

採購案號：MPB1031105C018

計畫名稱：海運產業發展政策研究—航業法修正之研析

期末報告

中華民國 104 年 12 月

海運產業發展政策研究

航業法修正之研析

期末報告

執行機構：國立臺灣海洋大學

計畫主持人：李選士

協同主持人：鍾政棋、邱榮和、林泰誠、蔡豐明、林谷蓉

計畫助理：張馨云

中華民國 104 年 12 月

目錄

第一章 緒論	1
1.1 研究背景與動機	1
1.2 研究目的與範圍	5
1.3 研究架構與流程	7
1.4 章節安排	8
第二章 文獻回顧與議題研析	11
2.1 檢討無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性	11
2.2 海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討	12
2.3 分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源	12
2.4 國內航線定義適用船舶運送業之檢討	13
2.5 我國沿岸航行權(CABOTAGE)是否開放之可行性探討	13
2.6 國際聯營組織與國際航運協議之檢討	14
2.6.1.海運同盟之源起	18
2.6.2.海運同盟之發展	18
2.6.3.海運同盟之式微	22
2.7 對外國籍船舶運送業之管理如何因應與國際締約(如 TiSA、TPP、RCEP) 之檢討	23
2.8 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制	30
2.9 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議	31
2.10 船舶運送業之董事及經理人變更登記後，是否仍需報請航政機關備查之 檢討	32
2.11 如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制	34
2.12 探討船舶運送業未配合政府政策需求，經營特定航線之客貨運送之處置 作為	34
第三章 海運承攬運送業相關問題之探討	35
3.1 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性之初步分析	35
3.1.1 初步分析	35
3.1.2 彙整各單位對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可 行性之意見	52
3.1.3 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之深入分析 ..	54
3.1.4 修法衝擊分析	83
3.2 恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討	84

3.3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討	84
3.4 本章小結.....	88
3.4.1 無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性小結.....	88
3.4.2 恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討 小結	88
3.4.3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討小結	90
第四章 貨櫃強制秤重之問題與因應.....	91
4.1 貨櫃汽車運輸業者所面臨的困境.....	91
4.2 不修改法規(道路交通處罰條例)時的解決方案	95
4.3 需要修改法規(商港法)時的解決方案 (管制措施).....	100
4.4 修改法規(商港法)後的解決方案，需要政府輔導處(輔導措施).....	106
4.5 如果採取法規(商港法)修正的管制政策衝擊分析(Regulatory Impact Analysis).....	108
4.5.1 公平性與社會目標.....	109
4.5.2 新措施推動時候，可能需要考慮的成本.....	111
4.6 我國聯結車隊載重規範及車種及重量分布情況	113
4.7 本章小結.....	114
第五章 國內航線與沿岸航行權	116
5.1 國內航線	116
5.1.1 我國國內航線之定義.....	116
5.1.2 我國國內航線修訂之建議.....	116
5.2 沿岸航行權.....	117
5.2.1 我國沿岸航行權之定義	118
5.2.2 沿岸航行權之規範.....	119
5.3 本章小結.....	129
5.3.1 國內航線.....	129
5.3.2 沿岸航行權	129
第六章 國際聯營組織與國際締約議題之研究	131
6.1 國際航運聯營組織及國際航運協議之規範.....	131
6.1.1 國際航運聯營組織運作及國際航運協議之演變	131
6.1.2 國際航運聯營組織及國際聯營組織之法令規範	132
6.2 國際締約關於航業法規定相關議題之研析.....	139
6.2.1 WTO 服務業貿易自由化之推動	139
6.2.2 服務業貿易總協定(GATS)國內規章之規定	142
6.2.3 WTO 海運服務業之談判	144

6.2.4 WTO 服務業貿易協議之談判	151
6.3 本章小結.....	154
第七章 國內航線客船營運服務評鑑與糾紛調處	155
7.1 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制	155
7.2 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議	163
7.3 國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究	174
7.4 本章小結.....	178
第八章 其他相關議題.....	179
8.1 董監事相關議題.....	179
8.2 推行國內航線船舶安全管理品質認證制度之修法研析	183
8.3 航業機關指定船舶運送業營運特定航線議題之研析	184
8.4 本章小結.....	186
第九章 結論與建議.....	187
9.1 結論	187
9.2 建議	205
參考文獻.....	210
附錄.....	215
附錄一、第一次座談會會議紀錄	215
附錄二、第二次座談會會議紀錄	235
附錄三、各與會代表對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之意見	254
附錄四、期中報告審查意見回覆表.....	261
附錄五、歷次工作會議紀錄	299
附錄六、客船乘客離船協議書	375
附錄七、個人乘客申訴書	376
附錄八、期末報告審查意見回覆表.....	377
附錄九、期末簡報	488
附錄十、重點摘要(懶人包).....	511

表目錄

表 1-1 航業法歷史沿革	4
表 1-2 現行航業法篇章結構及條次表	4
表 1-3 航業法之相關法規	5
表 1-4 章節內容	9
表 2-1 海運同盟的營運方式	18
表 3-1 建議一_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	39
表 3-2 建議一_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	45
表 3-3 會代表之意見綜整	52
表 3-4 建議二_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	56
表 3-5 建議二_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	61
表 3-6 建議三_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	65
表 3-7 建議三_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)	73
表 3-8 航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」修法建議衝擊分析	83
表 3-9 海運承攬運送業集運費率表(範例)(公司大小章)	85
表 3-10 航業法第 42 條修法建議案條文對照表	89
表 4-1 針對貨櫃秤重強制規定的法源修訂建議	103
表 4-2 臺灣主要國際商港 橋式起重機部數統計表	110
表 4-3 貨櫃半拖車—車輛使用分析表	113
表 4-4 貨櫃曳引車—車輛使用分析表	113
表 5-1 我國航業法第 3 條修正建議	117
表 5-2 各國沿岸航行權限制與比較	127
表 6-1 不同時期海運貨櫃航商之策略聯盟組合	133
表 6-2 國際聯營組織及國際航運協議航業法修法建議案條文對照表	136
表 6-3 TPP/RCEP/TISA 各成員國間簽訂之自由貿易協定	140
表 6-4 我國 2005 年提交 WTO 海運服務業承諾表	147
表 6-5 TISA 各次會議討論重點	152
表 7-1 船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案)	158
表 7-2 民航法及發展大眾運輸條例相關子法規定評鑑機制	161
表 7-3 客船乘客與運送人糾紛程序(草案)	166
表 7-5 商港法第 43-1 條文對照表	171
表 7-6 第二次座談會會議紀錄彙整表	172
表 9-1 航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」修法建議衝擊分析	188
表 9-3 我國航業法第 3 條修正建議	193
表 9-4 國際聯營組織及國際航運協議航業法修法建議案條文對照表	195
表 9-5 應修議題之優先順序表	205

圖目錄

圖 1.1 研究架構.....	7
圖 1.2 研究流程.....	7
圖 4.2 (A)、三個行動秤重地磅(兩個常規貨櫃秤重、一個超出規格貨櫃秤重).....	96
圖 4.2 (B)、門口車輛停止攔截橫柱.....	97
圖 4.2 (C)、黃色行動秤重墊片(拖車板架的車軸務必需要經過黃色秤片且車頭的車軸也需要保持在秤片上)。	97
圖 4.2 (D)車輛接近票亭.....	98
圖 4.2 (E)司機插入其 MSIC 卡片	98
圖 4.2 (F)第二階段正式推行秤重後的碼頭內拖車動線	99
圖 4.2 (G) 對於嚴重超重出現紅燈的進口櫃，依照指示車輛退回碼頭的票單指示範例。	99
圖 4.3 澳洲新南威爾斯地區的道路與海事當局對於貨車的承載重量上限規定 ..	107
圖 5.1 沿岸航行權的限制與開放程度	119

第一章 緒論

1.1 研究背景與動機

交通部為宣達運輸產業政策與未來願景，建構政府、產業界及青年對話平臺，於民國 103 年 5 月 23 日辦理「海運產業青年論壇」及民國 103 年 7 月 18 日辦理「運輸業產業論壇」為發揮論壇綜效，並針對論壇之回饋意見，據以辦理後續產業研究、產學訪談及座談會、具體工作事項展開及後續產業發展策略研析等針對近期航業法規行業務報行所面臨之課題，委託國立臺灣海洋大學辦理「海運產業發展政策研究-航業法之研析」。

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，(2013 年 1 月 1 日)，我國人民所擁有總噸 1000 以上之船舶，共計 814 艘，4 千 4 百 25 萬 9,845 載重噸 (DWTs)，排名世界船東國之第 10 位，在世界總船舶噸位之占比為 2.74%；惟因開放船籍(Open registry)制度之盛行，我國人所擁有船舶有 92.52%係登記在國外之船籍港，成為我國之權宜籍船(UNCTAD, 2013)。

因為臺灣處於亞洲地區樞紐，海運航線密集，遍及全球。依據交通部資料，民國 102 年度船舶、航線及船員概況如下。

- (一)國輪新增總噸位 100 以上之客、貨船舶計 19 艘，總噸位 51 萬 2,727，載重噸 66 萬 6,106 噸；汰舊計 12 艘，總噸位 25 萬 2,573，載重噸 36 萬 1,210 噸。截至民國 102 年底止，臺灣地區總噸位 100 以上之客、貨船舶共計 295 艘，總噸位 337 萬，載重噸 497 萬噸。
- (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、澳洲、非洲等五大洲。國內客貨運航線則含蓋基隆、臺中、高雄、花蓮等四大國際商港，臺北、蘇澳、安平國際商港輔助港，以及布袋、馬公、金門、馬祖等國內商港與部分漁港。另依兩岸海運便捷化政策，開放國際航線定期外籍貨櫃船舶得直接航行於中國大陸港口與我國境外航運中心；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、東渡)」、「金門—泉州」及「馬祖—福州(馬尾)」等客、貨運航線；兩岸兩會已於民國 97 年 11 月 4 日完成「兩岸海運 協議」簽署，並於同年 12 月 15 日起啟動兩岸海運直航航線。兩岸於民國 100 年 6 月 29 日正式簽署「兩岸經濟合作架構協議(ECFA)」，並依 ECFA 第 4 條「服務貿易」規定，於民國 102 年 6 月 21 日簽署完成「兩岸服務貿易協議」。

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。

- (一)船舶運送業：我國航運事業係依航業法之明文規定申請核准成立，截至民國 102 年底止，我國船舶運送業計有 163 家，其中本國 157 家、外國 6 家。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 417 家，其中本國 414 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 828 家，其中本國 813 家、外國 15 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 34 站，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須用品之成本，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 50 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，該法已進行過七次修正，如表 1-1 所示。其間，在民國 84 年及民國 102 年的修正中，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，及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)，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 年一的重大修正時，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「事前備查」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。

最新修正(民國 103 年 1 月 22 日)之航業法，分為六章，共 61 條條文，如表 1-2 所示。依據航業法，政府亦盡力制定完善的相關法規，如表 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。

惟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；交通部航港局自 101 年 3 月成立以來，主要職司航政及港政公權力業務，為營造良善海運經營環境除持續優化各項航港行政業務，以提供民眾滿意的服務、創造價值外，並推動行業法等相關法規之修正，以應業者需要並與國際接軌。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。

表 1-1 航業法歷史沿革

1	1.中華民國七十年六月三日總統令制定公布，全文七十條
2	中華民國八十四年八月九日總統(84)華總(一)義字第 5892 號令修正公布，全文 66 條
3	中華民國八十八年二月三日總統(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	中華民國九十一年一月三十日總統(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	中華民國一百零二年一月三十日總統華總一義字第 10200017741 號令修正公布全文 61 條；並自公布日施行
6	中華民國一百零二年六月十九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	中華民國一百零三年一月二十二日總統華總一義字第 10300009371 號令增訂公布第 60-1 條條文

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

第六章	附則 (59-61)
-----	------------

表 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 研究目的與範圍

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意見及準備資料，以利航政機關可以適時提供航業法之修正案。其研究的範圍與重點，主要將包括以下項目。

(一)國際接軌部分

- 1.國際聯營組織與國際航運協議之檢討：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。
- 2.對外國籍船舶運送業之管理如何因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)之檢討：與國際締約時，航業法第 28、29 及第 30 條應如何因應之措施。
- 3.檢討無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性：現行航業法並無「無船公共運送人(NVOCC)」之行業別，是否需增加該行業別之分析。
- 4.分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源：因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。

(二)鬆綁航業法部分

- 1.我國沿岸航行權(Cabotage)是否開放之可行性探討：討論與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第4條)。
- 2.船舶運送業之董事及經理人變更登記後，是否仍需報請航政機關備查之檢討：航業法第9條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後30日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查。
- 3.探討船舶運送業為配合政府政策需求，經營特定航線之客貨運送之處置作為：依航業法第16條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第25條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第16條是否產生競合。
- 4.海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討：是否恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查之法源探討(航業法第42條)。

(三)其他研究議題

- 1.國內航線定義適用船舶運送業之檢討：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第3條)
- 2.如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制：其評鑑指標能否反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆—馬祖、高雄—馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據。
- 3.如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制：除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(Security)及安全(Safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行？
- 4.研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議：探討在「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究，將朝商港法作瞭解研析。

1.3 研究架構與流程

本計畫主要目的為探討我國航運產業發展應對與措施，以利國家發展及符合國內外政經情勢之變化，最後針對航業經營之航業法及其相關法規關鍵影響因素重要性與關聯性進行分析，適時提供法令修正案之準備資料與研析意見，藉座談會蒐集國內相關業者及航政機關之相關意見，研提具體可行政策與策略，作為後續我國航運產業發展之最有利商業環境事務推動參考。

辦理第兩次座談研討會，彙整研議航運業者及航政主管機關各界意見，蒐集相關文獻與資料，研擬航業法修正草案，提交期中報告。研究架構與流程如圖 1.1、1.2 所示。

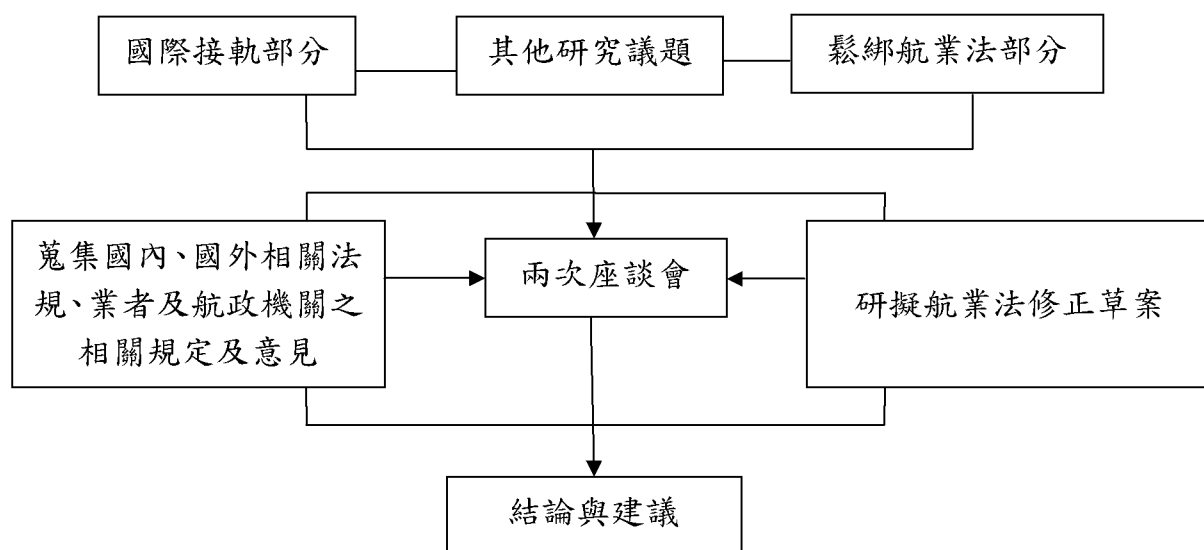


圖 1.1 研究架構

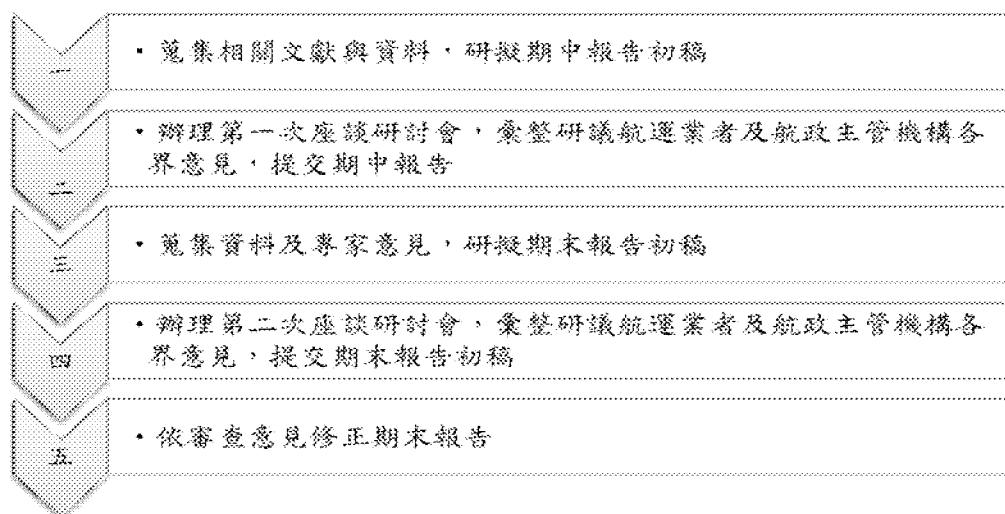


圖 1.2 研究流程

1.4 章節安排

本研究案討論議題共 12 項次，議題如下：

- 議題 1：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 款、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。
- 議題 2：因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施。
- 議題 3：無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性。
- 議題 4：因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。
- 議題 5：與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權(CABOTAGE)開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第 4 條)。
- 議題 6：航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查。
- 議題 7：依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合。
- 議題 8：恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討(航業法第 42 條)。
 - 議題 8.1：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討。
- 議題 9：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)。
- 議題 10：如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據
- 議題 11：如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行
- 議題 12：研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

針對議題導入分析之章節安排如下：

表 1-4 章節內容

章節	12 項議題內容	辦理 期程
第一 和 二 章	為文獻回顧與議題研析，經蒐集、分析相關單位意見資料並召開兩次座談會，針對第三章至第八章各項議題意見、彙整提出第九章結論與建議供政府施政之參攷	期 中 報 告
第三 章	議題 3：無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性	
	議題 8：恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討(航業法第 42 條)	
	議題 8.1：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討	
第四 章	議題 4：因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。	期 末 報 告
第五 章	議題 9：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)	
	議題 5：與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權(CABOTAGE)開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第 4 條)	
第六 章	議題 1：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定	
	議題 2：因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施	
第七 章	議題 10：如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據	期 末 報 告
	議題 12：研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究	
第八 章	議題 6：航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查	
	議題 11：如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行	
	議題 7：依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合	

第九章	結論與建議。針對第三章至第八章各項議題意見、彙整提出第九章結論與建議供政府施政之參攷	
-----	--	--

第二章 文獻回顧與議題研析

2.1 檢討無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性

我國現行航業法規四大行業別：「船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、及貨櫃集散站經營業」，並無「無船公共運送人 NVOCC (Non-vessel-operating common carrier，簡稱 NVOCC)」之行業別，是否需增加該行業別，需要進一步探討。

無船公共運送人係屬於承攬運送人之運送人型態。該名詞是由美國聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission, FMC)於 1961 年所創(林光、張志清，2009)。美國 1998 年海運改革法(Ocean Shipping Reform Act, OSRA)第 3 條第 17 款規定：「無船公共運送人係指不經營船舶而提供海上運送服務之公共運送人，且其對海上運送人之關係為託運人」。因此，無船公共運送人對貿易商、製造商等貨主而言，係一運送人；但對本身擁有運輸工具從事實際運送之航運公司或內陸運輸業者而言，無船公共運送人則是一個託運人。

美國 1998 年海運改革法(OSRA)將無船公共運送人(NVOCC)及海運承攬運送業(Ocean freight forwarder)歸納為海運運輸中間人(Ocean transportation intermediary, OTI)，各業者要營運，必須向 FMC 申請核發許可證後，方可營運。在 FMC 管轄下的海運承攬運送業僅為代理人，無權經營貨物之運送業務。海運承攬運送業之工作為以託運人之代理人身分，將貨物交由擁有船舶之運送人運送；其向託運人收取服務費，亦可向運送人收取佣金。惟當海運承攬運送人簽發提單或提供併櫃服務賺取運費差額時，其已擔任運送人之身分；此時，該海運承攬運送人必須向 FMC 申報運價表，並須申請取得無船公共運送人之資格(林光、張志清，2009)。

大陸在其 2001 年 12 月 5 日國務院通過，自 2002 年 1 月 1 日起施行之「國際海運條例」中，將無船公共運送人(NVOCC)行業規範在內。依其第七條規定：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。

前款所稱無船承運業務，是指無船承運業務經營者以承運人身分接受託運人的貨載，簽發自己的載貨證券(Bills of Lading, B/L)或者其他運輸單證，向託運人收取運費，通過國際船舶運輸經營者完成國際海上貨物運輸，承擔承運人責任的國際海上運輸經營活動。

在大陸境內經營無船承運業務，應當在大陸境內依法設立企業法人。
在第八條另外規定其設立條件及繳交保證金事宜。

無船承運業務經營者應當向大陸國務院交通主管部門提出辦理提單登記申請的同時，附送證明已經按照本條例的規定交納保證金的相關資料。

前款保證金金額為 80 萬元人民幣；每設立一個分支機構，增加保證金 20 萬元人民幣。保證金應當向大陸境內的銀行開立專門賬戶交存。

保證金用於無船承運業務經營者清償因其不履行承運人義務或者履行義務不當所產生的債務以及支付罰款。保證金及其利息，歸無船承運業務經營者所有。專門賬戶由國務院交通主管部門實施監督。

國務院交通主管部門應當自收到無船承運業務經營者提單登記申請並交納保證金的相關資料之日起 15 日內審核完畢。申請資料真實、齊備的，予以登記，並通知申請人；申請資料不真實或者不齊備的，不予登記，書面通知申請人並告知理由。已經辦理提單登記的無船承運業務經營者，由國務院交通主管部門予以公布。

2.2 海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討

有關「是否恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查之法源探討」？(航業法第 42 條)。本議題初步分析如下：

民國 102 年 1 月之前的「舊航業法」第 49 條規定海運承攬運送業准用「舊航業法」第 27 條規定：「船舶運送業經營國內、國際固定航線客貨運送，應按申報之運價表收取運費，對託運人不得有不合理之差別待遇」。海運承攬運送業需申報集運費率。但民國 102 年 1 月修正之「新航業法」而未將其列入。是否要恢復「海運承攬運送業之集運費率報請備查」之議題，似乎應視產業界之意見為何，再配合航政機關考量「海運承攬運送業需申報集運費率」對市場秩序管理是否可增加效益？同時也可一併檢討船務代理業，是否也須申報收費標準？

2.3 分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源

關於為「因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，國內進口貨櫃超重源頭管制，應在商港法或航業法或其他法規予內國法化的問題」，可從各航政法規之立法目的及主要達成的行政監管事務來進行研議。航業法第 1 條規定：「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法」。而商港法第 1 條規定：「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定」。故依照航政法規之立法目的及主要達成的行政監管事務而言，對國內進口貨櫃超重源頭管制之法源，應在商港法內規定比較適宜。例如，民國 100 年新修正之商港法及因應國際規範 PSC 及 ISPS 的規定，在第 42, 43 條增加 ISPS 的執行法源，另在第 58, 59, 60 條增加 PSC 的執行法源。故本議題或許可援例第 25 條對危險性貨品裝卸之規定，或許增加第 25 條之 1 對「進口貨櫃

超重源頭管制」立法規範。

2.4 國內航線定義適用船舶運送業之檢討

現行航業法對「船舶運送業」及「國內航線」之定義，於第 3 條第 2 款¹及第 7 款分別訂定。民國 102 年 1 月新修正的航業法說明：「修正條文第 2 款船舶運送業所經營之範圍限指以大船經營客、貨運送之業者，不包括小船經營業、漁業用船(如漁船、娛樂漁業漁船、漁獲運搬船等)、公務船等非商業用船舶之適用，亦與商港法所規範商港區域內各類工作船或交通船之性質不同，以交通船接送引水人、船員為業務者，應屬港務管理之範疇，其購建船舶籌設經營，事涉港區之行駛水域及作業秩序之管理，應依商港法規相關規定辦理」。另於第 6 條規定：「小船從事客貨運送或其他業務，不適用本法之規定」。

因為船舶經營客貨業務的航行範圍可分別為國內及國際航線，故航業法分別有國內及國際航線的定義。而民國 102 年 1 月新修正的第 7 款國內航線之定義則增列「或特定水域內」等字句，因考量已有客船業者經營內陸水道、湖泊及水庫等水域內之情形。當然不論國人經營大船的船舶運送業或小船業者，都可能航行國內航線。

也許比較複雜的問題可能是與航業法第 4 條(國內航行權 Cabotage)的關係，因航業法第 4 條規定：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限。」如果外國籍船舶運送業或小船業者租用我國籍的「船舶」，是否可以航行國內航線？

2.5 我國沿岸航行權(CABOTAGE)是否開放之可行性探討

沿岸航行權(Cabotage)是指一國的國內航線客貨攬載的權利，只允許本國籍的船舶運送。世界上絕大多數的國家都實行沿岸航行權的制度(Chiu, 2013)，眾所周知的美國 1920 年商船法(Merchant Marine Act)第 27 條(亦稱瓊斯法案, the Jones Act)即是沿岸航行權之規定。我國航業法第 4 條規定：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。即是規定我國是實行沿岸航行權制度的國家。只有極少數國家，基於特殊理由考慮，不施行沿岸航行權的制度，新加坡就是其中之一(Ngeow and Tan, 2013)。日本也是實行沿岸航行權制度的國家，其船舶法(Ships Act)第 3 條規定：「外國船舶不得航行在國內港口間

1

航業法第 3 條第 2 款：「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。」

航業法第 3 條第 7 款：「國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。」

航業法第 4 條：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限。」

攬載客貨。但以下情形除外：為避免被捕獲或海難事故，或條約及法律明文規定，或得到主管機關許可」。日本沿海航運協會聯合會(Japan Federation of Coast Shipping Associations)表示強烈反對有關討論放寬或解除沿岸航行權制度的建議。該協會認為放寬或解除沿岸航行權制度將不利於日本之國家利益，因為那將影響國防安全、公共安全措施、產業利益(包括造船業及海上設備製造業) (JFCSA, 2014)。

誠如上述日本沿海航運協會聯合會反對的意見，我國政策上是否將改變沿岸航行權的制度，將須嚴謹的討論及獲得國內相關業者及利害關係人之同意或妥協後，方可施行。

2.6 國際聯營組織與國際航運協議之檢討

依歐洲共同體理事會第 4056/86 號法規，第一條第三項 b 款之關於定期航運海運同盟(Liner Shipping Conference)之定義為，「兩家或兩家以上提供國際定期航線服務的船舶營運商，為定期將貨物運輸至某特定地理路線上的港口，透過協議或安排，按照統一的費率或共同同意之條件經營定期航運服務業」。另外，根據 1974 年聯合國定期船同盟管理規章(UN Code of Conduct for Liner Conference, 1974)所下的定義，「海運同盟是指兩個或兩個以上從事船舶運送之公司所組成的團體，在特定的地理範圍內，在某一條或數條航線上，提供運輸貨物的國際定期船服務，並在一項不論何種性質的協定，或安排的範圍內，按照統一的，或共同的運費率，及任何其他有關提供航運服務的協議條件，而經營業務」。

依上述定義，海運同盟可以簡單歸納定義為「在同一航線或地區，經營定期(Liner)船舶運送之運送人，為統一運價及其他營運條件，以期控制或避免戰爭，所成立的一種組織。根據崔延紘(1992)指出，海運同盟主要的功能不外乎：(1)限制或消除會員間之競爭行為。(2)配合貿易之發展，並確保航業之生存。(3)共同對抗海運同盟以外航商所產生的競爭。

定期海運(Liner shipping)服務因其早期營運環境之因素，故有形成卡特爾式(Cartellike international agreement)之聯營組織，最早通稱為海運同盟(Shipping conference)，因為其成員多為定期航運運送人(Liner carrier)，故常有人稱之為定期船同盟(Liner conference)；又由於同盟對於問題之解決，均採取合議的方式，故以 Conference 稱之，且其主要目的是決定運費以消弭競爭，故又名運費同盟(Freight conference)(Deakin and Seward, 1973)。其形成之背景因素，乃因航運業是一個在競爭方面，表現十分特殊的領域，按照各國航運立法的一般原則，對於國際航運中的競爭行為均給予一定程度上的豁免權，這種豁免的原因主要在於航運經濟具有以下特性：財務風險大、貨櫃船供給彈性小、艙位無法儲存、運輸供需時空差異性等特點(Pozdnakova, 2008)。若過度競爭情況下，航運公司往往採取降低運價的方式爭攬貨載，但運費是航運公司主要的收入來源，毫無節制的降低運價，勢必會危害到航運公司的生存，進而影響到各國的對外貿易與經濟發展，因此各國政

府不得不對航運公司之間的合作經營，採取允許的態度(王增坤與劉淑芬，2009)。

海運同盟非屬一國法制規劃下的產物，而是因為商業利益之結合，而逐步形成的海運組織，當時海運同盟之形成，不論是外部環境或內部競爭的演變結果，均有下述形成之背景(Gabaldon, 1990)。

1.航運需求問題

19 世紀以來，東西方國際貿易迅速成長。同時也促進海運業的發展，因此，航運需求快速成長為海運同盟形成之重要因素之一。

2.航運供給問題

自 1870 年起蒸汽機之發明，輪船便漸取代帆船，形成航運上之新動力。由於船舶噸位和船速急遽增加，貨載並未能有同幅度之成長，因而產生船舶艙位過剩之情況，造成市場上價格紊亂，成為海運同盟誕生之另一主要因素。

3.運價下跌問題

自 1870 年起，當船舶噸數成長率大於貿易貨運量時，造成運價一直呈現下跌趨勢，分析原因不外是下列幾點：

- (1)船舶噸位過剩時航運公司之惡性競爭降低運費。
- (2)帆船之繼續使用，且以較低之運價招攬貨物，以維持其生存。
- (3)船舶營運成本不但未與運價同比例下降，反而有上漲趨勢，因而航運公司之利潤大幅減少。
- (4)某些財力較雄厚之航運公司也紛紛藉此機會去合併規模較小之公司，因而更造成航運業秩序之混亂。
- (5)因此在 1870 年間，各航運公司便謀求對策，除互相協調外，亦有採合作經營或採航線重組方式，促使運價回穩。是以運價之下跌問題對海運同盟之形成亦頗具催生作用。

4.航線來回程貨運量不平衡問題

一般而言，航線兩端之貨運量不論重量、容積、價值，很少是相等的。當某一航線之去程之貨運量不及回程之貨運量時，即會對航商產生空櫃調度之問題，迫使航商在貨運量較少的航程中，為儘可能攬載更多貨物，而把運價調降到最低程度，甚至所收運費只能回收其一小部分營運成本。此種貨運量不平衡的現象，將影響航運公司之正常利潤，故需要以海運同盟來維持同一航線最低運價之需求(嚴紀中，1978)。

5.航運成本問題

定期航線之營運成本均有一定比率之固定成本，其不論船舶是否滿載均需支付，故當某一固定航線之貨運量逐漸減少時，航運公司勢必降低運價以多承載貨物，以求減少損失。因此為保有其在一定航線之生存權，各國航運公司不得不團結起來，協議訂立統一運價，而此種協議即是海運同盟之最基本型態(嚴紀中，

1978)。

而海運同盟之營運方式亦有分別，因海運同盟之主要目的為消弭競爭，以求得會員公司之最大利潤，然而，同盟仍面臨盟外航運公司之強烈競爭，甚至盟內會員之間因不同的成本、財力、經營策略存在著許多暗中較勁的情況。為了降低競爭所造成的衝擊，同盟遂定有「反競爭策略」以消除競爭。海運同盟協定可分為「反內部競爭協定」與「反外部競爭協定」兩種。

1. 反內部競爭協定(限制同盟會員間競爭)

此乃消除海運同盟內部競爭之主要方法，海運同盟雖有各項統一規定，但各會員航運公司仍有自由招攬貨載之權力，由於各會員航運公司對貨載之有無並無保障，彼此間仍難免競爭攬貨之情形，為徹底避免競爭行為發生，造成船噸過剩及航程重疊之現象，同盟航運公司之間乃成立公攤協定，以達到整合之目標(李高慶，1998)。同盟限制會員公司間之競爭策略可大略分為以下三大類：

(1)運費協定(Fixed rate agreement)

海運同盟會員間就各種服務訂定或協議統一收費標準或費率，並據以作為運價表，屬於價格之協議行為，可分為最低運價、差別運價、開放運價等三種方式。海運同盟之聯合運價可造成海運市場運價穩定的效果，且便利託運人及貿易商估算其成本，故聯合運價的確具有穩定運價的效果。

(2)公攤協定(Pooling agreement)

營運於同一航線之二家以上航運公司，共同派船營運、運價統一，依據固定的公式，對參與協定成員提供貨運量之盈利或虧損、費用之分攤。一般公攤協定可分為下列四種。

- (i)運量(貨載)公攤：即將會員所乘載之貨物依照過去之業績對照預期之貿易量百分比，得出各公司所可乘載之貨物上限，個別盟員不得超額乘載，若有超額乘載，超額之利潤必須繳交同盟，以補償承載不足公司之損失。
- (ii)運費公攤：在此制度之下，會員公司之所有運費收入必須按會員所同意之比例分配。一般約有兩種方式，一為總收入減去一固定數額之後加入公攤，另一種則為將固定比例之總收入加入公攤。此種公攤協定可避免會員競相承攬高價貨，對航運公司而言，實得為全體運費之總比例，具有鼓勵攬載之誘因。
- (iii)貨載兼運費公攤：貨載及運費收入制不但分配貨載，同時公攤收入，使同盟內部之競爭減至最低，為最普遍的一種公攤制度。
- (iv)船噸配額制：此制度發展於貨櫃運輸，各公司提供一定之船舶，依照同盟分配之港口、航線行駛、以避免船噸過剩之現象。

(3)自律制度

為保證同盟成員間皆能忠實遵守約定，皆於同盟協定中訂有「自律制度」，藉以確保忠實履行同盟協定。自律制度主要為要求盟員繳交一定之「優良行為基金」

(Good behavior bond)給同盟中央，一旦有違背同盟規約之行為，經秘書處或同盟委託之中立機關或人士認定違約，該筆保證金將部分或全部沒收，若不服該項決定之盟員將被逐出同盟(楊德庸，1987)。

2.反外部競爭協定(對抗非同盟會員之競爭)

(1)延期回扣制(Deferred rebate system)

此係指託運人於一定期間內(通常為三至六個月)將所有貨物交由海運同盟船舶承運，且經過另一段時間(其後三至六個月)仍將貨物交由同盟船舶運送，則同盟將貨物運費之一定比率退還給託運人。延期回扣制的目的，係利用回扣牽制託運人，使其貨載持續載裝於同盟船舶，進而減少非同盟船的攬貨量，達到排擠非同盟船之目的。

(2)契約運價制(Contract rates system)

此係託運人與運送人間訂立契約，承諾在同盟營運地區之港口間，將其能控制之貨物全部交由該同盟所轄之運送人承運，而得享有較低之運費，並可得到在一定期間內不調整運價的保證，而對未簽約之託運人則採普通運價或非契約運價。託運人在契約有效期間內，若將其部分貨物交由非同盟船承運，即需支付一定之違約金，作為同盟之損害賠償。對簽訂優惠協定之託運人是一種折扣優待，對未簽約者而言，可視為一種處罰，其用意即在誘使託運人將貨物交由同盟之會員公司船舶承運，以加強其對外之競爭力。

(3)競爭船(Fighting ship)

當海運同盟遭遇到非同盟航運公司激烈競爭時，同盟即以數艘噸位、性能相當之船舶，專對外來競爭者攬載之貨物，以此同一航線，同一船期、停靠港，更低的運價承攬貨載，迫使競爭者因攬貨不足、缺乏利潤，不堪虧損而自動退出該航線之營運，然後再恢復正常運價，該競爭船往往造成虧損，其所受損失，由全體同盟會員航運公司分攤。

運費同盟中各家定期航運公司之同盟營運亦可能有其特別的競爭措施，有分針對同盟會員間與非同盟會員間，整理如表 2-1 所示。

表 2-1 海運同盟的營運方式

限制同盟會員間競爭的策略	對抗非同盟會員之競爭的策略
1. 訂定統一運費，運價(Tariff) 2. 制訂統一運送規則 3. 訂定標準回扣及佣金百分率 4. 組織運費抽查小組 5. 規定調整運價程序 6. 分配航行航線及港口 7. 限制航行船舶艘數、噸位 8. 限制航行次數，分配船期 9. 共同訂艙中心 10. 貨載/運費公攤協定和配額制	1.運費戰 2.競爭船 3.給予託運人回扣制度(立即、延期) 4.給予忠誠的託運人個別運價制 5.與其他交通工具訂定聯運協定 6.防阻競爭者貨源最大之港口

資料來源：參考李高慶(1998)。

2.6.1.海運同盟之源起

海運同盟之發展過程很長而曲折，在 19 世紀中後期，國際定航運輸市場運力嚴重過剩，航運公司為了攬取有限制的貨物而激烈競爭，結果運價一落千丈，許多航運公司，特別是遠東航線的航商，相繼破產。一些航運公司為了生存，往往被迫以回扣和最低運價為條件，與大宗貨物的託運人簽訂特惠契約，以圖確保貨源。特惠契約的主要內容有：(1)託運人的貨物享有同船同類貨物的最低價，並有權要求航運公司以其他航運公司設定的最低運價來承運自己的貨物。(2)為了保證一定數量的貨載，運送人必須按照貨價或運費的一定比例金額，做為手續費支付給託運人；託運人享有運費折扣的優待。特惠契約的大量出現，進一步加劇了國際航運業的惡性競爭，使原本已不景氣的運價繼續下跌。經過一段時間的較量，不少航運公司終於體認到長此下去，勢必兩敗俱傷，於是由個別公司首先發起，約束或限制航運公司間的運價競爭，運費同盟就因應而生(陳凱與陳繼紅，2010)。

2.6.2.海運同盟之發展

海運是公認極度競爭的國際事業。如果各國的航運公司都恣意的採取各自的競爭手段，則不僅運送目的無法順利達成，連航運公司的生存都有危險，所以兩家以上的定航運輸業者，在特定的航線上，採取協同一致的行動，避免不必要的競爭，並藉著共同協定的運價及運送條件，或公攤收入和支出，來互保或增進共同利益，如此海運同盟的結成是必然的。於此背景之下，遂於 1875 年 8 月，在英國至加爾各答的航線上，Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., British India

Steam Navigation Co.等航運公司組成了世界上第一個海運同盟。協議規定了各自的船舶航次和最低運價。自此之後，運費同盟在各國反壟斷法或公平競爭法中得到豁免的特別待遇，運費同盟也獲得全面的發展。但是對於海運同盟的存在與否，始終存在著正反兩方的意見，反對同盟閉鎖獨佔的國家中以美國最具有代表性，而贊成同盟的國家則以英國為首的西歐國家為主。但英美兩國針對航商聯合制訂運價及聯合營運的海運同盟制度，是否適用於反托拉斯法或應排除在競爭法管制之外，也相繼進行了以下的研究：the 1906 Royal Commission on Shipping Rings of the UK, the 1912 Alexander Committee of the USA, and the 1967 Committee of Inquiry into Shipping of the UK。上述政府研究的結論都確認海運同盟制度應該存在，並可獲得反托拉斯法豁免權。

美國的反獨占思想很濃厚，為了維護中小企業及一般消費者的利益，反獨佔運動伴隨者政治運動展開，1890 年美國國會制定了薛爾曼反托拉斯法(Sherman Antitrust Act)，隨後 1914 年頒布聯邦商業委員會法(The Federal Trade Commission Act)及克萊頓反托拉斯法(Clayton Antitrust Act)。由此可知，具有獨占特質的海運同盟在美國受到激烈反對是很自然的。然而，當時批判的對象主要是針對以英國為首的外國航運公司，因為這些外國航運公司所組成的海運同盟，使美國航運業者無法從事自由競爭(侯禮仁，1981)。

1912 年美國第 62 屆國會的下議院決議，由當時任命為海運漁業委員會 J.W.Alexander 委員長，來調查美國內外航線上的海運獨佔狀況，調查的結果在 1914 年以亞歷山大報告書(Alexander's Report)的名義發表。這份報告書的內容指出，託運人對海運同盟所作的批評並非完全妥當。同盟只要是不濫用市場的力量，就可以穩定運航的規則性、維持運費水準、配合需要做最有效率的船舶調度、減低成本並促進國際貿易，由此可促進世界經濟的成長。以下為報告書中，列舉了以下幾點海運同盟的優點。

