等。See Steven J.</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
		<p>Hazelwood &amp; David Semark, P&amp;I Clubs Law and Practice, London : Informa Law 291 (4th ed. 2010).</p> <p>(四) 與本案相關的務實問題之釐清及說明：</p> <p>1.航業法對適用之船舶及噸位限制，與海商法第 3 條規定一致。航業法第 3 條第 1 項第 2 款規定：船舶運送業：指以總噸位二十以上之動力船舶，或總噸位五十以上之非動力船舶從事客貨運送而受報酬為營業之事業。海商法第 3 條明定船舶法所稱之「小船」，不適用海商法之規定。依船舶法第 3 條第 1 項第 8 款規定：「小船」：指總噸位未滿五十之非動力船舶，或總噸位未滿二十之動力船舶。</p> <p>2.娛樂漁業漁船，適用「娛樂漁業漁船管理辦法」（依漁業法第 41 條第 5 項及第 43 條規定訂定），不在航業法所欲規範之範圍。</p> <p>綜合上述說明，漁船改裝的賞鯨豚船業者不屬於航業法管轄範疇。</p>
5	<p>遺憾部份</p> <p>翻譯文字以直譯為下，信、雅、達為上，個人上次曾提出 OSRA 美國海運修正法之翻譯版權，發現十餘年前已賣斷中華海研會，這次團隊選擇眾口鑠金，</p>	<p>委員意見洽悉。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	除表達遺憾，其他無言。	
6	<p>對於獎勵政策之建議</p> <p>表揚措施不如條文對各個航運產業之輔助政策務實；獎勵標準難以拿捏，尤其中國人之妥協個性，將使獎勵陷入輪流拿獎的窠臼，不如專注航業法條文之精準訂定，使能有利於業者。</p>	委員意見洽悉。
<b>三、林委員沛樵：</b>		
7	<p>P.159 擬議「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」條文說明表建議以法規對照表的格式呈現，期能清楚對照其新增法規與現行交通部頒訂「表揚績優船舶運送業實施要點」之條文差異性，因此本表宜增列交通部頒訂之「表揚績優船舶運送業實施要點」欄方便對照比對。</p>	由於「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」是新擬議之內容，並非以前法規「表揚績優船舶運送業實施要點」之修正，故法制作業是逐條說明擬議之內容，應無須以新舊法對照方式呈現。
8	<p>P.161 擬議「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」第三條第四項訂定獲頒<b>社會貢獻獎</b>之資格，第一款條文「確實遵守國際公約且致力於平穩國際海運運價措施」之「運價」這 2 字建議刪除。本條第六項訂定表揚名單提報程序，關於第四項之<b>社會貢獻獎</b>建議排除適用，改由航政機關提交評選委員予以評定。</p> <p>依據行政院頒訂「公平交易法」規範聯合行為本會身為「同業公會」亦為該法所稱「事業」須遵守對象。惟依據草案訂定提報社會貢獻獎名單若由各地輪船公會協助提供資料即為運費明細佐證事蹟，後續又報送本會彙整，船舶運送業者與公會恐有違反公平交易法之聯合行</p>	有關平穩國際海運「運價」措施之文字，依委員之建議改為平穩國際海運「運輸」措施。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	為疑慮，建議研究單位再行斟酌。	