- 1.可以使航行機會實質的增加。
- 2.可提供固定可靠的船期和運輸服務。
- 3.運費長期的穩定性，可以使出口商能夠在訂價或在與國外的廠商，簽訂買賣契約的時候，不用擔心不穩定或激烈變動的運費費率會造成交易的風險或損失。
- 4.規模較小的航商不易被市場淘汰。
- 5.可在外國市場所提供各種不同來源的運價之間維持適當的關係。
- 6.所有產品製造商、農夫、和其他出口商，不會因為其商品數量，或運送人規模而導致運費費率不一。

此外，同盟不僅是歷史的趨勢，也是運費競爭下必然的結果，如果單純禁止同盟，結果只會造成激烈運費競爭的重現，或者為了逃避競爭而狡猾的吸收合併，因此折衷的辦法是，政府必須採取必要的監督管制，以下是報告書的四點建議。

- 1.航運公司間的運費協定要受到美國洲際通商委員會(Interstate Commerce Commission, ICC)的監督。
- 2.同盟規約再決定以前，須先將副本提交給 ICC，並得到 ICC 許可。

3. ICC 有權對同盟不公平的競爭手段和不妥當的運費進行調查。
4. 禁止採用延期回扣制(Deferred Rebate System)，差別待遇(Discrimination)和競爭船(Fighting Ship)。

報告書同時指出，海運同盟具有定期航線事業的本質，也具有國際的性質，要保留其全貌做有效的處理極為困難，因此，應該要在一定的保障下加以限制，並且免除海運同盟受到獨占禁止法的管制，以符合美國的最佳利益。這份報告書提出後，1916 年制定了海運法(Shipping Act)，將海運同盟排除在薛爾曼反托拉斯法(Sherman Antitrust Act)的適用範圍外，承認了海運同盟的合法性，但是該法案仍然禁止競爭船、延期回扣制等手段。

而英國方面，藉著本國與世界各殖民地的海運聯繫，海運事業因此而蓬勃發展，以英國航運公司為中心而結成的海運同盟，也對世界海運具有強大的支配力，此時，特別是其殖民地與自治領地，對海運同盟因獨佔而產生弊害的指責聲浪不斷高漲，於是英國在 20 世紀初期對海運同盟進行了調查(侯禮仁，1981)。1906 年 11 月 30 日受英國政府命令，組成調查委員會，在 1909 年提出英國皇家委員會報告書(Report of Royal Commission on Shipping Rings, 1909)，該報告書的調查目的，主要是調查一般海運同盟的活動，特別是運費延期回扣制度，查明其運用對英國或其殖民地的商業貿易是否或將會有損害，由於委員會對最終建議的內容無法達成一致的意見，所以多數派(12 名)和少數派(5 名)的報告書分別提出。

多數派認為，實施延期回扣制的海運同盟有益於海運的健全發展，所以除非政府能保證適當的利潤，否則不應該對於海運同盟施以管制，也不應該強制調整運價。多數派指出，限制同盟獨佔的，有來自不定期船和盟外船的競爭，以及同盟內委員間在設備和服務上的競爭，還有託運人採取的相對措施，多數派建議，為了防止獨佔的濫用，商務部應承認代表全球所有航線的託運人協會，由其進行與海運同盟間的交涉，雙方若未能達成協議，商務部有權任命調停人甚至在當事者同意的情況下任命仲裁人，此外，運價表和同盟會員間、海運同盟與盟外航運公司間，同盟與託運人協會間的協定內容及延期回扣制度的內容，必須向商務部提出，商務部也有權調查任何可能會影響國際利益的事項。

少數派認為，同盟制度的優點並不如多數派所主張的那麼多，延期回扣制也不能保障同盟的益處。少數派反對給予商務部過多的權責，特別是對影響國家利益事件的調查，主張加以限制，即使從事了調查，其結果報告應向議會提出，除此之外，前段所述的各種協定也應該要向議會提出。

此報告書最後調查的結果是，英國政府承認海運同盟是自發的且是國際的民間團體，可以防範航運業者間無法序的競爭於未然，並且肯定海運同盟在相互協力之下，有諸多方面的貢獻，如海運資源經濟效率的使用、安定的運價下提供優質的海運服務，以及貿易和產業的促進提升等，對航運公司、商人及工業家都有

益處。因此英國政府最終傾向於不強制禁止延期回扣制，但也沒有提出任何積極的措施來助長海運同盟的發展，而關於同盟制度的紛爭，則建議應由當事的同盟和託運人間自行協調，政府應盡可能避免以特殊立法來干涉。英國對海運同盟採取這種不干涉主義，是基於英國在世界海運界的優越性，且海運收入占英國國際收支的重要比例，所以現行海運同盟組織的維持和擁護，對英國是最有利且必要的(Ville, 1990)。

但海運同盟的發展並非一帆風順，在海運同盟的內外部裡存在著各式的隱憂。在政策方面，許多國家紛紛制定了對運費同盟不利的法律政策，尤其是歐美等航運發達國家，於 20 世紀 80 年代末，率先發起降低政府干涉，和鼓勵競爭的減少管制活動。美國早在 1916 年的海運法(Shipping Act of 1916)中，就已明文規定禁止海運同盟使用戰鬥船，且規定延期回扣制為非法；美國在 1984 年頒布的海運法(Shipping Act of 1984)中，允許定期航運公司經營人協商確定運價，締結反競爭協議；1998 年美國頒布的海運改革法(Ocean Shipping Reform Act 1998)，內容則允許會員公司可採取獨立行動，同盟會員可與各別顧客簽訂秘密運送合約。

1974 年聯合國定期船同盟管理規章，雖對於海運同盟採取贊成的態度，但其規定海運同盟之入會制度，應由封閉式走向開放式，另外，歐盟有關『根據歐洲共同體條約第 81、82 條競爭規則適用於海運的實施細則』等一系列規則中，制定關於如何認定壟斷行為對貿易的影響、相關市場的界定方法以及如何確定罰金等方面。這些都在很大程度上引入競爭機制，並約束運費同盟的壟斷行為(陳凱與陳繼紅，2010)。

在組織內部，一方面，海運同盟很少針對運力，進行限制，各成員公司均可自行增加自己的運力；另一方面，各成員公司又必須遵守同盟的協議，按照同盟的配額承運貨載。如此一來，終會導致海運同盟內部供需走向惡化，大量的運力過剩，海運同盟便開始陷入隨時瓦解的危機中(陳凱與陳繼紅，2010)。而在組織外部，由於獨立運送人(Outsider)的出現和不加入海運同盟的定期航運聯盟集團不斷增加，致使海運同盟的市場占有率呈現下降的趨勢，由海運同盟完全壟斷市場的現象，已漸漸走入歷史(周海霞，2005)。發展至此，航運市場上以運費同盟為主要組織的舊體制，已經愈來愈難適應市場新的需求，市場需要一種機制更為靈活，合作範圍更加廣泛的組織來取代原有的舊體制，此時，出現了運費同盟內部成員組成的聯營體(Consortia)，這一階段的聯營體，主要採用港到港聯營合作方式，內容僅限於某一條特定航線合作協議。

航商合作組織發展至 80 年代，演化成新的一種營運方式，他們以運費同盟外，以聯營體(Consortia)的身分在航線上營運，這一階段的聯營主要採用艙位租賃的方式，一般都是由出租方調配船舶，而承租人使用艙位，此時聯營體為當時最活躍的營運形式。1995 年，隨著歐亞航線幾大主要聯營體期滿解散，各大航商迅速展

開另一種新的組合，即策略聯盟(Strategic alliance)，並將此聯營以實際行動推廣到全球航線。與聯營體合作範圍不同，這些協議的內容不限於某一特定航線或幾條航線，而是在全球範圍內進行全方位的合作經營。林光興與張志清(2009)指出，聯盟成員之間合作的項目涉及：(1)船舶艙位互相協定，包括船期安排、艙位互租等。(2)共同派船、航線的協調。(3)空櫃和車架之交換使用。(4)共用貨櫃碼頭、內陸終站。(5)內陸轉運合作。(6)文件、資料系統之建置與電子資訊交換。(7)加入與不加入運費同盟或運費穩定協議。(8)會計費用之處理。(9)對其他團體或其他當事人之轉租傭艙位。

2.6.3.海運同盟之式微

現今，海運同盟之影響力已大不如前，而歐盟經過多年的研究，也認為最初決定授與運費同盟豁免權的考慮因素，並不符合當前市場的發展狀況，因此廢除了歐盟第 4056/86 條規，並規定自 2008 年 10 月 18 日之後，運費同盟的組織形式將不再依法保留。故而歐洲定航事務協會(ELAA, European Liner Affairs Association)將取代遠歐運費同盟(FEFE, Far Eastern Freight Conference)，在功能上轉化為管理定航公司業內信息流通的機構。

環顧海運同盟之歷史背景，最初起源於西元 1875 年歐洲的「英國至加爾各答」貿易航路上。繼而在 1986 年，歐盟通過編號 4056/86 法規，允許海運同盟不在其競爭法令管轄範圍之內，航商之間可以自行組成海運同盟，進行運價制定及協調運能供給等活動。經過了 20 多年的實施，編號 4056/86 法規，規範和保護了航運業的發展，不僅成為歐盟海運競爭法中，最重要的部分，同時也儼然成為其他主要航運國家的立法典範。然而，近年來歐盟航運競爭規則卻發生重大變化，2006 年 9 月，歐盟理事會通過 1419/2006 號規則，並於 2008 年 10 月 18 日生效，規定所有經營歐洲航線上的定期航運公司，須於這兩年的過渡期間結束其海運同盟，此項決議，撼動了運作 130 餘年的海運同盟制度。

我國關於定期航運業之聯營組織與航運協議之規定，規定於航業法第 3 條第 10、11 款、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理之相關規定；另外，在

第 49 條及第 50 條訂定罰則事項²。

綜合以上，我國航業法定義之國際聯營組織所指「常設組織或非常設之聯盟」，「常設組織」實務上通稱為定期船海運同盟(Liner conference)或運費同盟(Freight conference)；而「非常設之聯盟」則可以是各類型的聯營(Consortia)或策略聯盟(Strategic alliance)。航業法目前要求審查並認可其組織及各協定之運價表。針對國際聯營組織之運作或國際航運協議之實施，在其有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得令其限期改善；若不改善，則廢止其認可。並無其他罰鍰等規定，亦未有針對國際船舶運送業聯營之規範(因現行「船舶運送業聯營監督辦法」只管理國內航線的業者)。

2.7 對外國籍船舶運送業之管理如何因應與國際締約(如 TiSA、TPP、RCEP)之檢討

因應我國參加各類型雙邊或多邊之國際經濟合作協定之議題，其重點乃因國際經濟合作協定牽涉締約國要求開放國內市場之問題，故國內行政法規範行業別之規定，是否需配合修訂？過去我國因申請參加世界貿易組織(WTO)時，當時許多 WTO 會員國要求我國必須開放海運業市場，因而在民國 88 年 2 月修正航業法時，即刪除第 6 條條文，因該條文限制外國人不得來我國經營「船務代理業、海運承

²航業法第 3 條第 10 款：「國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。」

航業法第 3 條第 11 款：「國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。」

航業法第 34 條：「船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關會商有關機關認可。聯營組織變更或解散時，亦同。國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。」

航業法第 35 條：「船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，申請航政機關核轉主管機關認可。國際航運協議變更時，亦同」。國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。前項運價表應容許船舶運送業自由決定其運費、票價。」

航業法第 49 條：「船舶運送業或外國籍船舶運送業參加或設立國際聯營組織不依計畫實施聯營，經令其限期改善而屆期未完成改善或聯營事由消滅者，主管機關得會商有關機關廢止其認可」。未依第三十四條第二項或第三十五條第二項規定辦理者，航政機關於必要時，得暫停該運價表全部或部分之實施。」

航業法第 50 條：「國際聯營組織之運作或國際航運協議之實施，有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得令其限期改善。未於前項限期內完成改善者，航政機關得報請主管機關會商有關機關廢止其認可。」

²

攬運送業、及貨櫃集散站經營業」。考慮當我國將參加國際締約(如 TiSA、TPP、RCEP)時，航業法第 28、29 及第 30 條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，其因應措施應如何處理之問題，首先需瞭解國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)之基本內容，再探討以下問題：1.分析其對政府管理國內產業市場措施，針對本國業者與外國業者是否有任何規定？2.可否有不同措施？3.那些措施是不可存在的？

現行航業法第 28、29 及第 30 條³係對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定。

服務貿易協定(Trade in Services Agreement，簡稱「TiSA」)說明如下：

- 1.依據經濟部經貿談判代表辦公室之資料(附件一)指出「服務貿易協定」TiSA)，係因 WTO 杜哈回合談判雖停滯，但個別國家因自主性自由化政策規劃，或因洽簽 FTA，進一步開放國內服務業市場，以致多數 WTO 會員的實際市場開放程度，較其在 WTO 所承諾的開放範圍為高。另鑒於科技進步或服務創新，以及近年來產生的新型態服務業，需要新的國際貿易或國內監管規則，在美國及澳洲積極倡議下，「真正之友」會商後認為服務業自由化不應受制於杜哈談判僵局而停滯不前，爰決定另起爐灶推動一個以複邊(plurilateral)方式洽簽之服務業自由化協定。自 2012 年初起，「真正之友」成員在瑞士日內瓦進行密集討論，並於同年年底就未來談判架構達成共識，協定名稱暫定為「服務貿易協定」。由於成員陸續於 2013 年 6 月前完成取得談判授權的國內程序，爰於去年 6 月底召開之「真正之友」會議中，以發布聯合新聞稿的方式宣布進入談判階段。
- 2.TiSA 的參與成員，目前共有 24 個 WTO 會員參與 TiSA 談判，包括我國、美國、歐盟、澳洲、瑞士、挪威、紐西蘭、加拿大、日本、韓國、香港、墨西哥、智利、巴基斯坦、哥倫比亞、以色列、土耳其、哥斯大黎加、秘魯、巴拿馬、冰島、巴拉圭、列支敦士登、烏拉圭，其服務貿易進口及出口合計占全球總值 70% 以上。
- 3.有關 TiSA 協定目標、內容及進度問題，參與成員設定 TiSA 為一高企圖心、高

航業法第 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。」

航業法第 29 條：「外國籍船舶運送業在中華民國設立分公司，應具備營業計畫書，記載船舶一覽表，連同其他有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。外國籍船舶運送業應自許可籌設之日起六個月內，依法辦理認許及分公司登記，具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可並核發許可證後，始得營業。外國籍船舶運送業分公司結束營業，應自結束營業之日起三十日內，將原領許可證繳送航政機關轉送主管機關廢止其許可並註銷其許可證；屆期未繳送者，由航政機關報請主管機關逕行廢止其許可，並註銷其許可證。」

航業法第 30 條：「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代理登記後，始得營業。」

標準之協定，協定條文將以 WTO 服務貿易總協定(GATS)內容為基礎，含蓋所有的服務業別及服務提供模式，並盼透過談判，納入服務貿易相關之新貿易規則，進而促進全球服務業進一步自由化，未來不排除將協定「多邊化」(Multilateralization)。談判內容分為文本(text)、新貿易規則(New and enhanced principles)附件，以及個別國家服務業市場開放承諾三部分，目前持續進行討論中。海運業需特別關注的事項如下。

(1) TiSA 協定本文：係以 WTO/GATS 內容為基礎，納入 GATS 之核心條文，包括「範圍」、「定義」、「一般例外」、「國家安全例外」、「市場進入」以及「國民待遇」等。

(2)新貿易規則附件：為因應新型態服務業對新國際貿易或國內監管規則之需求或趨勢，成員亦針對特定服務業提出新貿易規則提案，例如曾於杜哈回合中提出討論，惟未能達成共識的「海運服務業」、「國內規章」、「自然人移動(簡稱「模式四」)」等議題，或強化 GATS 附件或瞭解書已涵蓋特定服務業之貿易規則，如「金融服務業」、「電信服務業」，惟目前成員尚未有共識，目前仍持續討論中。

4.既然 TiSA 係以 WTO/GATS 內容為基礎，納入 GATS 之核心條文，包括「範圍」、「定義」、「一般例外」、「國家安全例外」、「市場進入」以及「國民待遇」等，則研析本議題則需瞭解過去 WTO 為何在海運服務業談判為何沒有達成協議之癥結，例如(1)美國未能充分支持，(2)海運及其相關服務業之高度複雜，不易協商全面自由化活動，(3)各國經濟發展程度不同，造成對海運服務業部門市場開放措施之差異，(4)複合運送業務如何開放存在爭議等(邱榮和，1997，2000)。再加以深入分析「新貿易規則附件」之內涵，再來對照我現行航業法第 28、29 及第 30 條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，則能找到應對措施。

TPP(跨太平洋夥伴協定)簡要說明如下(Wiki, 2014; Schott et al., 2013)：

1. 跨太平洋夥伴協定(Trans-Pacific Partnership Agreement，簡稱 TPP) 前身為 2006 年由新加坡、汶萊、智利與紐西蘭啟動的自由貿易協定(簡稱 P4)。包括上述的四國，之後美國、澳大利亞、越南、馬來西亞以及秘魯、墨西哥、加拿大、日本另以 TPP 為名先後加入談判。TPP 原則上要求 100%產品項目列入關稅減讓談判，其內容比其他自由貿易協定(FTA)更為廣泛，自由化程度也更高。除消除關稅等貿易壁壘的內容外，還包括實現服務業的自由化，人員、資金流動的自由化，保護智慧財產權，改善經營環境等內容。當然，各國可根據本國實際情況，在磋商過程中爭取一定的緩衝期，以保護本國的弱勢產業，如智利於 P4 就為本國的小麥和砂糖保留了 10 年的緩衝期。在 P4 已經生效的 4 國中，8 成以上產品的關稅已被撤銷，其餘也將在協議生效後 10 年內撤除。

2. P4 及 TPP 的發展，可分為許多階段：

(1)醞釀階段(1990—2000 年)：此時，全球區域經濟一體化的趨勢迅速興起，在亞太地區主要體現為亞太經合組織(APEC)的誕生。1994 年 11 月 APEC 在《茂物宣言》中闡述了「開放的地區主義」理念，明確提出發達國家和發展中國家實現貿易投資自由化的時間表和目標。在 APEC 的推動下，亞太地區各經濟體的開放程度不斷提升，經濟合作領域迅速拓展，新加坡、智利等貿易自由化程度較高的國家開始考慮建立高標準的自由貿易區，這為 TPP 的出現奠定了重要基礎。

(2)起步階段(2001—2008 年)：此時，WTO 多邊貿易體制進展緩慢，多哈回合談判陷入停滯。與之相對照，區域自由貿易協定(FTA)呈現迅速發展的態勢。隨著中國—東盟、南韓—東盟、日本—東盟等 FTA 的成功簽署，亞太地區逐漸成為全球 FTA 的中心。受此影響，紐西蘭、新加坡、汶萊、智利四國於 2005 年共同簽署了跨太平洋戰略經濟夥伴關係協定(p4)，這也是 TPP 的前身。

(3)快速發展階段(2008 年至今)：2008 年下半年爆發的國際金融危機對世界經濟產生了嚴重的衝擊。出於應對金融危機和美國戰略重心轉移的需要，加上美國反恐戰爭和伊拉克戰爭基本結束，美國政府將 P4 作為美國介入並主導亞太地區經濟一體化進程的重要槓桿，於 2008 年 11 月正式宣佈加入 TPSEP。在美國的主導下，2009 年底 P4 被更名為 TPP。這一時期，除美國以外，越南、秘魯、澳大利亞、馬來西亞、加拿大、墨西哥、日本等國相繼加入談判，從而使 TPP 成員國範圍由最初的 4 國(P4)迅速擴大到目前的 12 國(P12)。迄今為止，TPP 已進行 19 回合談判，取得了明顯的進展。

3.TPP 特點：TPP 是跨區域的自由貿易協定，與以往自由貿易協定相比具有以下三個鮮明的特點。

(1)成員國之間存在巨大的差異性和複雜性。從參與主體來看，各成員國在地理、人口、政治、宗教信仰以及經濟發展水平和經濟結構等方面存在的差異性和複雜性比較突出。各經濟體遍及北美、南美、東亞和大洋洲，既有人口大國，也有人口小國；既有資本主義國家，也有社會主義國家；既有基督教國家，也有佛教國家，還包含儒家文化圈；既有發達國家，也有發展中國家；既有以製造業為主導產業的國家，也有以資源為主導產業的國家。這就決定了亞太地區經濟體在涉及農業、勞工、環境、知識產權等方面的談判時將會有著不同的利益訴求和較大分歧。倘若考慮南韓、泰國等潛在成員國，此差異性和複雜性還會進一步增大。

(2)協議內容的廣度和深度超過以往任何自由貿易協定。從本質上看，TPP 仍屬於一種 FTA 形式，但其談判大綱明確提出要樹立為一個「21 世紀自由貿易協定的標竿、全球貿易合作的新標準」，因而其協議內容無論是廣度還是深度，都明顯超過以往任何一個亞太區自由貿易協定。從廣度上看，它體認了全覆蓋的特點，既包括商品貿易、服務貿易等傳統 FTA 的條款，也包

含智慧財產權、勞工、環境、商務人士暫准入境、國有企業、政府採購、金融、能力構建等亞太區絕大多數 FTA 尚未涉及或較少涉及的條款。從深度上看，它體現了高標準的特點，目前雖未正式簽署，但在關稅減免、服務貿易、智慧財產、勞工、環境、國有企業、政府採購等相關領域的最終標準都明顯超出 FTA 的現有水平。在商品貿易領域，TPP 盼實現全部貿易品零關稅。在服務貿易領域，TPP 則採取負面表列這一自由化程度較高的方式，特殊業別設置例外條款。在智慧財產權領域，TPP 對智慧財產權保護所提出的要求則明顯高於 TRIP。此外，TPP 在勞工、環境、政府採購、國有企業等領域也提出不少高於一般 FTA 的內容和標準。

- (3)協議內容和標準更多體現美國自由貿易理念及其戰略利益訴求。從價值理念看，TPP 在智慧財產權、勞工和環境及服務貿易等方面設置的「高標準」，帶有顯著的美式自由貿易特點，其主要目的在於維護美國的經濟利益和戰略利益。首先，TPP 談判大綱明確指出，要在智慧財產權領域實施高於 WTO (TRIPS)協議的標準。事實上，美國在技術創新和知識技術密集型產業方面具有明顯優勢，提高智慧財產權標準將有助於美國繼續保持這方面的優勢，並從技術貿易、技術轉移和專利使用等方面獲取更多的技術擴散收益。但對於發展中國家來說，將不利於以低成本獲取先進技術。其次，TPP 協定中專門增設了勞工和環境條款，並將貿易與之相掛鉤，通過強加於他國較高的勞工環境標準等，有助於美國藉此對其他成員國的出口產品實施貿易制裁，以達到維護其自身利益的目的。最後，美國強調 TPP 談判要實現統一原產地規則、全面減免關稅、服務貿易的國民待遇和最惠國待遇，主要目的還是為了擴大對亞太區域的出口。國際金融危機爆發後，美國總統奧巴馬提出了 5 年出口倍增計畫，即到 2015 年美國出口增加一倍。而亞太地區作為一個快速成長的新興市場，對於美國擴大出口、推動經濟復甦和增長顯然具有重要的意義。

4.海運為服務業，而 TPP 強調服務貿易的國民待遇和最惠國待遇問題；另外，勞工等領域也提出不少高於 FTA 的內容和標準。那可能是比較與海運為服務業關聯較深的，應該多加了解與探討。

RCEP (區域全面經濟夥伴協定)(MBA 智庫百科 2014)簡要說明如下：

- 一、RCEP 是 Regional Comprehensive Economic Partnership 的縮寫，即區域全面經濟夥伴協定 RCEP 由東南亞國家協會(ASEAN，東協)十國發起，邀請中國、日本、南韓、澳大利亞、紐西蘭、印度共同參加(10+6)，通過削減關稅及非關稅壁壘，建立 16 國統一市場的自由貿易協定。2011 年 2 月 26 日，在內比都舉行的第十八次東盟經濟部長會議上，部長們優先討論了如何與其經濟伙伴國共同達成一個綜合性的自由貿易協議。會議結果是產生

了組建區域全面經濟夥伴協定(RCEP)的草案。2011 年第 19 屆東盟峰會上東協十國領導人正式通過 RCEP。2012 年 8 月底召開的東協十國、中國、日本、南韓、印度、澳大利亞和紐西蘭的經濟部長會議原則上同意組建 RCEP。東協秘書長素林形容這項決議是「一項重大成就」。儘管由於領土問題和在貿易自由化原則上的分歧，RCEP 內各方步調未必能完全協調一致，但儘早達成自由貿易協定、增加經濟活力已成為各方共識。

RCEP 是東協國家近年來首次提出，並以東協為主導的區域經濟一體化合作，是成員國間相互開放市場、實施區域經濟一體化的組織形式。RCEP 主要成員國計畫包括東協與已經簽署自由貿易協定的國家，即中國、日本、南韓、澳大利亞、紐西蘭、印度。東協 10 國與這 6 個國家分別簽署了 5 份自由協定，其中澳大利亞和紐西蘭是共同與東協簽署的一份自貿協定。組建 RCEP 目前計畫是這 16 個國家，東亞峰會另外兩個成員國(美國、俄羅斯)因尚未與東協簽署自由貿易協定，所以不在 RCEP 成員國計畫範圍之內。東協計畫待 16 個國家將 RCEP 建到一定程度後，再商談美國、俄羅斯加入事宜。RCEP 的目標是消除內部貿易壁壘、創造和完善自由的投資環境、擴大服務貿易，還將涉及智慧財產權保護、競爭政策等多領域，自由化程度將高於東盟與這 6 個國家已經達成的自貿協議。RCEP 擁有占世界總人口約一半的人口，生產總值占全球年生產總值的三分之一。

二、RCEP 的框架與目標

RCEP 倡議起源於東協發表的東協區域全面經濟夥伴關係框架。了解這個倡議要依靠兩個文件，即《東協地區全面經濟伙伴關係框架》和《RCEP 談判的指導原則和目標》。其中 RCEP 框架提出 RCEP 建設的一般原則，而《RCEP 談判的指導原則和目標》則是針對 RCEP 協議談判的指導文件。通過分析這兩個文件規定的內容，我們可以初步認識 RCEP 倡議的基本內容，即在整合現有的以東協為中心的五個 10+1 FTA 的基礎上，建設「現代、全面、高質量、互利的自貿區」。2011 年 11 月，東協第 19 次領導人會議在印尼巴里島舉行，會議期間通過了《東盟地區全面經濟伙伴關係框架》，目的是要「建立一個東盟通過設定原則來主導的進程」。該文件所確定的 RCEP 一般原則，基本勾畫未來這一地區合作協議的基本框架。具體來說，就是要與現有的 FTA 對話伙伴做更廣泛、更深入的互動，對現存與對話伙伴之間的 RCEP 做重要推進。儘管這個規劃還相對模糊，但作為地區未來合作構建的框架已經具有很強的導向意義。

作為推動 RCEP 建設的重要步驟，2012 年 8 月在柬埔寨暹粒召開的東協第 44 次經濟部長會議通過《RCEP 談判的指導原則和目標》。這個文件的公布表明，RCEP 將以一個協議的形式通過談判展開。從文件的內容看，經濟部長們設計的談判原則並沒有脫離和超越「東協地區全面經濟伙伴關係框架」的規定，只是在談判的具體目標方面有了更進一步的界

定，為啟動談判做好了準備。

- (1)時間框架：作為 RCEP 協議的第一步，目前東盟加中、日、韓、印和澳紐的談判在 2013 年年初啟動，2015 年年底完成。
- (2)目標框架：談判的目標是要在東協成員與其 FTA 伙伴之間達成一個現代、全面、高質量、互利的，涵蓋貨物貿易、服務貿易、投資、經濟技術合作、智慧財產權、競爭、爭端解決及其他問題的經濟伙伴協議。這實際上是對框架文件中規定的 RCEP 建設目標的進一步界定，明確了這一輪談判的目標。文件同時也對將要涉及的具體領域做了規定，具體來說有以下幾個方面。(i)貨物貿易方面：以漸進消除所有貨物貿易的關稅和非關稅壁壘為目標，在參與國之間建立一個自由貿易區。(ii)服務貿易方面：實質性消除 RCEP 參與各國之間服務貿易的限制和/或歧視性措施，所有部門和供應方式都在談判範圍內。(iii)投資方面：目標是在地區內創建自由、便利和競爭性投資環境。投資談判將含蓋促進、保護、便利化和自由化四個支柱。(iv)經濟技術合作方面：RCEP 的經濟技術合組條款將建立在東協和其 FTA 伙伴之間現存的經濟合作協議基礎上。合作活動將包括電子商務和 RCEP 參與國相互統一的其他領域。(v) 智慧財產權方面：通過促進智慧財產權利用、保護和執行方面的經濟一體化和合作，來降低與智慧財產相關的貿易和投資障礙。競爭問題：為各方形成促進競爭、經濟效益、消費者福利以及削減反競爭行為的合作基礎，但將照顧 RCEP 參與各方在競爭領域國家制度和能力上的重要差異。此外，RCEP 協議還包括一個爭端解決機制，並將考慮含蓋 RCEP 參與國之間的 FTA 涉及的其他事項，這將在談判過程中由各方確定並達成一致，同時也會考慮與商業活動相關的新興問題。

三、建立 RCEP 的一般原則

2011 年 11 月，在印尼巴里島召開的第 19 屆東盟領導人會議通過了建立東盟「區域全面經濟夥伴協定(RCEP)」框架的專門共識文件。共識文件指出，在互利、透明和務實的基礎上，加強與伙伴國之間經濟一體化與合作，建立由東盟主導的經濟一體化進程。RCEP 旨在達成一個全面互利經濟伙伴協議。此協議應包含更加寬廣、更加深層次的參與，並富有成效的提高已有的東協自貿區協議和與對話伙伴的全面經濟伙伴協定。此協定應有一個開放的加入條款，允許任何東協自貿區伙伴國參與，除非他們還沒做好準備參與。

在通過的共識文件中規定了建立 RCEP 的一般原則，包括：(1)涵蓋範圍。(2)進程。(3)開放加入。(4)透明性，簽署協議將予以公開，確保利益相關者理解和利用經濟一體化與合作。(5)經濟技術合作將成為協議中不可分割的一部分，以支持東協成員國和執行協議利益最大化。(6)便利

化，此協議應包含切實可行的措施和共同努力促使貿易和投資便利，包括降低交易成本。(7)經濟一體化，此協議應有利於東盟經濟一體化，經濟均衡發展，加強東協成員國之間以及東協與其伙伴國之間的經濟合作。(8)特殊和差別待遇，此協議應為東協成員國提供特殊差別待遇，特別是柬埔寨、寮國、緬甸和越南。(9)該協議應符合 WTO 協議。(10)此協議應進行定期審查，確保有效且有益的執行。委任東協有關部長和東盟秘書長執行上述原則，並在東協和其合作伙伴共同參與下制定具體原則。

四、我國尚在尋求加入 RCEP 的階段

故目前無法得知實際加入後，各成員國將如何要求我國的市場開放事項；但因 RCEP 旨在達成一個全面互利經濟伙伴協議，其框架內容包括「服務貿易方面」係要求「實質性消除 RCEP 參與國之間服務貿易的限制和/或歧視性措施，所有部門和供應方式都在談判範圍內」。而在建立 RCEP 的一般原則時，應「符合 WTO 協議」。故國內海運服務業之規範，似乎可以先行以 WTO 協議的規範來對照探討因應措施，比較實際可行。

2.8 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制

關於「如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？又其評鑑指標能否反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆—馬祖、高雄—馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據」？

本議題在國內已有辦理法源依據，即「發展大眾運輸條例」，其第 7 條規定：「主管機關對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑；其評鑑對象、方式、項目與標準、成績評定、成果運用、公告程序及獎勵基準等事項之辦法，由中央主管機關定之」。另外，「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」⁴第 2 條第 1 項第 5 款及第 6

款分別規定「船舶運送業」及「載客小船經營業」之執行機關；其辦法中亦有規定執行機關如何訂定「服務評鑑執行要點」之方式。臺北市政府為客觀公正評鑑臺北市聯營公車營運服務，即依據大眾運輸營運與服務評鑑辦法第 4 條規定，訂定「臺北市聯營公車營運服務評鑑執行要點」以進行每年度之臺北市聯營公車營運服務之評鑑。上述資料及法規可供航港局未來進行「國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制」建立之參考。

2.9 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

有關「在『客船乘客與運送人糾紛調處程序』中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究」議題，本議題初步分析如下。

我國客船業務以前偏重在短程的國內航線，目前因為麗星郵輪集團長期在基隆港營運，加以其他郵輪集團船舶靠泊我國國際港口，日益頻繁，故防止乘客不離

大眾運輸營運與服務評鑑辦法(民國 93 年 12 月 03 日)

第 2 條

「本辦法適用之對象，為本條例第 2 條第 2 項所列之大眾運輸事業，其營運與服務評鑑，由下列主管機關分組辦理之：

- 一、市區汽車客運業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 二、公路汽車客運業：由中央主管機關辦理。
 - 三、鐵路運輸業：由中央主管機關辦理。
 - 四、大眾捷運系統運輸業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 五、船舶運送業：由中央主管機關辦理。
 - 六、載客小船經營業：由船舶所在地之航政主管機關辦理；未設航政主管機關之地區，由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 七、民用航空運輸業：由中央主管機關辦理。
- 前項主管機關得委任所屬機關或委託其他機關(構)辦理。」

第 4 條

「主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。」

發展大眾運輸條例

第 7 條

「主管機關對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑；其評鑑對象、方式、項目與標準、成績評定、成果運用、公告程序及獎勵基準等事項之辦法，由中央主管機關定之。」

船之措施及保障郵輪旅客權利事項，確有完備法令之必要。若乘客不肯離船，如何處理？則依據民用航空法第 47 條第 3 項規定訂定之「民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法(民國 91 年 4 月 4 日訂定發布；最新修正民國 99 年 4 月 29 日)」⁵法例是未來航業法處理法源依據及修法建議非常好的參考資料。例如，該辦法第 6 條是處理乘客霸機的規定。

2.10 船舶運送業之董事及經理人變更登記後，是否仍需報請航政機關備查之檢討

此研究議題的源起乃是同一事件需向兩機關申請不便民，例如船舶運送業公司之董事、經理人其他依法應登記事項有變更，需向公司主管機關(經濟部)辦理登記後，再至航政機關報請備查，業者常因忘記報請航政機關備查，而遭罰款。此乃肇因於「航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查」所產生之問題。在第二節內容曾說明：「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)發展的趨勢，及反應業者需求的簡化及減少行政監管的措施」。民國 102 年 1 月新修正航業法更是簡化及減少許多行政監管的措施。

航業法第 9 條第二項要求「船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後三十日內報請航政機關備查」，是否要再次反應業者需求減少行政監管的措施，端視航政機關辦理業務時，是否需要該項資料的

5

民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法第 6 條

運送人遇有乘客拒絕即時離機者，得通知航空站經營人指派主管人員會同航空警察局人員到場協助處理。乘客得推派代表填具「民用航空乘客離機協議見證表」(如附件 1)後下機，以維持機場正常運作。

前項人員現場協助調處下列事項：

- 一、勸導及安排乘客離機，協助糾紛解決。
- 二、維護航空站公共秩序。
- 三、維持後續航班安排，維護乘客權益。

乘客於調處時，經受退去之要求而仍留滯於航空器中者，運送人經第一項航空站經營人指派之主管人員同意，得請求航空警察局勸導或強制乘客離開航空器。
航空警察局強制乘客離開航空器時，航空站經營人及運送人應配合採取必要措施。

重要性來論斷。因為是「備查」，業者陳報資料只是供航政機關更新資料，以利未來需要查詢時，不會發生資料老舊或錯誤之問題。若是航政機關與公司登記機關(經濟部商業司)能有電腦連線，即時通知航政機關者，此規定即不須存在；或者公司登記機關(經濟部商業司)能在回覆「船舶運送業申請董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者」的行政作業過程中，副知航政機關，此規定也可不須存在。

惟目前 MTNet 為航政監理的主要系統之一，但是 MTNet 系統資料無法自動更新，船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，業者於公司主管機關辦理完成變更登記後，須依航業法第 9 條⁶、第 42 條及第 47 條規定：「公司之董事、經理人其他依法應登記事項有變更，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，航港局承辦人員收到變更登記申請後，須以公文函復並於 MTNet 系統「變更登記後須報核備事項登記」手動更新，點選「取得登記資料」後，MTNet 系統資料才會更新。

6

航業法第 9 條：

「船舶運送業變更組織、名稱者，應申請航政機關核轉主管機關許可，並於依法辦妥公司變更登記後三十日內申請航政機關核轉主管機關換領許可證。

船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後三十日內報請航政機關備查。

船舶運送業設立分公司，應於依法辦妥分公司登記後三十日內報請航政機關備查。」

2.11 如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理制機制

有關「引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理制機制，航業法應如何規範業者遵行」議題，初步分析如下。

本議題須考慮航政機關究竟需求船舶運送業建立何種公司內部營運風險及安全管理制機制？其要求目的為何？因為船舶運送業之公司治理事項(包括內部營運風險)屬公司法(經濟部商業司)管理為主，航政機關介入管理目的為何？又安全管理制機制似乎也非航政機關主管事項？故應先辯明其要求目的為何？才可確切獲得符合業者需求及主管官署的行政監管目的。

2.12 探討船舶運送業未配合政府政策需求，經營特定航線之客貨運送之處置作為

關於「依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合」？

本項議題需求充分考慮政府可以基於那些理由，要求民間船舶運送業者配合政府的要求。在我國當前的社會發展及民眾自主意識高漲的氛圍下，要強迫民眾(業者)配合已然不易，如要處罰未配合辦理者，當更不容易。比較好的研議方向是以鼓勵業者配合為主；若非要處罰，則災害防救之要求似乎比較可能應用於航業法第 16 條。另外，航業法第 25 條與第 16 條，確實有部份事項重疊之處。惟須考慮第 25 條准用於外國籍船舶運送業，而第 16 條則無。此外，依據第 16 條所訂定之「指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法」，依其目前第 2 條規範之範圍只限國內範圍，但航業法第 25 條民國 70 年立法當時之理由，似乎可包括國際航線之範圍，未來若要整合，亦須詳細研究。

第三章 海運承攬運送業相關問題之探討

本章有關分析海運承攬運送業相關問題，包括本研究三項議題，分別為：(3) 檢討無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性，(8)海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討，及(8.1)新增議題：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討。其中，8.1 新增議題(海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討)為航港局於本 2015 年 1 月 13 日電郵交辦之事項，其議題內容如下：

8.1 新增議題：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討

說明：海運承攬運送業係提供複合式運輸服務，惟其集運費率表內之費率項目僅列示集運費(整櫃費用、併櫃費用及其他)、服務費及手續費，並未列示服務項目之細項，造成付費者不易瞭解其繳交費用所包括之項目，爰建議研究團隊協助蒐集其他國家之案例，及集運費率表組成之背景資料後，再予針對海運承攬運送業之集運費率表含括項目再予研析及定義，俾規範集運費率含括項目以利後續檢討資訊公開之可行性，減少付費者對其繳付費用使用對象之疑慮。

關於海運承攬運送業經營無船公共運送業務(NVOCC)之問題，於第二章 2.1 節(議題初步分析)中已說明：「我國現行航業法規四大行業別：「船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、及貨櫃集散站經營業」，並無「無船公共運送人(NVOCC)」之行業別，是否需增加該行業別，需求進一步之探討。」同時建議對無船公共運送人(NVOCC)議題研究重點如下：(1) 蒐集國內業者對「無船公共運送人(NVOCC)」之行業別是否有需求之意見。(2) 以美國及大陸法令對無船公共運送人(NVOCC)設立營運之條件及要求，探討我國現行海運承攬運送人業務之異同。(3)若有需要要設立新航業別，則研擬航業法修正草案。而關於海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討，因海運承攬運送業之探討與無船公共運送人(NVOCC)之內容相關，故一併討論。

3.1 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性之初步分析

3.1.1 初步分析

由於無船公共運送人(Non-vessel-operating common carrier，簡稱 NVOCC)一詞係是由美國聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission, FMC)於 1961 年所創，屬於我國民法所定義的「承攬運送人」之運送人型態(林光、張志清，2009)。美國於 1984 年海運法(Shipping Act of 1984)明確給予無船公共運送人(NVOCC)及海運承攬運送業(Ocean freight forwarder)分別定義，其業務經營及管理方式，亦明確規定。其後的美國 1998 年海運改革法(Ocean Shipping Reform Act, OSRA)第 3 條第 17 款，亦明確規定：「無船公共運送人係指不經營船舶而提供海上運送服務之公共

運送人，且其對海上運送人之關係為託運人」。因此，無船公共運送人對貿易商、製造商等貨主而言，係一運送人；但對本身擁有運輸工具從事實際運送之航運公司或內陸運輸業者而言，無船公共運送人則是一個託運人。其法規原文如下所示：

(17) ‘ocean transportation intermediary’ means an ocean freight forwarder or a non-vessel-operating common carrier.

For purposes of this paragraph, the term—

(A) ‘ocean freight forwarder’ means a person that—

(i) in the United States, dispatches shipments from the United States via a common carrier and books or otherwise arranges space for those shipments on behalf of shippers; and

(ii) processes the documentation or performs related activities incident to those shipments; and

(B) ‘non-vessel-operating common carrier’ means a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier.