9	P.161 擬議「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法(草案)」第四條條文訂定對表揚船舶運送業以外之對象及其評選條件，對照第三條明定對船舶運送業的各獎項得獎條件皆有明確量化數據得以佐證，建議第四條條文增訂其貢獻事蹟亦有明確數據例如營運績效、收入等之條件。	第四條對船舶運送業以外之產業(船代業、海攬業、貨櫃集散站業)或相關航運團體(如海事教育機構、訓練機構、公(協)會)等，並不像船公司每年皆有營運業績數量可供查核，故尚難以量化數據評定給獎，建議仍維持現狀。
<b>四、賴委員威伸：</b>		
10	航政法令依據政策進行調整仍應考慮法律穩定性，對於修法之緣由應詳加說明，避免相關業者無所適從。而航業法關係航運業者、貨主、乘客等多方利害關係人，立場不同，修法過程常受到各方為維護本身利益而時有爭論，因此修法之目的更應明確。在後續修法過程仍會在不同場合遇到各方角力，不免有文字修正或是立場妥協，對於修法底限承辦單位應有所掌握。	(一) 謝謝委員意見。 (二) 第三章增加表 3.1 說明本案研究之「六大議題面臨現行航業監理的一些實況問題」，以利瞭解為何需考慮進行航業法之修正研議。
11	<p>以下針對本研究條文修正內容提出建議：</p> <p>營運人責任保險：應以考量旅客受人身傷害可以獲得即時之賠償為重點，不要等到過失責任確認釐清的程序完成，這是現有條文的精神，尚無抵觸保險法相關規定。</p>	(一) 謝謝委員意見。 (二) 我國海商法的修正案，對於旅客運送係已參考現行海上旅客運送國際規範之《2002年雅典公約》，主要內容在使運送人對於航運事故所致船上旅客傷亡之責任，由一般之「過失責任」加重至「無過失責任」(strict liability)，並提高運送人責

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
		任限制金額為 250,000 SDR (約合新臺幣 1,000 萬元)，以加強保護旅客之權益。無過失責任，使交通事故受害人均能夠迅速獲得賠償，如：民用航空法第 89 條規定、大眾捷運法第 46 條規定、強制汽車責任保險法第 7 條均有規定。
	加強船代應負責任：航業法第一條「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟...」從業的監督管理角度，似無因外籍船舶違反其他法規（如汙染、滯港）而加重船代責任義務之理。	委員意見洽悉。
	國內客貨運航線申請制改為許可制：本項修正是將原較開放的登記制調整為核准方式，依立法說明則是為供需管控，得視需要受理新業者加入。如果是因維護航運秩序需要，建議未來在修法過程中應說明政策轉折。	委員意見洽悉。
	財務監管：本項也是修回較嚴格的措施，簡單的說就復興航空條款，而修回以前的監管方式，是否確能達成政策目標需再評估。	(一) 謝謝委員意見。 (二) 本研究方案一之建議，可達成航政機關善盡對業者財務監管之行政責任，且避免過度頻繁要求業者提供財務資料之措施。
	適用租稅優惠及投資減抵：這討論了很多年卻很難做到，恐怕需要更高的層級來討論。	謝謝委員意見。
	優異海運產業法源：提高至法律位階的	謝謝委員意見。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	確可以鼓勵業者，無其他意見。	
12	本研究實為航業法部分條文修正之先期研究，不同委員及代表對於學理、實務均會有自己之看法與立論根據，因此重點仍是條文修訂之政策目的，仍需由航港局來釐清確認。	委員意見洽悉。
<b>五、陳召集人賓權：</b>		
13	六項研究議題須回歸問題本身，解決問題方法很多，不一定需修法才能解決問題，倘建議修法，應具體可行，倘建議毋須修法則須敘明相關限制、現有議題如何在未修法情況下之解決建議及配套作法。建議研究團隊先釐清欲解決之問題，點出課題、可能解決方法、相關分析，並提出具體建議。	<p>(一) 謝謝召集人意見。</p> <p>(二) 各議題分析及問題解決方式（修法或不修法），已依照指示提供研究內容供參。</p> <p>(三) 本報告第四章（4.4 節）亦另外建議，未來可持續研究相關議題，助益我國航政監理作業，並更加促進我國海運產業鏈之發展。</p>
<b>六、交通部意見：</b>		
14	本研究案涉及航業法修正事宜，為使後續修法順利，建請航港局再就擬修正條文所遇實務問題明確敘述，並針對其修法之必要性及成本效益妥為研析，倘修法理由有需參考各國作法，併請再深入瞭解其制定背景及監管方式，以作為後續修法之參據。	<p>(一) 本案議題已在第三章增加表 3.1 說明本案研究之「六大議題面臨現行航業監理的一些實況問題」，以利瞭解為何需考慮進行航業法之修正研議。</p> <p>(二) 各議題分析及修法建議內容，已參照實務運作或各國作法，提供研究內容供參。</p>
15	本次擬修正條文涉及航線登記由登記制恢復核准制、旅客保險範圍擴大及財務監理作業規定改納為母法等，究現況運作不符實需或其他問題，需政府介入管	<p>(一) 委員意見洽悉。</p> <p>(二) 第三章增加表 3.1 已說明本案研究之「六大議題面臨現行航業監理的一些實況問</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	理，建請航港局釐清補充說明。	題」，提供參考。
16	至其他擬修正條文如：第 119 頁建議修正第 2-1 條交通部應擬定航運發展政策，...並報請行政院核定之，其新增本條之目的未有明確說明，且本報告書亦已說明國際政經環境瞬息萬變，新增本條是否反而造成政府機關執行業務缺乏彈性；第 129 頁，新增航業法第 59-1 條獎勵對航運發展有貢獻之機構及人員規定，我國母法中尚無相關條文，且對於航業發展所帶動之正面效果為何等，亦請本於前二項意見再予審視	(一) 建議增加第 2-1 條已說明係：讓交通部在擬定航運發展政策時，有法源依據。後續可依據以執行相關的航運獎勵措施。 (二) 新增航業法第 59-1 條獎勵對航運發展有貢獻之機構及人員規定，係因現行航業法缺乏規定，故須增加法源依據。據以執行對業者及從業人員之獎勵，並完備授權航政機關辦理獎勵之法制。
17	有關第 120 頁建議政府應設置航運發展基金給予航運產業必要的輔導、協助或獎勵一節，除應補充說明其合理性及必要性外，亦應詳細分析國外及國內其他產業有無類似之做法。	有關各國進行對航運產業獎助之內容，在第三章表 3.5.2.1 已有列述。至國內各部會努力爭取對其業管產業之獎助內容亦在第三章表 3.5.2.2 提供資料說明。
<b>七、經濟部工業局：</b>		
18	報告中部分內容可能有理解錯誤，和平港非私人港口，係由經濟部委託和平港務分公司經營的國家港口之一。另有關於外國船舶滯留港口部分，主席有提到在商港法或工業港經營管理辦法中，針對移泊部分有訂定相關的條文，實務上可能遭遇到之困難是滯留船舶過大，致拖船無法將其進行移泊，爰可能期許在航政部分有進一步行政處分，讓船商感受相關壓力而配合移泊作業，此部分可再多加思考。	在附錄六（第二次工作會議會議紀錄）中有提及「和平港是私人港口」，此為記錄誤植，已將其更正為「和平港是私人公司建造使用的工業港」。
19	補助相關措施的部分，在產業創新條例	委員意見洽悉。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>內針對製造業在研究發展、產業升級部分有一些相關的租稅優惠以及貸款措施。另振興及紓困部分，亦配合提供相關紓困措施予製造業，以降低企業的負擔，而在工業港和工業區亦有類似租金減免等措施，航運業應能比照適用，相關作法提供參考。</p>	
<p><b>八、金融監督管理委員會保險局：</b></p>		