由上知悉，美國 1998 年海運改革法(OSRA)將無船公共運送人(NVOCC)及海運承攬運送業(Ocean freight forwarder)歸納為海運運輸中間人(Ocean transportation intermediary, OTI)，各業者要營運，必須向 FMC 申請核發許可證後，方可營運。在 FMC 管轄下的海運承攬運送業僅為代理人，無權經營貨物之運送業務。海運承攬運送業之工作為以託運人之代理人身分，將貨物交由擁有船舶之運送人運送；其向託運人收取服務費，亦可向運送人收取佣金。惟當海運承攬運送人簽發提單或提供併櫃服務賺取運費差額時，其已擔任運送人之身分；此時，該海運承攬運送人必須向 FMC 申報運價表，並須申請取得無船公共運送人之資格(林光、張志清，2009)。

美國對運輸中間人(OTI)(包括船舶貨運承攬業(OFF)或無船公共運送人(NVOCC))規定需提供擔保債券(surety bond)(類似保證金)之規定，說明如下：

(1)美國國內之海運貨物承攬業(OFF)，其保證金為五萬美元(約合新台幣 150 萬元($=50000 \times 30$))，增設每一分支機構增加一萬美元(約合新台幣 30 萬元($=10000 \times 30$))。

(2)美國國內之無船公共運送人(NVOCC)，其保證金為七萬五千美元(約合新台幣 225 萬元($=75000 \times 30$))，增設每一分支機構增加一萬美元(約合新台幣 30 萬元($=10000 \times 30$))。

(3)未獲得 FMC 執照的外國運輸中間人(OTI)，其保證金為十五萬美元(約合新台幣 450 萬元($=150000 \times 30$))。

(4)獲得 FMC 執照的外國運輸中間人(OTI)，其保證金為五萬美元(約合新台幣 150 萬元($=50000 \times 30$))，增設每一分支機構增加一萬美元(約合新台幣 30 萬元($=10000 \times 30$))。

大陸在其 2001 年 12 月 5 日國務院通過，自 2002 年 1 月 1 日起施行之「國際海運條例」中，仿照美國法例，將無船公共運送人(NVOCC)行業規範在內。依其第七條規定如下：

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。

前款所稱無船承運業務，是指無船承運業務經營者以承運人身分接受託運人的貨載，簽發自己的載貨證券(Bills of Lading, B/L)或者其他運輸單證，向託運人收取運費，通過國際船舶運輸經營者完成國際海上貨物運輸，承擔承運人責任的國際海上運輸經營活動。

在中國大陸境內經營無船承運業務，應當在大陸境內依法設立企業法人。

此外，在第八條另外規定其設立條件及繳交保證金事宜。

無船承運業務經營者應當在向國務院交通主管部門提出辦理提單登記申請的同時，附送證明已經按照本條例的規定交納保證金的相關材料。

前款保證金金額為 80 萬元人民幣；每設立一個分支機構，增加保證金 20 萬元人民幣。保證金應當向大陸境內的銀行開立專門賬戶交存。

保證金用於無船承運業務經營者清償因其不履行承運人義務或者履行義務不當所產生的債務以及支付罰款。保證金及其利息，歸無船承運業務經營者所有。專門賬戶由國務院交通主管部門實施監督。

國務院交通主管部門應當自收到無船承運業務經營者提單登記申請並交納保證金的相關材料之日起 15 日內審核完畢。申請材料真實、齊備的，予以登記，並通知申請人；申請材料不真實或者不齊備的，不予登記，書面通知申請人並告知理由。已經辦理提單登記的無船承運業務經營者，由國務院交通主管部門予以公佈。

由於本議題係主要探討無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性分析，又基於政府修正海事行政法係為配合實際行政監督管理之需求，故本研究考量修法之需求，擬議以下基礎原則：(1) 委託單位「交通部航港局」委辦服務契約之相關要求、(2) 本研究團隊之資料蒐集(相關海運實務、外國法令、各界意見)，經分析後之結論、(3) 修正條文草案之研擬，以最小變動為原則，並配合現行法體例。

此外，參酌交通部103年12月16日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議，重要會議結論略以：

一、目前我國海運承攬運送業分有負責安排運送、報關、進出口文件之「承攬業」及兼具運送貨物之「承攬運送業」等2種經營型態。... 現有航政法規應配合海運承攬運送實務納入規範。

二、有關「無船公共運送人(NVOCC)」納入航業法所定承攬運送業相關條文

規範及採分級管理之原則... ..後續請航港局積極洽商相關單位及業者研擬適當條文草案報部。... ..

四、至於財政部配合MCC作業修正關稅法配套法規部分，請航政司持續注意相關法制作業進度，並適時提供協助。

行政院 2014 年 10 月 14 日審查關稅法修正案，作出多項鬆綁。其中將「海運承攬運送業者」納入關稅法管理對象，如此海運承攬運送業可自星、港、大陸攬貨來台重新集併，進行物流增值，有助臺灣發展成多國貨物拆併櫃中心。將海運承攬運送業納入關稅法管理對象，則未來海運承攬運送業可向海關登記承作分倉單業務（呂雪慧，2013）。立法院通過行政院所提關稅法修正案，總統府以民國 103 年 8 月 20 日總統華總一義字第 10300123081 號令修正公布新修正之關稅法，增訂第 20 條之 1 條文，確立海運承攬運送業者應向海關申請登記及繳納保證金後，可辦理經由其承攬運送之貨物，其貨物艙單得由該業者向海關申報；其轉運、轉口相關事宜，亦得由該業者向海關辦理。詳細條文規定如下：

前條運輸工具載運之貨物由經海關核准登記之承攬業承攬運送者，其貨物艙單得由該業者向海關申報；其轉運、轉口相關事宜，亦得由該業者向海關辦理。

辦理前項業務之承攬業者，應向海關申請登記及繳納保證金；承攬業者應具備之資格、條件、保證金數額與種類、申報內容與程序、申請程序、登記與變更、證照之申請、換發、通關事項管理及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。

奠基於上述之分析，本議題初步建議修法部分如下：

一、在母法「航業法」定義NVOCC(第3條)、申設規定(第39條)、運價表申報(第42條)、管理規則授權立法(第43條)、罰則規定(第57條)。詳細修正條文對照及說明，如表3-1所示。

二、其餘細項規定，建議於子法「海運承攬運送業管理規則」中，進行修法。管理規則中重要之修法部分可包括：(1)海運貨物承攬業或無船公共運送業(NVOCC)之許可證類別、(2)各別之經營業務項目、(3) 運價表申報方式、(4)保證金數額之規定、(4)以保險金額取代保證金之規定、(5)船舶運送業兼營之規定等。詳細修正條文對照及說明，如表3-2所示。

表 3-1 建議一_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
第 三 條 本法所用名詞，定義如下： 一、航業：指以船舶運送、船務代理、海運承攬運送(包括海運貨物承攬或無船公共運送)、貨櫃集散站經營等為營業之事業。 二、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。 三、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。 四、海運承攬運送業：指海運貨物承攬業或無船公共運送業。 五、海運貨物承攬業：指海運承攬運送業接受進出口貨物收貨人或發貨人的委託，以委託人的名義，為委託人辦理	第 三 條 本法所用名詞，定義如下： 一、航業：指以船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站經營等為營業之事業。 二、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。 三、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。 四、海運承攬運送業：指以自己之名義，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。 五、貨櫃集散站經營業：指提供貨櫃、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	一、我國八十四年修正航業法時，援引民法債編之「承攬運送」乙節，將「船舶貨運承攬業」修正為「海運承攬運送業」，確立其法律地位：「如自行運送，其權利義務，與運送人同。」同時，可簽發提單於委託人。雖然上述修正規定，讓我國海運承攬運送業在實務上可以執行比較簡單的以託運人之代理人身分，將貨物交由擁有船舶之運送人運送之「貨運承攬」業務；亦可執行較為複雜的「自行運送」業務。惟我國航業法並未仿照國外立法案例，將該兩類之海運承攬運送業務，分別規範。 二、為求完備法令規定，同時考量國際海運承攬運送業務之運作實務，通常將單純代理託運人之「貨運承攬」業務及較複雜的執行自行運送的「承攬運送」分別規範；爰擬議修正航業法第三條第四款，將海運承攬運送業分別

<u>國際海運貨物運輸及相關業務而受報酬為營業之事業。</u> 六、<u>無船公共運送業</u>：指<u>海運承攬運送業其不經營船舶而經營提供海上運送及相關貨載服務之公共運送人，且以運送人身份接受託運人的貨載，簽發自己的提單，並通過國際船舶運送業者完成國際海上貨物運輸，承擔運送業者責任的國際海上運輸經營活動，並向託運人收取運費及相關費用為報酬之事業。</u> 七、<u>貨櫃集散站經營業</u>：指提供貨櫃、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。 八、<u>航線</u>：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。 九、<u>國內航線</u>：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。 十、<u>國際航線</u>：指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。 十一、<u>固定航線</u>：指利用船舶航行於港口	業。 六、<u>航線</u>：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。 七、<u>國內航線</u>：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。 八、<u>國際航線</u>：指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。 九、<u>固定航線</u>：指利用船舶航行於港口間或特定水域內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 十、<u>國際聯營組織</u>：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。 十一、<u>國際航運協議</u>：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。 十二、<u>私人武裝保全人員</u>：指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍	為「指海運貨物承攬」或「無船公共運送業」，並分別增訂其名詞定義於第五款及第六款。 三、參照國外(美國等)法例，增訂第五款「海運貨物承攬業」及第六款「無船公共運送業」之名詞定義。 四、第五款至第十二款配合增訂第五款及第六款，進行款次遞移之修正。
---	--	--

間或特定水域內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 <u>十二</u>、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。 <u>十三</u>、國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。 <u>十四</u>、私人武裝保全人員：指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人員。	私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人員。	
第 三十九 條 <u>海運承攬運送業經營海運貨物承攬或無船公共運送業務時</u>，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。 <u>海運承攬運送業經營海運貨物承攬或無船公共運送業務者</u>，應自許可籌設之日起六個月內，依法辦理公司登記，並申請航政機關核轉主管機關許可並核發許可證	第 三十九 條 <u>經營海運承攬運送業</u>，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。 海運承攬運送業應自許可籌設之日起六個月內，依法辦理公司登記，並申請航政機關核轉主管機關許可並核發許可證後，始得營業。 <u>經營海運承攬運送業者</u>於申請核發許可	一、由於海運承攬運送業修正為可經營船舶貨運承攬或無船公共運送業務等兩項不同業務，爰配合修正該等業務設立經營之程序規定，包括第一項之許可籌設、第二項之核發許可證及第三項之繳交保證金等相關事項。 二、第四項未修正。

後，始得營業。 <u>海運承攬運送業經營海運貨物承攬或無船公共運送業務者</u>，於申請核發許可證時，應分別繳交一定金額之保證金，或依主管機關所定保險金額投保承攬運送責任保險。 前項之保險期間屆滿時，海運承攬運送業應予以續保。	證時，應繳交一定金額之保證金，或依主管機關所定保險金額投保承攬運送責任保險。 前項之保險期間屆滿時，海運承攬運送業應予以續保。	
第 四十二 條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	第 四十二 條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	一、海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將第二十二條要求船舶運送業需報備運價表之規定，準用於海運承攬運送業。 二、其餘各項內容未修正。
第四十三條	第四十三條	一、由於第四十二條要求經營海運承攬運

船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 海運承攬運送業之最低資本額、外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、<u>運價表備查</u>、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 海運承攬運送業之最低資本額、外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將運價表備查事項於管理規則中訂定之。 二、其餘各項內容未修正。
第 五十七 條 海運承攬運送業或外國籍海運承攬運送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、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。 二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營	第 五十七 條 海運承攬運送業或外國籍海運承攬運送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、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。 二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營	一、第五十四條第一項第四款對船舶運送業違反第二十二條第一項規定之「運價表未報備查或運價資訊未公開」訂定有罰鍰；對海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，若違反運價表報備事項時，亦應給予相同處罰之規定，爰增訂第一項第六款。 二、第一項第六款調整變更為第七款。

業。 三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。 四、違反第四十二條第二項準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。 五、違反第四十二條第二項準用第二十条規定，載貨憑證樣本未報備查。 <u>六、違反第四十二條第二項準用第二十二條第一項規定，運價表未報備查或運價資訊未公開。</u> <u>七、違反第四十二條第二項準用第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</u> 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。 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。	業。 三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。 四、違反第四十二條第二項準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。 五、違反第四十二條第二項準用第二十条規定，載貨憑證樣本未報備查。 <u>六、違反第四十二條第二項準用第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</u> 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。 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。	
--	--	--

表 3-2 建議一_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
第 二 章 籌設許可及登記	第 二 章 籌設許可及登記	章名未修正
第 三 條 海運承攬運送業經營海運貨物承攬或無船公共運送業務者，應檢具下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、營業計畫書。 三、籌設新公司者，為公司章程草案；籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本（如附件二）。 四、已成立公司增加海運承攬運送業營業項目者，為公司章程修正草案；並檢附公司登記證明文件、股份有限公司之董事會議事錄或有限公司之股東同意書	第 三 條 經營海運承攬運送業者，應檢具下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、營業計畫書。 三、籌設新公司者，為公司章程草案；籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本（如附件二）。 四、已成立公司增加海運承攬運送業營業項目者，為公司章程修正草案；並檢附公司登記證明文件、股份有限公司之董事會議事錄或有限公司之股東同意書	配合航業法第三十九條之修正，爰修正本條第一項之規定。

第 四 條 外國籍海運承攬運送業申請設立分公司<u>經營海運貨物承攬或無船公共運送業務者</u>，應備妥下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、在中華民國境內之營業計畫書。 三、在其本國登記經營海運承攬運送業許可文件副本或影本。 四、在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件。 前項第三款及第四款文件，應經下列之一機構認（驗）證，其文件係由外文作成者，除英文外，並須附具中文譯本。 一、中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或行政院於香港、澳門設立或指定之機構或委託之民間團體。 二、外國駐華使領館或外國政府授權並經我國外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構。	第 四 條 外國籍海運承攬運送業申請設立分公司，應備妥下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、在中華民國境內之營業計畫書。 三、在其本國登記經營海運承攬運送業許可文件副本或影本。 四、在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件。 前項第三款及第四款文件，應經下列之一機構認（驗）證，其文件係由外文作成者，除英文外，並須附具中文譯本。 一、中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或行政院於香港、澳門設立或指定之機構或委託之民間團體。 二、外國駐華使領館或外國政府授權並經我國外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構。	配合航業法第三十九條之修正，爰修正本條第一項之規定。
---	--	-----------------------------------

第 三 章 營運及管理	第 三 章 營運及管理	章名未修正
<u>第 十 條之一</u> <u>海運貨物承攬業者可以接受委託，代為辦理下列部分或者全部業務：</u> 一、<u>訂艙、倉儲；</u> 二、<u>貨物的監裝、監卸，貨櫃貨物之併櫃及拆櫃；</u> 三、<u>國際多式聯運；</u> 四、<u>報關、報檢、報驗、保險；</u> 五、<u>繕製有關單證，交付運費，結算、交付雜費；</u> 六、<u>相互代理其他海運貨物承攬業者委託辦理之業務；</u> 七、<u>其他相關海運貨物承攬之業務。</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為「海運貨物承攬業」及「無船公共運送業」，為落實分級管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定海運承攬運送業者經營之業務項目。
<u>第 十 條之二</u> <u>無船公共運送業者除可經營所有海運貨物承攬業者之業務外，尚可從事以下活動：</u> 一、<u>以承運人身份接收及交付貨物，並簽發載貨證券及收取運費及其他服務費用；</u> 二、<u>向國際海運業者或其他運輸工具經營者為所承運的貨物訂艙及辦理託運。</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為「海運貨物承攬業」及「無船公共運送業」，為落實分級管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定無船公共運送業者經營之業務項目。

第 十一條

海運承攬運送業經營海運貨物承攬之業務者，於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣三百萬元。

每增設一分公司應增繳保證金新臺幣三十萬元。

海運承攬運送業經營海運貨物承攬之業務已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理海運貨物承攬業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣六十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣六萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣二百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣五百萬元。

海運貨物承攬業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣五百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣一千萬元。投保海運貨物承攬責任保險者，其保險期

第 十一 條

海運承攬運送業者於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣三百萬元。

每增設一分公司應增繳保證金新臺幣三十萬元。

海運承攬運送業已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理承攬運送業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣六十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣六萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣二百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣五百萬元。

海運承攬運送業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣五百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣一千萬元。投保海運承攬運送責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具

- 一、為配合航業法將海運承攬運送業分別為「海運貨物承攬業」及「無船公共運送業」，為落實分級管理之原則，爰修正本條第一項之保證金規定僅適用於經營海運貨物承攬之業務者。
- 二、本條第三、四、五項修正適用於海運承攬運送業經營海運貨物承攬之業務者。

間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。	新保險單報請航政機關備查	
<u>第十一條之一</u> <u>海運承攬運送業經營無船公共運送之業務者，於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣四百萬元。</u> <u>每增設一分公司應增繳保證金新臺幣四十萬元。</u> <u>海運承攬運送業經營無船公共運送業務已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理無船公共運送業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣八十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣八萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣三百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣六百萬元。</u> <u>無船公共運送業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為「海運貨物承攬業」及「無船公共運送業」，為落實分級管理之原則，並參照其他海運國家之實務，爰本條規定無船公共運送業者之保證金數額稍高於只經營海運貨物承攬業務之業者；爰第一項規定無船公共運送業者之保證金數額為新臺幣四百萬元。 三、第二項規定每增設一分公司應增繳保證金新臺幣四十萬元。 四、第三項規定投保責任險之業者，其責任險保險額度及可減少之保證金提存之數額。 五、第五項及第六項規定經營良好者，可以投保責任險者取代繳交保證金之數額及其繼續承保之規定。

<u>於新臺幣六百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣一千二百萬元。</u> <u>投保無船公共運送責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。</u>		
第十二條 <u>船舶運送業兼營海運貨物承攬或無船公共運送業務者，其船舶船體保險金額之總額在新臺幣四千五百萬元以上，得免繳保證金。</u> 前項保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。	第十二條 船舶運送業兼營海運承攬運送業，其船舶船體保險金額之總額在新臺幣四千五百萬元以上，得免繳保證金。 前項保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。	本條第一項修正關於船舶運送業可以兼營海運貨物承攬或無船公共運送業務者，其以船舶船體保險取代保證金之規定。其船舶船體保險金額及期間規定，維持原本做法。
第十五條 <u>海運承攬運送業經營無船公共運送業務者，應將簽發之提單或收貨憑證樣本送請航政機關備查；變更時，亦同。</u> 前項之提單或收貨憑證應印製公司全名、地址及海運承攬運送業許可證字號。其提單或收貨憑證記載之船名、裝船日期，應於貨物裝船後，始得登載並簽發。	第十五條 海運承攬運送業應將簽發之提單或收貨憑證樣本送請航政機關備查。提單或收貨憑證變更時亦同。 前項之提單或收貨憑證應印製公司全名、地址及海運承攬運送業許可證字號。其提單或收貨憑證記載之船名、裝船日期，應於貨物裝船後，始得登載並簽發。	第一項及修正乃配合航業法修正規定，海運承攬運送業經營無船公共運送業務者，才能自為運送並簽發提單，亦才有依規定將其載貨證券樣本送請航政機關備查之需求。

第 十六 條 海運承攬運送業經營無船公共運送業務者，應將所經營業務之<u>運價表</u>報請航政機關備查，變更時亦同。 <u>運價表申報之要求事項，比照船舶運送業之規定辦理。</u>	第 十六 條 海運承攬運送業應將所經營之<u>集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費</u>報請航政機關備查，變更時亦同。	一、第一項及修正乃配合航業法修正規定，海運承攬運送業經營無船公共運送業務者，才能自為運送，故才有依規定將運價表報請航政機關備查之需求。 二、為求一致性作業，增列第二項，規定無船公共運送業者之運價表申報之要求事項，比照船舶運送業之規定辦理。
--	---	---

3.1.2 彙整各單位對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性之意見

本案第一次座談會於2015年1月14日，邀請相關業者於海洋大學沛華大樓601室舉行。各與會代表對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性之意見，綜整如表3-3所示。

表 3-3 會代表之意見綜整

承攬運送業	船舶運送業
(1)無須修正，因我國航業法實務上已核准海運承攬運送業者可執行單純的貨物承攬業務(如美國海運改革法所定義之海運承攬人(OFF, Ocean Freight Forwarder))，或較為複雜的無船公共運送人(NVOCC)之業務； (2)若須修法，建議不要改變現行實務運作； (3)保證金制度維護現行制度為宜； (4)海運承攬運送業簽發提單(House Bill of Lading)負擔其應負之責任，現行實務已運行很久，並無問題； (5)我國海商法因對「運送人」缺乏定義，以致造成大家誤解為只有以船舶運送的人才為運送人，造成許多困擾。國際公約如Hamburg Rule或Rotterdam rule都講得非常清楚，carrier分成兩種，一為實際運送人，另一為契約運送人； (6)國際貨物運輸已進入全物流(Total logistics)時代，我國考慮修法應已更進步的提供一條龍貨物運輸服務之方向思考； (7)我國航業法是否納入無船運送人名稱並不重要，重要的是協調海關鬆綁該業之作業，賦予該業與運送業同等之地位，始為協助該業發展之正途。	(1) 船舶運送業是依據航業法簽發"裝船"載貨證券，跟海商法第53條船舶之後可以發載貨證券，承攬業並無裝船。定義非常不一樣，船舶貨運承攬業在70年制定航業法時，第49條不得自為運送，是為有條件限制的； (2)建議恢復70年之船舶貨運承攬業的名稱，不得自行運送，不得簽發航業法之載貨證券也不得填發民法625條運送人與運送物後填發之「提單」； (3)英文名詞一定要把它的核心價值的部分翻出來，NVO是用operating的話一定要把她翻出來。另外也有看過是ocean的，建議無船公共運送人指以自己之名義為他人之計算，自行運送貨物而得到報酬之事業，既然是引用民法663條，除非契約中有訂定外不可以進行運送(?)，如果沒有說不可以，那就可以自行運送。至於其他管理的細項：如bond、提單、運價報備等等的細節，應該在後面管理規則敘述； (4)如果原告被告背後看出來的只是承攬運送關係，誰違約就很清楚了。如果法官看到兩方是貨物運送契約，它也就知道誰違約。但遺憾的是我們的海商法現今只有貨物運送契約之規範，在第38條。沒有承攬運送契約的

	規範，只好用民法規範處理，但民法講求的是契約自由，只要雙方合意表示就成立，實在太寬鬆，請海大團隊?入研析，免得承攬運送契約老是想闖關取代貨物運送契約的權利與義務； (5) NVOCC對於貨主是運送人，NVOCC對於我們實質有運送工具的人，你是託運人，NVOCC對我們是託運人，NVOCC對貨主是運送人，可以做無限延長，提供整個供應鏈都可以。唯獨中間有個Blank，其對於實際有運送工具的carrier是託運人，所以我們兩個之間的關係是，你是shipper來我們這邊找船我給你，你對貨主是全包，對於貨主你是運送人，這就是實質NVOCC的定義，如果把這個blank包進去，那NVOCC也是實質的海上運送人?這是一個空白； (6)航業法開創並發展NVOCC之業務，符合國際潮流和國際接軌，亦符合航業法第一條件決航業之路促進航業發展符合國家經濟之宗旨。大家在不同業別許可下，卻在相通業態的物流下，彼此都是合作的夥伴關係； (7)海運承攬還有運送，是很荒唐的。貨物怎麼運，甚麼叫海運承攬運送業，我們現在都在研究在討論，因為大家都不清楚。總要有個運送工具，人家才說你是運送業，那為什麼航業法不准你bare boat你可以time charter，就是你想當船東沒這麼容易。所以今天要研究，一定要把它弄清楚，名正言順，海運承攬運送業要屬於那一業，請研究團隊告訴我，NVOCC屬於哪個業。不要一天到晚都混淆不清； (8)國際運送業這方面都講中國跟美國，其實只是一部分，歐洲的法令也可參考。
--	---

針對期中座談會各方意見，明顯發生海運承攬運送業與船舶運送業之間的業務爭議。各與會代表之意見綜整如附錄二。

3.1.3 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之深入分析

經查本案委託議題要求，及依據交通部103年12月16日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議，會議結論(一)略以：「目前我國海運承攬運送業分有負責安排運送、報關、進出口文件之「承攬業」及兼具運送貨物之「承攬運送業」等兩種經營型態。... 現有航政法規應配合海運承攬運送實務納入規範。」本研究分析並非研究「海運承攬運送業與船舶運送業之間的業務爭議」問題。該問題於航業法84年之修法已確立，海運承攬運送業之定義承襲自民法第660條「承攬運送人」之定義，故可依據民法債編第17節「承攬運送」之規定，執行代理貨主(或託運人)及其貨物送交運送人完成貨物運輸之單純的「貨物承攬」業務；或承攬運送人可進一步「自行運送物品」，承擔與運送人相同之權利義務(民法663條)，學者黃茂榮(2012)稱其為承攬運送人之「介入權」。其存在已久遠，關於其對於如何承擔與運送人相同之運送責任、提單填發及運費收取等問題，其案例不勝枚舉(劉得寬，1983；周獻隆(2010))。我國海運承攬運送業自民84年執行業務以來，亦未聞有運務糾紛而發生民事判決無法律依據之情事。

歐洲國家大多要求貨物承攬業者必須負擔契約運送人的責任(Ramberg, 2007)，而該貨物承攬業者即是我國民法規定的「承攬運送人」。因此，在允許承攬運送人可以在承擔自行運送責任之情形下，成為契約運送人；此即類似我國民法允許海運承攬運送人可以簽發提單，並自行承擔運送責任而成為契約運送人之緣由所在。Sekula (2013)也指出：各國對承攬運送業之規定不盡相同。歐盟許多國家要求承攬運送業需要申請執照，英國還要求承攬運送業需加入公會組織，及英國國際貨物協會(BIFA, British International Freight Association)。若提及無船運送人(NVO)之議題，則大多比照美國航業法之規定(Sekula, 2013))。關於海運承攬運送業介入自行運送後之權利義務，並非本案研究之海事行政法「航業法」之範疇，上述資料僅提供參考。

為避免因修正現行海運承攬運送業之定義而引發不必要的行業間之業務爭議，本研究團隊提出修法之替代方案，將海運承攬運送業朝分級管理之方向，即將海運承攬運送業依其業務性質之不同分為甲、乙兩種。甲種為現行業者執行美國的無船運送人(NVOCC)業務者，乙種業者僅執行貨物承攬業務，不介入貨物之自行運送業務，類似美國的海運承攬人(OFF)者。本建議符合交通部 103 年 12 月 16 日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議，會議結論(二)略以：「有關「無船公共運送人(NVOCC)」納入航業法所定承攬運送業相關條文規範及採分級管理之原則... 後續請航港局積極洽商相關單位及業者研擬適當條文案報部。...」之要求。其詳細修法條文如表 3-4 及表 3-5 之內容所示。

表 3-4 建議二_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
<u>第四十條之一</u> <u>海運承攬運送業依其業務性質之不同，分為下列兩種：</u> <u>一、甲種海運承攬運送業：指得以運送人身分接受託運人的貨載，簽發自己的提單或者其他運輸單證，通過國際船舶運送業者完成國際海上貨物運輸，承擔運送人責任，並向託運人收取運費為報酬之事業。</u> <u>二、乙種海運承攬運送業：指經營接受進出口貨物收貨人或發貨人的委託，以委託人的名義，為委託人辦理國際海運貨物運輸及相關業務而受報酬之事業。</u>		一、本條新增。 二、我國八十四年修正航業法時，援引民法債編之「承攬運送」乙節，將「船舶貨運承攬業」修正為「海運承攬運送業」，援引民法第六百六十三條之規定，確立其法律地位：「如自行運送，其權利義務，與運送人同。」同時，允許其可簽發提單於委託人。上述修正規定，讓我國海運承攬運送業在實務上可以執行「貨運承攬」及介入「自行運送」兩種業務。比較簡單的以託運人之代理人身分，將貨物交由實際提供船舶運送業務之運送之「貨運承攬」業務；亦可執行較為複雜的「自行運送」業務。惟我國航業法並未仿照國外立法案例，將該兩類之海運承攬運送業務，分別規範。 三、為求完備法令規定，同時考量國際海運承攬運送業務之運作實務，通常將單純代理託運人之「貨運承攬」業務

		及較複雜的執行自行運送的「承攬運送」分別規範；爰擬議修正增列航業法第四十條之一，將海運承攬運送業依其業務性質之不同，分為甲、乙兩種，已達與實務相符並分級管理之目的。甲種海運承攬運送業則經營類似美國海運法規定之無船公共運送業務(NVOCC)，乙種海運承攬運送業則經營海運貨物承攬業務 (Ocean Freight Forwarder, OFF)。
第四十條之二 海運承攬運送業簽發之提單樣本，應報請航政機關備查後，始得為之；變更時，亦同。		一、本條新增。 二、本法第二十條規定船舶運送業需將其「載貨證券」樣本報請備查。而對海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，亦需比照將其「提單」樣本報請備查；爰增列航業法第四十條之二，規定海運承攬運送業經營無船公共運送業務(NVOCC)時，其所簽發之提單樣本，應報請航政機關備查後，始得為之；變更時，亦同。

第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至<u>第二十二條</u>、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	一、要求甲種海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將第二十二條要求船舶運送業需報備運價表之規定，準用於海運承攬運送業，。 二、其餘各項內容未修正。
第四十三條 船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 海運承攬運送業之最低資本額、外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營	第四十三條 船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 海運承攬運送業之最低資本額、外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營	一、由於第四十二條要求經營海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將運價表備查事項於管理規則中訂定之。 二、其餘各項內容未修正。

運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、運價表備查、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	
第五十七條 海運承攬運送業或外國籍海運承攬運送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、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。 二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營業。 三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。 四、違反第四十二條第二項準用第十九	第五十七條 海運承攬運送業或外國籍海運承攬運送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、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。 二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營業。 三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。 四、違反第四十二條第二項準用第十九	一、本法第二十條規定船舶運送業需將其「載貨證券」樣本報請備查。而對海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，亦需將其「提單」樣本報請備查；若未報請備查，則應受處罰，爰修正第一項第五款。 二、第五十四條第一項第四款對船舶運送業違反第二十二條第一項規定之「運價表未報備查或運價資訊未公開」訂定有罰鍰；對海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，若違反運價表報備事項時，亦應給予相同處罰之規定，爰增訂第一項第六款。 三、第一項第六款調整變更為第七款。

條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。 五、違反第四十條之二，提單樣本未報備查。 六、違反第四十二條第二項準用第二十二條第一項規定，運價表未報備查或運價資訊未公開。 七、違反第四十二條第二項準用第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。 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。 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。	條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。 五、違反第四十二條第二項準用第二十二條規定，載貨憑證樣本未報備查。 六、違反第四十二條第二項準用第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。 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。 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。	
--	--	--

表 3-5 建議二_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
第 三 章 營運及管理	第 三 章 營運及管理	章名未修正
<u>第 十 條之一</u> <u>乙種海運承攬運送業者可以接受委託，代為辦理下列部分或者全部業務：</u> <u>一、訂艙、倉儲；</u> <u>二、貨物的監裝、監卸，貨櫃貨物之併櫃及拆櫃；</u> <u>三、國際多式聯運；</u> <u>四、報關、報檢、報驗、保險；</u> <u>五、繕製有關單證，交付運費，結算、交付雜費；</u> <u>六、相互代理其他海運貨物承攬業者委託辦理之業務；</u> <u>七、其他相關海運貨物承攬之業務。</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為甲、乙兩種，為落實分級管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定乙種海運承攬運送業者經營之業務項目。
<u>第 十 條之二</u> <u>甲種海運承攬運送業者除可經營所有乙種海運承攬運送業者之業務外，尚可從事以下活動：</u> <u>一、以承運人身份接收及交付貨物，並簽發載貨證券及收取運費及其他服務費</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為甲、乙兩種，為落實分級管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定甲種海運承攬運送業者經營之業務項目。

用； <u>二、向國際海運業者或其他運輸工具經營者為所承運的貨物訂艙及辦理託運。</u>		
第 十 一 條 <u>甲種</u>海運承攬運送業者於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣三百萬元。 每增設一分公司應增繳保證金新臺幣三十萬元。 海運承攬運送業已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣六十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣六萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣二百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣五百萬元。 <u>甲種</u>海運貨物承攬業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣五百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣一千萬	第 十 一 條 海運承攬運送業者於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣三百萬元。 每增設一分公司應增繳保證金新臺幣三十萬元。 海運承攬運送業已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理承攬運送業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣六十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣六萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣二百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣五百萬元。 海運承攬運送業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣五百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣一千萬元。	一、為配合航業法將海運承攬運送業分別為「海運貨物承攬業」及「無船公共運送業」，為落實分級管理之原則，爰修正本條第一項之保證金規定僅適用於經營海運貨物承攬之業務者。 二、本條第三、四、五項修正適用於海運承攬運送業經營海運貨物承攬之業務者。

元。 投保海運承攬運送責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。	投保海運承攬運送責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查	
<u>第十一條之一</u> <u>乙種海運承攬運送業於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣二百萬元。</u> <u>每增設一分公司應增繳保證金新臺幣二十萬元。</u> <u>乙種海運承攬運送業已投保責任險者，或受外國籍海運承攬運送業委託辦理無船公共運送業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金減為新臺幣五十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣五萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣一百五十萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣四百萬元。</u> <u>乙種海運承攬運送業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法將海運承攬運送業分別為甲、乙兩種，為落實分級管理之原則，並參照其他海運國家之實務，爰本條規定經營無船公共運送業務之甲種業者，其保證金數額稍高於只經營海運貨物承攬業務之乙種業者；爰第一項規定乙種海運承攬運送業業者之保證金數額為新臺幣二百萬元。 三、第二項規定每增設一分公司應增繳保證金新臺幣二十萬元。 四、第三項規定投保責任險之業者，其責任險保險額度及可減少之保證金提存之數額。 五、第四項及第五項規定經營良好者，可以投保責任險者取代繳交保證金之數額及其繼續承保之規定。

<u>得低於新臺幣四百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣八百萬元。</u> <u>投保海運承攬運送責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。</u>		
第 十六 條 <u>甲種海運承攬運送業應將所經營業務之運價表報請航政機關備查，變更時亦同。</u> <u>運價表申報之要求事項，比照船舶運送業之規定辦理。</u>	第 十六 條 <u>海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。</u>	一、第一項及修正乃配合航業法修正規定，甲種海運承攬運送業經營無船公共運送業務者，因有自為運送業務，故依規定應將運價表報請航政機關備查。另外，比照船務代理業之規定，並無要求業者報備申報手續費及服務費之要求，爰刪除本條第一項申報手續費及服務費之規定。 二、為求一致性作業，增列第二項，規定無船公共運送業者之運價表申報之要求事項，比照船舶運送業之規定辦理。

研究團隊再次於本(104)年1月27日與委託單位(交通部航港局)會商，討論航業法修正案如何體現我國海運承攬運送行業實務及其他國家規範問題，將無船運送人(NVOCC)納入我國航業法修正案等議題。經再次深入研析座談會各方意見，並依據交通部103年12月16日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議之結論主要意見，本研究團隊提出第三種之修法建議條文，詳如表3-6及表3-7所示。主要建議為增加一新航業別「海運承攬業」，其經營業務僅執行貨物承攬業務，不介入貨物之自行運送業務，類似美國的海運承攬人(OFF)者。現行海運承攬運送業者若選擇不介入自行運送貨物(不發提單者)，則重新向航政機關換許可證，降低保證金等新規定；其餘現行業者維持不變。修法說明之中則明白指出現行海運承攬運送業者執行美國的無船運送人(NVOCC)業務者，乙種業者僅執行貨物承攬業務，不介入貨物之自行運送業務，類似美國的海運承攬人(OFF)者。如此，則變動最小，航業法亦將海運承攬運送業者業務依現況入法，達成分業管理之目的。

表 3-6 建議三_航業法修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
第三條 本法所用名詞，定義如下： 一、航業：指以船舶運送、船務代理、海運承攬運送、<u>海運承攬</u>、貨櫃集散站經營等為營業之事業。 二、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。 三、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	第三條 本法所用名詞，定義如下： 一、航業：指以船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站經營等為營業之事業。 二、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。 三、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	一、我國八十四年修正航業法時，援引民法債編之「承攬運送」乙節，將「船舶貨運承攬業」修正為「海運承攬運送業」，確立其法律地位：「如自行運送，其權利義務，與運送人同。」同時，可簽發提單於委託人。雖然上述修正規定，讓我國海運承攬運送業在實務上可以執行比較簡單的以託運人之代理人身分，將貨物交由擁有船舶之運送人運送之「貨運承攬」業務；亦可執行較為複雜的「自行運送」業

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。 四、海運承攬運送業：指以自己之名義，為他人之計算，<u>自行或使船舶運送業運送貨物而受報酬為營業之事業。</u> 五、<u>海運承攬業：指接受進出口貨物受貨人或發貨人的委託，以委託人的名義，為委託人辦理國際海運貨物運輸及相關業務而受報酬為營業之事業。</u> 六、貨櫃集散站經營業：指提供貨櫃、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。 七、航線：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。 八、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。 九、國際航線：指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。	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。 四、海運承攬運送業：指以自己之名義，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。 五、貨櫃集散站經營業：指提供貨櫃、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。 六、航線：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。 八、國際航線：指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或特定水域內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票	務。惟我國航業法並未仿照國外立法案例，將該兩類之海運承攬運送業務，分別規範。 二、為求完備法令規定，同時考量國際海運承攬運送業務之運作實務，通常將單純代理託運人之「貨運承攬」業務及較複雜的執行自行運送的「承攬運送」分別規範；交通部 103 年 12 月 16 日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議結論一說明：「目前我國海運承攬運送業分有負責安排運送、報關、進出口文件之「承攬業」及兼具運送貨物之「承攬運送業」等 2 種經營型態。... 現有航政法規應配合海運承攬運送實務納入規範。」基於上述理由，爰擬議增訂航業法第三條第五款「海運承攬業」，其有別於「海運貨物承攬業」。 三、第五款為表彰海運承攬運送業依民法第 663 條「得運送物品」之規定，爰
--	---	---

<u>十</u>、固定航線：指利用船舶航行於港口間或特定水域內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 <u>十一</u>、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。 <u>十二</u>、國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。 <u>十三</u>、私人武裝保全人員：指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人員。	價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。 <u>十一</u>、國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。 <u>十二</u>、私人武裝保全人員：指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人員。	酌作文字修正。 四、第六款至第十二款配合增訂第五款，進行款次遞移之修正。
第三章 船務代理業、海運承攬運送業、<u>海運承攬業之管理</u>	第三章 船務代理業、海運承攬運送業之管理	章名變更，增加「海運承攬業」。

第 三十九 條 經營<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。 <u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>應自許可籌設之日起六個月內，依法辦理公司登記，並申請航政機關核轉主管機關許可並核發許可證後，始得營業。 經營<u>海運承攬運送業者</u>或<u>海運承攬業者</u>於申請核發許可證時，應繳交一定金額之保證金，或依主管機關所定保險金額投保承攬運送責任保險。 前項之保險期間屆滿時，<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>應予以續保。	第 三十九 條 經營<u>海運承攬運送業</u>，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。 <u>海運承攬運送業</u>應自許可籌設之日起六個月內，依法辦理公司登記，並申請航政機關核轉主管機關許可並核發許可證後，始得營業。 經營<u>海運承攬運送業者</u>於申請核發許可證時，應繳交一定金額之保證金，或依主管機關所定保險金額投保承攬運送責任保險。 前項之保險期間屆滿時，<u>海運承攬運送業</u>應予以續保。	由於<u>海運承攬運送業</u>修正為只經營單純船舶貨運承攬業務或簽發提單並承擔契約運送人責任的<u>海運承攬運送業務</u>等兩項不同行業，爰配合修正該等業別務設立經營之程序規定，包括第一項之許可籌設、第二項之核發許可證及第三項之繳交保證金及第四項以責任保險替代繳交保證金等相關事項。
第 四十 條 外國籍<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>非依法設立分公司或委託中華民國<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業者</u>代為處理業務，不得在中華民國境內營業。 前項<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>代理外國籍<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>在中華民國之業務，於代理時應檢附有關文	第 四十 條 外國籍<u>海運承攬運送業</u>非依法設立分公司或委託中華民國<u>海運承攬運送業</u>代為處理業務，不得在中華民國境內營業。 前項<u>海運承攬運送業</u>代理外國籍<u>海運承攬運送業</u>在中華民國之業務，於代理時應檢附有關文書，向航政機關辦理登記。 <u>海運承攬運送業</u>經營前項代理業務，應	由於本法第三條已將<u>海運承攬運送業</u>及<u>海運承攬業</u>分別為不同行業別，故外國急籍業者來我國經營該等業務之規定，亦須分別訂之。

書，向航政機關辦理登記。 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。	以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。	
<u>第四十條之一</u> <u>海運承攬運送業簽發提單之樣本，應報請航政機關備查後，始得為之；變更時，亦同。</u>		一、本條新增。 二、依據我國民法第 664 條「承攬運送人」得填發提單於委託人，以及國際海運實務與國外(例如美國等)法例，承攬運送人自行運送其所承攬貨物，則成為契約運送人，承擔貨物運送責任。惟其簽發之提單樣本，應報請航政機關管理；爰訂定第一項。
第 四十二 條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至<u>第二十二條</u>、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 <u>第七條第三項、第八條、第九條、第</u>	第 四十二 條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條<u>至第二十一條</u>、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條	一、為求一致，第二項增加海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將第二十二條要求船舶運送業需報備運價表之規定，準用於海運承攬運送業。 二、增訂第三項關於「海運承攬業」亦須須遵行與其他行業一致的規定。 三、第五項增加外國籍海運承攬業亦須須遵行與其他行業一致的規定。

<u>九條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條</u>規定，於<u>海運承攬業及外國籍海運承攬業</u>準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>準用之。	規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	
第 四十三 條 船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 <u>海運承攬運送業及海運承攬業</u>之最低資本額、外國籍海運承攬運送業<u>及海運承攬業</u>設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、<u>運價表備查</u>、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	第 四十三 條 船務代理業之最低資本額、外國籍船務代理業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。 <u>海運承攬運送業</u>之最低資本額、外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營運資金、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、保險金額、保證金及證照費收取等事項之規則，由主管機關定之。	一、由於第四十二條要求經營海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，需報備運價表，爰於第二項將運價表備查事項於管理規則中訂定之。 二、第二項增加「海運承攬業」須遵行事項，其管理規則授權立法之規定。
第 五十七 條 <u>海運承攬運送業及海運承攬業</u>或外國籍海運承攬運送業<u>及海運承攬業</u>有下列情事	第 五十七 條 <u>海運承攬運送業</u>或外國籍海運承攬運送業有下列情事之一者，由航政機關處新臺	一、第一項增加「海運承攬業」違反本法之處罰事項。 二、為求公平一致，比照第二十條規定船

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、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。

二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營業。

三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。

四、違反第四十二條第二項準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。

五、違反第四十條之一規定，提單樣本未報備查。

六、違反第四十二條第二項準用第二十二條第一項規定，運價表未報備

幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：

一、違反第三十九條第三項或第四項規定，未繳納一定金額之保證金、未投保或未依所定保險金額投保；或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保。

二、違反第四十條第一項規定，未依法設立分公司或未委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，而在中華民國境內營業。

三、違反第四十二條第二項準用第九條規定，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。

四、違反第四十二條第二項準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、航行港口或海運承攬運送業許可證字號。

五、違反第四十二條第二項準用第二十二條規定，載貨憑證樣本未報備查。

六、違反第四十二條第二項準用第二十二條規定，未提供營運、財務狀況或其他

船運送業需將其「載貨證券」樣本報請備查之規定。若海運承攬運送業未將其「提單」樣本報請備查，亦須處罰。爰修正第一項第五款之規定。

三、第五十四條第一項第四款對船舶運送業違反第二十二條第一項規定之「運價表未報備查或運價資訊未公開」訂定有罰鍰；對海運承攬運送業經營無船公共運送業務時，若違反運價表報備事項時，亦應給予相同處罰之規定，爰增訂第一項第六款。

四、第一項第六款調整變更為第七款。

<u>查或運價資訊未公開。</u> 七、違反第四十二條第二項準用第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。 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。 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。	有關文件。 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。 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。	
--	--	--

表 3-7 建議三_海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表 (納入 NVOCC)

擬修正之條文	現行法	說明
海運承攬運送業及 <u>海運承攬業</u> 管理規則	海運承攬運送業管理規則	因本規則母法(航業法)增訂「海運承攬業」，爰本規則名稱將其納入。
<u>第二條之一</u> <u>經營海運承攬業之公司中英文名稱不得使用與船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及其他海運承攬業相同名稱。</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法新增「海運承攬業」，其業者之公司中英文名稱不得與其他行業別業者之名稱相同(同一間公司兼營其他項目者不在此限)。
<u>第三條</u> 經營海運承攬運送業或海運承攬業者，應檢具下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、營業計畫書。 三、籌設新公司者，為公司章程草案；籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本（如附件二）。 四、已成立公司增加海運承攬運送業或 <u>海運承攬業</u> 之營業項目者，為公司章程	<u>第三條</u> 經營海運承攬運送業者，應檢具下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、營業計畫書。 三、籌設新公司者，為公司章程草案；籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本（如附件二）。 四、已成立公司增加海運承攬運送業營業項目者，為公司章程修正草案；並檢附公司登記證明文件、股份有限公司	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加其業者成立之申請規定。

修正草案；並檢附公司登記證明文件、股份有限公司之董事會議事錄或有限公司之股東同意書。	之董事會議事錄或有限公司之股東同意書。	
第四條 外國籍海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>申請設立分公司，應備妥下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、在中華民國境內之營業計畫書。 三、在其本國登記經營海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>許可文件副本或影本。 四、在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件。 前項第三款及第四款文件，應經下列之一機構認（驗）證，其文件係由外文作成者，除英文外，並須附具中文譯本。 一、中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或行政院於香港、澳門設立或指定之機構或委託之民間團體。 二、外國駐華使領館或外國政府授權並經我國外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構。	第四條 外國籍海運承攬運送業申請設立分公司，應備妥下列文件，申請航政機關核轉主管機關許可籌設： 一、申請書（如附件一）。 二、在中華民國境內之營業計畫書。 三、在其本國登記經營海運承攬運送業許可文件副本或影本。 四、在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件。 前項第三款及第四款文件，應經下列之一機構認（驗）證，其文件係由外文作成者，除英文外，並須附具中文譯本。 一、中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或行政院於香港、澳門設立或指定之機構或委託之民間團體。 二、外國駐華使領館或外國政府授權並經我國外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構。	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加外國業者成立之申請規定。

<u>第 五 條之一</u> 海運承攬業之實收資本額不得低於新臺幣五百五十萬元。每增設一分公司，應增資新臺幣一百一十萬元。 外國籍海運承攬業分公司，在中華民國境內營運資金不得低於新臺幣五百五十萬元。每增設一分公司，應增資新臺幣一百一十萬元。		一、本條新增。 二、為配合航業法新增「海運承攬業」，規定其業者之實收資本額。
<u>第 六 條</u> 海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>應自許可籌設之日起六個月內，依法辦妥公司登記，並檢具下列文件，連同許可證費、保證金，申請航政機關核轉主管機關核發海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>許可證： 一、申請書（如附件三）。 二、公司登記證明文件。 三、公司章程。 四、有限公司者為股東名簿；股份有限公司者為董事、監察人名冊。 五、經理人名冊及身分證明文件。 外國籍海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>應自許可籌設之日起六個月內，依法辦妥認許及分公司登記，並檢具下列文件連同許可	<u>第 六 條</u> 海運承攬運送業應自許可籌設之日起六個月內，依法辦妥公司登記，並檢具下列文件，連同許可證費、保證金，申請航政機關核轉主管機關核發海運承攬運送業許可證： 一、申請書（如附件三）。 二、公司登記證明文件。 三、公司章程。 四、有限公司者為股東名簿；股份有限公司者為董事、監察人名冊。 五、經理人名冊及身分證明文件。 外國籍海運承攬運送業應自許可籌設之日起六個月內，依法辦妥認許及分公司登記，並檢具下列文件連同許可證費、保證	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加其本國及外國業者申請許可證及加入同業公會之規定。

證費、保證金，申請航政機關核轉主管機關核發外國籍海運承攬運送業<u>或海運承攬業</u>分公司許可證： 一、申請書（如附件三）。 二、公司主管機關認許文件及分公司登記證明文件。 三、經理人名冊及身分證明文件（如附件二）。 未依前二項規定於許可籌設期限內申請核發許可證者，其籌設之許可應予廢止。但有正當理由者，得於期間屆滿三十日前申請展延；展延期限為六個月，並以二次為限。 <u>海運承攬運送業及海運承攬業</u>應於開業後一個月內申請加入海運承攬運送業公會。	金，申請航政機關核轉主管機關核發外國籍海運承攬運送業分公司許可證： 一、申請書（如附件三）。 二、公司主管機關認許文件及分公司登記證明文件。 三、經理人名冊及身分證明文件（如附件二）。 未依前二項規定於許可籌設期限內申請核發許可證者，其籌設之許可應予廢止。但有正當理由者，得於期間屆滿三十日前申請展延；展延期限為六個月，並以二次為限。 海運承攬運送業應於開業後一個月內申請加入海運承攬運送業公會。	
第 七 條 <u>海運承攬運送業或海運承攬業</u>設立分公司，應依法辦妥分公司登記後三十日內，檢具下列文件及保證金，報請航政機關備查： 一、申請書。 二、分公司登記證明文件影本。 三、公司章程。	第 七 條 海運承攬運送業設立分公司，應依法辦妥分公司登記後三十日內，檢具下列文件及保證金，報請航政機關備查： 一、申請書。 二、分公司登記證明文件影本。 三、公司章程。 海運承攬運送業在國內除設立分公	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加其業者設立分公司之規定。

海運承攬運送業或海運承攬業在國內除設立分公司外，不得以其他名義設立分支機構。	司外，不得以其他名義設立分支機構。	
第十條 海運承攬運送業或海運承攬業變更組織、名稱，應先報請航政機關核轉主管機關許可，並於辦妥公司變更登記後三十日內，填具許可證換發申請書（如附件三）、變更登記申請書（如附件四）及變更對照表（如附件五）連同換證費換發許可證。 海運承攬運送業或海運承攬業之代表人、經理人、資本額、地址、股份有限公司之董事、監察人或有限公司之董事、股東變更、停業及復業時，應於辦妥公司變更登記後三十日內，報請航政機關備查。	第十條 海運承攬運送業變更組織、名稱，應先報請航政機關核轉主管機關許可，並於辦妥公司變更登記後三十日內，填具許可證換發申請書（如附件三）、變更登記申請書（如附件四）及變更對照表（如附件五）連同換證費換發許可證。 海運承攬運送業代表人、經理人、資本額、地址、股份有限公司之董事、監察人或有限公司之董事、股東變更、停業及復業時，應於辦妥公司變更登記後三十日內，報請航政機關備查。	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加其業者變更公組織及負責人等應將資料報請航政機關備查之規定。
第三章 營運及管理	第三章 營運及管理	章名未修正
<u>第十條之一</u> <u>海運承攬業者可以接受委託，代為辦理下列部分或者全部業務：</u> <u>一、訂艙、倉儲；</u> <u>二、貨物的監裝、監卸，貨櫃貨物之併櫃及拆櫃；</u> <u>三、國際多式聯運；</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法增加海運承攬業，為落實分業管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定海運承攬業者經營之業務項目。

<u>四、報關、報檢、報驗、保險；</u> <u>五、繕製有關單證，交付運費，結算、交付雜費；</u> <u>六、相互代理其他海運貨物承攬業者委託辦理之業務；</u> <u>七、其他相關海運貨物承攬之業務。</u>		
<u>第十條之二</u> <u>海運承攬運送業者除可經營所有海運承攬業者之業務外，尚可從事以下活動：</u> <u>一、以承運人身份接收及交付貨物，並簽發載貨證券及收取運費及其他服務費用；</u> <u>二、向國際海運業者或其他運輸工具經營者為所承運的貨物訂艙及辦理託運。</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法增加海運承攬業，為落實分業管理之原則，並參照海運實務，爰本條規定海運承攬運送業者經營之業務項目。
<u>第十一條之一</u> <u>海運承攬業於申請核發許可證時，應繳納保證金新臺幣二百萬元。</u> <u>每增設一分公司應增繳保證金新臺幣二十萬元。</u> <u>海運承攬業已投保責任險者，或受外國籍海運承攬業委託辦理無船公共運送業務而其委託人亦已投保責任險者，得檢具保險單，申請航政機關核准前項規定之保證金</u>		一、本條新增。 二、為配合航業法新增海運承攬業，為落實分業管理之原則，並參照其他海運國家之實務，爰本條規定經營包括無船運送業務之海運承攬運送業業者，其保證金數額稍高於只經營海運貨物承攬業務之海運承攬業；爰第一項規定海運承攬業者，其保證金數額為新臺幣二百萬元。

<u>減為新臺幣五十萬元，每一分公司之保證金減為新臺幣五萬元。該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣一百五十萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣四百萬元。</u> <u>海運承攬業經營三年以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛，且投保責任險者，得申請無息退還前項規定之保證金，該責任險，每一意外事故保險金額不得低於新臺幣四百萬元，保險期間內最高賠償金額之總額不得低於新臺幣八百萬元。</u> <u>投保海運承攬責任保險者，其保險期間應在一年以上，且營業期間不得中斷投保，並於保險單屆期前應即續保後，檢具新保險單報請航政機關備查。</u>		三、第二項規定每增設一分公司應增繳保證金新臺幣二十萬元。 四、第三項規定投保責任險之業者，其責任險保險額度及可減少之保證金提存之數額。 五、第四項及第五項規定經營良好者，可以投保責任險者取代繳交保證金之數額及其繼續承保之規定。
第十三條 海運承攬運送業或海運承攬業受外國籍海運承攬運送業或海運承攬業委託辦理承攬運送或海運貨物承攬業務，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： 一、申請書（如附件六）。 二、代理合約副本。	第十三條 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： 一、申請書（如附件六）。 二、代理合約副本。 三、委託人在其本國經營海運承攬運送業	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加國內業者接受國外業者委託業務之規定。

三、委託人在其本國經營海運承攬運送業或海運承攬業之許可文件。 四、委託人之責任保險單影本。 五、委託人之提單或收貨憑證正本。 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。	之許可文件。 四、委託人之責任保險單影本。 五、委託人之提單或收貨憑證正本。 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。	
第十四條 海運承攬運送業或海運承攬業繳納之保證金，經債權人訴請法院強制執行者，應自法院強制執行之日起三十日內補足。 海運承攬運送業或海運承攬業結束營業或受廢止許可經營海運承攬運送業務或海運承攬業務者，應繳銷海運承攬運送業或海運承攬業許可證，並經航政機關將下列事項在機關網頁公告三個月，期滿無未完成之承攬運送業務者，始得申請將保證金發還： 一、海運承攬運送業或海運承攬業名稱、地址、代表人姓名。 二、結束營業或廢止海運承攬運送業或海運承攬業許可經營之日期。	第十四條 海運承攬運送業繳納之保證金，經債權人訴請法院強制執行者，應自法院強制執行之日起三十日內補足。 海運承攬運送業結束營業或受廢止許可經營海運承攬運送業者，應繳銷海運承攬業許可證，並經航政機關將下列事項在機關網頁公告三個月，期滿無未完成之承攬運送業務者，始得申請將保證金發還： 一、海運承攬運送業名稱、地址、代表人姓名。 二、結束營業或廢止海運承攬運送業許可經營之日期。	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加業者補足保證金、繳回許可證等之規定。

<u>第十六條</u> (本條刪除。)	<u>第十六條</u> <u>海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。</u>	1.有關海運承攬運送業應將所營業之運價表請航政機關備查，已於表 2-6 建議三 航業法修正案條文對照表第四十二條第二項規範。 2.目前船舶運送業及來臺營運外國籍船舶運送業運價報備均於航業法中規範。 (1)<u>船舶運送業</u>運價表報備:訂於航業法第 22 條,罰則訂於第 54 條第 1 項第 4 款。 (2)委託中華民國船務代理業代理處理船舶客貨運業務之<u>外國籍船舶運送業</u>:訂於航業法第 22 條第 1 項及第 32 條，應依同法第 55 條第 1 項第 4 款。
第十八條 本規則所定許可證費規定如下： 一、申請海運承攬運送業<u>或海運承攬業及外國籍海運承攬運送業或海運承攬業</u>分公司許可證：新臺幣三萬六千元。 二、申請海運承攬運送業及航空貨運承攬業合一許可證：新臺幣六萬九千九百元。 三、既有海運承攬運送業及外國籍海運承	第十八條 本規則所定許可證費規定如下： 一、申請海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業分公司許可證：新臺幣三萬六千元。 二、申請海運承攬運送業及航空貨運承攬業合一許可證：新臺幣六萬九千九百元。 三、既有海運承攬運送業及外國籍海運承	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加該業者許可證費用之規定。

攬運送業分公司申請前款合一許可證：新臺幣三萬六千元。 四、申請前三款許可證補、換證：新臺幣二千一百元。	攬運送業分公司申請前款合一許可證：新臺幣三萬六千元。 四、申請前三款許可證補、換證：新臺幣二千一百元。	
第 十九 條 本法及本規則有關<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>及外國籍<u>海運承攬運送業</u>或<u>海運承攬業</u>分公司之籌設許可及廢止、許可證之核發、換發及註銷、公司變更登記、營運、管理、證照費收取及處罰等相關事項，主管機關得委任航政機關辦理。	第 十九 條 本法及本規則有關<u>海運承攬運送業</u>及外國籍<u>海運承攬運送業</u>分公司之籌設許可及廢止、許可證之核發、換發及註銷、公司變更登記、營運、管理、證照費收取及處罰等相關事項，主管機關得委任航政機關辦理。	為配合航業法新增「海運承攬業」，增加該業行政業務委任辦理之規定。

3.1.4 修法衝擊分析

本案因應交通部會議結論，提供修法建議，若將來政策決定需要修正航業法納入如美國法例之「無船公共運送人(NVOCC)」，則本研究成果可供參考。針對前述修法建議，其修法衝擊分析如下表所示(表 3-8)。

有關航業法是否須納入無船公共運送人(NVOCC)之議題，經研析我國航業法自民國 84 年修法以來，對現行「海運承攬運送業」之規定，已可執行美國法例規定之無船公共運送人(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC)及海運承攬業(Ocean Freight Forwarder, OFF)之業務。故而，目前並無將美國法例規定之無船公共運送人(NVOCC)制度，納入我國航業法之急迫性。又實務上之運作亦未產生問題，海運承攬運送業者亦不盡同意該等修法之提議。故從實務作業及法令安定性觀點考量，我國航業法暫時無須納入無船公共運送人(NVOCC)之規定。本案期中審查會議時，大部分委員及台北市海運承攬運送商業同業公會代表(張律師天欽)亦傾向無須改變現行法制，將 NVOCC 一詞納入我國航業法之中(詳如附錄四：期中報告審查意見)。故而，針對本議題提供建議四：維持現行制度，暫無修法需求(表 3-8)。

表 3-8 航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」修法建議衝擊分析

修法建議	修法衝擊分析	優缺點	優先順序
建議一	因建議將現有業者(約為 800 家左右)分為：海運貨物承攬或無船公共運送，故其許可證須重新更換。惟其換發許可證係因法令變更，故業者無需付費；另外，行政作業成本亦將花費很少。	改變國內現行實務及體制，故修法後影響較大及可行性低。	第四優先
建議二	因建議將「海運承攬運送業」分別為甲、乙種，因現有業者(約為 800 家左右)皆為甲種業者，若有業者需求改為乙種業者，則可提出申請變更。估計家數不多，行政作業成本亦花費很少。	因實務上單純執行貨物承攬之乙種業者很少，分級管理意義不大。	第三優先
建議三	因建議新納入一新航業別「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。	新增一航業別「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。但預計申請業者將很少。	第二優先

建議 四	維持現行制度，暫無修法需求。 現行航業法關於「海運承攬運送業」之業務，可以執行單純貨物承攬之代理業務(類同美國法例之 FF)，或使用「介入權」，執行自行運送物品之業務(類同美國法例之 NVOCC)，且其實際業務執行自民國 84 年修法以來已進行 20 多年，運作順暢。故目前無修法之急迫性。	現行制度，運作順暢，暫無修法需求。	第一優先
---------	--	-------------------	------

3.2 恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討

對於海運承攬運送業是否需申報集運費率之議題，經查民國 102 年 5 月 31 日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第 42 條參照)。故而，現行(民國 103 年 04 月 29 日修正公布)海運承攬運送業管理規則(第 16 條)要求：「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。」之規定，因已無母法依據，應立即修正。

另外，若主管機關決定如上述說明之結論，不進行對現行「海運承攬運送業」之規定的修法，考量海運承攬運送業已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，則對於要求「海運承攬運送業」比照「船舶運送業」需報備運價表之規定，須恢復民國 102 年 5 月修法之前的規定，要求「海運承攬運送業」報備運價表。

3.3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討

我國海運承攬運送業管理規則(民國 103 年 4 月 29 日發布)第十六條規定：「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。」其中明訂海運承攬運送業可以收取的費用有三項，包括：集運費率、手續費及服務費。

參考表 3-9 所示之「海運承攬運送業集運費率表(範例)」可知，海運承攬運送業所報備之集運費率，與船舶運送業所報備之費率表類似，乃依據其所經營之航線，根據託運方式(整櫃運輸(CY)或併櫃運輸(CFS))，分別陳報其海運費率。另外，再加上各式各樣的附加費(Surcharge)，即構成託運人或受貨人所需支付的海運總運費。此外，由於海運承攬運送業尚可提供託運人不同需求的服務，故亦可收取其所提供服務之服務費及代辦業務之手續費等。

航業法第 43 條第 2 項授權主管機關(交通部)訂定「海運承攬運送業管理規則」，為求行政監理符合產業特性，故而規定海運承攬運送業收取之集運費率表，除了收取託運人須付給運送人之運費外，其因提供另外之服務項目，則另外收取服務費及手續費等。從而海運承攬運送業管理規則第十六條規定中所列述之收費

項目與名稱，自然與船舶運送業之收費項目與名稱不同。又海運承攬運送業居於託運人及船舶運送業之間，提供服務；其對託運人之收貨時間與船舶運送業不同，故其在收取託運人之貨載後，提供給託運人之收貨憑證，其名稱亦自然地與船舶運送業不同。

表 3-9 海運承攬運送業集運費率表(範例) (公司大小章)

經營 航線	項 目	集 運 費 率					服 務 費	手 續 費	備 註	
		整 櫃 (C Y)			併櫃費 (CFS)	其 他				
		20'	40'	45'						
		(金額)	(金額)	(金額)	(金額)	(特長)				(特高)
		(比例)	(比例)	(比例)	(比例)	(比例)				(比例)
波斯頓	X0000	X0000	X0000				X0000	X0000		
西雅圖	X0000	X0000	X0000				X0000	X0000		
溫哥華	X0000	X0000	X0000				X0000	X0000		
上海	X0000	X0000	X0000				X0000	X0000		

註：比例係指調整比例，初次填報者免填。 95 年 1 月 12 日

資料來源：高雄港務局，*航政組監理科為民服務手冊第陸篇*，民國 95 年。

中國大陸商務部 1995 年發布之「國際貨物運輸代理業管理規定」及 2004 年發布之「國際貨物運輸代理業管理規定實施細則」，對業者經營業務項目及收取之費用有相關規定，說明如下。

一、國際貨物運輸代理業管理規定

第二條

本規定所稱國際貨物運輸代理業，是指接受進出口貨物收貨人、發貨人的委託，以委託人的名義或者以自己的名義，為委託人辦理國際貨物運輸及相關業務並收取服務報酬的行業。

第十七條

國際貨物運輸代理企業可以接受委託，代為辦理下列部分或者全部業務：

- (一)訂艙、倉儲；
- (二)貨物的監裝、監卸，集裝箱拼裝拆箱；
- (三)國際多式聯運；
- (四)國際快遞，私人信函除外；
- (五)報關、報檢、報驗、保險；
- (六)繕製有關單證，交付運費，結算、交付雜費；
- (七)其他國際貨物運輸代理業務。

國際貨物運輸代理企業應當在批准的業務經營範圍內，從事經營活動。從事前款有關業務，依照有關法律、行政法規的規定，需經有關主管機關註冊的，還應當向有關主管機關註冊。

國際貨物運輸代理企業之間也可以相互委託辦理本條第一款規定的業務。

二、國際貨物運輸代理業管理規定實施細則

第二條

國際貨物運輸代理企業（以下簡稱國際貨運代理企業）可以作為進出口貨物收貨人、發貨人的代理人，也可以作為獨立經營人，從事國際貨運代理業務。國際貨運代理企業作為代理人從事國際貨運代理業務，是指國際貨運代理企業接受進出口貨物收貨人、發貨人或其代理人的委託，以委託人名義或者以自己的名義辦理有關業務，收取代理費或佣金的行為。

國際貨運代理企業作為獨立經營人從事國際貨運代理業務，是指國際貨運代理企業接受進出口貨物收貨人、發貨人或其代理人的委託，簽發運輸單證、

履行運輸合同並收取運費以及服務費的行為。

第三十二條

國際貨運代理企業可以作為代理人或者獨立經營人從事經營活動。其經營範圍包括：

- (一)攬貨、訂艙（含租船、包機、包艙）、托運、倉儲、包裝；
- (二)貨物的監裝、監卸、集裝箱裝拆箱、分撥、中轉及相關的短途運輸服務；
- (三)報關、報檢、報驗、保險；
- (四)繕製簽發有關單證、交付運費、結算及交付雜費；
- (五)國際展品、私人物品及過境貨物運輸代理；
- (六)國際多式聯運、集運（含集裝箱拼箱）；
- (七)國際快遞（不含私人信函）；
- (八)諮詢及其他國際貨運代理業務。

第四十二條

國際貨運代理企業作為代理人，可向貨主收取代理費，並可從承運人處取得佣金。國際貨運代理企業不得以任何形式與貨主分享佣金。

國際貨運代理企業作為獨立經營人，從事本細則第三十二條中有關業務，應當依照有關運價本向貨主收取費用。此種情況下，不得從實際承運人處接受佣金。

由上可知，(一)國際貨運代理企業作為代理人，可向貨主收取代理費，並可從承運人處取得佣金。(二)國際貨運代理企業作為獨立經營人可收取運費以及服務費。又代理費收取項目則根據其幫貨主提供那些服務事項(如第三十二條)而決定。

有關集運費率表所舍括之項目(如表 3-8 所示)，海運學術文獻指出，定期航運運價之種類，一般而言，可分為基本運價、特別運價、附加費用三種(林光等，2012)。基本運價及特別運價乃用來決定貨物運送之費率；基本運價(Basic rate)之類別有：個別商品運價(Commodity rate)、分級運價(Class rate)、雜貨運價(general cargo rate)、契約運價(Contract rate)、及綜合運價(Freight all kinds, FAK)等。特別運價類別有：軍、公物資運價(Governmental cargo rate)、從價運價(Ad Valorem rate)、冷凍(藏)貨物運價(Refrigerated or reefer cargo rate)、危險品運價(Dangerous cargo rate)、計件運價(Package rate)等。海運比較常見之附加費(Surcharge)有：超重附加(Heavy lift surcharge)、超長或超大附加用(Over length surcharge)、貨櫃場站作業費(Terminal handling charge, THC)、港口擁擠附加費(Port congestion surcharge)、幣值調整附加費(Currency adjustment factor, CAF)、燃油附加費(Bunker adjustment factor, BAF)、運河附加費(Canal toll surcharge)、旺季附加費(Peak season surcharge)、稅捐附加費

(Tax surcharge)等。託運人或受貨人所需支付的海運總運費乃是貨物之基本運費加上各類附加費之總和。

由於海運承攬運送業尚可發揮其專業服務功能，為託運人提供與國際貿易貨載流通相關的各式各樣的服務，例如：報關、文件製作、購買保險、簽證、關稅繳納、預付海運運費、安排貨物存倉、目的地分貨等。承攬運送業者則可依其提供之服務項目，向託運人收取相關的服務費及手續費等。

3.4 本章小結

3.4.1 無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性小結

關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性乙節，綜合前述分析，茲提出重要建議如下：

- 一、關於海運承攬運送業與船舶運送業之間的業務爭議問題，該問題於航業法 84 年之修法時已確立，海運承攬運送業之定義承襲自民法第 660 條「承攬運送人」之定義，故可依據民法債編第十七節「承攬運送」之規定，執行單純貨物承攬之代理業務，或使用「介入權」，執行自行運送物品之業務；其實際業務執行自民國 84 年以來已進行 20 多年。因於我國航業法未如美國海運法之立法例，明白清楚地將其明訂於航業法中。本於委辦事項及交通部 103 年 12 月 16 日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」研商會議之結論主要意見，基於國內現行實務、外國實務、及修法後影響最小及可行性，本研究提出四種修法建議(如表 3-8 所示)：建議四，暫無需修法(因為目前我國之海運承攬運送業已可執行美國 NVOCC(無船公共運送人)及 OFF(海運承攬業)之業務)；如果決策單位仍然決定修法，則建議採行本研究修法建議案之順序可為：建議三(如表 3-6 及表 3-7 所示)優先採用；建議二(如表 3-4 及表 3-5 所示)次之；建議一(如表 3-1 及表 3-2 所示)則再次之。
- 二、本案研究之航業法為行政法，其中關於各業者與其所服務顧客間之運送責任或業務糾紛，係屬民事法(民法或海商法)之範疇，非本案研析之範圍。
- 三、關於海運承攬運送業於第一次座談會中建議航業法應朝「一條龍」或「整合物流(Total logistics)」服務之方向修正，因其非本案委辦事項內容，故亦不進行討論。

3.4.2 恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討小結

為恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源，建議修正

航業法第 42 條之規定；其修正條文對照如表 3-10 所示。

表 3-10 航業法第 42 條修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	現行航業法之「海運承攬運送業」沿襲民法「承攬運送」章之規定，已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，並簽發海運承攬運送人之提單。基於衡平考量其權利義務須與「船舶運送業」要求一致，需報備運價表。爰修正第一項及第二項之規定。

3.4.3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討小結

依據我國海運承攬運送業管理規則(民國 103 年 4 月 29 日發布)第十六條規定，海運承攬運送業者可以收取的費用有三項，包括：集運費率、手續費及服務費。集運費率項目係指定期航運之基本運價及各類附加費(Surcharge)；手續費及服務費指承攬運送業者為託運人提供之專業服務，例如：報關、文件製作、購買保險、簽證、關稅繳納、預付海運運費、安排貨物存倉、目的地分貨等。承攬運送業者則可依其提供之服務項目，向託運人收取相關的服務費及手續費等。

另外，有關我國運價表報備制度之規定是仿照美國聯邦海事委員會(FMC)之要求，但因我國缺乏如 FMC 之人力與機制去進一步追查業者所報之運價表。基本上，對於行政機關執行監督管理或一般託運人而言，運價表報備制度有其必要性，但必須有一套查核機制。

第四章 貨櫃強制秤重之問題與因應

4.1 貨櫃汽車運輸業者所面臨的困境

有關國內進口貨櫃超重源頭管制由商港法航業法等法規予內國法化之議題，雖然貨櫃拖車超重仔運貨櫃的情形在大型與中小型的貨櫃拖車公司都會發生，但有關貨櫃超載後的違規罰款後續託運人索賠問題，研究團隊經洽國內大型航運公司表示貨櫃拖車託運進口貨櫃超重比較容易發生在小公司，但像規模較大的公司，本身集團內有負責經營貨櫃拖車的事業，比較不會出現這種超載被罰款卻沒有辦法向委託運送者索取賠償的狀況。貨櫃汽車運輸業者無法獲得賠償的情況，通常會發生在一般的小型輪船公司委託第三方的拖車業者運輸進口貨櫃情境下產生。

貨櫃拖車業者在承運進口時虛報貨櫃重量，因其完全相信出口商的申報重量(且該申報重量通常在出口商訂定訂艙單(Booking Note)或託運單(Shipping Order)時，已經預估告知航商或者貨運承攬業者，如果出口商未於貨物裝櫃後更新資料，且出口地的貨運承攬業者或者航商未對整櫃(CY)貨進行適當的秤重丈量，就會造成重量誤差的存在)。越是來自經濟開發中的國家越有可能為了減省運費，強將貨物塞到櫃中(甚至有時候會超過貨櫃 CSC 銘牌上的記載可負荷結構重量)。虛報的超重貨櫃除在出口地及進口地裝卸貨櫃時候，會造成碼頭工人的危險，貨櫃裝船後也會因為虛報重量，導致貨櫃船配艙的時候 GM(定傾中心高度)計算問題，而使貨櫃容易落海甚或導致貨櫃船翻覆的極高度危險。虛報的超重櫃即使僥倖的通過上述的層層驚險路途，最後從卸貨港的碼頭離開要往進口商的倉庫運送時，路上運輸的貨櫃拖車也有一定的荷重限制，進口國的公路與橋樑也有一定的負荷上限，所以虛報重量的超重櫃將會快速的破壞進口國家的道路基礎設施，且危害到拖車駕駛及行人的生命財產安全。

依據交通部 104 年 5 月 5 日召開研商解決進口貨櫃超重運出港區問題協調會議紀錄，及公路總局 104 年 5 月 8 日進口貨櫃重量函釋及本局 104 年 5 月 11 日函請函請航商轉知國外起貨港我國貨櫃車載重限制函，藉由台灣的航運機構或者是我國外交單位來通知國外航商，使其了解我國台灣地區的道路荷重限制，將會有利於航商對其所承攬的出口/轉口到台灣地區的貨櫃合法重量上限，設定在我國的道路法規荷重上限內，減少對於我國道路的破壞。

我國行政罰法第 1 條規定「違反行政法上義務而受罰鍰、沒入或其他種類行政罰之處罰時，適用本法。但其他法律有特別規定者，從其規定。」該法第 2 條也規定「本法所稱其他種類行政罰，指下列裁罰性之不利處分：一、限制或禁止行為之處分：限制或停止營業、吊扣證照、命令停工或停止使用、禁止行駛、禁止出入港口、機場或特定場所、禁止製造、販賣、輸出入、禁止申請或其他限制或禁止為一定行為之處分。二、剝奪或消滅資格、權利之處分：命令歇業、命令解

散、撤銷或廢止許可或登記、吊銷證照、強制拆除或其他剝奪或消滅一定資格或權利之處分。三、影響名譽之處分：公布姓名或名稱、公布照片或其他相類似之處分。四、警告性處分：警告、告誡、記點、記次、講習、輔導教育或其他相類似之處分。」另外行政罰法第 7 條規定「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織違反行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故意、過失。」

臺灣地區為了保護人民的財產生命安全，所以公路警察會對上述超載的貨櫃拖車公司(或超過道路橋樑荷重限制的聯結車司機)進行違規開單罰鍰並對貨櫃拖車司機加以行政上的記點懲罰(詳見道路交通管理處罰條例(民國 104 年 01 月 07 日修正)第 29-2 條)。所以貨櫃拖車超重可能會面臨吊扣駕駛執照(車輛牌照)、吊銷駕駛執照(車輛牌照)、違規記點、違規記錄等的「不利益」行政處分或「負擔性」行政處分(蔡中志與黃建樂，民 90)。

依道路交通管理處罰條例第 63 條第 3 項規定：汽車駕駛人 6 個月內，違規記點共達 6 點以上者，就需要吊扣駕照一個月，並需要上道安課程 3 小時。如果一年內連續被吊扣二次，之後又再觸犯特定違規條例，則會被吊銷駕照，並於一年後再能重考。違反道路交通管理處罰條例規範，記點點數 2 點之違規事項，而記點點數與超載相關之規定如下：

第 29 條第 1 項第 1~4 款：裝載物品不依規定(歸責汽車駕駛人)； 第 29 條之 2 第 1~2 項：裝載貨物超重或超過行駛橋梁規定之載重限制者(歸責汽車駕駛人)； 第 30 條第 1 項第 1~2 款：裝載物品超重、超寬、超長而未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者。
--

司機半年內如被記六點，就會被監理站通知吊扣駕照一個月；一年內被吊扣駕照二次再犯有記點之違規，則會吊銷駕照，於一年後才可重考；半年內未達六點，則半年前的記點會逐日消失(比如現在是 11 月如 4 月份有記點就會消失)只要此六點不在同個半年內即歸零(詳 4-1 圖所示)。



圖 4.1 駕駛違規記點半年內未滿六點，則違規點數重新歸零示意圖

以上列的圖形數據為例，半年內違規記點未滿六點，則該期間的所有記點數歸零的計算方式如下。

2015 年 11 月 1 日 - 2015 年 4 月 1 日 = 6 個月又 1 日，因為 6 個月又 1 日 > 6 個月，所以 2015 年 11 月 1 日凌晨開始，4 月 1 日的違規記點個數歸零。11 月 1 日凌晨開始，如果有新的再度違規記點，可以不用和 4 月 1 日的違規記點數相加，因為 4 月 1 日的違規點數已經超過六個月的有效期間而歸零。

依照道路交通管理處罰條例第 29-2 條規定「汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第 3 項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第 63 條第 1 項第 3 款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。

汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第 3 項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。

有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。汽車裝載貨物行經設有地磅處所一公里內路段，未依標誌、標線、號誌指

示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣一萬元罰鍰，並得強制其過磅。汽車駕駛人有第 1 項、第 2 項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。」

惟道路交通處罰條例第 29-2 條規定恐怕與行政罰法第 7 條的規定(違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。)-精神不相符合，建請應該檢討以修正。以免貨櫃聯結車駕駛因為承運了貨主虛報且超重的進口貨櫃而受罰；在目前臺灣的碼頭設備資源下，貨櫃聯結車駕駛無法得知其所載貨櫃的真正重量，可知非其故意或過失而超載，應該依照行政罰法的精神，不應該加以處罰。

雖然託運人協會代表(王肖卿，2015)指出貨櫃貨之重量與體積為併櫃散貨運費計算之基準，遇有超重、超高、超長貨物，須按特殊櫃計費，即不使用特殊櫃，亦須加計加成運費(競爭因素有承攬運送人自行吸收，船舶運送業則必收此費)，這部份是營業行為，以享其利者關切之，公機關則無須介入。託運人協會也指出裝船櫃重在出口地船舶運送業繪製之艙位配置圖(bay plan)上即已列明。惟有些來自第三世界國家的貨櫃，託運人於採用整櫃出口時候，會儘量將貨櫃容積及重量充分利用，偶而變成過度利用，導致貨櫃裝載超重。再加上出口地的貨櫃碼頭業者及貨櫃航商未確實進行貨櫃秤重，所以才導致貨櫃超重、且艙位配置圖上顯示的貨櫃重量也受到影響，而導致重櫃輕報的風險。

所以貨櫃汽車運輸業者目前所面對的此難，題可以朝兩個方向來進行解決此難題，第一是讓貨櫃汽車運輸業者及其駕駛人員於貨櫃碼頭承運進口貨櫃的時候立即就知道貨櫃的真實重量(詳見 4.2 節)。第二是修改道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 2 項的目前規定，由目前的「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第 3 項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。」修正為「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，.....汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點，但非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰」(詳見 4.1 節)。雖然對於善意的汽車貨櫃運輸業者或者是其所聘僱的駕駛不予處罰，但是對於謊報貨櫃重量的人員可仿效澳洲作法，建立運輸責任鏈制度，對於率先導致一連串的違法者加以嚴厲處分。

- | |
|--|
| 1. 駕駛自主管理：讓貨櫃汽車運輸業者及其駕駛人員於貨櫃碼頭承運進口貨櫃的時候立即就知道貨櫃的真實重量 |
| 2. 修改道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 2 項的目前規定，對 <u>非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰</u> 。 |

但是如採用第一種作法對進口貨櫃秤重使汽車貨櫃運輸業者得知進口貨櫃真正的重量時，需要有配套的輔導措施(詳見 4.3 節)，以免我國貨櫃港埠產業喪失了國際競爭力。

4.2 不修改法規(道路交通處罰條例)時的解決方案

另如不修改法規時，也有兩個方向可以解決貨櫃拖車司機善意被罰記點的困境：(1) 依「道路交通管理處罰條例」第 85 條第 1 項規定，「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理，爰建議採該法既有之轉歸責機制，以避免貨櫃司機善意第三人被懲罰，同時也需要教育交通警察業管此法條的適用範圍，包括了貨櫃拖車司機在內，希望交通警察能了解實際狀況，在第一現場就對於需要規則者查證後開出罰單，而不是針對貨櫃拖車駕駛人員開單記點處分。」；只是被處罰後再去申訴的動作相當曠日廢時，徒增公路主管機關與受處分司機的困擾，所以仍建議可將第 29-2 條整以修正，並明確化非故意或過失不處分司機的立場。(2) 第二點是航港局港務組在本研究第一次座談會議中提到的業者自主管理方式，希望在進口時貨櫃落地即刻進行秤重。

研究團隊經洽相關船公司的人員，表示希望能在碼頭出口作秤重，但港務公司表示有實質上困難，船公司建議讓港務公司或航港局另外找個地方進行秤重，因為若設在港區內，或可能影響船隻的裝卸貨作業。所以研究團隊有四個想法建議，列表如下：

1. 為了避免耽誤船隻作業，可以從貨櫃拖車板架上裝設秤重裝置，即可知道重量，不用另作秤重動作，不用擔心排隊。

2. 將秤重裝置裝設在橋式起重機上，在吊櫃的瞬間，即將重量連線記錄起來，此不會影響到碼頭的動態。但在第一次座談會時，碼頭營運商並未建議這樣做，因為美國的作法是以私人商務契約解決這個問題，例如美國鐵路屬陸上運輸，即以私人商務契約解決此問題。

3. 參考 DP World 碼頭營運商在澳洲的做法，採用行動中秤重(WIM: Weight In Motion)的做法，也可在不耽誤碼頭作業車流的情況下，對於進口的貨櫃進

行秤重(詳見圖 4-2)

4.進行即時胎壓監測，據在美國貨運承攬業工作多年的航運界朋友告知，當貨櫃車負載的重量增加時候，其輪胎的胎壓也會跟著略為增加，所以由胎壓計的變化，也可稍微看出一些端倪。