20	<p>加強營運人責任保險部分，航業法第 14 條第二項希望修正航業營運運送人為旅客投保傷害險要改成責任保險，在保險法責任保險中，啟動保險的理由，即被保險人有依法應負之賠償責任，保單才會啟動，故責任保險部分，在第一項跟第二項即已要求營運人投保營運人責任保險，就第三人的部分，已經對旅客有責任險的保障在裡面。所以是否需要再修正一個責任保險在第 3 項，需再多加考量，另目前營運人投保傷害保險，實務上並未有窒礙難行之處，相關意見提供參考。</p>	<p>(一) 謝謝委員意見。</p> <p>(二) 航業法第 14 條第 1 項規定之營運人責任保險，依航業法第 14 條第 5 項規定訂定之「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」。該辦法第 2 條第 2 項之強制保險項目「對船員及第三人傷害或死亡之責任」，此處承保對象並無旅客。旅客係為旅客運送契約之當事人，並非船員或第三人。又，我國海商法的修正案，對於旅客運送係已參考現行海上旅客運送國際規範之《2002 年雅典公約》，主要內容在使運送人對於航運事故所致船上旅客傷亡之責任，由一般之「過失責任」加重至「無過失責任」(strict liability)，並提高運送人責任限制金額為 250,000 SDR (約合新臺幣 1,000 萬元)，以加強保護旅客之權益。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
		<p>(三) 待記名傷害團體保險乃人身保險實務因應特定之保險需求所發展出來的特殊保險型態，性質上與個人保單皆有所差別。此種特殊形態保險單，我國法制對此尚無明確規範，保險公司之保險單係以主管機關訂定之「待記名業務傷害險團體承保辦法」作為依據，惟仍有諸多缺失，例如：由業者逕代要保人（旅客）向保險公司投保，是依據法定代理或意定代理？業者逕代投保，而傷害險係以被保險人（旅客）失能或死亡為保險事故，旅客如何行使保險法第 105 條之書面同意權？待記名業務保險受益人規範，與保險法第 110 條不符。此外，待記名團體保險業務皆僅依賴「待記名業務傷害險團體承保辦法」作為當事人行使權利義務的準則，是否足夠？留有更臻完善之空間。且其規定簡略，僅為行政命令位階，對於限制人民之自由或權利事項，應以法律定之。</p>
<b>九、財政部書面意見：</b>		
21	依所得稅法第 24 條之 4 第 1 項規定，總機構在我國境內經營海運業務之營利事業，符合一定要件，經中央目的事業主管機關核定者，其海運業務收入「得	<p>(一) 謝謝提供意見。</p> <p>(二) 為避免存在可能對論述容之誤解，刪除以下內容：「我國於 2006 年 1 月 1 日開始實</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>選擇」依第 2 項規定計算方式，按船舶淨噸位推計所得額，課徵營利事業所得稅。</p> <p>本研究報告第 102 頁有關「我國於 2006 年 1 月 1 日開始實施『所得基本稅額條例』規範的最低稅負制，對航商而言，原本依促參法或促產條例等得部分免稅或投資抵免，以及噸位稅制等可能優惠，在最低稅負制下須重新納入企業之基本所得額中計算應納稅額，使部分航商失去爭取租稅優惠之動機（李佳逸等人，2009 年）。航商是否選擇噸位稅制主要應就其總體賦稅成本來考量，故而，我國噸位稅實施時機巧遇船公司虧損之航運不景氣循環週期，及最低稅負制的實施，效果可能會受到影響」部分，依所得稅法第 24 條之 4 規定（即噸位稅制）計算之所得額，已計入課稅所得額，按營利事業所得稅稅率課稅，非屬所得基本稅額條例第 7 條第 1 項各款規定應計入基本所得額之項目，尚無重新納入基本所得額中計算應納稅額之問題，上開論述容有誤解，建議修正。</p>	<p>施『所得基本稅額條例』規範的最低稅負制，對航商而言，原本依促參法或促產條例等得部分免稅或投資抵免，以及噸位稅制等可能優惠，在最低稅負制下須重新納入企業之基本所得額中計算應納稅額，使部分航商失去爭取租稅優惠之動機（李佳逸等人，2009 年）。航商是否選擇噸位稅制主要應就其總體賦稅成本來考量，故而，我國噸位稅實施時機巧遇船公司虧損之航運不景氣循環週期，及最低稅負制的實施，效果可能會受到影響」。</p>