茲將第三及第四個想法加以闡述如下。第三個想法是依照 DP World 在澳洲碼頭的規劃，行動秤重(WIM)時車速需降到每小時五公里以下，WIM 車道有三條，兩條為一般正常規格貨櫃、一條為超出規格(Out of Gauge 或者 Out of Band)的秤重車道。整個計畫推行分為兩階段，第一階段讓車流經過行動秤重地磅車道而不進行秤重，使駕駛人員熟悉即將推行的行動秤重機制。但駕駛人員仍需接近 WIM Kiosk(行動秤重票亭)接收票亭開出的指示票單，接著方可往出口開離碼頭。第二階段即對離開碼頭的車輛進行秤重，秤重後會有五種顏色燈光顯現，以告訴駕駛該如何進行下一步動作：

1. 未違規-綠燈； 2. 輕微違規(超重 5%以下)-橘燈； 3.顯著違規(超重 5%~20%)-橘燈；4.嚴重違規 (超重 20%以上)-紅燈。紅燈如果亮起，該違規載運過重貨櫃的車輛不得離開碼頭。

圖 4-2 DP World 碼頭營運商在澳洲雪梨港對於進口貨櫃秤重的作法如下(下列圖片 A~G 來源為: Management of Overweight Trucks in the Port Precinct -Industry Guidelines, 2012 年)。



圖 4.2 (A)、三個行動秤重地磅(兩個常規貨櫃秤重、一個超出規格貨櫃秤重)



圖 4.2 (B)、門口車輛停止攔截橫柱



圖 4.2 (C)、黃色行動秤重墊片(拖車板架的車軸務必需要經過黃色秤片且車頭的車軸也需要保持在秤片上)。



圖 4.2 (D)車輛接近票亭



圖 4.2 (E)司機插入其 MSIC 卡片

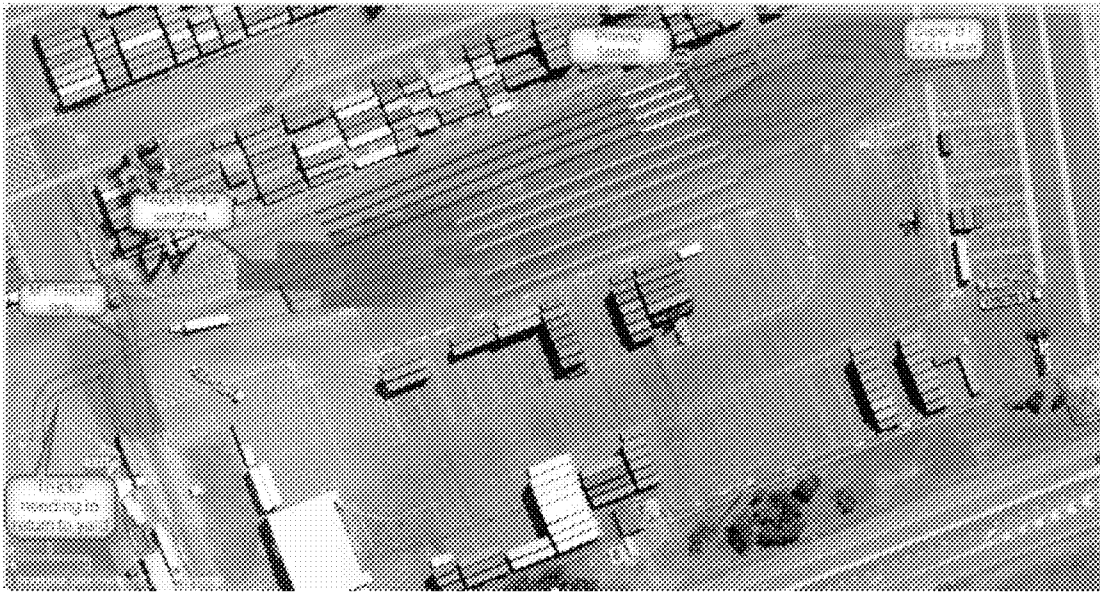


圖 4.2 (F) 第二階段正式推行秤重後的碼頭內拖車動線

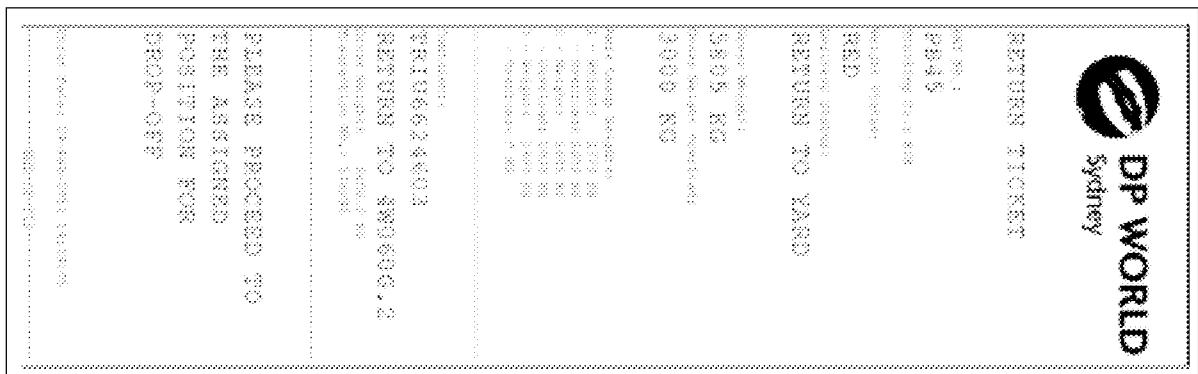


圖 4.2 (G) 對於嚴重超重出現紅燈的進口櫃，依照指示車輛退回碼頭的票單指示範例。

第四個想法是進行即時胎壓監測，當貨櫃車負載的重量增加時候，其輪胎的胎壓也會跟著略為增加，所以由胎壓計的變化也可監測櫃重。以物理學的公式來看， $PV=nRT$ ，當輪胎因為乘載的重量增加，將導致輪胎稍微變為扁平，輪胎可以容納氣體的體積(V)減少，在外界環境溫度(T)沒有變化的情況下，胎壓(P)理論上會略微上升⁷。雖然交通部決定自 2014 年 11 月起出廠的車輛一律都要裝備有胎壓計

⁷ P = 壓力 Pressure, V = 容器的體積 Volume of the container, n = 氣體數量 The amount of gas, R = 常數 8.314472, T = 容器內氣體的溫度 Temperature of the gas in the container。

(李姿慧、朱正庭, 2014), 以提升行車時的安全, 但是目前胎壓計的精準度尚無法有效的測出貨櫃車精確的荷重數值。但是也有紐約市立大學 Baruch 分校的一份 1999 年報告藉由側量每一個輪胎觸地的面積(平方英吋), 再將該輪胎的胎壓除以輪胎的觸地面積(輪胎壓力測量與常規的壓力表, 以及在路面每個輪胎的面積近似為矩形), 得到每一個輪胎所負荷的重量, 再乘以該車輛的輪胎數, 就得到整部車輛的重量。藉由此方式實地測量一部 Chevrolet Astro 轎車的胎壓, 計算得到該車的預估重量為 4,700 磅重, 此與該車出廠報告中的 5,200 磅實際重量誤差在 10% 的範圍內。所以可知道, 貨櫃汽車拖運業者及司機如果願意的話, 即可藉由胎壓來推估該車子的荷重。或者可以建議公路總局或者路政司, 要求陸運業者對於每台車輛的胎壓與其荷重的變化做一校估表, 未來司機藉由量測胎壓即可得知該貨車是否有超重(當然須注意到的是, 胎壓會與貨車所裝的輪胎規格與類型有關)。近來臺灣市面上也有無線胎壓測量監測器(Tire Pressure Monitoring System)的問市, 將有利於對於貨櫃拖車對實際承運貨櫃重量進行即時的監測。

總之, 更進一步的精確測量卸港貨櫃的重量而不造成貨櫃碼頭車輛阻塞, 可以藉由較傳統保護橋式起重機的測重方式, 更為精準的橋式起重機吊架扭鎖秤重系統來達成。根據臺灣聯興公司指出, 傳統的測重方式誤差高達 5~10 噸的誤差, 對於防止貨櫃拖車超重荷載被罰的困境毫無助益。但是藉由吊架扭鎖的測重裝置, 將可使每個扭鎖測重的誤差在 50 公斤重量以內(若一個吊架有四個扭鎖, 則每一個卸船的貨櫃誤差重量將在 200 公斤以內), 此種秤重系統不僅不會耽誤或延緩碼頭的工作效率, 也可以確保貨櫃拖車司機可以不超載、確保道路不被破壞及駕駛與行人的生命安全。

4.3 需要修改法規(商港法)時的解決方案 (管制措施)

研究團隊詢問 TS LINE(德翔海運)相關業務主管, 當卡車駕駛被罰錢時, 公司當然會負責罰款的部分, 但當駕駛被記點時會比較難處理, 因為是屬於司機個人的部分。但研究團隊覺得載重差多少, 司機踩油門應當會有感覺, 如果真的要規範司機的話, 就必須修改拖車板架, 必然會加重汽車貨櫃運輸業者的負擔。事實上, 每個貨櫃的承載重量都有規定, 那為什麼會發生超重? 據瞭解, 因為是一個 40 呎的拖車板架裝載兩個 20 呎的貨櫃才會發生超重。所以超重會有很明顯的特徵, 第一個就是 40 呎的拖車板架放兩個 20 呎的重櫃; 第二個是通常出口貨櫃秤重申報不實的國家多集中在特定的幾個國家, 就是這些出口國會申報不實, 才會導致我國拖車業者載到虛報的超重貨櫃而受罰。在美國, 為了讓這些超重的車可以行駛, 將拖車板架設計成三個車軸, 以將力量分散, 但這樣的比例是少的。所以如果是超重貨物且無法拆裝, 即會利用這種三個車軸的車架, 可以允許貨物超重三四千磅左右, 就可以解決這種問題, 澳洲新南威爾斯地區也是如此做法(詳見

圖 4-3)。

根據澳洲 2011 年的運輸立法修正案(the Transport Legislation Amendment Act 2011)，澳洲新南威爾斯地區(NSW)於 2011 年 11 月 1 日成立了道路與海事服務機構(RMS: Roads and Maritime Services，法定機關)，將先前新西南威爾斯地區的道路運輸機關(Roads and Transport Authority,RTA)與新南威爾斯地區的海事機關(NSW Maritime Authority)合併而成立的。

澳洲新南威爾斯的 2005 年道路運輸法⁸的第三章(Mass, dimension and load restraint requirements for vehicles)第 3.3 節(Special provisions—mass, dimension and load restraint requirements for heavy vehicles)第 4 小節(Liability for breaches of mass, dimension or load restraint requirements)即對於出貨人、包裝業者、填裝貨物人、運輸業者、駕駛人、及受貨人的責任加以規範，所以對超重違規的追究是採責任鏈制度的，對於最先誤報(虛報)重量的對象採取處罰。

澳洲的雪梨港依照 RMS2005 年的法規，在其所出版的 Management of Overweight Trucks in the Port Precinct - Industry Guidelines(2012)手冊⁹中提及責任鏈的概念：“Chain of Responsibility” refers to the Chain of Responsibility (CoR) concept in model heavy vehicle road laws，並對於各個主要的碼頭營運商的貨櫃碼頭貨櫃秤重方式提出有系統性的介紹及比較。

在確定要進行碼頭硬體秤重設備強化後，進口貨櫃的秤重規定可於商港法中進行條文修正(詳如表 4-1)。

⁸ 詳見 New South Wales 的 Road Transport (General) Act 2005 No 11
<http://www.legislation.nsw.gov.au/inforcepdf/2005-11.pdf?id=c8e8b0e5-b647-46a9-de11-b8cad5eae5a5>

⁹ <http://www.stockwells.com.au/userfiles/file/Industry%20Guidelines%20Overweight%20Trucks.pdf>

我國商港法子法之一「商港港務管理規則」，於民國 70 年 10 月訂定以來，歷經 14 次修正，期法規沿革如下所示：

1. 中華民國七十年十一月五日交通部（70）交法字第 25300 號令訂定發布全文 76 條
2. 中華民國七十八年一月十五日交通部（78）交航發字第 7801 號令修正發布第 15、22、23 條條文
3. 中華民國八十三年八月二十三日交通部（83）交航發字第 8337 號令修正發布第 4、5、7 條條文
4. 中華民國八十四年十月二十六日交通部（84）交航發字第 8453 號令修正發布第 6、58 條條文
5. 中華民國九十年十一月十四日交通部（90）交航發字第 00075 號令修正發布第 50 條條文
6. 中華民國九十二年七月十四日交通部交航發字第 092B000066 號令修正發布第 1、2、37、50、65~70、72、74 條條文；增訂第 66-1 條條文；並刪除第 71、73、75 條條文
7. 中華民國九十三年三月五日交通部交航發字第 093B000019 號令修正發布名稱及第 4、10、44、45 條條文；增訂第 3-1 條條文；並刪除第 52 條條文（原名稱：國際商港港務管理規則）
8. 中華民國九十三年十一月十九日交通部交航發字第 093B000081 號令修正發布第 38、74 條條文
9. 中華民國九十八年四月十七日交通部交航字第 0980085021 號令增訂發布第 29-1 條條文
10. 中華民國九十八年六月二十二日交通部交航字第 0980085033 號令修正發布第 50 條條文
11. 中華民國一百年一月二十六日交通部交航字第 1000000674 號令修正發布第 9 條條文
12. 中華民國一百零一年八月二十二日交通部交航字第 10150121912 號令修正發布全文 54 條；並自發布日施行
13. 中華民國一百零三年十一月二十七日交通部交航字第 10350149201 號令修正發布第 31、32 條條文
中華民國一百零三年十二月二十六日行政院院臺規字第 1030158355 號公告第 18 條第 2 項所列屬「內政部入出國及移民署」之權責事項，自一百零四年一月二日起改由「內政部移民署」管轄
14. 中華民國一百零四年二月十六日交通部交航字第 10450019201 號令修正發布第 3 條條文
15. 中華民國一百零四年十月六日交通部交航字第 10450128691 號令修正發布第 3、20、54 條條文及第四章之章名；並自發布日施行，但第 3 條第 2 項、第 20 條第 8 款之施行日期，由交通部定之

表 4-1 針對貨櫃秤重強制規定的法源修訂建議

擬修正之條文	現行條文	修正理由
(1)商港法第二十五條:①入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港……。 ②<u>船舶卸載的貨櫃化貨物於離港前須先行秤重</u>， (2)商港法第三十條:船舶應在商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之地點裝卸貨物或上下船員及旅客，<u>並對卸港貨櫃裝載貨物進行秤重登記</u>。) (3)討論道路交通安全規則第 三十八條第二款(軸組荷重之限制)第三項(經車輛型式安全審驗之車輛	(1)商港法第二十五條: 入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港……。 (2)商港法第三十條: 船舶應在商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之地點裝卸貨物或上下船員及旅客。 (3)航業法第二十五 條:為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措	4. 分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源 關於為「因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，國內進口貨櫃超重源頭管制，應在商港法或航業法或其他法規予內國法化的問題」，可從各航政法規之立法目的及主要達成的行政監管事務來進行研議。航業法第一條規定：「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法」。而商港法第一條規定：「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定」。故依照航政法規之立法目的及主要達成的行政監管事務而言，對國內進口貨櫃超重源頭管制之法源，應在商港法內規定比較適宜。例如，民國 100 年新修正之商港法及因應國際規範 PSC 及 ISPS 的規定，在第四十二、四十三條增加 ISPS 的執行法源，另在第五十八至六十條增加 PSC 的執行法源。 (1) 故本議題或許可援例第二十五條對危險性貨品裝卸之規定，或許增加二十五條之一對「進口貨櫃

軸組荷重限制如下) 第三小項(參軸軸組：軸組荷重每組不得超過二十二公噸)是否能符合航商與貨櫃拖車業者的超重櫃需求及如何在安全無虞情況下，修法滿足上述二類業者的需求?(除現行三車軸外，或者是否有需要增訂四車軸拖車板架荷重限制??) (4)建議新增船舶法第 38 條之 1「中華民國船噸其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。安全管理制度之項目、內容、檢查、證明文件之核發、換(補)發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費、證明文件之收取、證明文件有限期間、管理其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。第一項之規定自本法公布後一年施行。」	施。 (4) 船舶法第 38 條：載運散裝危險有毒化學液體或液化氣體之化學液體船及液化氣體船，應由船舶所有人或船長向船舶所在地航政機關申請檢查合格後，始得航行；其構造與穩度、安全設備、檢查費與證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。	超重源頭管制」立法規範。 (2) 也可建議於商港法第四章(安全及污染防治)中，針對條文第三十條中做出修正。 (3).實際上可能秤重作法分析：巴基斯坦的做法為在橋式起重機上裝上秤重裝置，超過橋式起重機的負載將可拒絕卸貨或裝貨。所以可以知道橋式起重機裝上秤重裝置以保護橋式起重機是現行做法，同樣的，我們可以將橋式起重機所測得的貨櫃重量藉由無線裝置傳輸轉到 EIR 交接單上，如此每位卡車司機將可以清楚的知道其所裝載的貨櫃重量，再加上其拖車與拖車板架的重量，即可知道他開出碼頭後會不會超重!如果超重，是否採用三車軸拖車板架，即可合法乘載更重貨櫃並滿足拖車業者及航商的需求。 除了增加上述的兩項管制規定，更需要適當的對於有承攬超重櫃需求的汽車貨櫃運輸業者加以輔導。協商公路主管單位修改<u>道路交通安全規則</u>第三十八條有關<u>車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差限制的第二項(軸組荷重之限制)</u>與第三項規定<u>(總重或總聯結重量之限制)</u>，除了目前的三個車軸的拖車板架外，對於不同的更多車軸、車輪數目的拖車板架，允許不同的負載量，最終需要能允許只要車輪、車軸數量夠多，拖車板架
---	--	---

		可以乘載任何橋式起重機可以卸載的重櫃。 航業法第二十五條的規範中提及「為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」但是此條文屬於攏統式的含括規範，是用來規範防止法規中規範不足處，應用攏統性的規範來進行行政上的管理，因為法規規範不夠具體，所以使用上會有其實際上的困難；而且如果用來規範進口貨櫃秤重，將會導致該條文喪失原本該有的攏統性規範的功能。建議對於經常發生的管理議題，不適宜使用攏統性的規範加以進行行政管理。 (4) 我國航業法中與國內航線船舶安全管理品質認證制度NSM可能會有相關的章節，為航業法的第二章(船舶運送業之管理)。但是細看航業法的第二章的各個小節內容(第一節 船舶運送業、第二節 外國籍船舶運送業、第三節 國際聯營組織及國際航運協議)，皆是規範船舶運送業者的商業營運相關事項，如果貿然加入船舶安全管理品質認證制度，將會顯得非常突兀而呈扞格不入的荒謬。所以建議納入船舶法修正。
--	--	---

4.4 修改法規(商港法)後的解決方案，需要政府輔導處(輔導措施)

一旦能精確量測到港的卸船貨櫃重量，接著就牽涉到汽車貨櫃運輸業者需要採購或更換適合的拖車頭與拖車板架的問題。目前臺灣貨櫃汽車運輸業的競爭非常激烈，業者的利潤非常微薄，據業者指出目前多數同業所使用的拖車頭或拖車板架多為 10 年以上的高齡運具，對於可以承受較大負荷的多車軸拖車板架採購使用意願更是薄弱，一則是因為多車軸板架造價高，二來是臺灣許多工業區的道路狹窄而不利於較長車身的多車軸拖車板架運作，但是如果允許我國港口裝卸較重的貨櫃，勢必要借助多車軸的拖車板架與馬力較高的拖車頭，澳洲新南威爾斯地區的做法即是如此(詳見圖 4-3)。

美國洛杉磯港服務的區域包括南加州的 5 個郡，並提供了周遭城市高達 918,800 個工作機會，但是據統計住在洛杉磯港與長堤港附近而受到港區所導致的空氣汙染人口數高達兩百萬人，因為空氣汙染所付出的健康醫療費用每年估計為介於 1 億~5 億 9 千萬美元之間(US EPA, 2012)，為了達成大幅度改善港區周遭空氣品質，美國上述兩港口自 February 18, 2009 起，除了貨物是經由少數已經符合卡車空氣排放標準所承運者外，港區內的貨櫃碼頭營運業者需要對於進出此兩港口的卡車運輸貨物託運人(或者是貨主)代為收取每一 20 呎標準貨櫃(TEU) 35 美元的乾淨貨櫃卡車費用(Clean Truck Fee)。符合規定的拖車業者可以向主管機關申請更換老舊貨櫃拖車的補助，以期提升在洛杉磯港與長堤港的居民環境品質。以一部造價 \$96,463 的全新拖車頭為例，服務該兩港口的美國拖車公司如要購買，可以檢具資料申請高達 \$67,000 元的補助款，自己只要支付 \$29,463。拖車業者也可以選擇申請補貼式租賃的方式來更新其貨櫃拖車車隊。

該乾淨貨櫃拖車計畫(CTP: Clean Truck Program)的實施期程分為三個階段如下：(1) 2008/10/01: 所有 1989 年以前出廠的貨櫃拖車禁止進入洛杉磯與長堤港區。(2) 2010/01/01: 貨櫃拖車在 1989-1993 年間出廠者將被禁止進入港區。此外，貨櫃拖車出廠日期在 1994-2003 年間者，如果未經過適當修理改造，也會被禁止進入港區。(3) January 1, 2012: 所有未符合美國聯邦 2007 年潔淨卡車排放標準者將會被禁止進入此二港口所包含的港區。

根據 OECD(2008)的 RIA 分析手冊，如果要鼓勵某種行為產生，政府可以採取補貼的做法。所以本研究認為在經濟景氣榮景時期，臺灣的三大國際港口未來也可以考慮由航港局輔導實施乾淨貨櫃卡車計畫(Clean Truck Program)，藉由乾淨卡車計劃的推行，讓整個貨櫃拖車業者的服務運具可以汰舊換新，並且考慮到臺灣港口貨櫃碼頭處理貨物的重量分布狀態，輔導貨櫃卡車業者採購不同馬力的拖車頭及不同數目車軸的拖車板架，再輔以貨櫃卸港秤重的設施，如此將使港口城市

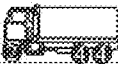
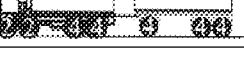
的空氣更加清新，且道路鋪面不會被不合格的拖車所破壞，更重要的是可以確保司機駕駛及行人的生命安全。

圖 4.3 澳洲新南威爾斯地區的道路與海事當局對於貨車的承載重量上限規定

11 APPENDIX E: RMS Vehicle Weight Configurations

Rigid trucks and trailers operating under Concessional Mass Limits (CML)

Concessional Mass Limits for Rigid Trucks and Trailers

<i>Vehicles operating under Concessional Mass Limits with an gross mass between the weights shown in column A and B must proceeded to a nominated CFS</i>			
	Truck Configuration	Column A	Column B
1		23.00t	27.0t
2	 NB 27.00 with non load sharing front suspension	28.00t	33.00t
3		41.5t	48.60t
4		43.5t	51.00t
5		43.5t	51.00t
6		43.5t	51.00t

<i>Vehicles operating under Concessional Mass Limits with an axle mass between the weights shown in column A and B must proceeded to a nominated CFS</i>			
Axle Group		Column A	Column B
Steer Axle		6.0t*	7.20t
Single Axle Dual Tyres		9.0t	10.8t
Tandem Axle Dual Tyres		17.00t	19.80t
Note: A maximum of 0.5 tonne for vehicle configurations 1, 2 and 3, and 1.0 tonne for vehicle configurations 4, 5 and 6			

* Steer Axle weight limit increase: Vehicles from 1 Jan 2007 that comply with Front Under-run Protection Systems (FUPS) requirements, cabin strength requirements, and the Australian Design Rule (ADR) 80/01 are permitted an additional 500kg on a single steer axle and the total combination mass limit. This has not been adjusted into the above mass limits.

Any vehicle with a gross or axle mass exceeding the weights in column B must not leave the terminal.

資料來源: Management of Overweight Trucks in the Port Precinct - Industry Guidelines (2012 May 17)

4.5 如果採取法規(商港法)修正的管制政策衝擊分析(Regulatory Impact Analysis)

依據經濟已開發國家組織(OECD:Organisation for Economic Co-operation and Development)的 2008 年 Introductory Handbook for Undertaking Regulatory Impact Analysis (RIA)主要是用來確保政策的制定及實行仍是符合高品質的規範，品質欠佳的管制政策將會增加企業守法的成本及營運上的不確定性，也會使得政府政策難以推行。RIA 對於決策品質的最大貢獻並不是在於其精確的計算，而是在於計算過程中所需要採取的提問、了解真實世界的衝擊及探索假設，也就是說分析的過程是對政策品質的提升最有幫助的。政策的推動需要首先瞭解到下列現況：社會上的那些群族會受到影響、每一個受到影響的群族規模大小、每一個受到影響的群族所受到的衝擊本質是什麼、這些衝擊的影響有多大、及這些衝擊的影響時間有多久。

一個問題產生，如果該問題對於整體社會的影響不是很大，並不是一定都需要政府出面採取動作來解決。政府是否需要對於一個問題採取動作解決，需要考量下列因素(OECD, 2008)：①政府可否有能力有效的制訂與執行新法規以處理此新問題；②考量到可能需要被管制的部分與欲解決的新問題嚴重性的高低；③受到問題影響的群族是否有能力自己來處理解決此新問題；④此新的問題是否會繼續持續下去？或者是此問題會因為外在的因素而很快產生變化？

依照 IMO 的規劃，2014 年 5 月中 SOLAS Chapter VI 修正已經通過，並於 2014 年 9 月發布 IMO Circular letter MSC 93，貨櫃出口港的強制秤重已經排定將於 2016 年 07 月開始強制實施(IAPH Sydney, 2014)。全球所有貨櫃貨物出口地港口將會採行強制秤重的措施，所以可見我國目前面臨的貨櫃車司機在不知情的情境下而載到超重貨櫃而受罰的情況，將會完全消失或者大幅度的下降。一個新的管制政策推動或法規修訂，可能導致其管制政策推動失敗的原因有三：利益團體透過立法機關的遊說導致管制政策訂定受限(Regulatory capture)；管制政策的設計、實施與推動過程本身隱含的問題，可能導致遵守此新規範的人員極少；設計不良的管制政策，也意味著此新管制並未觸碰到問題的核心，所以原來的問題依舊存在。如果依照 OECD 在本文上一段最後一項建議，交通部目前應該不適合推出新的政策來處理此議題。

此外，政府可用的政策工具非常多，並不僅限於法規的修正。在有些情境下，某種或某幾種非法規管制的政策工具，會較法規修正為有效。常見的其他政策工具如下：①推動媒體輿論運動來教育及警示人民有關此問題的存在與解決方式；②直接提供特定資訊給消費者以使其可以照顧自己本身的利益；③要求產品或服務的供

應商在消費者購買前，需要提供產品資訊給消費者；④加入某些稅賦以阻止某些行為產生；⑤給予某類別補貼以鼓勵某一特定的行為；⑥提倡鼓勵在某一產業或群組的內部「自我規律」行為。

本研究召開兩次座談會的專家，有人即提出由臺灣駐外商務辦事處發放我國道路限重的標準規範，給國外相關的託運人，以避免外國託運人因為無知而導致裝載貨櫃超過臺灣的道路重量限制而觸法受罰，此即應該屬於本文上一段的第②種作法。當然，政府也可採用第⑤種政策工具給與拖車業者某些獎勵措施，讓貨櫃拖車業者更新採用大馬力的拖車頭及多車軸的拖車板架，也有助於讓較重的貨櫃不至於因為承載超重進口貨櫃而受罰！至於第③種作法也可以同時採用，要求裝貨港的貨運承攬業者及貨櫃輪船公司，將臺灣道路限重的規定及超重時可能面臨的處罰告知出口商或託運人！因為目前進口櫃可能超重且虛報櫃重的出口地點多集中在印度、巴基斯坦、孟加拉等開發中國家，建議也可以採用前段第⑥種建議，針對南亞國家在臺灣的商會進行道德勸說與講解，使其產生內部「自我規律」行為，從出口地做好貨櫃重量管制。另外採用前段第①種建議，臺灣政府也可以在臺灣及南亞地區藉由媒體力量，讓當地人民了解每年因為貨櫃拖車承載超重貨櫃所導致的道路受損及人命傷亡的嚴重情況。有關於第④種建議，加入某些稅賦以阻止進出口商虛報貨櫃重量的行為產生，可以對於櫃重超過某一重量時候，因為貨櫃的裝卸風險會增加，航港當局可以加以課徵安全風險稅捐，但需要考量稅賦的增加或移除，可能會在國會立法時候，遭受遊說團體的強烈反撲。

4.5.1 公平性與社會目標

基本上如果以極快的速度來推行進口貨櫃秤重立法，趕在 2016 年 7 月以前通過立法，則或許對社會大眾還有些微的效益存在。相信即使 2016 年 7 月 SOLAS 對於出口地貨櫃強制秤重的規定施行後，仍有少數的開發中國家，會依舊虛報貨櫃重量。假設，我國強制規範貨櫃離開碼頭時或者在貨櫃由船上卸下時候，規定需要藉由橋式起重機來強制秤重，這樣的規定是否符合廣大民眾的期待及符合人民的利益？首先因為超載所導致的車禍將可以大幅度下降，人民辛苦納稅所建造的公路橋樑也可以有較長久的使用年限；從公平性及人民的角度來看，這是值得鼓勵的一個立法措施。

(1)管制產生的效益與成本分析：

僅以碼頭的橋式起重機加裝精確的秤重裝置為例，其裝置成本約為一部橋式起重機的吊架四個角落扭鎖加裝秤重裝置：目前市場上有兩種認可的透過扭鎖稱重的系統：LASSTEC 的產品是在扭鎖中植入纖維光感器 (http://www.lemantec.com/product/sensing_system.html)；BROMM 的產品使

用了傳統拉力計製作了測壓原件 (<http://www.bromma.com/sho.php?id=1477063>)。兩者面臨的技術挑戰是如何讓感測器防震防顫，在承受粗魯作業以後依舊能夠讀出正確資料 (依據 TT Club 報導，27 July 2012. Issue 163 in the series)。兩者所需的成本據了解在每個橋式起重機的吊架約需美金一萬元左右，使用壽命可以達5年以上，將來維修的成本也極低。為了估算臺灣五大國際商港及附屬港的橋式起重機部數，研究團隊使用 Google Earth 的空照圖來計算，各港口的橋式起重機部數如下表。所以合計所需的橋式機安裝秤重成本約為 123 萬美元，折合臺幣約 3,690 萬元的總安裝成本，合理的情況下，此成本應該由碼頭營運業者負擔，碼頭業者再以每一個卸櫃收取台幣若干元的秤重費，用來彌補此額外成本支出；站在國家的立場，此成本支出應該為零，反而政府又可從此進口設備安裝中，收取稅收。

表 4-2 臺灣主要國際商港 橋式起重機部數統計表

港口名稱	橋式機部數
基隆港	28
台北港	13
蘇澳港	0
花蓮港	0
台中港	13
高雄港	69
安平港	0
合計	123

資料來源: Google Earth 及其他網路統計。

效益的評估有其實際上的困難度，理論上包括(1)交通安全的提升而減少人命傷亡，人命的傷亡減少，很難以數量來加以計算；及(2)道路破壞程度的減少及道路使用壽命的延長。第(2)部分包括全省的省縣市公路及國道，也不容易加以量化。所以最保守估計，僅以高雄港的高雄港聯外高架道路計畫(包含「商港區銜接路廊」及「中山高延伸路廊」兩路段)的「商港區銜接路廊」計畫來分析，該銜接路廊起於前鎮運河北岸，沿前鎮運河東行至新生路後右轉沿新生路南行，止於第三、五貨櫃中心檢查站前，主線全長約 3.71 公里，採高架型式構築。工程總經費奉行政院 99 年 5 月 6 日院臺交字第 0990021506 號函核列 8,878,200 千元，商港區銜接路廊部分建設經費 4,753,330 千元由臺灣港務股份有限公司營業基金及航港局航港建設基金支應(國道高速公路局，104 年度交通作業基金分預算案)。僅投資 69 萬美元(2070 萬元台幣)來安裝 69 部橋式起重機吊盤紐鎖秤重裝置的經費，就可換來 47.53

億元商港區銜接路廊的保護，其投資效益之高，不言可喻。

(2)誰負擔成本？誰享受效益？

成本的直接負擔者是臺灣所有國際港口貨櫃碼頭的營運業者，但是最終的成本應該由進口商來負擔，因為貨櫃碼頭的營運業者可以針對進口貨櫃秤重服務進行收費，而進口業者因為有享受到秤重服務，所以其成為最終的付費者，也是符合公平正義的原則。

進口貨櫃若採行秤重服務時候，最終的受益者將會包含許多關係利益人：①貨櫃碼頭業者、②貨櫃拖車公司、③公路及國道維護政府機構、④一般道路及國道使用者。各個關係利益人所可以受益處詳述如下：①貨櫃碼頭業者可以有秤重服務的額外收入、②貨櫃拖車可以避免其司機被攔檢超重而被罰款及記點、③公路及國道維護政府可以減少道路維護的頻率及維護成本、④一般道路及國道使用者則可以有較安全的駕駛環境。

(3) 成本大於效益是否推動？弱勢群組享受效益，另外群組卻付出更多的成本。

貨櫃秤重計畫的推動之效益是遠遠大於成本的支出，一般道路及國道使用者為可能的最大受益者，包含無錢購車而行走路上的行人在內，因為符合重量限制的貨櫃重車對於行人及其他駕駛的安全威脅是較低的。而付出成本的是進口商及企業家，兩者皆為經濟上強勢的群族，又加上其是此運輸服務的主要使用者，所以由其付費，並無不妥處。

4.5.2 新措施推動時候，可能需要考慮的成本

管制政策推動的成本可以分為直接成本與間接成本，應該包含：

(1)採購新的設施以符合新的管制規範

如同 4.5.1 節所介紹的目前兩種在橋式起重機的吊架鎖鈕上可以直接安裝的兩類精確貨櫃秤重裝置，Lasstech 及 BROMMA 系統，所以如果立法規範進口貨櫃卸載需秤重，則至少仍有兩類的裝備可供廠商選擇，不會有圖利某單一廠商的疑慮。

(2)雇用額外的員工執行管制

在橋式起重機的吊架鎖鈕上進行貨櫃秤重，並不需要額外的人力，橋式機所秤得的貨櫃精確重量，可以透過碼頭建立無線網路系統，傳輸到理貨人員、碼頭卸貨機具操作人員、海關、物流公司、海運公司、公路警察及拖車司機的無線手持裝置上，將有利於大幅提升我國碼頭的作業安全、公路

上行駛車輛、道路及行人的安全。

(3)聘任外部專家顧問以協助符合新法規的要求

以安裝 Lasstech 橋式起重機吊架鎖鈕的貨櫃秤重裝置為例，該設備製造廠在臺灣有代理公司，代理公司的工程師可以提供貨櫃碼頭營運業者相關的技術諮商，所以貨櫃碼頭營運業者將可輕易地配合，以符合新法規的要求。

(4)為了符合新規定，導致生產過程的改變

因為新的秤重裝置是安裝於橋式起重機的吊架鎖鈕內，所以對於卸貨的過程毫無影響，整個拖車的排隊裝櫃流程，不會有任何的變動。

(5)其它因為生產製造所增加的成本

以民國 102 年高雄港裝卸貨櫃個數 6,568,727 為例(折合 9,937,719 TEUs, 其中重櫃折合為 8,477,578.75TEUs，空櫃個數折合為 460,140.25TEUs。若以高雄港投資 69 萬美元(2070 萬元台幣)來安裝全部的 69 部橋式起重機吊盤鎖鈕秤重裝置的經費可以使用至少五年的壽命來計算，假設高雄港未來的重櫃吞吐量沒有成長，且貨櫃碼頭業者新裝秤重裝置可以損益相抵的情境下，則五年內將會處理 $8,477,578.75\text{TEUs}/\text{年} \times 5\text{年} = 42,437,893.75\text{TEUs}$ ，每個進出口重櫃 TEUs 的貨櫃秤重成本將會為 $20,700,000\text{元} / 42,437,893.75\text{TEUs} = 0.48\text{元}/\text{TEUs}$ ，此成本金額對於進出口商而言，應該是不會有任何衝擊影響。

(6)因為新規定的要求而需存儲或者申報的資訊。

因為重櫃在裝卸的過程中，可以即時獲取正確的貨櫃重量，希望能將此數據藉由貨櫃碼頭無線網路先加以存儲後，隨即傳輸給船上的理貨員、碼頭上的貨櫃拖車司機、內陸貨櫃集散站、海關、國道高速公路交通警察局、相關縣市交通警察大隊、航港局、臺灣國際港務公司、相關物流業者(例如:貨運承攬業者)、貨櫃輪船公司、及進出口商。如此，經由臺灣港口裝卸的貨物訊息流動將會大幅度改善，而我國在 World Bank 公布的 Logistics Performance Index 項目中的 lpi_tracking_rank 指數也可望由全球第 17 名往前大幅度的往前躍昇。

4.6 我國聯結車隊載重規範及車種及重量分布情況

依據我國道路交通安全規則(民國 103 年 12 月 31 日修訂)，聯結車輛之裝載，應依左列規定：一、半聯結車裝載之總聯結重量，不得超過曳引車及半拖車核定之總聯結重量。所以有關半聯結車之裝載，係取曳引車核定之聯結總重量及其所聯結之半拖車核定總聯結重量之較小者，為該半聯結車之總聯結車重量限制。

總聯結重量 35 公噸曳引車聯結 43 公噸的半拖車，或以總聯結 43 公噸曳引車聯結 35 公噸的半拖車，依規定將會取 35 公噸為其裝載後的總聯結重量限制。

我國目前的相關聯結車輛車種分布情形詳如下：

(一)總聯結車重量 35 公噸之 40 呎貨櫃半拖車(佔車輛總數 67.8%)，車輛重量分布係介於 2.15 至 9 公噸之間。(如表 4-3)

(二)總連結重 35 公噸貨櫃曳引車(佔車輛總數 99.6%)之車輛重量分布係介於 3.5 至 7.8 公噸間。(如表 4-4)

另統計總聯結重量 31.5 公噸之 20 呎貨櫃半拖車(佔車輛總數 98.5%)之車輛重量分布係介於 2.1 至 6.9 公噸間。(如表 4-3)

綜上，如以現行核發進出口超重貨櫃臨時通行證，總聯結重量限制 42 公噸，扣除前項曳引車及半拖車聯結組合後最大車重(16.8 公噸)，貨櫃重量(40 呎)約為 25.2 公噸，以上開車輛聯結組合裝載重量 25.2 公噸以下之貨櫃，應尚符合現行核發進出口超重貨櫃臨時通行證總聯結重量限制之規定；另統計總聯結重 31.5 公噸，20 呎貨櫃依前開模式聯結後最大車重(14.7 公噸)，爰若總重量為 16.8 公噸以下之 20 呎貨櫃，其聯結後應尚無逾總連結 31.5 公噸之限制。

表 4-3 貨櫃半拖車—車輛使用分析表

核定總聯結重 (公噸)	車長	總量數	車重區間	輛數	百分比
35 公噸	40 呎貨櫃半拖車	12,881	2.1~9(公噸)	8,737	67.8%
31.5 公噸	20 呎貨櫃半拖車	4,118	2.1~6.9(公噸)	4,060	98.5%

表 4-4 貨櫃曳引車—車輛使用分析表

核定總聯結重 35 公噸	
曳引車輛數	9,205 輛
車重於 3.5~7.8(公噸)區間	9,170 輛
百分比	99.6%

4.7 本章小結

起草法律的基本原則之一就是「法律實效性原則」，所謂法律的實效性，乃指法律必屬可行且可有效地發生法律所要求的結果，如果能兼備妥當性與實效性，始能具有強制力及有效性。起草法案，必須量力踏實，說到做到，方不致草擬出與社會現實相脫節的法案。所以我國行政罰法第七條的規定「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」

道路交通處罰條例第 29-2 條規定與行政罰法第 7 條的規定(違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。)-精神應該是不相符合，建請與公路總局開會協調以尋求修法共識。以免貨櫃聯結車駕駛因為承運了貨主虛報且超重的進口貨櫃而受罰；在目前臺灣的碼頭設備資源下，貨櫃聯結車駕駛無法得知其所載貨櫃的真正重量，可知非其故意或過失而超載，應該依照行政罰法及法律實效性原則的精神，不應該加以處罰。

所以本研究建議修改道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 2 項的目前規定，由目前的「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第三項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。」修正為「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，.....汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點，但非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰」。雖然對於善意的汽車貨櫃運輸業者或者是其所聘僱的駕駛不予處罰，但是對於謊報貨櫃重量的人員應該仿效澳洲作法，建立運輸責任鏈制度，對於率先導致一連串的違法者加以嚴厲處分。

另外，如果考慮到草擬法律時的法律穩定性原則，法律一經制定和公布施行後，必須保持其嚴肅性，不能任意變動。也是建議不宜修改航港相關法律，因為航港相關法規的修訂次數頻率過於頻繁，且航運事業牽涉國際性商務運作，不宜貿然經常修改(例如航業法於民國 103 年剛完成最近一次的修訂、而商港法也才於民國 100 年完成最近一次的修訂)，此將會使外國航商無所適從而不利於我國航港產業的發展，所以建議仍以修訂我國「道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 2 項」的目前規定如前一段所述為宜。

另外，我國「道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項」的下列目前規定，建議也應該修正成如下為宜：「本條例之處罰，受舉發違反道路交管理事件之受處罰人，認為受舉發之本條例之處罰，受舉發違反道路交管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為非因為駕駛人本身的故意或過失所致者，應於舉發違反道路交管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。」。

目前航港局已經協調相關單位採取本研究報告中航業界專家建議的若干措施，僅摘要詳列如下。(1)函請航商轉知國外起貨港(已於 104 年 5 月 11 日函請國內航商告知國外起貨港)我國拖車運能限制，以達源頭管控目標，讓所有的國外貨運承攬業、託運人、出口商等熟知我國的貨櫃車載種限制，以免因為無知而觸犯我國的相關處罰條例!(2)航港局港務組也正思考修正相關的管理規則，可能就商港法的相關規定(例如第 25 條或者 30 條)展開修法條文草擬。(3)委託專業顧問公司展開台中港需內設置公用地磅規劃案，即將完成期末簡報。(4)於今年 2 月份委託專業法律及航運相關的律師事務所，就我國的商港法之修正展開更為詳盡的研究評析，其中也包括了貨櫃在碼頭進行源頭管制的議題。

未來為了配合 IMO 修正 SOLAS 規範對於出口的貨櫃需要就重量進行驗證，並將在 2016 年 7 月 1 日生效，我國的交通部航港局莫不全力以赴，希望能藉由此次法規的檢討，建立配套的完整行政措施，以協助我國的航運相關業者符合國際上的規範，進一步使我國的航運產業更為成長茁壯!

第五章 國內航線與沿岸航行權

5.1 國內航線

根據我國航業法第 3 條現行條文，有關「國內航線」之定義係「指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線」，然此條文所述「特定水域內」之文義不清，經常造成適用與意見分歧之困擾，且目前對於在港區內之水域經營之航線，是否為國內航線亦有爭議，有關遊覽港區之權管無法明確劃分，實為問題之所在。

5.1.1 我國國內航線之定義

有關「國內航線」定義，就我國航業法修法歷程如下：

(70 年 5 月 26 日制定)

第 2 條

九、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(84 年 7 月 12 日修正)

八、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(88 年 1 月 14 日)

八、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(102 年 1 月 11 日修正)

第 3 條

七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。

修法理由

增列「或特定水域內」等字，以符航運實務已有客船業者經營內陸水道、湖泊及水庫等水域內之情形。

(102 年 5 月 31 日)

七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。

5.1.2 我國國內航線修訂之建議

根據前述，我國內航線條文修法歷程及第三次工作會議記錄之內容，航港局表示，該款所述之「特定水域內」經常造成解釋意見分歧問題，若於港區內水域

經營之航線是否為國內航線？有關遊覽港區問題應歸屬由誰職掌，且航線為「登記制」，而非「許可制」，若未來申請從事觀光業務是否就得允許有其爭議。因此，對於國內航線冀望有更明確定義，以利於執掌權限之劃分。

基於相關研究分析與會議討論，針對我國航業法第 3 條擬修正建議如下：

表 5-1 我國航業法第 3 條修正建議

擬修正條文	現行條文	修正理由
第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>內水航線</u>內，經營客貨運送之路線。 …… 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>內水航線</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 ……	第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>特定水域</u>內，經營客貨運送之路線。 …… 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>特定水域</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 ……	國內航線之定義酌作文字修正，俾使特定水域文義明確。以「內水航線」取代。並將內水航線界定係指「本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線」而言。

5.2 沿岸航行權

有關沿岸航行權(Cabotage)係指一國的國內航線客貨攬載之權利，僅允許本國籍船舶運送。有關沿岸航行權之開放，則係指外籍船舶能否於同一國境各港間運送客貨問題。沿岸航行權旨為保護國內航運產業免受外國競爭，以國家安全為目的，守護國家領海，以宣示國家主權。眾所周知，1920 年美國商船法(Merchant Marine Act)第 27 條，亦稱瓊斯法案(The Jones Act)，即是沿岸航行權之規定。目前依我國航業法第 4 條規定：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。如我國於民國 103 年 7 月 1 日起至 104 年 12 月 31 時止，為解決「北櫃南運、南櫃北運」課題，臺灣港務股份有限公司提出「藍色公路實櫃獎勵計畫方案」，其中在環島轉運業務方面，雖開放部分外輪以國際航線的空艙經營國內港口間之轉運業務，係為降低環境影響衝擊、減緩航商營運障礙、充分利用港埠設施、提升裝卸作業量、並創造航港產業市場效益等目的，但仍需先經交通部航港局申請及接受查核。要言之，我國係實行沿岸航行權制度之國家。

依據國內學者胡念祖(1995)表示，國內港口間之航行，僅限國輪為之，是國家主權表現形式之一，少有國家將國內沿岸航行權開放給外國船舶。基於平等互惠原則，若兩國彼此就對方船舶開放國內沿岸航行權，則係主權國家間合意協議達成。根據我國經濟部國貿局(2013)研究可知，日本除國內法律或規章、或日本所締結的國際協定另有規定外，非日本籍船舶均不得進入日本境內未對外國商船開放之港口，亦不得從事於日本境內沿岸港口間的貨物運送或旅客運送之服務。

根據我國經濟部國貿局(2012)報導，印度政府以有條件開放方式，鬆綁沿岸航行權，使外籍船舶得以從事沿海貨櫃運輸；所附帶之條件，係外籍船舶須由位於南印喀拉拉省(Kerala)科欽(Cochin)的「國際貨櫃轉運中心(International container transshipment terminal, ICTT)」進出，以將貨櫃轉運至印度其他港口，或自印度其他港口運送至該港後轉運出口。此限制條件將實行三年，期間將提供本土航運業者租稅獎勵，協助其擴張營運規模以達國際競爭水準。

5.2.1 我國沿岸航行權之定義

有關「沿岸航行權」之定義，就我國航業法第4條修法歷程如下：

(70年5月26日制定)

第4條

「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限」。

(84年7月12日)

第4條

「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限」。

(102年1月11日修正)

第4條

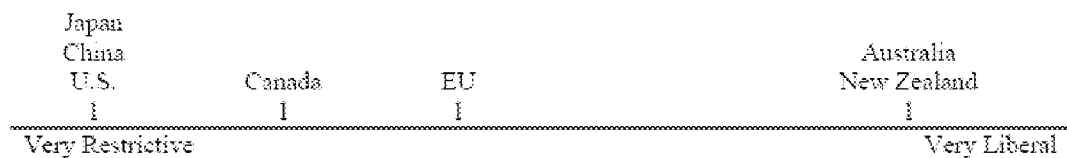
「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。

修法理由

依實務經驗並配合本法統一用語，將「中華民國政府」修正為「主管機關」。

5.2.2 沿岸航行權之規範

有關沿岸航行權之規範，各國制度規範不一。依據國外學者 Brooks (2009)研究，有關沿岸航行權的限制與開放程度，如圖 5-1 所示。



資料來源：Brooks (2009)。

圖 5.1 沿岸航行權的限制與開放程度

(1)新加坡沿岸航行權之規範

有關新加坡之規範，其主管機關為新加坡海事與港務管理局(The Maritime and Port Authority of Singapore, MPA)。沿岸航行權係指在同一國境港口間，以船舶從事國內貿易。原則上，其沿岸航行權規定沿岸運輸僅允懸掛新加坡籍的船舶在領海從事國內貿易。新加坡有完善的光船租賃登記制度(Bareboat registration regime)。許多國家設立光船租賃登記制度，以法定方式克服商船短缺問題。蓋光船租賃登記制度，亦允許國家擴大自己船隊，以滿足臨時的國內航運需求(Ngeow and Tan, 2013)。

(2)印度沿岸航行權之規範

有關印度之規範，其主管機關為海運部之海運總局(Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping)。依據 1958 年印度商船法第 406 條規定，有關印度籍船舶和租船之發證許可—非印度籍船或由印度公民或公司(或合資)所承租之船舶，不得在印度國境內港口進出，除非據此獲得管理總局所頒發之許可證。但若中央政府認為有必要或對公眾利益有關者，可根據本條文豁免特許由印度公民或公司(或合資)所承租的任何級別之船舶。根據本條所批准之證書，可為一般許可證；對全部或任一部分印度沿海貿易之許可證；或特定期間或特定航程之許可證(A license granted under this section may be - a general license; a license for the whole or any part of the coasting trade of India; or a license for a specified period or voyage)。根據印度商船法第 407 條規定：(1)任何非印度籍船舶或由印度公民或公司[或合資滿足第 21 節第(b)或第(c)條之要求]所承租之船舶，不得從事印度的沿岸航行貿易，除非據此獲管理總局准許可證。(2)根據本條批准的許可證，於所明定規範之特定

期間或航程，應受管理總局之限制。

(http://www.dgshipping.gov.in/Content/PageUrl.aspx?page_name=PARTXIV, 2015)。

印度 ICTT 之建立，可望促進該港口貨櫃運量增長，其貨量遠多於印度國內其他港口。目前印度 70% 貨櫃是經由可倫坡、杜拜與新加坡進行轉運，對國外港口依賴高。印度的交通、觀光、文化部常設委員會，在市議會討論沿岸航行之規範，並記載於其 170 屆主要港口現代化報告書中：「當務之急，是放寬外籍船舶在科欽 (Cochin) 國際貨櫃轉運中心 (ICTT) 經營轉運貨櫃之限制，建議立即進行沿岸航行權相關規範之審查，並與所有利益關係人採取適當協議」。另外，海運總局海運部 (Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping) 為振興貨櫃運輸及必要基礎建設與實務運作，用政策微調方式，將轉運貨物開放予外國籍船舶 (Pillai and Paul, 2011)。

印度政府以有條件開放方式，鬆綁沿岸航行權法案，使外籍船舶得以從事沿海貨櫃運輸；附帶條件係外籍船舶須由位於南印喀拉拉省 (Kerala) 科欽 (Cochin) 的「國際貨櫃轉運中心 (ICTT)」進出，以將貨櫃轉運至印度其他港口，或自印度其他港口運送至該港後轉運出口。此限制條件將實行三年，期間將提供本土航運業者租稅獎勵，協助其擴張營運規模以達國際競爭水準。如此一來，也能減少對於外國港口的依賴性並增加國際競爭力。

(3) 日本沿岸航行權之規範

有關日本之規範，其主管機關為日本國土交通省 (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)，及其海上保安廳 (Maritime Safety Agency of Japan)。主要係依據日本船舶法 (明治 32 年 3 月 8 日法律第 46 号) 第 3 條規定：「對於沿岸航運，依日本船舶法第 3 條規定，外國船舶無法在日本沿海港口間進行貨物或旅客之運送，除非為避免捕獲或海難，或者有法律規定或條約另有規定，或已獲得國土交通大臣特許者，不在此限」(日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ條約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス)(日本船舶法，<http://law.e-gov.go.jp>，2015)。

日本實施封閉性沿岸航行權制度，於世界貿易組織 (WTO) 的杜哈 (Doha) 回合會議，日本致力於讓國際海上運送營運人，就相關航運服務市場，依合理且非歧視性條件下，進入日本航運市場，包括引水人服務、拖船服務、供應品服務、加油與加水服務、垃圾收集與廢棄物處理服務、駐埠船長服務、助航服務，及岸邊對

船舶營運所提供的基礎營運項目，包括通信、水力與電力供應業務服務、緊急維修服務、和錨地、船席與靠岸服務(Llanto and Navarro, 2014)。

然若鬆綁或廢除沿岸航行權制度，亦將產生諸多問題。根據日本內航海運組合總聯合會(2015)指出，於日本沿岸航行之日本籍船，如同從事遠洋的國籍船一樣，逐漸減少。原由海運運送的 1/3 國內貨物運輸，將依賴外籍船舶與船員，許多船舶所有人與營運人將被迫退出，使海洋傳統技術傳承更加困難，對海洋依賴性高的國家影響甚大。在日本海域營運相當不易，不僅有強烈天氣變化，又有大量船舶須同時航行於複雜、擁擠與繁忙航道上。另應注意者，在沿岸航行時間相對較短，需以最短時間進出港口，若由外籍船員從事此活動，日本沿海地區海上交通可能存有相當程度潛在危險。日本是海運大國，國家安全取決於最重要的沿岸航行，若國家航運能力減少或受限，則無法提供國家力量。從國家安全角度觀之，為本國人民提供日常用品，維持可靠的運輸、確保國內船員就業，並限制貨物或旅客，在同一國境兩點間之交通，已為國際慣例問題，因而有必要從根本維護沿岸航行權制度。

(4)大陸沿岸航行權之規範

有關大陸之規範，其主管機關為國務院交通主管部門。依大陸海商法第 6 條規定，海上運輸由國務院交通主管部門統一管理，具體辦法由國務院交通主管部門制定，報國務院批准後施行。依大陸海商法第 4 條規定：「港口之間的海上運輸和拖航，由懸掛中華人民共和國國旗的船舶經營。但是，法律、行政法規另有規定的除外」；「非經國務院交通主管部門批准，外國籍船舶不得經營中華人民共和國港口之間的海上運輸和拖航」。根據 Llanto and Navarro (2014)研究指出，有關沿岸航行權政策是因大陸經濟改革，導致嚴重的產能過剩問題，迫使須進行相關限制規定。然依 2013 年 9 月 18 日國務院《中國(上海)自由貿易試驗區總體方案》規定：「允許中資公司擁有或控股擁有的非五星旗船，先行先試外貿進出口貨櫃在國內沿海港口和上海港間的沿海捎帶業務」。

(5)美國沿岸航行權之規範

有關美國之規範，其主管機關為美國交通部海事局(Maritime Administration - U.S.)。依據 The Jones Act 規定，在美國港口間進行運輸，應為在美國建造或重建且為美國註冊之船舶(46a U.S.C. §883, Section 27 of the Merchant Marine Act of 1920, The Jones Act)。依據 1886 年美國客輪服務法案(Passenger vessel services act of 1886)之規定：「除非另有規定者外，船舶不得在適用於有關沿岸法規之美國港口或區域進行旅客運送，無論是直接或經由外國港口，除非：(1)完全由美國公民擁有，

並以從事沿岸貿易為目的；且(2)根據第 121 章符合資格，而取得文件證書或許可證明者(Except as otherwise provided, a vessel may not transport passengers between ports or places in the United States to which the coastwise laws apply, either directly or via a foreign port, unless the vessel: (1) is wholly owned by citizens of the United States for purposes of engaging in the coastwise trade; and (2) has been issued a certificate of documentation with a coastwise endorsement under chapter 121 or is exempt from documentation but would otherwise be eligible for such a certificate and endorsement)」。有關罰款(Penalty)規定：「若違反前項規定，將依所載旅客數，處以每一旅客 300 美元之罰款(The penalty for violating subsection (a) is \$300 for each passenger transported and landed)」(46 U.S.C. § 55103, Passenger Vessel Services Act of 1886)。

根據美國海事協會(American Maritime Congress, AMC 2015)可知，以美國參議員 Wesley Jones 命名的 The Jones 法案，旨在保護國境內兩點間之貿易。如同人們不能搭乘英國航空公司在紐約與洛杉磯兩地間航行，抑或不能以外籍船舶在美國兩港口間運送貨物與旅客。1920 年商船法案第 27 條，即所謂 The Jones Act，係維繫當今美國商船最根本之原則。基本上，此法案已近 90 年歷程，但仍為美國政府的行政部門與立法部門之支撐。雖然 The Jones Act 僅追溯至 1920 年，但 1789 年第一屆美國國會已有類似沿岸航行權記錄。此法案背後，基本動機是在鼓勵美國籍商船的建設與維持，同時維護其船隊所需船員與技術人員數量。根據 The Jones Act 規定，於美國國內從事海上運輸商業行為所有船舶，應符合下列條件：「(1)於美國建造、(2)為美國公民所有、(3)依美國法律註冊(懸掛美國旗)、(4)船員為美國籍船員；(1) Built in the United States, (2) Owned by a U.S. citizen, (3) Documented under the laws of the United States (fly the U.S.-Flag), (4) Crewed by U.S. citizen seafarers)」。

The Jones Act 及其他沿岸航行法案，包括客船、挖泥船與救難船相關法案，以確保美國有足夠的船舶、船員與造船廠，以保護國家安全，以及在戰爭或國家緊急情況之用。根據其海運局資料，有 105 艘超過一萬載重噸之船舶，即 The Jones Act 船隊，在美國國內服務。美國 AMC 致力於確保 The Jones Act 長期效力，並提供給大眾教育與國會相關資訊，說明國內沿岸航行權法案之重要性，以及 The Jones Act 之規範，對美國所帶來之利益。值得注意者，在美國對封閉性的沿岸航行制度支持，係基於策略上之利益，但引發的問題是，造成國內航運營運成本較貴，因而使用鐵道或陸運運送，而非以船舶運送貨物。雖沿岸航行權對國內營運人有足夠保護政策，但國內航運船舶數仍逐漸下降，從 1996 年 291 艘降至 2007 年的 100 艘船舶(Llanto and Navarro, 2014)。

(6)加拿大沿岸航行權之規範

在加拿大方面，外商持有的國際船舶管理公司得以獲准進駐加拿大，但不得參與沿岸航行貿易。而國際營運人可投入更便宜全球性國際市場，但限制提供近洋服務。在特定航線上，未能滿足的運能對營運人的經濟效益影響甚大，且貨物更可能採以陸運方式，以解決近洋航運能源和溫室氣體所帶來之問題(Llanto and Navarro, 2014)。

(7)歐盟沿岸航行權之規範

在歐盟方面，於 90 年代初，許多北方國家已開放或部分開放沿岸航行權制度如英國、丹麥、荷蘭、德國、比利時等國家，部分南方國家則未開放，如希臘、義大利、法國、西班牙、葡萄牙等國家。在 1992 年歐盟沿岸航行權自由化政策，進行改革計畫和擬定實施進度，以確保安全，並對環境傷害較低之船舶，進入海運市場之自由權為目標。現今歐盟國家可參加其他任何歐盟成員國的沿岸航行貿易活動，但每個國家可對外籍船的船員國籍要求、船舶所有權要求，以及對外籍船舶財政徵收稅費(Llanto and Navarro, 2014)。

(8)澳大利亞沿岸航行權之規範

在澳大利亞方面，其沿岸航行權政策非常寬鬆，沿岸貿易並未保留給澳大利亞國輪，並以澳大利亞之規範要求支付薪資，亦即船員薪資係依澳大利亞之規範，而非以船籍國之規範(Llanto and Navarro, 2014)。當初沿岸航行權相關規範規定於 1912 年頒布的航業法(Navigation Act, 1912)，為振興航運業，提高工作效率和競爭力，2012 年澳大利亞對沿岸航行權相關規範進行改革設立法規，根據沿岸貿易法(Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012)第 1 節第 5 條，該法規內容簡述如下：

5. Simplified outline

The following is a simplified outline of this Act:

- This Act regulates coastal trading by providing for licences to be granted that authorise vessels to carry passengers or cargo between ports in Australia. Using a vessel to engage in coastal trading without a licence may lead to a pecuniary penalty being imposed for the contravention of a civil penalty provision.
- Part 2 contains definitions for the Act, including a definition of coastal trading and voyage.
- Part 3 contains provisions relating to the application of the Act to various kinds of vessels, including provisions allowing the Minister to grant exemptions from the Act for vessels and people.
- Part 4 sets out the 3 kinds of licences (general licences, temporary licences and emergency licences) that may be granted and the application process for each. It also deals with matters such as conditions of licences and the cancellation of licences.
- Part 5 contains provisions relating to the enforcement of the Act.
- Part 6 deals with miscellaneous matters such as the review of certain decisions by the Administrative Appeals Tribunal and the delegation of the Minister's and Secretary's functions and powers under the Act.

由以上可知：

- 此法規規定，沿岸貿易應依許可證授權船舶於澳大利亞港口間進行乘客或貨物運送。若未持有許可證從事沿岸航行貿易將依違反民事規定進行懲處。
- 第二部分：為該法案相關之定義，包括沿岸航行和航程定義。
- 第三部分：為各種船舶於本法案之適用規定，包括授權 the Minister 對船舶或人的免責規定。
- 第四部分：設置有三種不同許可證(一般許可證、臨時許可證及緊急許可證)，及各許可證的申請程序。並規範取得許可證之條件，以及許可證註銷事宜。
- 第五部分：規範此法案實施之相關規定。
- 第六部分：雜項事宜，如根據此法案所授予 the Administrative Appeals Tribunal 與 the delegation of the Minister's and Secretary's 之職能，及本法案下之權力。

(Australian Government ComLaw, <https://www.comlaw.gov.au/Details/C2012A00055>)

(9)紐西蘭沿岸航行權之規範

在紐西蘭方面，於 1995 年進行沿岸航行貿易自由化全面性改革，包括貿易、工業、運輸與財政之政策。於 2000 年已有 21 艘從事沿岸貿易，其中有 19 艘是外籍船舶(Llanto and Navarro, 2014)；海運相關規範主管機關為紐西蘭海事局(Maritime New Zealand)。根據 1994 年海上運輸法(Maritime Transport Act, 1994)沿岸航行(Coastal Shipping)章節第 198 條第 1 項規定，其內容規範簡述如下。

198 Coastal Shipping

(1) No ship shall carry coastal cargo, unless the ship is —

- (a) a New Zealand ship; or
- (b) a foreign ship on demise charter to a New Zealand-based operator who employs or engages a crew to work on board the ship under an employment agreement or contract for services governed by New Zealand law; or
- (c) a foreign ship —
 - (i) that is passing through New Zealand waters while on a continuous journey from a foreign port to another foreign port, and is stopping in New Zealand to load or unload international cargo; and
 - (ii) whose carriage of coastal cargo is incidental in relation to the carriage of the international cargo.

由以上可知：

(1)任何船舶不得從事沿岸貨物運輸，除非該船舶為：

- (a)紐西蘭籍船；或
- (b)紐西蘭籍航商以光船租賃的外籍船，並在紐西蘭法規下締約雇用船員；或
- (c)外國籍船係
 - (i)經過紐西蘭海域，從國外港口至另一國外港口的連續航程，駛往紐西蘭港口裝載或卸載國際貨物；及
 - (ii)其沿岸貨物運送係國際貨物運送所附帶之貨物。

(New Zealand Parliamentary Counsel Office/Te Tari Tohutohu Pāremata, New Zealand legislation, <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1994/0104/latest/whole.html>)

(10)馬來西亞沿岸航行權之規範

於 2009 年馬來西亞政府對沿岸航行權法案已有鬆綁，主要目的是為了促進丹戎帕拉帕斯港(Port of Tanjung Pelepas)的貨櫃轉口營運，尤其係對於馬來西亞之託運人有幫助。有關 1952 年商船條例免除條款相關規範(Pillai and Paul, 2011)。如下所示。

1952 年商船條例免除條款

Is exercise of the powers conferred by section 65(u) of the Merchant Shipping Ordinance 1952 (Ord.70/1952), the Minister exempts non-Malaysian ships from the provisions of subsection 65KA(I) of the Merchant Shipping Ordinance 1952 in respect of the transport of containerized transshipment cargo for the sectors between the Port of Sepangar and the Port of Klang and vice versa, between the Port of Bintulu and the Port of Klang and vice versa, between the Port of Kuching and the Port of Klang and vice versa, between the Port of Sepangar and the port of Tanjung Pelepas and vice versa, between the Port of Bintulu and the Port of Tanjing Pelepas and vice versa and between the Port of Kuching and the port of Tanjung Pelepas and vice versa, with effect from 3 June 2009.

Dated – 1 June 2009

DATO'SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

根據 2009 年 6 月馬來西亞交通運輸部部長所稱，依據商船條例第 65KA(I)小節，有關貨物轉運方面，在國內港口實邦加港(Port of Sepangar)與巴生港(Port of Klang)間、民都魯港(Port of Bintulu)與巴生港(Port of Klang)間、古晉港(Port of Kuching)與巴生港(Port of Klang)間、(Port of Sepangar)與丹戎帕拉帕斯港(port of Tanjung Pelepas)間、民都魯港(Port of Bintulu)與丹戎帕拉帕斯港(Port of Tanjing Pelepas)間，及古晉港(Port of Kuching)與丹戎帕拉帕斯港(Port of Tanjung Pelepas)間經營貨櫃轉運運送，主管機關免除對非國籍船舶所規範之沿岸航行權限制。

有關沿岸航行權方面，各國制度規範不一，根據前述國家相關分析，各國沿岸航行權限制與比較如表 5-2 所示。

表 5-2 各國沿岸航行權限制與比較

限制情形 國家	原則禁止	已開放/部分開放	例外特許
臺灣	我國航業法第 4 條		我國航業法第 4 條： 「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。 「藍色公路實櫃獎勵計畫方案」(103 年 7 月 1 日起至 104 年 12 月 31 日止)
日本	日本船舶法(明治 32 年 3 月 8 日法律第 46 号)第 3 條		日本船舶法第 3 條： 「對於沿岸航運，依日本船舶法第 3 條規定，外國船舶無法在日本沿海港口間進行貨物或旅客之運送，除非為避免捕獲或海難，或者有法律規定或條約另有規定，或已獲得國土交通大臣特許者，不在此限」 日本於 WTO 杜哈(Doha)回合會議，致力於讓國際海上運送營運人，依合理且非歧視性條件下，進入該國航運市場
中國	中華人民共和國海商法第 4 條	2013 國務院《中國(上海)自由貿易試驗區總體方案》：「允許中資公司擁有或控股擁有的非五星旗船，先行先試外貿進出口貨櫃在國內沿海港口和上海港間的沿海捎帶業務」	中華人民共和國海商法第 4 條：「中華人民共和國港口之間的海上運輸和拖航，由懸掛中華人民共和國國旗的船舶經營。但是，法律、行政法規另有規定的除外」； 「非經國務院交通主管部門批准，外國籍船舶不得經營中華人

			民共和國港口之間的海上運輸和拖航」
印度	1.1958 年印度商船法第 406 條(Part XIV of Merchant Shipping Act, 1958)，有關印度籍船舶和租船之發證許可—非印度籍船或由印度公民或公司(或合資)所承租之船舶，不得在印度國境內港口進出		除非據此獲得管理總局所頒發之許可證。但若中央政府認為有必要或對公眾利益有關者，可根據本條文豁免特許由印度公民或公司(或合資)所承租的任何級別之船舶
	2.1958 年印度商船法第 407 條(Part XIV of Merchant Shipping Act, 1958)，任何非印度籍船舶或由印度公民或公司[或合資滿足第 21 節第(b)或第(c)條之要求]所承租之船舶，不得從事印度的沿岸航行貿易		除非據此獲管理總局准許可證
		外籍船舶得以經由位於南印喀拉拉省(Kerala)科欽(Cochin)的「國際貨櫃轉運中心(ICTT)」進出，從事沿岸貨櫃運輸	
美國	1.1886 年美國客輪服務法案 (Passenger vessel services act, 1886) 2.1920 年商船法案第 27 條(The Jones Act, 1920)		
加拿大	外商持有的國際船舶管理公司得以獲准進駐加拿大，但不得參與沿岸航行貿易		
歐盟	希臘、義大利、法國、西班牙、葡萄牙	英國、丹麥、荷蘭、德國、比利時	歐盟會員間為主徵收稅費
新加坡	領海內僅允許本國籍	有完善的光船租賃登	放寬

		記制度	
澳大利亞	航業法 (Navigation Act, 1912) 2012 沿岸航行貿易法 (Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012)	沿岸航行權政策非常寬鬆，沿岸貿易並未保留給澳大利亞國輪，船員薪資支付依澳大利亞之規範為要求	放寬
紐西蘭	1994 年海上運輸法沿岸航行章第 198 條 (Maritime Transport Act 1994, Coastal shipping)	包括貿易、工業、運輸與財政之政策，沿岸航行貿易自由化全面性改革	放寬
馬來西亞		1952 年商船條例免除條款，免除對非國籍船舶在多個國內港口間所規範航行限制	放寬

5.3 本章小結

5.3.1 國內航線

根據前述，我國內航線條文所述之「特定水域」文義未明，或生困擾，對在港區內水域經營之航線，是否為國內航線，時有爭議。本文研究建議，擬修正我國航業法第 3 條第 7 款有關國內航線之定義，建議修正如下：「指以船舶航行於本國港口間或內水航線內，經營客貨運送之路線」；並將「內水航線」界定係指本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線而言。換言之，特將本國港口間、江河湖泊及內陸水道或港區內，皆包含在我國國內航線之範圍，因此以「內水航線」等文句取代，俾使特定水域文義更為明確，以符現今航運實務已有客船業者經營港區或湖泊水域內之情形。此外，為求一致性，亦建議同步修正第 3 條第 9 款「固定航線」之定義。

5.3.2 沿岸航行權

有關沿岸航行權方面，根據前述國家相關分析，目前以紐澳兩國沿岸航行最為自由，加拿大與歐盟部分國家也以特定條件開放其沿岸航行權。而日本、中國、美國及印度，沿岸航行權規範則較為限制。但在中國上海，另允許中資公司擁有或控股擁有的非國籍船，先行先試外貿進出口貨櫃在國內沿海港口和上海港間的沿海捎帶業務。在日本、印度或馬來西亞方面，原則上雖不開放國內沿岸航行權，

但以特許或政策微調方式，讓非國籍船在特定港口或特定條件下，從事境內沿岸港口間客貨運送服務。較特別者，在美國客運沿岸航行權之規範，更訂定非法載運旅客所應負擔之相關罰款。

基於國家安全之觀點，沿岸航行權之行使，可宣示我國國家主權並守護國家領海，也能確保國家航運能力；在經濟產業方面，也為我國居民提供可靠的日常用品運輸供應，並確保國內船員就業，減少我國產業經濟之威脅，因此維護該體系之根本實為必要。建議可依照日本之精神，採取「原則禁止，例外許可」之規範方式，即我國對於沿岸航行權保留原本之規範，原則以不開放為基礎，再由雙方合意以特許方式達成協議。

第六章 國際聯營組織與國際締約議題之研究

6.1 國際航運聯營組織及國際航運協議之規範

6.1.1 國際航運聯營組織運作及國際航運協議之演變

國際聯營組織之產生，乃因海運是公認極度競爭的國際事業。如果各國的航運公司都恣意的採取各自的競爭手段，則不僅運送目的無法順利達成，連航運公司的生存都有危險，所以兩家以上的定航運輸業者，在特定的航線上，採取協同一致的行動，避免不必要的競爭，並藉著共同協定的運價及運送條件，或公攤收入和支出，來互保或增進共同利益，如此海運同盟的結成是必然的。於此背景之下，遂於1875年8月，在英國至加爾各答的航線上，Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., British India Steam Navigation Co.等航運公司組成了世界上第一個海運同盟。

海運同盟(Shipping conference)係指在同一線或地區內，經營定期船之運送人，為統一運價及其他營運條件，以期控制或避免同業競爭，所成立的一種組織。因同盟對問題之解決是採合議方式，故以(conference)稱之。且其主要目的在於決定運價，因之又名「運費同盟(Freight conference)」。又由於海運同盟之成員都是定期船之運送人，故亦被稱為定期船同盟(Liner conference)(林光等，2012)。學者(林光等，2012)指出海運同盟運送人所訂協議之性質及內容不同，故其組織亦因而有異；其協議可分為：

- 運費同盟協議(Freight conference agreement)、
- 運價穩定協定(Rate stability agreement)、
- 公攤協定(Pooling agreement)、
- 聯營協定(Joint service agreement)、
- 船期協定(Sailing agreement)、
- 轉運協定(Transshipment agreement)、
- 合作協定(Cooperative working agreement)、
- 混合協定(Combined agreement)等。

由於定期海運同盟之式微，各大主要定期海運業者在主要航線上乃改採策略聯盟(Strategic alliance)的聯營型態。策略聯盟乃指二個以上的企業，基於彼此策略上的需求，為維持或提昇競爭優勢，而共同形成的契約關係，且同時維持各企業的獨立性。定期海運業者策略聯盟的契約關係，考量不同策略上的需求，可能締結下列各種協定(林光等，2012)：

1. 船舶艙位互租協定，包括：船期安排、艙位租用、艙位互換、轉船運送等；

2. 共同派船、航線及航行班期的協調、聯合廣告等事項；
3. 空櫃及車架之交換使用及聯合管理；
4. 共用貨櫃碼頭、內陸終點站等協定；
5. 內陸轉運合作；
6. 文件與資料處理系統之建制、執行及電子資訊之交換等；
7. 會計或費用之處理；及
8. 對其他團體或當事人之轉租艙位。

策略聯盟的關鍵成功因素係指：「為使聯盟成功所必備的資產或必須掌握之事項。」其因素包括：聯盟成員的企業文化相似、目標及資源互補及相容、以及共同風險分攤等三大項(林光、張志清，2010)。海運貨櫃航商之策略聯盟也隨著時空環境之變遷而有所改變，故導致聯盟成員之重新組合。表 5-1 列示不同時期海運貨櫃航商之策略聯盟組合。

6.1.2 國際航運聯營組織及國際聯營組織之法令規範

前已說明，各國對國際航運聯營是否違反市場競爭法之考量，亦即對於海運同盟的存在與否，始終存在著正反兩方的意見，反對同盟閉鎖獨佔的國家中以美國最具有代表性，而贊成同盟的國家則以英國為首的西歐國家為主。但英美兩國針對航商聯合制訂運價及聯合營運的海運同盟制度，是否適用於反托拉斯法或應排除在競爭法管制之外，乃相繼進行了以下重要的研究，包括：1906 年英國海運聯營皇家委員會(The 1906 Royal Commission on Shipping Rings of the UK), 美國 1912 年亞歷山大委員會(The 1912 Alexander Committee of the USA)，及 1967 年英國海運調查委員會(The 1967 Committee of Inquiry into Shipping of the UK)。上述政府研究的結論都確認海運同盟制度應該存在，並可獲得反托拉斯法豁免權。歐盟乃在 1986 年，正式通過編號 4056/86 法規，允許海運同盟不在歐盟協定(EC treaty)之競爭法令管轄範圍之內，航商之間可以自行組成海運同盟，進行運價制定及協調運能供給等活動。經過了二十多年的實施，編號 4056/86 法規，規範和保護了航運業的發展，不僅成為歐盟海運競爭法中，最重要的部分，同時也儼然成為其他主要航運國家的立法典範。

表 6-1 不同時期海運貨櫃航商之策略聯盟組合

第一代聯盟(1996-1997)		第二代聯盟(1998-2000)		第三代聯盟(2001-2012)		近代的聯盟(2012--)	
聯盟名稱	聯盟成員	聯盟名稱	聯盟成員	聯盟名稱	聯盟成員	聯盟名稱	聯盟成員
Global Alliance	APL MOL OOCL Nedlloyd MISC	New World Alliance	APL NOL Hyundai	New World Alliance	APL Hyundai MOL	CKYHE	COSCO K Line Yang Ming Hanjin Evergreen
Grand Alliance	NYK NOL Hapag Lloyd P&ONL	Grand Alliance	NYK OOCL Hapag Lloyd P&O Nedlloyd MISC	Grand Alliance	P&ONL NYK OOCL Hapag Lloyd MISC	G6	Hapag Lloyd OOCL NYK APL MOL Hyundai
		The United Alliance	Hanjin DSR-Senator Cho Yang UASC	CKYH	COSCO K Line Yang Ming Hanjin/DSR	O3(Ocean 3)	CMA CGM CSCL UASC
		Maersk/ Sealand	Maersk Line Sealand	EMC	Evergreen Hatsu Marine Lloyd Triestino	2M	Maersk MSC
				Maersk/ Sealand	Maersk Line Sealand		

資料來源：1. 林光、張自清，2010。2. Alphaliner, 2014.