<b>十、中華民國產物保險商業同業公會：</b>		
22	有關主管機關修法方向，業界都會儘量配合，產品規劃應無太大問題。	謝謝提供意見。
<b>十一、中華海運研究協會：</b>		
23	有關於促進航業發展及航業振興方面，航業振興不只在運送業，應為整體供應鏈、產業鏈的概念，爰在航業法裡面所訂的行業，應該都要納入發展或是振興的範圍，倘有時間，建議研究單位可再	謝謝提供意見。

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>納入研究範圍，換句話說，航業發展是要整個產業鏈、供應鏈的一體振興，相關意見提供參考。</p>	
<p><b>十二、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會：</b></p>		
24	<p>關於「加強船務代理業責任」的問題，本研究案第一次座談會、期中報告審查及嗣後之第二次座談會時，全國船代會已針對有關「研究加強船務代理業對代理外籍船舶所應負擔之責任，及約束外籍船舶在臺履行義務之可行作法」之議題表達立場，並就研究團隊所擬之方案提出其可行性之分析意見，研究團隊並已將之列入期末報告及其附錄，要感謝研究團隊所作之客觀分析。</p> <p>110年11月17日舉行之台北市船務代理公會理監事會議對本研究案之研議動向甚為關切，認為世界各國均無加重船務代理業責任之法例，我國不應以立法加重船務代理業責任之方式來解決外籍船舶在我國港口海域所衍生之各項問題，此將嚴重影響船代業之營運及作業。</p>	<p>謝謝提供意見。</p>
<p><b>十三、企劃組：</b></p>		
25	<p>國際接軌議題分析，研究團隊試圖蒐集到10個國家的相關法令，惟其所蒐集之各國法規，到底是否為年久失修，因為可看到所引用之法令較為老舊，如1949年的海上運輸法、馬來西亞是1952年商船法。又本案研究主軸係聚焦在航業法，蒐集各國的商船法感覺比較像是船舶法，想請問那些國家規範航運業是不是有專法，還是混合某部分法</p>	<p>本研究蒐集之外國法令，大都為現行法。第二章已說明，因各國之法制差異，規範航運業之法令很多是混合其他事項之法律。根據第二章各節討論各國法令之篇章節時，即顯現規範航運業之法律中，還是有混合其他規定事項之內容。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	律，建請釐清。	
26	<p>另研究團隊針對航業法擬出六大議題，有草擬修法的草案，相關意見如下：</p> <p>保險涉及營運人責任保險跟人身保險，主要仍尊重保險專業，惟是否應站在保障旅客的角度，將來出險能不能容易得到保障，可能是考量的一個角度。</p> <p>有關船代責任的部分，研究範圍是針對滯留港區內的船舶還是滯留我國海域的船舶，目前比較難解決的問題應該是滯留在港區外而且是擱淺的船舶，或是找不到船東的權宜船或外國籍船的問題。</p> <p>航線登記部分，目前是航線登記，以往是有航線證書，研究團隊建議改成航線證書，這部分由法規鬆綁走向法規緊縮方向，還須多加考量。</p> <p>財務監理部分，有關航業法 24 條修正方向，當初條文修改成必要時才提出來，沒有每年要財務報表，係因公司法本身有針對公司有做財務監理管控，比如說有限公司是規範在公司法 110 條，兩合公司是在 118 條，股份有限公司是規範在公司法第 210 條都有針對公司財務方面的監督機制。</p>	<p>(一) 本研究案之營運人責任保險建議，係參考現行海上旅客運送國際規範之《2002 年雅典公約》之內容，期與國際立法趨勢接軌，並確立加強保護旅客之權益。</p> <p>(二) 有關船代責任部分之研析，已於 3.2.6 節提出三個建議方案，以處理外國船舶滯留港區或是滯留我國海域等問題。</p> <p>(三) 航線登記議題，本案研究已說明問題之需求，並提供採行登記或核准方式之建議方案。</p> <p>(四) 公司法乃一般規定之財務監理，茲航業法有特別規定之財務監理需求，可以訂定特別之規定。</p>
<b>十四、航務組：</b>		
27	<p><b>國際接軌議題分析</b></p> <p>各章之目的應為參照他國法規，是否有我國可值得效法之處，惟案內探討航業監理法制規定、發展趨勢、特色似僅介紹該國法條，過程略為簡要，且美國海運法相關內容未有與我國法規之比較。</p>	<p>(一) 在 2.10 節中，已增加簡要的我國行業發規定與美國海運改革法之異同之處。</p> <p>(二) 第二章已說明，由於各國航業法規之體例與規範內容，差距很大，單純比較其條次</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>另相關法規與我國比較，應有相對應之結論與建議，似未呈現，章節小結部分亦僅說明各國法規體例略有不同，中國與日本與我國航業法較為相近等，論述過程尚未完善，建請研議修正。</p>	<p>與章節，意義不大。但已盡力說明是否有規定與本研究議題相關之事項。另外，在 2.11 節第二點中，增加簡要說明中國與日本與我國航業法較為相近之處。</p>
28	<p><b>國內固定航線相關規範研議</b></p> <p>航線分類為國內和國際航線，惟我國尚有兩岸（含小三通）等特殊航線，其申請規範應適用何種？</p>	<p>兩岸（含小三通）等特殊航線之通航規定及航線申請規範，應依「海峽兩岸海運協議」及「臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法」及「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」辦理。</p>
29	<p><b>加強船代業責任及保證金之機制修正條文建議</b></p> <p>P.139-擬新增 28 條第二項及對應罰則 51-1 條，對於無故滯留我國商港之外籍船舶，律令限期離港與裁處罰鍰一節，經查商港法第 15 條第一項已有類近規範：</p> <p>「商港區域內停泊之船舶，商港經營事業機構、航港局或指定機關認為妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊；未依規定移泊者，得逕行移泊。」</p> <p>前揭無故滯留商港應即屬妨礙船席調度之行為，其屬性亦應屬商港管理經營範疇，爰為進一步深化對於船舶無故滯港行為的管理強度，似宜納併商港管理相關法規整體考量，以收專法管理之效，爰本項建請研究團隊釐清考量。</p>	<p>(一) 商港法之「移泊」似乎無法解決外國船舶滯港之問題。故本研究乃建議以方案二之方式，可達到強制處理無故滯留我國港口之外國船舶。</p> <p>(二) 本案建議之修法條文，未來若採納修法，是否要放在航業法或商港法，本團隊並無特別意見，委由航政機關決定。因考量本案之研究成果為航業法修正案，故暫以航業法修正之方式處理。</p>
30	<p><b>客運限制競爭航權採分配制</b></p>	<p>為提供量化標準，已在 4.1.4 節</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>P.86 船舶運送業管理規則修正建議案</p> <p>何謂供需適當?如何認定?是否有量化標準?</p> <p>另前次工作會議，研究團隊有建議納入市場集中度概念，似未呈現於期末報告中，建議提供納入參考，或可舉例實證。</p>	<p>中，增加賀氏指數（HHI）之使用及說明，提供參考。</p>