美國的 1912 年亞歷山大委員會經過調查研究後，在 1914 年以亞歷山大報告書(Alexander's Report)的名義發表調查的結果。該報告書的內容指出，託運人對海運同盟所作的批評並非完全妥當。同盟只要是不濫用市場的力量，就可以穩定運航的規則性、維持運費水準、配合需要做最有效率的船舶調度、減低成本並促進國際貿易，由此可促進世界經濟的成長。亞歷山大報告書提出後，美國 1916 年制定的海運法(Shipping Act)，將海運同盟排除在薛爾曼反托拉斯法(Sherman Antitrust Act)的適用範圍外，確認了海運同盟的合法性，但是該法案仍然禁止競爭船、延期回扣制等手段。

然而，近年來歐盟航運競爭規則卻發生重大變化，西元 2006 年 9 月，歐盟理事會通過 1419/2006 號規則，並於 2008 年 10 月 18 日生效，規定所有經營歐洲航線上的定期船公司，須於這兩年的過渡期間結束其海運同盟，此項決議，撼動了運作一百三十餘年的海運同盟制度。因此，歐盟自 2008 年 10 月 18 日起正式廢除海運同盟制度。目前其他國家並未追隨歐盟步調，廢除海運同盟制度；美國則繼續以其 1998 年海運改革法(Ocean Shipping Reform Act, OSRA)監督管理海運同盟及船舶運送業者聯營之各種協定。

我國航業法也允許海運同盟制度的運作。關於定期航運業之聯營組織與航運協議之規定，規定於航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理之相關規定；另外，在第 49 條及第 50 條訂定罰則事項。現行航業法要求審查並認可其組織及其運作事項，以及其所締結協定之運價表。罰則部分則針對國際聯營組織之運作或國際航運協議之實施，在其有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得令其限期改善；若不改善，則廢止其認可。並無其他罰鍰等規定。

經研析對於我國航業法第 3 條第 1 項第 10 款定義「定期海運業之國際聯營組織(主要指運費同盟組織)」及其運作內容，其中有關「租傭艙位」部份，並非其通常必要之項目，故為求配合各種航運合作之發展及符合現代航運實務，爰酌作該項規定之文字修正。關於第 3 條第 1 項第 11 款定義「國際航運協議」之運作，其乃現代定期海運業者進行最多的合作行為，為求該項規定之文義明確易懂，故建議酌作文字修正。

有關如何審查認可定期海運業之國際聯營組織及國際航運協議，因牽涉到產業競爭及聯合營運等問題。我國公平交易法有相關規定；惟因航運業之目的事業主管機關為交通部，往例對於定期海運業之國際聯營組織及國際航運協議之審查，乃依公平交易法第 46 條：「事業關於競爭之行為，另有其他法律規定者，於不牴觸本法立法意旨之範圍內，優先適用該其他法律之規定。」因此，乃依據航業法之規定，由航政機關轉請交通部備查之方式處理之(參考民國 88 年 1 月修正公布航業法第 39 條之規定)。民國 102 年 5 月修正公布航業法，修正民國 88 年 1 月

修正公布航業法第 39 條之規定，條次變更為第 34 條，同時規定對國際聯營組織之審查須由「航政機關核轉主管機關會商有關機關認可」。其變更修正規定之理由為：「第一項規定本國籍船舶運送業參加或設立國際聯營組織，應申請主管機關會商有關機關（行政院公平交易委員會）認可。」

惟經探求實務運作之情形，行政院公平交易委員會對於航運業之目的事業主管機關「交通部」於審查航運業之國際聯營組織案時，對於未違反公平交易法聯合規定之案例，為簡政便民，並未要求所有大小案例須轉送會商，方得認可。考量其他國家對於「國際聯營組織或國際航運協定」仍有審查之規定，為增加我國法規對於「國際聯營組織或國際航運協定」之審查認定更為週延，故建議修正現行航業法第 34 條及第 35 條之規定。而公平交易法第 15 條對於可允許事業實施聯合行為之規定，將可提供為審查認可之重要法令依據。

公平交易法(第 15 條)：

事業不得為聯合行為。但有下列情形之一，而有益於整體經濟與公共利益，經申請主管機關許可者，不在此限：

- 一、為降低成本、改良品質或增進效率，而統一商品或服務之規格或型式。
 - 二、為提高技術、改良品質、降低成本或增進效率，而共同研究開發商品、服務或市場。
 - 三、為促進事業合理經營，而分別作專業發展。
 - 四、為確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定。
 - 五、為加強貿易效能，而就國外商品或服務之輸入採取共同行為。
 - 六、因經濟不景氣，致同一行業之事業難以繼續維持或生產過剩，為有計畫適應需求而限制產銷數量、設備或價格之共同行為。
 - 七、為增進中小企業之經營效率，或加強其競爭能力所為之共同行為。
 - 八、其他為促進產業發展、技術創新或經營效率所必要之共同行為。
- 主管機關收受前項之申請，應於三個月內為決定；必要時得延長一次。

本研究對於我國航業法關於「國際聯營組織或國際航運協定」之修法建議，其詳細修法條文如表 6-2 所示。

表 6-2 國際聯營組織及國際航運協議航業法修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量或其他與該航線經營有關事項之國際組織或聯盟。	第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、<u>租傭艙位</u>或其他與該航線經營有關事項之國際<u>常設</u>組織或<u>非常設</u>之聯盟。	定期航運為求在市場上穩定經營或降低成本，始自西元 1950 年代，即組成聯營合作組織，稱為海運同盟(Liner conference)或運費同盟(Freight conference)，為各國反托拉斯法所允許。為求配合各種航運合作之發展及符合現代航運實務，爰酌作文字修正。
十一、國際航運協議：指<u>船舶運送業者</u>為規範協議成員間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	十一、國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	隨著貨櫃運輸業務之發展，業者間各種聯盟(Alliance)營運之情形，更為普遍。國際定期海運業者為因應市場變化及營運需求，乃經常簽訂各項協議。為求文義明確易懂，爰酌作文字修正。
第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫、<u>運費或票價之協商機制及相關文件向航政機關提出申請，經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可</u>。聯營組織變更或解散時，亦同。	第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關會商有關機關認可。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為	一、查公平交易法第 15 條但書規定，事業之聯合行為在特定條件下，又有益於整體經濟與公共利益，得申請主管機關許可後為之。為促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，航運國際聯營組織之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，

國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。 第一項專案小組之組織準則及審議規則，由主管機關定之。	其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。	考量國家整體利益作成結論後，核轉主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、第二、三項未修正。 三、增訂第四項，關於專案小組之組織準則及審議規則，授權由主管機關定之。
第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，<u>申請航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可</u>。國際航運協議變更時，亦同。	第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，<u>申請航政機關核轉主管機關認可</u>。國際航運協議變更時，亦同。 <u>國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。</u> <u>前項運價表應容許船舶運送業自由決定運費、票價。</u>	一、為考量定期海運之營業特性，並符合我國公平交易法對事業聯營之規範。在促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，針對航運業者間之國際航運協議之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，考量國家整體利益作成結論後，核轉主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、現行海運實務對於國際航運協議之內容，並不容許協商運費或票價之事宜，爰刪除第二項及第三項之規定。
第四十九條 船舶運送業或外國籍船舶運送業參加或設立國際聯營組織不依計畫實施聯營，經令其限期改善而屆期未完成改善或聯營事由消滅者，主管機關得會商有關機關廢止其認可。	第四十九條 船舶運送業或外國籍船舶運送業參加或設立國際聯營組織不依計畫實施聯營，經令其限期改善而屆期未完成改善或聯營事由消滅者，主管機關得會商有關機關廢止其	一、國際聯營組織之認可流程已改變，故廢止認可流程亦配合修正。 二、本條配合第 35 條第 2 項刪除酌修法條。

未依第三十四條第二項規定辦理者，航政機關於必要時，得暫停該運價表全部或部分之實施。	認可。 未依第三十四條第二項或<u>第三十五條第二項</u>規定辦理者，航政機關於必要時，得暫停該運價表全部或部分之實施。	
第五十條 國際聯營組織之運作或國際航運協議之實施，有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得令其限期改善。 未於前項限期內完成改善者，航政機關得報請主管機關會商有關機關廢止其認可。	第五十條 國際聯營組織之運作或國際航運協議之實施，有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得令其限期改善。 未於前項限期內完成改善者，航政機關得報請主管機關會商有關機關廢止其認可。	一、國際聯營組織及國際航運協議之認可程序不同，前者經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可；後者經航政機關核轉主管機關認可。故認可廢止程序亦隨之修正。

6.2 國際締約關於航業法規定相關議題之研析

民國 103 年 1 月 22 日新修正公布之航業法增訂公布第 60-1 條條文規定：「中華民國政府與其他國家簽訂之協定，另有規定者，從其規定。」故而，未來我國與其他國家若簽屬貿易，即可依此條文規定執行締約內容，無須立即修改航業法之條文。

本研究報告第二章已經說明，因應我國參加各類型雙邊或多邊之國際經貿協定(如 TiSA、TPP、RCEP)之議題，其重點乃因國際經濟合作協定牽涉締約國要求開放國內市場之問題，故國內行政法規範行業別之規定，是否需配合修訂？例如航業法第 28、29 及第 30 條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，其因應措施應如何處理之問題，首先需瞭解國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)之基本內容，再探討：(一)分析其對政府管理國內產業市場措施，針對本國業者與外國業者是否有任何規定？(二)可否有不同措施？(三)那些措施是不可存在的？

我國目前積極參加各類型多邊之國際經貿協定談判(如 TiSA)、並積極爭取加入 TPP、RCEP 以及推動與貿易夥伴簽署雙邊自由貿易協定，如表 6-3 所示，雖然參加之成員國及討論議題不盡相同，但對海運服務業之談判，大致仍以世界貿易組織(WTO)之基本架構為主要依據。因區域全面經濟夥伴協定(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)之談判將以 WTO)之基本架構為主要依據。而跨太平洋夥伴協定(Trans-Pacific Partnership Agreement, 簡稱 TPP)雖然說明，其源起原因之一係因 WTO 多邊貿易體制進展緩慢，多哈回合談判陷入停滯，然其大部分談判架構，仍然會以 WTO 之架構為基礎，再思考改進之途徑。故而，本研究將以 WTO 海運服務業之談判，及新近組織的服務業協定 (Trade in Service Agreement, TiSA)談判為主要說明重點。

6.2.1 WTO 服務業貿易自由化之推動

關稅暨貿易總協定 (The General Agreement on Tariffs and Trade, 簡稱 GATT) 烏拉圭回合 (Uruguay Round, 1986 年開始) 談判在一九九三年十二月十五日達成最終協議。並自一九九五年元月一日成立「世界貿易組織」(World Trade Organisation, 簡稱 WTO) 承繼 GATT 之任務及功能。WTO 之目的為確保自由貿易，並透過多邊諮商建立國際貿易規範，降低各會員間的關稅與非關稅貿易障礙，為各會員提供一個穩定及可預測的國際貿易環境，以促進對外投資、創造就業機會、拓展貿易機會及增進世界經濟成長與發展。

表 6-3 TPP/RCEP/TISA 各成員國間簽訂之自由貿易協定

序號	國家	TPP	RCEP	FTA (註 1)	TISA	WTO 杜哈 回合 談判
1	美國	O		與 2, 3, 4, 5, 6, 18, 19	O	O
2	加拿大	O		與 1, 4, 5	O	O
3	墨西哥	O		與 1, 2, 4, 5, 17	O	O
4	智利	O		與 1, 2, 3, 5, 8, 16, 17, 18, 19, 21	O	O
5	秘魯	O		與 1, 2, 3, 4, 6, 16, 17, 18	O	O
6	新加坡	O	O	與 1, 5, 17~22		O
7	泰國		O	與 16~21		O
8	馬來西亞	O	O	與 4, 16~21		O
9	印尼		O	與 16~21		O
10	菲律賓		O	與 16~21		O
11	汶萊	O	O	與 16~21		O
12	越南	O	O	與 16~21		
13	柬埔寨		O	與 16~21		
14	寮國		O	與 16~21		
15	緬甸		O	與 16~21		
16	中國大陸		O	與 4, 5, 6~15, 20		O
17	日本	O	O	與 3, 4, 5, 6~15, 20	O	O
18	韓國		O	與 1, 4, 5, 6~15, 20	O	O
19	澳洲	O	O	與 1, 4, 6~15, 21	O	O
20	紐西蘭	O	O	與 6~15, 19, 22	O	O
21	印度		O	與 4, 6~15, 17, 18		O
22	中華民國			與 6, 20	O	O

註1：各國與序號中之國家簽署FTA情形。

資料來源：本研究整理(2015)。

WTO 規範事項，除了傳統商品貿易外，尚包含農產品、與貿易有關之投資、爭端解決、智慧財產權保護和服務業等議題；此外，與貿易有關之環保措施、勞工問題、競爭政策等非傳統貿易問題亦皆羅列在其未來工作項目之中。海上運輸及其相關產業係歸屬於「服務業」類別之中。WTO 截至 2015/04/26 共有 161 個會員體，23 個觀察員。我國「臺澎金馬個別關稅領域(The Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu)；通稱 Chinese Taipei」自 2002/01/01 起成為 WTO (第 144 個)會員體。

WTO 依據服務業貿易總協定(GATS)推動服務業貿易自由化。服務貿易總協定的結構 (包括 8 篇、29 條文、8 個附件)如下：

第一篇 範圍及定義

第一條 範圍與定義

第二篇 一般義務及規定

第二條 最惠國待遇

第三條 透明化

第三條之一 機密資訊之揭露

第四條 增進開發中國家之參與

第五條 經濟整合

第五條之一 勞動市場整合協定

第六條 國內規章

第七條 認許

第八條 獨占及排他性服務提供者

第九條 商業行為

第十條 緊急防衛措施

第十一條 支付與移轉

第十二條 確保國際收支平衡之限制

第十三條 政府採購

第十四條 一般性例外規定

第十四條之一 國家安全之例外

第十五條 補貼

第三篇 特定承諾

第十六條 市場開放

第十七條 國民待遇

第十八條 額外承諾

第四篇 漸進自由化

第十九條 特定承諾之談判

第二十條	特定承諾表
第二十一條	承諾表之修改
第五篇	組織性規定
第二十二條	諮商
第二十三條	爭端解決及執行
第二十四條	服務貿易理事會
第二十五條	技術合作
第二十六條	與其他國際組織之關係
第六篇	最後規定
第二十七條	利益之拒絕
第二十八條	定義
第二十九條	附件 (八個)
八個附件	
豁免第二條(最惠國待遇)之附件	
依本協定提供服務自然人移動之附件	
空運服務業附則	
金融服務業附則	
金融服務業附則二	
海運服務業談判附則	
電信附則	
基本電信談判附則	

6.2.2 服務業貿易總協定(GATS)國內規章之規定

在檢討航業法對業者規範是否適當之問題，WTO 之服務業貿易總協定(GATS)中關於國內規章之規定，可以參考。

GATS 第 6 條：「國內規章」之規定如下：

1. 對已提出特定承諾之行業，各會員應確保其影響服務貿易之所有一般性適用所有措施是以合理、客觀且公平之方式實施。
2. (a) 各會員應維持或儘速制定司法、仲裁或行政裁判或程序，俾在受影響之服務提供者要求時，對影響服務貿易之行政處分即時提供審查及在證明為正當時給予適當之救濟。對該等程序未能獨立於作出相關行政處分之機關者，該會員應確保該等程序確實提供客觀且公正之審查。
(b) 第(a)款之規定不得解釋為要求會員制定與其憲政結構或法律制度不一致之裁判或程序。

3. 特定承諾中之服務應先申請許可始得提供者，會員之主管機關，應於依據其國內法令規定，在申請案完備後之合理期限內，通知申請人有關該申請案之結果。當申請人有所請求時，該會員主管機關應提供申請人有關該申請案情況之資訊，不得有任何不當之延誤。
4. 為確保有關資格要件、程序、技術標準及核照要件等措施，不致成為服務貿易不必要之障礙，服務貿易理事會應經由其設立之適當機構制訂必要規範。該等規範尤其應確保上述措施：
 - (a) 基於客觀及透明之標準，例如提供服務之資格及能力；
 - (b) 不得比確保服務品質所必要之要求更苛刻；
 - (c) 就核照程序本身而言，不得成為服務供給之限制。
5. (a) 在會員已提出特定承諾之行業部門，於依照第 4 項所制訂之規範未生效前，該會員之核照、資格條件及技術標準之適用，不得以下列方式使該特定承諾失效或減損：
 - (i) 不符合第 4 項第(a)款、第(b)款或第(c)款規定之標準；且
 - (ii) 於該會員為該等行業提出特定承諾時，所無法合理預期者。
- (b) 評估會員是否履行第 5 項第(a)款義務者，應考量該會員所適用相關國際組織之國際標準。
6. 與專業性服務有關之行業已被提出特定承諾時，會員應提供適當程序，以驗證其他會員專業人員之能力。

有關 GATS 國內規則第六條第 4 項之有關資格、技術標準及核照條件等國內規則規範之制定，WTO 國內規章工作小組 (WPDR) 工作有二：第一係依據 GATS 第六條第四項授權，制訂必要規範，以確保資格條件與程序、核照條件與程序、及技術標準等五項措施，不致構成服務貿易不必要之障礙；第二係發展專業服務之一般規範。

國內規則原則之制定，主要用來確保核照條件、核照程序、資格條件、資格程序、技術標準五項，不會構成服務貿易不必要的障礙，但也不能用來禁止會員在其領土內，為了達成國家政策目標而執行現有服務供給相關法規和引進新法規。至於原則適用範圍也僅限於各會員在服務業之特定承諾，未做承諾和已經排除之部分也不適用。

我國航港事業屬於特許事業者，航業法目前有四行業：船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；商港法有二行業：船舶理貨業、港口貨物裝卸承攬業。初步檢視其申請及核照程序應不會造成對服務貿易不必要之障礙。因我國航業法核發許可證之程序及規定，符合 GATS 第 6 條「國內規章」之規範要求。

6.2.3 WTO 海運服務業之談判

全球推動海運服務業自由化之工作，在關稅暨貿易總協定的烏拉圭回合並未達成最終之協議，其任務由新成立之世界貿易組織(WTO)承接後，乃成立海運服務業談判小組(NGMTS)繼續執行諮商談判。惟在1994年5月至1996年6月之上一回合談判中，各會員並未能達成協議，故在1996年6月底之會中決議暫停協商，留待WTO成立後(自西元二〇〇〇年)開始之另一回合貿易談判，再重新進行。

依據WTO制定之「服務業貿易總協定(GATS)」，其推動服務業貿易自由化之主要內容有五項原則，分別為：最惠國待遇、市場開放、國民待遇、公開化與漸進式自由化等。

所謂「最惠國待遇(most-favoured-nation treatment，簡稱MFN)」，根據GATS第二條規定（經濟部國際貿易局，1995），係指立即和無條件地對來自其他會員之服務或服務業者提供不低於該會員給予其他國家相同服務或服務業者之待遇。惟各會員得採行與上述規定不一致之措施，但必須該措施已列入有關豁免最惠國待遇義務之附則且符合其條件。另外，鄰接國間之「邊境服務貿易」亦可排除在外。簡言之，最惠國待遇原則強調的是，本國措施不得產生對外國業者間的歧視待遇。

「市場開放」(market access)，根據GATS第16條規定，各會員提供給其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表之內容、限制及條件。會員對已提出市場開放承諾之行業，除非其承諾表內另有規定，否則不得於其部分地區或全國境內維持或採行下列措施，例如「（1）以配額數量、獨佔、排他性服務業者或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務供給者之數量，（2）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務交易或資產之總值，（3）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，藉指定之數量單位，限制服務營運之總數或服務之生產數量，（4）以配額數量或要求經濟需求檢測，限制特定服務業者得僱用與特定服務之供給直接有關且必要之自然人總數，（5）限制或要求服務業者，以特定之法人型態或合資方式始得提供服務，（6）以設定外國人持股比例或個人總額或全體外資總額等上限方式，限制外資之參與」。由上規定得知，市場開放原則強調，凡是各國管理規範係以阻礙進入市場為目的者，皆為GATS所規範。

「國民待遇」(national treatment)原則，係指一會員的國民對其他會員提供服務時，可以享受各該會員現在或將來給予本國服務供給者相同的利益；於其利益受到侵害時，亦應同樣受到司法上的救濟。該原則強調「外國人」與「本國人」待遇的平等，包括形式上與實質上的平等。此為GATS第17條明定：「1.對承諾表

上所列之行業，及依照表上所陳述之條件及資格，就有關影響服務供給者之所有措施，會員給予其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其給予本國相同服務業者或服務供給者之待遇。2.會員可以對所有其他會員之服務業者或服務供給者提供與其給予自己服務業者及服務供給者，或者形式上相同待遇，或者形式上有差別待遇之方式，以符合前項之要求。3.如該待遇改變競爭條件，致使會員自己之服務業者或服務供給者較其他會員之服務業者或服務供給者有利，則該形式上相同或形式上不同之待遇，都應被視為不利之待遇。」

「公開化」(Transparency) (或可稱為法令透明化) 指將涉及GATS運作之各國有關措施，在生效前予以透明化。GATS第3條明定：「1.除緊急情況外，各會員應將涉及或影響本協定運作之所有一般性適用之相關措施，立即且在生效前公布，會員亦應公布其所簽署涉及或影響服務業貿易之國際協定。2.前項之公布無法以出版品方式實施時，該項資訊應利用其他方法，使公眾得以取得。3.各會員應立即且至少每年一次，就足以重大影響其依本協定對服務業貿易所作特定承諾之所有新訂或增修之法律、命令或行政準則，通知服務業貿易理事會。4.各會員對其他會員所有請求提供第1項所指之一般性適用措施或國際協定之特定資訊應立即答覆。各會員亦應成立一或多個查詢單位，俾應其他會員之請求對所有前述事項及第3項所要求通知事項提供特定資訊。該等查詢單位應於「設立世界貿易組織」生效後兩年內設立。對於個別開發中國家會員設立該等查詢單位之時間限制，可經協議給予適當彈性。該等查詢單位毋需為法律及命令之保存場所。5.各會員得將其認為其他會員所採行影響本協定運作之措施，通知服務業貿易理事會。」該項規定，在積極意義上，可使WTO會員取得商業及技術等之資訊，增進其進入他國市場之能力；在消極意義上，可避免各會員在法令措施不透明化的掩護下，遂行其貿易障礙之措施。

「漸進式自由化」(Progressive Liberalization)係規定於GATS第19條；其基本概念，乃基於GATS係以推動服務業貿易完全自由化為目標，然在現實世界中，由於各國經濟與產業發展程度之不同，該目標不可能立即達成，故必須採行若干權宜措施，促成該目標以「漸進式」方式達成。該等權宜措施包括：（1）充分尊重各會員採行對其整體及個別服務業上之國家政策與發展措施；（2）考量開發中會員(Developing Country)之發展情形給予較大彈性，例如，允許其對個別服務業項目，實施較長時間之市場開放限制措施等；（3）對於低度開發國家(Less Developed Country)之特殊經濟情況及發展，以及貿易及財政之需求，對其接受市場自由化特定承諾所面臨之重大困難，給予特別考量。顯然地，對該類會員實施較長時間之市場開放限制措施，又將給予較開發中國家更大的寬容程度。

WTO海運服務業自由化談判範圍廣泛，其包括之產業別為「國際海運、輔助服務、和進出及使用港口設施」等服務。所謂「國際海運」係指船舶運送業提供

之貨運及客運服務。「輔助服務」包括以下各海運相關輔助行業：貨櫃集散站服務、海運代理業服務（我國航業法使用名稱為「船務代理業」）、海運承攬業服務、海運貨物處理業服務（相當我國之「港口貨物裝卸處理業」）、倉儲服務、通關服務、及船舶維護修理服務等。又所謂「進出及使用港口設施服務」概有：引水服務，拖、駁船服務，食物補充、加油和加水服務，垃圾收集和壓艙廢水處理服務，航行輔助服務，船舶操作必須之岸上服務（如通信、水電補充），緊急修理服務，及拋錨、船席和靠泊服務等。此外，複合運輸業在WTO第一回合NGMTS談判會議中，也初步決定將其納入。另一重點是，原則上，NGMTS協商只適用於國際海運服務(international maritime transport services)，不包括各國國內專屬航行權之業務(cabotage)（邱榮和，1997）。

前述 WTO 對各會員體要求市場開放及國民待遇之內容，以各會員體自行提交承諾表為執行方式。承諾表之內容及格式如表 6-4 所示，該表內容為我國在 2003 及 2005 年提交給 WTO 的海運服務業承諾表。其中，明列我國那些海運產業別對所有會員承諾求市場開放及國民待遇之內容。

承諾表所指之服務提供模式(Mode)，其意義說明如下：

- Mode 1.跨境提供服務(Cross-border supply)：服務提供者自一會員境內向其他會員境內消費者提供服務。
- Mode 2.國外消費(Consumption abroad)：服務提供者在一會員境內對進入其境內之其他會員消費者提供服務。
- Mode 3.商業據點呈現(Commercial presence)：一會員之服務業者在其他會員境內以設立商業據點方式提供服務。
- Mode 4.自然人呈現(Presence of natural persons)：一會員之服務業者在其他會員境內以自然人(個人)身份提供服務。

表 6-4 我國 2005 年提交 WTO 海運服務業承諾表

提供服務之型態：(1)跨國提供服務 (2)國外消費 (3)商業據點呈現 (4)自然人呈現

行業或次行業別	市場開放之限制	國民待遇之限制	附加承諾
十一、運輸服務業			
A.海運服務業			
-國際運輸(貨運及乘客) (CPC 7211及7212，不包含沿海運輸)	(1) (a) 定期航運：無限制。 (b) 不定期航運及其他國際航運，包括旅客運輸：無限制。 (2) 無限制。 (3) (a) 設立註冊公司以營運懸掛中華臺北國旗之船隊：不予承諾。 (b) 其他類型商業據點呈現以提供國際海運服務：無限制。 (4) (a) 船員：無限制。 (b) 與以上模式 3b)中商業據點呈現有關之主要受僱人員：除水平承諾所列者外，不予承諾。	(1) (a) 無限制。 (b)無限制。 (2) 無限制。 (3) (a) 不予承諾。 (b) 無限制。 (4) (a) 無限制。 (b) 無限制。	下列服務得於港口於合理時間，依照不歧視之條款與條件提供予國際海運服務業者： 1. 引水 2. 拖船服務 3. 補給、添加燃料及給水 4. 資源回收及壓艙物廢物處理 5. 駐港船長服務 6. 航行輔助 7. 有助操作船舶之港口服務，包括溝通、供給水電 8. 緊急維修設備 9. 下錨、停泊、泊船服務
-國際附船員船舶租賃(不包含沿海及境外運輸)	(1) 無限制。 (2) 無限制。	(1) 無限制。 (2) 無限制。	

	(3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。	(3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。	
海運附屬服務 - (海運)貨物代理服務 - 海運代理服務 - 貨櫃站及倉儲服務 - 報關服務	(1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 不予承諾*。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 不予承諾*。 (2) 無限制。	(1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 不予承諾*。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 不予承諾*。 (2) 無限制。	

- 運送前檢查	(3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。	(3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。 (1) 無限制。 (2) 無限制。 (3) 無限制。 (4) 除水平承諾所列者外，不予承諾。	
H. 各類運輸之輔助性服務業 a) 裝貨服務業(機坪裝卸貨除外)(741**)	(1)不予承諾*。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	(1) 不予承諾*。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	
b) 倉儲服務業(742)	(1)不予承諾*。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	(1)不予承諾*。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	

c) 貨運代理服務業(7480)	(1)無限制。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	(1)無限制。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	
d) 其他支援與輔助性運輸服務業(地區性裝載及運送除外)(7490**)	(1)無限制。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	(1)無限制。 (2)無限制。 (3)無限制。 (4)除水平承諾所列者外，不予承諾。	

6.2.4 WTO 服務業貿易協議之談判

受杜哈回合其它議題進展不順之影響，會員對香港部長宣言中明訂 2006 年 7 月底應提交第二次修正回應清單並不熱烈。截至 2011 年 8 月 31 日止，初始回應清單方面，僅有 100 個會員提出 73 份清單（歐盟代表歐盟與其 27 個會員，計算為 28 個會員），占 153 個會員之提交率為 65%；對修正回應清單方面，更是只有 59 個會員提出 32 份清單，占 153 個會員之提交率只有 39%，故以提交的數量與內容來看，仍是非常缺乏。另外，自 2008 年 7 月迄今，服務業貿易市場開放談判進展仍有限，最大原因主要仍是會員仍需等待農業及非農產品市場進入談判結果，才願意進行服務業談判。

雖然就各項研討會與技術性討論等部分，會員皆予以肯定，惟對市場開放談判仍無實質進展，會員呈現兩極化狀態。其一為美國、歐盟、澳洲、我國、加拿大、日本、韓國等，均重申服務業的重要性，由於服務業的特殊性，不能等農業及非農產品市場進入談判有所進展才進行談判，且美國與澳洲為整合相關業別之倡議（Clustering Initiatives），已提出資訊通信科技草案、能源與環境草案與複合物流及供應鏈草案，以尋求更有意義之談判。其二為印度、中國大陸、巴西、阿根廷、印尼等，其認為已開發會員並未能回應開發中會員之發展需求，特別針對模式 4 自然人移動的問題，因此表示若農業及非農產品市場進入談判無進展，服務業即不可能進行談判。

因 WTO 杜哈回合談判雖停滯，但個別國家因自主性自由化政策規劃，或因洽簽 FTA，進一步開放國內服務業市場，以致多數 WTO 會員的實際市場開放程度，較其在 WTO 所承諾的開放範圍為高。另鑒於科技進步或服務創新，以及近年來產生的新型態服務業，需要新的國際貿易或國內監管規則，在美國及澳洲積極倡議下，「真正之友」會商後認為服務業自由化不應受制於杜哈談判僵局而停滯不前，爰決定另起爐灶推動一個以複邊（plurilateral）方式洽簽之服務業自由化協定。自 2012 年初起，「真正之友」成員在瑞士日內瓦進行密集討論，並於同年年底就未來談判架構達成共識，協定名稱暫定為「服務貿易協定」（Trade in Services Agreement，簡稱「TiSA」）。由於成員陸續於 2013 年 6 月前完成取得談判授權的國內程序，爰於 2013 年 6 月底召開之「真正之友」會議中，以發布聯合新聞稿的方式宣布進入談判階段。

TiSA 最初參與成員(包括所謂服務業真正好友成員(Really Good Friends of Services, RGFS)共有 16 個，美國、歐盟、澳洲、瑞士、挪威、紐西蘭、加拿大、日本、韓國、香港、墨西哥、智利、巴基斯坦、哥倫比亞、新加坡及我國；2015 年 2 月加入烏拉圭(Uruguay)，使其參與成員共有 24 個。這些成員的服務業貿易總和在 2012 年，佔全世界的 70%。若這些成員能在服務業談判達成某些承諾，或許

能促進 WTO 服務業貿易談判早日達成具有實質效果的成果。

TiSA 會議自 2013 年 4 月 27 日起至 2015 年 4 月，已開會 11 次。會議地點在日內瓦(Geneva)，由美國(United States)、歐盟(EU)及澳洲(Australia)輪流主持會議。各次會議討論重點如下(表 6-5)：

表 6-5 TiSA 各次會議討論重點

回合(Round)	主要討論重點(Major discussion points)
第一回合， 主席：美國； 時間：2013 年 4 月 27 日至 5 月 3 日。	●成員國起草主要協商文件及討論市場開放文件。 ●討論商務人員臨時入境議題。 ●初步討論金融服務業。
第二回合， 主席：歐盟； 時間：2013 年 6 月 24~28 日。	●列支敦斯登加入成為成員國。 ●繼續討論 WTO GATS 為何讓 TiSA 成員國不願提交承諾等問題。 ●初步討論澳洲提交的專業服務業文件。 ●討論金融服務業及國內規章之新建議。 ●初步討論電子商務及海運服務業。
第三回合， 主席：澳洲； 時間：2013 年 9 月 16~20 日。	●超過 120 位各國談判代表與會。 ●主要協商文件獲得重要進展，各成員國同意於 11 月 4-30 日提交初步市場開放承諾表。 ●美國及日本提交初步市場開放承諾表。
第四回合， 主席：美國； 時間：2013 年 11 月 4~8 日。	●主要討論如何增進資通訊服務、金融服務、專業服務、商業人士臨時入境、海運服務及國內規章等的新貿易規則。 ●討論空運服務、遞送服務、能源服務及補貼的新議案。 ●歐盟提交初步市場開放承諾表。 ●其他成員國答應 11 月 30 日前提提交承諾表。
第五回合， 主席：歐盟； 時間：2014 年 2 月 17~24 日。	●本回合開始討論市場開放承諾事項。 ●23 個 TiSA 成員國有 21 個提交初步市場開放承諾表。 ●TiSA 成員國繼續討論新貿易規則，大家同意從建議案變成核心文件來討論。
第六回合， 主席：澳洲； 時間：2014 年 4 月 28 日至 5 月 2 日。	●超過 140 位各國談判代表與會。 ●各議題之討論都有進步，包括新貿易規則、金融服務、國內規章、專業服務、電子商務及通信、海運服務等。 ●TiSA 成員國同意協商空運服務及市場進入等議題。 ●全球服務業聯盟號召許多業者表達服務業協商的好處。

第七回合， 主席：美國； 時間：2014年6月23~27日。	●協商聚焦討論如何增進電子商務及通信服務、金融服務、專業服務、國內規章、海運服務及商業人士臨時入境等的新貿易規則。並獲得堅實成果。 ●協商遞送服務及公路服務議題。 ●繼續協商進一步市場開放議題。 ●邀請國際律師協會演講，說明專業服務的好處。
第八回合， 主席：歐盟； 時間：2014年9月21~25日。	●協商在以下服務業獲得良好成果：新貿易規則、商業人士臨時入境、金融服務、海運及空運服務、國內規章、電子商務及通信服務、專業服務等。 ●新提案討論環境服務業、政府採購、直接銷售服務等。
第九回合， 主席：澳洲； 時間：2014年12月1~5日。	●超過200位各國談判代表及專家與會。 ●對電子商務及通信服務、國內規章、金融服務、商業人士臨時入境、專業服務、海運及空運服務、遞送服務等新貿易規則之協商獲得良好成果。 ●繼續討論環境及能源服務業、政府採購、病人移動等議題。
第十回合， 主席：美國； 時間：2015年2月9~13日。	●烏拉圭(Uruguay)首次加入協商會議，使TiSA成員國增至24個。 ●繼續協商商業人士臨時入境、國內規章、電子商務及通信服務、金融服務、專業服務、海運及空運服務、遞送服務等之新貿易規則。 ●討論政府採購、病人移動、遞送服務及公路服務等之新建議案。
十一回合， 主席：歐盟； 時間：2015年4月13~17日。	●繼續協商國內規章及金融服務業之合理化規定，已獲得良好進展。 ●針對電信、商業人士臨時入境、海運服務之討論，也獲得豐碩的成果。

其他關於TiSA重要事項乃其承諾表之承諾將採取正面表列或負面表列之方式處理之。目前TiSA決定關於服務業市場開放之承諾採取正面表列方式，而國民待遇之承諾則採行負面表列之方式處理。所謂正面表列承諾，因WTO「服務業承諾表」共包含水平承諾、特定承諾，特定承諾以及最惠國待遇豁免清單三大部分，其中，特定承諾即各業別承諾，分成市場開放限制欄、國民待遇限制欄以及額外承諾欄。依照服務業12大類，155項次業別來記載各國對各業別的模式1至模式4，分別在「市場進入」(market access, MA)、「國民待遇」(national treatment, NA)及「額外承諾」(additional commitments)3大欄位的開放承諾與限制。部門別之開放係以正面表列方式記載，亦即有填寫之部門才承諾開放。至於承諾開放之程度，則需看

「市場進入」及「國民待遇」欄位分4個模式所填寫之內容，該2欄係以負面表列方式將相關限制條件予以記載。如完全開放的模式填寫「無限制」(none)，未開放的模式則填寫「不予承諾」(unbound)，有限制的開放則須明白列出限制措施。亦即，承諾表列形式之正面表列係指承諾範圍僅及於各成員在承諾表上所列之特定項目內容；反之，負面表列未列於項目及措施者為開放。

6.3 本章小結

我國於2002年申請加入WTO，於參加杜哈回合談判時提出新承諾，開放海運服務業。檢視我國在海運服務業之開放程度，相較其他國家為大(如表6-4所示)；

而海運談判依據WTO之規範，主要集中在中游海運服務業和下游港口服務業，涉及上游海運服務業較少。參加TPP會對我國中游海運服務業的船舶維修、海運拖駁、海運輔助構成進一步面臨要求開放壓力；參加RCEP則不會形成太大開放壓力。但我國除了海運市場現行實際上大部分已開放，所以參與海運談判，壓力不至於太大，應該利用機會爭取對我國有利的商機。未來在TiSA談判時，亦應採行上述立場。

而對於航業法規範圍內外業者在我國營運之申請營運許可證等程序，依據WTO國內規章之規定檢討。本研究初步檢視航業法規定之申請及核照成程序應不會造成對海運服務貿易不必要之障礙。故而，航業法第28、29及第30條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，目前無須修正。

第七章 國內航線客船營運服務評鑑與糾紛調處

本章包括本研究案二項議題，分別為：(10) 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制，(12) 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議及國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究。

7.1 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制

臺灣本島與各離島間之海運服務為維繫離島居民生活品質之重要措施，為因季節、海象、船舶及其他運輸載具之競爭等因素，造成客源不穩定及營收不足等情況，部分航線需由政府財政補貼以維持正常營運。目前離島航運營運管理面所面臨之問題如下：

(1) 市場規模受限，淡季客源不足

公營航線大多具服務離島居民之任務，惟部分航線居民有限，客運市場不大，且淡季時客源不足，須在補助之狀況下方能正常營運。

(2) 淡季時有停航或減班情形

冬季期間海象欠佳客源減少載客率偏低，為降低虧損及顧及安全性常有停航或減班之情形。

(3) 地方政府不易招募專業人才負責船舶之操航及維護

地方政府之管理部門或公營公司受相關法規之限制，彈性較低，較不易招募專業人才負責較大型或技術層次較高船舶之操航及維護。

(4) 離島船舶老舊經營不易

離島民眾、地方政府及民意代表基於搭乘之舒適性及通航安全性，皆希望能由中央購置快速且舒適之高性能船舶，除可滿足當地居民之需求外，對離島觀光之推動也將有助益，惟高性能船舶除造價較為昂貴外，後續經營之成本及人力對經費有限之離島而言為一須加以考量之問題，在有其他運具可以利用之狀況及整體之評估，客觀考量各項利益後再決定最適之船型。

(5) 經營離島航線之民營公司規模較小，經濟規模偏低

國內以離島航線為主之航運公司規模較小，甚至僅擁有一艘單一船舶，營銷成本較高，在離島航線可申請補貼之狀況下，經營規模較小之服務水準相對也可能偏低。

(6) 在空運設施持續改善下，海運客運之競爭力相對減弱

除了小琉球航線沒有空運服務外，其餘航線皆面臨空運之競爭壓力，空運飛機之舒適性及便捷性高於海運船舶，惟其票價明顯較高，對一般居民可能形成較大之負擔，但對講求即時效之觀光客而言，空運為較佳之選擇，除了海運航程較短之台東-綠島及布袋-馬公航線，海運仍占優勢外，對其他航線之觀

光客而言，海運可作為空運因天候因素停航時之備用選擇方案，市場規模受限。

為提升國內固定客運航線服務水準及減少意外事故，交通部航港局研議如何建立服務評鑑機制，以落實國內固定客運航線船舶運送業之管理制度。依據「發展大眾運輸條例」第七條規定訂定之「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」，其第二條第一項第五款及第六款分別規定「船舶運送業」及「載客小船經營業」之執行機關，其第三條規定評鑑項目及配分標準；該辦法第四條規定主管機關應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項。蒐集彙整交通部乘船資訊網公告之「船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為制定國內固定客運航線船舶運送業營運及服務評鑑機制之參考依據。

1.大眾運輸營運與服務評鑑辦法第二到四條如下：

第二條

本辦法適用之對象，為本條例第二條第二項所列之大眾運輸事業，其營運與服務評鑑，由下列主管機關分組辦理之：

- 一、市區汽車客運業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
- 二、公路汽車客運業：由中央主管機關辦理。
- 三、鐵路運輸業：由中央主管機關辦理。
- 四、大眾捷運系統運輸業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
- 五、船舶運送業：由中央主管機關辦理。
- 六、載客小船經營業：由船舶所在地之航政主管機關辦理；未設航政主管機關之地區，由直轄市、縣(市)政府辦理。
- 七、民用航空運輸業：由中央主管機關辦理。

前項主管機關得委任所屬機關或委託其他機關(構)辦理。

第三條

主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依據下列評鑑項目及配分標準，訂定評鑑指標進行考評：

- 一、場站設施與服務：佔總成績百分之二十。
- 二、運輸工具設備與安全：佔總成績百分之三十。
- 三、旅客服務品質與駕駛員管理：佔總成績百分之三十。
- 四、公司經營與管理：佔總成績百分之二十。

前項評鑑項目及配分標準，中央主管機關得依不同業態視實際需要調整之。

第四條

主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。

2.船舶客運運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）

- 一、本要點依據大眾運輸營運與服務評鑑辦法第四條規定訂定之。
- 二、本要點適用於經營國內航線之船舶客運運送業。
- 三、評鑑項目及配分標準：
場站設施與服務（百分之二十）、運輸工具設備與安全（百分之三十）、旅客服務品質與駕駛員管理（百分之三十）、公司經營與管理（百分之二十）。
前項評鑑項目、配分標準及評鑑指標如附件。
- 四、交通部（以下簡稱本部）為辦理船舶客運運送業之營運與服務評鑑，成立船舶客運運送業營運與服務評鑑委員會（以下簡稱評鑑委員會）。
評鑑委員會置委員十一人，由本部相關單位代表及本部遴選之學者專家四人組成，並由本部交通事業管理小組執行秘書兼任主任委員。
評鑑委員會委員均為無給職。但非屬本部人員得依規定支給出席費。
- 五、經本部遴選之學者或專家委員，聘期均為二年，聘期屆滿得再予續聘一任，續聘委員人數以不超過新聘委員人數為原則。
評鑑委員會會議各委員應親自出席，且應有全體委員過半數之出席始得開會，有出席委員過半數之同意始得決議。
評鑑委員會下設工作小組，協助評鑑委員會辦理評鑑事務。
- 六、評鑑作業時程
評鑑工作以每二年辦理一次，自辦理評鑑當年六月開始，作業時程以 6 個月為原則，惟不得少於 4 個月。
- 七、辦理方式：
（一）評鑑作業採書面審查與現場稽核方式辦理。
（二）書面審查：受評鑑之船舶客運運送業者應於評鑑作業開始前一個月內提供相關書表及佐證資料送當地航政主管機關審查，並於十日內完成審查後送本部。
（三）現場稽核：由評鑑委員及工作小組赴現地實際稽核。
（四）召開評鑑委員會會議評定。
評鑑作業由本部辦理，並得視實際需要委託公正客觀之公私立機構或法人團體協助辦理。
- 八、相關書表
（一）接受評鑑業者應配合提供資料如下：
 - 1、客船或客貨船清冊（註明出廠年月及是否為租用）。
 - 2、船舶及航線相關證書及文件影本。
 - 3、申訴案件處理方式及追蹤列管紀錄。
 - 4、教育訓練人次及公司僱用總員工人數統計表。
 - 5、船舶及乘客保險證明文件。

(二) 各相關主管航政機關應協助提供委員會審查資料如下：

- 1、海事案件及其評議結果資料。
- 2、違反船舶法、航業法及相關航政法規之次數。
- 3、駕駛人管理情形及違反勞動基準法遭勞檢單位舉發違紀錄。
- 4、其他不遵守相關管理措施，經主管機關舉發違規之次數。

九、大眾運輸營運與服務評鑑結果，分別予以列等如下：

- 1、優等：九十分以上。
- 2、甲等：八十分以上，未滿九十分。
- 3、乙等：七十分以上，未滿八十分。
- 4、丙等：六十分以上，未滿七十分。
- 5、丁等：未滿六十分。

十、大眾運輸營運與服務評鑑結果，予以公告及通知接受評鑑之業者，並作為主管機關有關大眾運輸航線經營權、營運虧損補貼計畫及其他大眾運輸獎助計畫審議之參考依據。對評鑑成績達甲等以上之業者，得核發獎牌、獎狀或獎金，並公開表揚；評鑑結果有缺失之項目，通知限期改善，逾期未改善者，予以公告之。

十一、執行船舶客運運送業營運與服務評鑑作業所需經費，由本部循預算程序編列。

十二、本要點未規定之事項依本辦法規定辦理。

十三、本要點自公告日起生效。

3.有關海上大眾運輸相關規定，藉由交通部乘船安全資訊網所提供的相關資訊及依據大眾運輸營運與服務評鑑辦法之評鑑項目及配分標準，訂定評鑑指標進行考評。海運評鑑船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式，整理如表 7-1。

表 7-1 船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案)

評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
A 場 站 設 施 與 服 務	候船設施 與 服務(A1)	1.候船室及碼頭有旅客服務台及服務人員（穿著制服及配戴識別證）	3	現場稽核
		2.是否設置播音設備或服務人員引導及通知乘客乘船之服務	2	
		3.服務人員是否於碼頭協助旅客安全上下船	5	
	乘船資訊 服務 (A2)	1.班次時刻表是否標示清楚	2	現場稽核
		2.靠泊碼頭、營運航線示意圖標示是否明確	2	

20分		3.票價表標示是否清楚明確	2	
		4.候船室是否提供轉乘資訊服務	2	
		5.航班識別標誌是否清晰	2	
B運輸工具設備與安全30分	客船船齡比例指標(B1)	航線客船平均船齡情形	2	各業者提供書面審查
	客船設備舒適度(B2)	1.船艙內提供盥洗設施，且能維持清潔及正常可使用	2	現場稽核
		2.船艙內座椅完好	2	
		3.船身內外保持完好與整潔	2	
		4.行李放置空間是否足夠且適當管理	2	
		5.船艙內環境舒適(是否禁煙、整潔)	1	
	客船設備及紀錄(B3)	1.客船航海日誌之使用及考核	3	各業者提供現場稽核
		2.客船內備規定數量可正常使用且符合規定之救生衣、消防及安全設備，並保持勘用及標示清楚	3	現場稽核
		3.客船逃生設備數量符合規定,且可正常使用及標示清楚	3	
		4.評鑑前二年度有責海事死傷人數	3	各主管機關協助提供，書面審查
		5.客船維修保養制度及執行狀況	4	各業者提供，書面審查。現場稽核
		6.評鑑前二年度違反船舶法及航業法相關條文（歸責客船所有人之條款）之次數	3	各主管機關協助提供，書面審查
評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
C旅客服務品	準點(C1)	班船準點性 (航班提早或超過預訂發船時間均算誤點)	5	現場稽核
	船員管理及服務(C2)	1.船員管理制度及執行狀況 (含駕駛人登記制度辦理情形及勞動條件)	4	各相關機關提供書面審查及現場稽核