31	<p><b>租稅優惠及投資抵減之法益</b></p> <p>研究案提出噸位稅、振興方案及紓困貸款利息等，並進行探討，惟後續產出內容僅為增修條文或於海洋產業發展條例草案中進行處理，似與上開三項方案論述之關連性略顯不足。</p> <p>案內有參照國際相關措施，是否有建議我國優先推動之項目，或我國相關措施與方案可再精進之處，建請說明與評估。</p> <p>另其他國家相關航運業獎勵或振興措施是否有特別明定於法規，建請一併說明。</p>	<p>(一) 有關海運獎勵或振興方案，是否有其他國際相關措施可供我國推動，已在 4.1.6 節中，增加我國可茲參考推動之海運獎勵方案，提供參考。</p> <p>(二) 有關其他國家相關航運業獎勵或振興措施是否有特別明定法規，本研究在第三章(表 3.5.2.1)中有說明日本於其「海上運送法」設立專章（第四章-日本籍船舶、日本船員保障政策）。</p>
32	<p><b>研議表揚優異航商與人員相關措施</b></p> <p>P.124-參照國際相關航運獎項，其評選標準、獎勵措施（如獎金、獎牌、獎座等）似未多加敘述，建請納入說明。</p>	<p>有關我國需求之航運獎項，其評選標準、獎勵措施等內容，已於新擬議之「促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）」中說明，如：第三條、第四條、第五條、第七條。</p>
33	<p><b>促進航運發展績優航運產業及從業人員表揚辦法（草案）</b></p> <p>針對名額部分似未多加敘述，初選是否應設定比例?</p>	<p>(一) 給獎名額等問題，已於期末審查會議說明，該等細節似乎應由主辦單位於實際作業時，邀請相關單位決定，比</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>第三條（四）社會貢獻獎部分，致力於平穩國際海運運價措施，建議修改成國際海運運輸。因運價各國在管理上均以尊重市場為原則，航商亦避免採用運價二字，避免有聯合行為、壟斷等不當聯想。</p> <p>表揚區分為國際線和國內線，兩岸（含小三通）間之業者之歸類應屬何者，建請說明。</p> <p>第六條由承辦機關邀請各有關單位或專家學者，可能有偏頗或引人質疑黑箱作業之疑慮，是否有更公開透明之方式，或參照國際案例，是否有相關建議作法。</p> <p>第七條是否有必要明列出精神獎、物質獎等字樣，受獎者領有物質獎，似未有正面之意，建請斟酌。</p>	<p>較妥適。</p> <p>(二) 敬表同意，將「平穩國際海運運價」措施改為「平穩國際海運運輸」措施。</p> <p>(三) 表揚業者或從業人員，不應以航線為區分，建議以業別區分為好，避免過度複雜化。</p> <p>(四) 委員會委員之聘任，只要本諸「公開、適任」原則執行即可。</p> <p>(五) 精神獎、物質獎乃參考「促進道路交通安全獎勵辦法」之規定。此規定只是區分給獎內容，似乎不牽涉正負面之意涵。</p>
34	<p><b>整體性</b></p> <p>各議題背景資料說明及欲解決之問題，建議可加強論述，另期中報告，委員有建議將解決問題、研議方案、達成目的列成表單以利閱讀，建請酌予調整，或與其他表整併於結論呈現。</p> <p>各項議題修法建議後，有提供產業意見反映，建議可再加入小結或建議，論述過程看似尚未完備，即進入下一議題。</p>	<p>(一) 期中報告委員建議「有建議將解決問題、研議方案、達成目的列成表單以利閱讀」，已在 4.2 節之表 4.9 中，詳細說明。</p> <p>(二) 本報告章節安排，似乎沒有產生混淆之狀況。是否加入小結應視章節需要，例如第二章（2.11）即有本章小結之說明。</p>
35	<p><b>格式、文字修正</b></p> <p>法規條次表示時有文字時有數字及條號缺漏情事，建請修正，並請再次確認引用條文之條號與條文內容有確實對應。</p>	<p>報告之「格式、文字修正」將持續努力執行。</p>

項次	審查委員及相關單位研提意見	研究團隊處理情形
	<p>文字錯漏字、文意不順情形多，且格式、文字大小、字體、顏色、底色色塊、參考文獻、註腳使用方式，建請一致，並請符合學術研究之規格。</p> <p>部分文字說明或章節有於同段再次重複敘明之情形，建請確認重申之必要性。</p>	