質與駕駛員管理 30分		2.駕駛員出勤前是否實施酒精檢測	3	各業者提供書面審查,現場稽核
		3.駕駛員航行時是否有嚼食檳榔、抽菸或其他不當行為之情形	3	現場稽核
		4.船員服務態度(是否穿著制服配戴識別證及對待乘客之態度)	3	
		5.船員航行時是否有使用手機、其他通訊設備聊天或其他危險駕駛之情形	3	
		6.船員之駕駛行為(駕船途中是否經常性任意加減速、變換航道...等行為),致使乘客有不適者。	3	
	申訴及處理 (C3)	1.是否設置申訴服務電話(設置 0800 免費服務專線或消費者服務專線正常使用且於候船室及船艙外標示清楚)	1	現場稽核
		2.是否設置供乘客反映之意見箱	1	
		3.申訴案件能妥善處理,加以列管追蹤,並有紀錄可查	2	各業者提供,書面審查.
		4.船長及駕駛員姓名是否於船艙內外清楚標示	2	現場稽核
D公司經營與管理 20分	監督管理 (D1)	1.評鑑前二年度違反船舶法等航政法令規定被舉發	4	各相關主管機關協助提供,書面審查
		2.是否按時確實製作營運報表並提報	2	
		3.評鑑前二年度噪音與排廢氣之環保品質	5	
	教育訓練 (D2)	教育訓練人次與成果	5	各業者提供,書面審查
	財務成本 (D3)	財務報表及成本控管確實性(民營業者財務報表是否經合格會計師簽證)	4	各業者提供,書面審查

資料來源:交通部乘船安全資訊網

檢視船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案),本研究提出以下具體建議:

- 1.簡化評估指標內容,例如若班次數固定,船齡上限亦已限制,則乘載率即可做

為評量指標，至於肇事、誤點等情形則於排列優先順序時再酌予扣分。

2. 結合船舶客運運送業營運與服務評鑑要點與補貼辦法，在評鑑指標增列與補貼相關之績效項目，如政策配合度、乘載率之增減等。
3. 在配分方面，將客船管理及服務、客船船齡比例指標及客船設備舒適度這三個較為重要的評鑑指標，提升其配分比例，增加其重要性。

4. 本研究建議船舶客運運送業營運與服務評鑑執行要點可依循下列三步驟去實施：

- (1) 公開評鑑結果：以「船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為國內固定客運航線船舶運送業營運及服務評鑑機制之參考依據，建議採逐年評鑑並公告於交通部乘船安全資訊網，如此可以做為業者改進服務品質及旅客督促業者提升服務品質之參考依據。
- (2) 落實獎勵制度：對於服務評鑑指標所估算結果表現良好的國內固定客運航線船舶運送業者給予補貼，可將歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，補貼的方式可同時採行金錢補貼與非金錢補貼二種方式進行。在非金錢補貼方面，可透過政府的協助來改善大眾運輸的經營環境。
- (3) 明訂懲處方式：對於服務評鑑指標所估算結果表現不佳的國內固定客運航線船舶運送業者進行懲處，可將歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行懲處作業之參考依據，懲處的方式可以由政府處以罰金或停止其營運權，以改善國內固定客運航線船舶運送業者之營運與服務。

5. 民航法及大眾運輸管理條例相關子法規定評鑑機制整理如下：

表 7-2 民航法及發展大眾運輸條例相關子法規定評鑑機制

發展大眾運輸條例第七條	
主管機關對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑；其評鑑對象、方式、項目與標準、成績評定、成果運用、公告程序及獎勵基準等事項之辦法，由中央主管機關定之。	
民航法評估項目	說明
飛安管理	由民航局標準組依「飛安管理」項目評估準則，初審各航空公司提送資料加以評分，並將評分換算得分後，送請評鑑委員會評定，分類標準（詳如附表一）如下： A. 定期飛安會議/飛安資訊：本類加分範圍 0~4 分。（由評分 0~40 換算為得分 0~4 分） B. 飛安策略/風險管理/教育訓練類：本類加分範圍 0~5 分。（由評分 0~50 換算為得分 0~5 分） C. 作業程序/標準類：本類加分範圍 0~18

	分。(由評分 0~180 換算為得分 0~18 分) D.其它類：本類加分範圍無上限。(由評分依十比一比例換算為得分)
飛安事件	評定違規之「失事事件」、「重大意外事件」、「意外事件」及「民航局業管單位主動發掘違規案件」係指經民航局飛安評議委員會、國籍民用航空運輸業營運與服務評鑑委員會評定及經民航局各業務主管單位簽核後確定適用「民航法第十章罰則」之案件(惟符合民用航空法第一百十二條之一由國籍各航空公司主動提報之飛安事件不列入扣分範圍)，以加權方式計算扣分方式如下： A.(該業者飛行架次之權重數)=(評鑑期間各業者之中最高飛行架次)÷(評鑑期間該業者飛行架次) B.扣分=(3×評定違規之重大意外事件數+0.6×評定違規之意外事件或違規事件數或民航局業管單位主動發掘之違規案件數)×(該業者飛行架次之權重數)
其他	A.各航空站及本局空運組(簡稱提報單位)應於每年年初視站務實際需求或本局空運管理政策，邀集各業者共同訂定「年度業者應配合事項及考評方式」；業者應配合事項可包括支援各航站演習相關事宜、航站清潔、櫃檯服務...等。 B.依據各提報單位提報業者應配合事項之配合情形並由評鑑委員會評定等級後，以加權方式計算各業者得分。(各提報單位最多提報三項業者配合度情形) C.配合度評定等級劃分為配合度極高、高、普通、低及極低等五個等級。 D.本項計分方式如下： a.業者權重=3÷(該業者受該提報單位評鑑之項目) b.業者在某一提報單位之受評分數=[5×(配合度極高之個數)+2.5×(配合度高之個數)-2.5×(配合度低之個數)-5×(配合度極低之個數)]×(業者權重) c.業者總加(扣)分=(業者在各提報單位受評分數之加總)÷(業者受評單位數)

	E.本項總加(扣)分範圍超過+15者以+15計算，低於-15者以-15計算。
--	--

6.為能有效反應不同航線之經營情況，本研究提出具體建議如下：

- (1)基於大眾運輸永續發展的必要性，可爰用交通部乘船安全資訊網公告之「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為國內固定客運航線船舶客運運送業營運及服務評鑑機制之參考依據，建議採逐年評鑑並公告於交通部乘船安全資訊網，如此可以做為業者改進服務品質及旅客督促業者提升服務品質之參考依據。
- (2)由於離島航線的服務多屬於單一航線單一服務，可以藉由輔導機制提升離島航線的服務品質及經營成效，對於改善目前營運虧損補貼之作法，依據「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」，將歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，將補貼分為全額補貼及部分補貼。對於不同航線別的特性，訂定合理之成本補貼機制，以符合公平性。
- (3)補貼的方式可同時採行金錢補貼與非金錢補貼二種方式進行。在非金錢補貼方面，可透過政府的協助來改善大眾運輸的經營環境，例如，大眾運輸基礎設施之完備程度與補助船舶購置等，其產生之效果應較營運虧損補貼方式為佳。
- (4)針對部分航線僅單一經營業者的情況，為維持一定服務水準，建議改為公營交通船，由離島縣政府船舶管理單位統一經營管理。

7.2 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

由於郵輪市場已發展得相當蓬勃，已從歐美洲地區逐漸擴張至亞洲地區，亞太地區將是未來郵輪市場發展最快的國家，而臺灣位居東北線與東南線樞紐，成為搶佔亞太郵輪市場的最大優勢，旅客人數與郵輪航次將會持續增加，故重要性也日益增加。

但是，近年來由於參加郵輪旅遊之旅客因旅遊消費糾紛而發生拒絕離船事件頻傳，例如去年歌詩達郵輪因颱風影響而改變行程，導致旅客拒絕離船事件的發生，因此破壞港口的秩序與安全。

有鑑於此，航港局為避免乘客拒絕離船事件妨害港區秩序，影響港口安全，使各商港經營事業協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件具有法源依

據，故研擬增列條款，將港務警察機關派員勸導或強制滯留乘客離開船舶之協助處理法制化，以符合法律保留原則。

而有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及乘客行動自由之限制，為防止妨礙他人之自由、維護社會秩序之必要下，應訂定具有法律位階之法源依據，以利執行名義。為探討增列的條款是適用於商港法還是航業法，因此將兩者之立法目的與主要相關法條加以分析，說明如下：

(1)航業法相關條文

第 1 條：「健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟。」

第 25 條：「為維護國家安全，增進公共利益，促進行業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」

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。」

(2)商港法相關條文

第 1 條：「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及汙染防治」

第 5 條：「商港區域內治安秩序維護及協助處理違反港務法令事項，由港務警察機關執行之。商港區域內消防事項，由港務消防機關或委辦之地方政府執行之。前二項港務警察機關及港務消防機關協助處理違反港務法令事項時，兼受航港局之指揮及監督。」

第 43 條：「航港局得查核及測試國際商港區域內作業之各公民營事業機構之港口設施、保全措施及保全業務，受查核及測試者不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知其限期改善。前項航港局查核及測試時，得會同港務警察機關等相關安全機關辦理。」

(3)第 44 條：「第 15 條至第 20 條、第 23 條至第 25 條、第 28 條至第 34 條、第 36 條至第 40 條有關船舶入出港、船舶在港停泊及停航、妨害港區安全行為、港區汙染行為、妨礙商港設施、危險物品之裝卸、遇難或避難船舶之管理及船舶修理之管理等港務管理事項之規則，由主管機關定之。」

奠基於上述之分析，加以參考各相關單位之意見，包括交通部、寬達法律事務所及北部航務中心(原基隆港務局)，大多數單位均認為旅客拒絕離船事件法制化非航業法所規定範圍，而為商港法所得範圍內，說明如下：

(1)適用商港法：

商港法之立法目的為商港之規劃、建設、經營與安全，而客船與船舶運送人之運送糾紛事項已涉及商港安全(交通部，南部航務中心)，有關處理運送人糾

紛之強制手段因涉及增加人民義務之條文，應提升位階至商港法(交通部)。涉及運送人、乘客、航港局及港務警察機關等，為公權力介入之公法性質，以公權力處理海上運送糾紛事項相關規定，建議納入商港法增訂(寬達法律事務所，北部航務中心，東部航務中心)

(2)不適用航業法:

航業法之立法目的為健全航業制度，促進航業發展，非處理客船旅客消費糾紛之公權力所得範圍(國立臺灣海洋大學，寬達法律事務所)，且「航業法」罰則又未課予「乘客」行政義務，尚無法以「航業法」作為行政管理法源(交通部，南部航務中心)。

此外，旅客拒絕離船事件法制化參考各相關單位之意見，包括交通部、寬達法律事務所及北部航務中心(原基隆港務局)，而大多數單位建議參照民用航空法第47條規定，將勸導或強制乘客離開船舶納入商港法內。民用航空法第47條規定如下:乘客於運送中或於運送完成後，與航空器運送人發生糾紛者，民航局應協助調處之。

乘客於調處時，受航空器運送人退去之要求，而仍留滯於航空器中，航空器運送人經民航局同意，得請求航空警察局勸導或強制乘客離開航空器。
第一項之調處辦法，由民航局定之。

客船乘客與運送人糾紛調處程序，由交通部北部航務中心(原基隆港務局)訂定，規範目的為處理客船乘客與運送人之運送糾紛調處，並於民國88年經交通部備查。惟為因應行政院組織改造，交通部航港局成立，交通部所屬四港務局之航港單位移撥航港局，茲修正為客船乘客與運送人糾紛程序，如表7-3。

表 7-3 客船乘客與運送人糾紛程序(草案)

規定	說明
一、交通部航港局（以下簡稱航港局）為維持港口運作及維護國家形象，協助調處客船上之乘客與客船運送人（以下簡稱運送人）間之運送糾紛，特訂定本程序。	明定本調處程序之目的。
二、運送人於確定客船無法依表定時間啟程、靠泊，致遲延三十分鐘以上，或變更航線、靠泊地點時，應即向乘客詳實說明原因及處理方式。	參考臺灣本島與離島及離島島際間固定航線載客船舶運送定型化契約範本第五條第二項及第六條規範，爰明定運送人於運送延遲或變更時，應即向乘客詳實說明原因及處理方式。
三、運送人之運送遲延、變更航線或靠泊地點，影響乘客權益者，運送人應視實際情形並斟酌乘客需要，適時提供下列協助： （一）必要之通訊。 （二）必要之飲食或膳宿。 （三）必要之禦寒或醫藥急救之物品。 （四）必要之轉運或其他交通工具。 運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項協助時，應即時向乘客詳實說明原因，並妥善處理。	參考臺灣本島與離島及離島島際間固定航線載客船舶運送定型化契約範本規範，規定運送人之遲延、變更航線或靠泊地點時，應提供乘客必要之協助及說明。
四、運送人遇有乘客拒絕即時離船者，得通知航港局、商港經營事業機構及港務警察機關相關權責人員到場協助處理，乘客得推派代表填具「客船乘客離船協議書」（如附件一）後離船，以維持港口正常運作。 前項人員現場協助調處下列事項：	參考民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法，及現行實務做法，規定有關乘客拒絕即時離船時，相關機關（構）應到場協助處理相關事宜，以維持港口正常運作。

(一) 勸導及安排乘客離船，協助糾紛解決。 (二) 維護港口公共秩序。 (三) 維持後續船期安排，維護乘客權益。	
五、乘客於調處時，經受離船之要求而仍留滯於客船中者，運送人經航港局相關權責人員同意，得請求港務警察機關派員勸導乘客離開船舶。港務警察勸導或強制乘客離開船舶時，航港局及運送人應配合採取必要之措施。	參考民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法，規定有關乘客經受離船之要求仍拒絕離船時，運送人得經航港局同意後，請求港務警察機關派員勸導乘客離開船舶。
六、乘客離船後所推派代表與運送人協商賠償或補償事宜，行政機關得派員見證簽名。 乘客有個人意見時，得填具個人乘客申訴書(如附件二)交運送人儘速妥善處理，運送人應將處理結果陳報航港局。	參考民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法，規定有關離船後協商得由航港局人員見證，及運送人應妥善處理乘客申訴，並回報航港局。
七、乘客或其所推派代表與運送人或其代理人，對拒絕離船事由尚有爭議或雙方無法達成賠償或補償協議時，雙方仍得請航港局調處。	參考民用航空程客與航空器運送人運送糾紛調處辦法，規定雙方尚存之爭議得請航港局調處之。

資料來源:交通部航港局行政規則草案

本研究第二次座談會於 2015 年 4 月 22 日，於海洋大學沛華大樓 601 會議室舉行。歸納與會代表對研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議之意見可分為三類，如下所示：

一、針對修法在商港法或是航業法之意見：

(1)建議修法在商港法第 42 條，因民用航空法第 47 條與第 47-1 條將所有關於保安計畫的制訂，整合在一起，因此如修法建議在商港法第 42 條較相近。(2)民用航空法的對象為交通工具，容易處理，如果是放在商港法，因糾紛多在商港裡面發生，然針對運送人處置的部分又會回到航業法，需要注意母法的選擇。(3)商港法第 43 條是屬於在安全跟處置污染防治的部分，而乘客跟船舶的運送人之間的運送糾紛是屬於航運秩序的一個範疇，所以不建議在商港法裡面去訂定。(4)商港法第 43 條第 1 項查核對象是港口設施，主要是查核保全措施及保全業務，目的為防範恐怖攻擊跟國家安全，所以乘客的糾紛不屬於這個範疇，不建議修法在商港法。

二、針對條文內容之意見：

(1)商港法第 43-1 條只要運送完成，乘客拒絕離船就必須去協調，不在於產生糾紛才協調，條文有點精簡。(2) 調處程序裡面的草案，運送人在乘客拒絕離船的時候去處理，最後一項，得請求港務警察機關派員勸導乘客離船，條文本身有強制和勸導，但在調處程序裡面只有勸導沒有強制，應該要把強制給帶進去。(3) 船舶是否為商港法第 43-1 條內的港口設施。(4) 建議在法條裡面訂定一個條件，船舶運送人提出退去要求而停滯於船舶中，運送人與相關主管機關要先作處理，沒有辦法再請求警察機關來協助。(5)決定船是否啟程時，如果旅客到達港口，要驅離旅客比較困難，因此需要規範旅客來到港口。

三、其他相關意見：

(1)第 43-1 條是參考民用航空法第 47 條，而民用航空法第 110 條之 2，如果受到退去的要求但仍然滯留，等同於是侵入航空器，屬於有刑責的，跟第 47 條重複，民航局表示兩條同時都可適用。而刑法第 306 條已經有規定，受到退去的要求但仍然滯留，屬現行犯，是有刑責的，可以請求警察機關來處理，兩個法規要競合的時候要注意。(2)港務警察機關有一個內政部警政署港務警察總隊組織準則第 6 條，是否因為這一條的規定才要經過航港局的同意，港務警察機關才會出動。(3)針對刑法 306 條，旅客拒絕離船是消費糾紛的部分，運送人和旅客之間有訂定相關的契約，無法說是無故去侵入船艙。(4)民法第 151 條，實務上如果用個案去認定，上千人去霸船，無法認定是侵入還是旅客利用民法主張他們的權利。(5)港務警察機關是依照商港法第 5 條去執行的，第 5 條就是賦予港警維護秩序的權力，其他維護法令的部分，是聽從航港局的指揮。(6)民用航空法糾紛調處辦法第 8 條及第

10 條，在船舶部分，在遲延這方面沒有特別的規定。(7)外國籍的船舶來到我國內時，國內法是否可以全部的適用。(8)旅客拒絕離船的主因為資訊不對稱，旅客認為受到欺瞞。(9)消保法把國際郵輪處理的慣例做一個總整或是內國法化(10)臺灣屬於屬地主義，外國籍船舶是屬於國籍的延伸，刑法第 7 條及在聯合國海洋法公約裡面，原則上是不行使刑事權與民事權力。

有關勸導或強制乘客離船之法源依據應修法在商港法或是航業法，參照第二次座談會與會代表各方意見，彙整如表 7-4。

表 7-4 第二次座談會意見彙整表

	航業法	商港法
建議修法	乘客運送等民事糾紛並非商港法規範範疇，如於商港法第 43 條或 43 條之 1 為乘客運送糾紛之規範，有體系混亂之問題，建議應於航業法增訂專章規範。	(1)建議修法在商港法第 42 條，因民用航空法第 47 條與第 47-1 條將所有關於保安計畫的制訂，整合在一起，因此如修法在商港法第 42 條較相近。 (2)乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察機關等多方權益關係，屬公權力介入之公法性質事件，建議納入商港。
不建議修法	航業法之立法目的為健全航業制度，促進航業發展，非處理客船旅客消費糾紛之公權力所得範圍，且「航業法」罰則又未課予「乘客」行政義務，尚無法以「航業法」作為行政管理法源。	(1)商港法第 43 條是屬於在安全跟處置污染防治的部分，而乘客跟船舶的運送人之間的運送糾紛是屬於航運秩序的一個範疇，所以不建議在商港法裡面去訂定。 (2)商港法第 43 條第 1 項查核對象是港口設施，主要是查核保全措施及保全業務，目的為防範恐怖攻擊跟國家安全，所以乘客的糾紛不屬於這個範疇，不建議修法在商港法。
其他意見	(1)第 43-1 條是參考民用航空法第 47 條，而民用航空法第 110 條之 2，如果受到退去的要求但仍然滯留，等同於是侵入航空器，屬於有刑責的，跟第 47 條重複了，民航局表示兩條同時都可適用。而刑法第 306 條已經有規定，受到退去的要求	

	但仍然滯留，屬現行犯，是有刑責的，可以請求警察機關來處理，兩個法規要競合的時候要注意。 (3)針對刑法 306 條，旅客拒絕離船是消費糾紛的部分，運送人和旅客之間有訂定相關的契約，無法說是無故去侵入船艙。 (4)民法第 151 條，實務上如果用個案去認定，上千人去霸船，無法認定是侵入還是旅客利用民法主張他們的權利。 (5)港務警察機關是依照商港法第 5 條去執行的，第 5 條就是賦予港警維護秩序的權力，其他維護法令的部分，是聽從航港局的指揮。
--	---

基於上述之分析，本議題建議修法部分如下：

一、有關船公司運送人和旅客糾紛問題應該區分國內船舶和國外船舶處理

國內船舶旅客服務糾紛處理：根據船東、船長或旅客請求處理糾紛要求，航港局得上船處理相關糾紛或爭端，根據國內法來處理。國際船舶旅客服務糾紛處理：經船東、船長、旅客、駐台大使館或辦事處人員要求，航港局方能上船介入管理，根據涉外法律來處理。

二、建議將勸導或強制乘客離船之規定修法於商港法

本研究目的為研擬航港局協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件之法源依據，乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察機關等多方權益關係，屬公權力介入之公法性質事件，建議納入商港法增訂。

商港法第 5 條提及商港區域內之治安秩序維護係由港務警察機關執行之，有關乘客拒絕離船事件實屬港區治安秩序問題，檢視商港法條文第 43 條有規範港務警察機關之相關權責，因此建議新增第 43-1 條以明訂港務警察機關勸導或強制乘客離船之法源依據。

此外，商港法第 44 條第一項，得就「妨礙港區安全」等管理事項，授權交通部訂「商港港務管理規則」該規則訂有港區安全專章，核該船舶旅運消費糾紛，似不屬港區通行事項，因此建議新增第 43-1 條規範之。如表 7-5 所示。

三、建議 貴局針對修法內容進行內部協調，整合航務組及港務組之意見，以利後續推動修法作業。

表 7-5 商港法第 43-1 條文對照表

修正條文	現行條文
第 四十三 條 航港局得查核及測試國際商港區域內作業之各公民營事業機構之港口設施保全措施及保全業務，受查核及測試者不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知其限期改善。 前項航港局查核及測試時，得會同港務警察機關等相關安全機關辦理。	第 四十三 條 航港局得查核及測試國際商港區域內作業之各公民營事業機構之港口設施保全措施及保全業務，受查核及測試者不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知其限期改善。 前項航港局查核及測試時，得會同港務警察機關等相關安全機關辦理。
第 四十三之一 條 <u>乘客於運送中或於運送完成後，與船舶運送人發生糾紛者，航港局應協助調處之。乘客於調處時，受船舶運送人退去之要求，而仍留滯於船舶中者，船舶運送人經航港局同意，得請求港務警察機關勸導或強制乘客離開船舶。</u> <u>前項之調處辦法，由航港局定之。</u>	

針對期中座談會各方意見，各與會代表之意見綜整如表 7-6。

表 7-6 第二次座談會會議紀錄彙整表

單位	職位	姓名	建議
英商康年華旅行社臺灣分公司/公主郵輪	行銷總監	徐景奇	旅行社和旅客中間會有代理人的問題，代理人在傳達訊息，或客人在收到錯誤訊息時才會有旅客拒絕離船的事件。
中華民國旅行業品質保障協會	秘書長	陳怡全	第 43-1 條，只要運送完成後，乘客拒絕離船時就要協調，而不是產生糾紛才去協調，條文有點精簡。 調處程序裡面的草案，運送人在乘客拒絕離船的時候去處理時，得請求港務警察機關派員勸導乘客離船，條文本身有強制和勸導，但在調處程序裡面只有勸導沒有強制，應該要把強制給帶進去。
冠博法律事務所	律師	王信凱	第 43-1 條是參考民用航空法第 47 條，而民用航空法第 110 條之 2，如果受到退去的要求但仍然滯留，等同於是侵入航空器，屬於有刑責的，跟第 47 條重複了，民航局表示兩條同時都可適用。而刑法第 306 條已經有規定，受到退去的要求但仍然滯留，屬現行犯，是有刑責的，可以請求警察機關來處理，兩個法規要競合的時候要注意。另日前要放入商港法或航業法能有爭議，若將來決定要放在商港法，那必須要注意，第 43 -1 條是指港口的設施，需釐清船是否為港口的設施，因此建議修法在商港法第 42 條，因民用航空法第 47 條與第 47-1 條將所有關於保安計畫的制訂，整合在一起，因此修法在商港法第 42 條較相近。 第 34 條的部分，要航政機關組成專案小組進行審查，審查如果不合格或沒過關要做一個行政處分，可能會增加訴願及行政訴訟的成本。但是仍須留待將來更多的研究來確定該擺放在何適當的法規中。
內政部警	警務正	羅晏任	針對刑法 306 條，旅客拒絕離船是消費糾紛的

政署			部分，運送人和旅客之間本來就有訂定相關的契約，無法說是無故去侵入船艙。 民法第 151 條，實務上如果用個案去認定，上千人去霸船，無法認定是侵入還是旅客利用民法主張他們的權利。 港務警察機關是依照商港法第 5 條去執行的，第 5 條就是賦予港警維護秩序的權力，其他維護法令的部分，是聽從航港局的指揮。 建議修法在商港法第 36 條，修正成於碼頭旅客服務中心，任意聚眾滯留妨礙乘客通行而影響安全秩序者，引用第 65 條處罰。
臺灣港務股份有限公司/行銷運籌處	資深處長	陳世鴻	決定船是否啟程時，如果旅客到達港口，要驅離旅客比較困難，因此需要規範旅客來到港口。
行政院消費者保護會	秘書	謝偉雯	民用航空法糾紛調處辦法第 8 條及第 10 條，在船舶部分，在遲延這方面沒有特別的規定。
交通部航政司	簡任技正	鄭鴻政	外國籍的船舶來到我國內時，我國國內法是否可以全部的適用。
交通部觀光局業務組業務一科	科員	江家慧	旅客拒絕離船的主因為資訊不對稱，旅客認為受到欺瞞。
交通部航港局航務組航運管理科	科長	王燕珠	消保法把國際郵輪處理的慣例做一個總整或是內國法化
交通部航港局港務組	專員	許詮倫	商港法第四十三條是屬於在安全跟污染防治的部分，而乘客跟船舶的運送人之間的運送糾紛是屬於航運秩序的一個範疇，所以不建議在商港法裡面去訂定。 商港法第四十三條第一項查核對象是港口設施，主要是查核保全措施及保全業務，目的為防範恐怖攻擊跟國家安全，所以乘客的糾紛不屬於這個範疇，不建議修法在商港法。

7.3 國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

我國旅行社的國外旅遊定型化契約書有團體與個別之分，但是除了因旅行社因素導致行程取消中賠償旅客費用之百分比有所不同以外，其他情況的處理方式並沒有太大的區別。

國際郵輪行程變更涉及旅客權利維護及國際處理慣例參考五家國際郵輪公司的處理慣例，雖然每家公司的條文內容有所差異，但是基本都有遵守國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association, CLIA) 所發布的郵輪行業乘客權利法案，包括國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association) 所發布的郵輪乘客權利法案及五間主要國際郵輪公司的處理慣例，以此做為國內法規的借鏡國際郵輪處理慣例。

國際郵輪協會的成員致力於確保環遊世界的遠洋郵輪能令所有乘客感到舒適與照料。為了實現這個承諾，我們的成員已同意採納以下整套的乘客權利：

- (1) 在郵輪上無法充分提供必需品（例如，食物、水、洗手間設施和醫療護理）時有從停駐船舶上岸的權利，這一權利僅受船長對乘客安保的考慮以及港口海關和移民規定所拘束。
- (2) 因機械故障而取消旅程的全額退款或因此等故障而提早結束航行的部分退款的權利。
- (3) 在遠離河流或沿海水域運營的船舶上，隨時使用專業緊急醫療救治，直至獲得岸上醫療護理的權利。
- (4) 在出現機械故障或緊急情況時，及時獲得調整船舶行程的最新資訊，和及時獲得排除機械故障工作進度最新資訊的權利。
- (5) 獲得在緊急和疏散措施方面受過正當培訓之船組人員的權利。
- (6) 在出現主要發電機故障時獲提供應急電源的權利。
- (7) 在航行因機械故障提前結束的情況下被送至船舶預定登陸港或乘客所屬城市的權利。
- (8) 在航行因機械故障提前結束的情況下在非預定港口登陸時的必要住宿和過夜留宿的權利。
- (9) 在每家郵輪公司的網站上獲提供免費熱線電話，以便提出關於船上操作的問題或獲得此類資訊的權利。（對在某區域內可鏈接到該網站的所有國家均可行可用。）
- (10) 在每家郵輪公司的網站上獲取此《郵輪行業乘客權利法案》的權利。

本研究蒐集世界主要五家國際郵輪公司的處理慣例(Royal Caribbean International, Carnival Cruise Lines, Princess Cruises, Star Cruises, Costa Cruises)，比較分析每一家郵輪業者所訂定的規定均有所差異，實難歸納整理出一致性的國際處理慣例。以麗星郵輪為例，由於船公司投保額外保險，因此無論啟程前後之取消、延遲或改變等因素，均給予旅客權利要求退款。然其他國際郵輪公司的處理原則可做為國內郵輪法規的借鏡。

表 7-7 郵輪旅程被取消、延遲或改變，郵輪公司所採取的策略

	Royal Caribbean International	Carnival Cruise Lines	Princess Cruises	Star Cruises	Costa Cruises
啟程前取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	事前不另行通知，並且不負責任去退款、補償	1、行程變化將直接或透過旅行社通知旅客 2、24 小時內，旅客可以選擇現金退款或未來郵輪信貸	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款
啟程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	事前不另行通知，並且不負責任去退款、補償	將不會提供客人任何補償	事前不另行通知，並且不負責任去退款、補償	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款
啟程前取消、延遲或改變，因機械故障	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息
啟程後取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	如果行程變更成為必要，事前無論有無通知，將不退款	1、退還部分現金 2、提供交通工具把旅客送到行程計畫中約定的離船港口或居住城	部分退款	部分退款

			市 3、在行程計畫未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；		
啟程後取消、延遲或改變，因不可抗拒因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	如果行程變更成為必要，無論事前有無通知，將不退款	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	部分退款	部分退款
啟程後取消、延遲或改變，因機械故障	1、旅客有權利要求部分退款 2、提供交通工具把旅客送到行程計畫中約定的離船港口或居住城市 3、在行程計畫未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	1、旅客有權利要求部分退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息 3、提供交通工具把旅客送到行程計畫中約定的離船港口或居住城市 4、在行程計畫未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	1、旅客有權利要求部分退款 2、提供交通工具把旅客送到行程計畫中約定的離船港口或居住城市 3、在行程計畫未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	部分退款	1、旅客有權利要求部分退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息 3、提供交通工具把旅客送到行程計畫中約定的離船港口或居住城市 4、在行程計畫未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；

7.4 本章小結

離島航線的營運攸關離島居民的生活品質與離島觀光產業的發展，藉由訂定客運航線船舶運送業之服務評鑑機制將可有效提升整體服務水準，惟目前國內離島航線多屬單一航線單一服務，且過去從未針對客運航線船舶運送業之營運進行評鑑，因此如何推動評鑑機制並將結果作為事業主管機關之管理及懲處依據，實為提升離島客運船舶運送營運品質之要素。本研究團隊分析目前現況及蒐集相關資料，建議初期先將服務評鑑結果公告於交通部旅客乘船資訊網站，此資料可以作為一般旅客及旅遊旅客之航商挑選依據，然部分航線屬單一營運的情形，評鑑結果則可以作為政府實施差別補貼機制之依據，同時亦可作為航線經營許可之參考。此外，政府應積極輔導離島客運航線船舶運送業，以提升大眾運輸的經營環境，包括改善基礎設施、補助船舶購置及結合當地特色觀光產業以提升運量。

有關勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，因乘客拒絕離船事件將妨害港區秩序及港口安全，故處理運送人糾紛之強制手段涉及運送人、乘客、航港局及港務警察機關等，為公權力介入之公法性質，與航業法之立法目的相悖，建議納入商港法增(修)訂。本研究係考量同一執法機關之引用法條相關性，故建議增(修)至商港法第 43-1 條。此外，有關國際郵輪行程變更之國際處理慣例，因郵輪公司的條文內容均有所差異，實難歸納出一致性的處理原則，惟目前行政院消保處亦針對郵輪定型化契約進行研議，後續可針對郵輪糾紛之責任歸屬進行釐清，有關郵輪旅客乘船糾紛議題，因為涉及不同的國際郵輪公司有不同的處理辦法，因此建議成立跨部會協調單位，整合航港局及觀光局的意見，訂定適用台灣旅客搭乘國際郵輪之相關辦法，以保障旅客之權利，並維護航商之利益。

第八章 其他相關議題

8.1 董監事相關議題

董監事的變更之所以需要報備乃是因為在臺灣早期對於航運業(包括四個航業)及民用航空事業(包括六個民用航空事業)的相關管理規則中都有明定本國籍的董監事所需要佔有的比例，這些外籍董監事的比例管制除了經濟部商業司需要注意外，應該在航港局及民用航空局也需要密切監控，所以才有需要向航政機關及民航局進行備查的動作。隨著臺灣在 1990 年代爭取參加 GATS、WTO 及 2000 年之後爭取加入許多區域性的貿易協定，對於航運業及民用航空事業的外籍董監事比率之規定逐漸加以移除或放鬆，所以此備查動作規定建議可以協調經濟部商業司同意、請其於航商變更董監事時候需副知航港局(在經濟部商業司的登記資訊作業系統中強迫加入一欄副知航港局的必填欄位)，接著就可對此法條加以修正，免除船舶運送業者對同一事項，需要向兩個單位申報，達成簡政便民的效能。

因為臺灣目前並未對航業法中的四大航業的外籍與本籍的董監事比例加以規範，反而是民用航空運輸業管理規則目前仍維持有此規定。茲將目前航運事業及民用航空事業中有關於董監事變更時候是否需要向主管機關報備的規範詳列如下，可以發現都需要向交通主管機關申請備查，建議除了民用航空運輸業因為有外籍董監事比率限制外，應該全部可以請經濟部商業司協助，在其資訊系統增加一欄位「副知交通主管機關欄位」為必填欄位，以達成上述簡政便民之目標。若將分析的範圍擴大到交通部下轄的各種事業，可發現路政事業及交通觀光事業中，觀光旅館業及旅行社業也有需要在董監事變更登記核准完成後，需要向交通主管機關報備的義務。

經查經濟部已於 103 年 2 月 19 日核准「G301011 船舶運送業」、「G401011 船務代理業」、「G402011 海運承攬運送業」、「G404011 貨櫃集散站經營業」等依公司法辦理變登記時，副知航港局。(若公司實收資本額 5 億以上由經濟部商業司業管、公司實收資本額 5 億以下非設立於 5 都由中部辦公室業管、公司實收資本額 5 億以下設立於 5 都分別由臺北市政府、新北市政府、臺中市政府、臺南市政府、高雄市政府業管。)(一)第一階段：MTNet 航政監理 BPR 系統與公司登記系統(係屬 E 政府平臺)資料介接，MTNet 航政監理 BPR 系統依排程自動更新最新公司異動資料。(二)第二階段：刪除航業法第 9 條，第 42 條及第 47 條準用第 9 條之規定，業者於公司主管機關辦理變更登記後，將免除再向航政機關報請備查，達便民之利。

一、航運事業

(1) 航業法(民國 103 年 01 月 22 日修正)

第 9 條：「船舶運送業變更組織、名稱者，應申請航政機關核轉主管機關許可，並於依法辦妥公司變更登記後三十日內申請航政機關核轉主管機關換領許可證。船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後三十日內報請航政機關備查。船舶運送業設立分公司，應於依法辦妥分公司登記後三十日內報請航政機關備查。」

(2) 船舶運送業管理規則(民國 103 年 01 月 29 日修訂)

第 7 條：「船舶運送業變更組織、名稱，應先報請航政機關核轉主管機關許可，並於依法辦妥公司變更登記後三十日內，填具許可證換發申請書（如附件三）、變更登記申請書（如附件五）及變更對照表（如附件六）連同換證費，申請航政機關核轉主管機關換發船舶運送業許可證。船舶運送業變更地址、資本額、負責人、董事、監察人、經理人，應於辦妥公司變更登記後三十日內，填具變更登記申請書（如附件五）及變更對照表（如附件六、七），報請航政機關備查；分公司設立及其地址、經理人變更準用前段規定辦理。

船舶運送業公司旗幟、標誌圖變更，應報請航政機關轉報主管機關備查。」

(3) 海運承攬運送業管理規則(民國 103 年 04 月 29 日修正)

第 10 條：「附件檔案 海運承攬運送業變更組織、名稱，應先報請航政機關核轉主管機關許可，並於辦妥公司變更登記後三十日內，填具許可證換發申請書（如附件三）、變更登記申請書（如附件四）及變更對照表（如附件五）連同換證費換發許可證。

海運承攬運送業代表人、經理人、資本額、地址、股份有限公司之董事、監察人或有限公司之董事、股東變更、停業及復業時，應於辦妥公司變更登記後三十日內，報請航政機關備查。」

(4) 貨櫃集散站經營業管理規則 (民國 103 年 11 月 28 日)

第 13 條：「貨櫃集散站經營業變更地址、資本額、負責人，應於辦妥公司變更登記後三十日內，填妥變更登記申請書（附件五）及變更對照表（附件六、七），報請航政機關備查。股份有限公司之董事、監察人；有限公司之董事、股東；分公司設立、地址、經理人變更者亦同。」

二、民用航空事業

(1) 民用航空法(修正日期 民國 103 年 01 月 29 日)

雖無董監事更換需向民航局報備的規定，但是將相關的規定落實到各航空運輸業的管理規則上(例如下面所列的管理規則)!! 民用航空法第六章所列的民用航空事業包括：民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空貨物集散站經營業、航空站地勤業。另外也有規範到外籍民用航空運輸業。

(2) 民用航空運輸業管理規則 (修正日期民國 102 年 07 月 18 日)

第 9 條：「民用航空運輸業之公司名稱、組織或代表人變更，應依法向有關機關辦妥登記後十五日內報請民航局核轉交通部備查。民用航空運輸業之董事、監察人、經理人、本公司所在地變更或設立分公司，應依法向有關機關辦妥變更登記後十五日內，報請民航局備查。」

第 3 條：「申請經營民用航空運輸業之飛機運輸業務應具備下列資格之一：一、公司設立五年以上，財務及組織健全，董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。」

(3) 普通航空業管理規則(民國 103 年 12 月 11 日修正)

第 12 條：「普通航空業之公司名稱、組織、代表人、資本額有變更者，應依法向有關機關辦妥登記後十五日內報請民航局核轉交通部備查；董事、監察人、經理人、地址變更或設立分公司應於辦妥登記後十五日內報請民航局備查。普通航空業許可證登記事項變更時，應檢附換證費申請換發普通航空業許可證。」

(4) 航空貨運承攬業管理規則(修正日期民國 102 年 07 月 18 日)

第 9 條：「航空貨運承攬業之英文名稱變更，應先報請民用航空局核准。航空貨運承攬業之中文名稱、組織、代表人、董事、監察人、經理人、資本額、地址變更或設立分公司，應於辦妥登記後十五日內，報請民用航空局備查。

前二項公司中文名稱、組織、代表人、資本額、地址變更，應檢附換證費申請換發航空貨運承攬業許可證。」

(5) 航空貨物集散站經營業管理規則 (民國 102 年 05 月 29 日)

第 15 條：「集散站經營業公司名稱、組織、代表人、董事、監察人、資本額、本公司所在地變更，應依法辦妥變更登記後十五日內，報請民航局核備。前項公司名稱、組織、代表人、資本額、本公司所在地變更，應於辦妥變更登記後檢附換證費申請換發集散站經營業許可證。」

(6) 航空站地勤業管理規則 (民國 97 年 04 月 11 日)

第 7 條：「航空站地勤業變更公司名稱、組織、代表人、董事、監察人、經理人、資本額、本公司所在地、股本百分之五以上股票持有者或設立分公司，應依相關

法令辦理後十五日內，報請民航局備查。前項公司名稱、組織、代表人、資本額、本公司所在地變更時，應向民航局申請換發航空站地勤業許可證。」

(7) 外籍民用航空運輸業管理規則 (民國 99 年 06 月 11 日)

並未要求外籍民用航空運輸業於其董監事變更時有對民航局報備的義務。

三、路運事業

(1) 汽車運輸業管理規則(民國 103 年 02 月 07 日修訂)

並未對於董監事變更時，有需要向交通部路政司或公路總局報備的規定。

(2) 公路經營業管理規則 (民國 74 年 12 月 15 日修訂)

並未對於董監事變更時，有需要向交通部路政司或公路總局報備的規定。

四、觀光事業

(1)旅行業管理規則 (民國 104 年 01 月 14 日修訂)

第 9 條：「旅行業組織、名稱、種類、資本額、地址、代表人、董事、監察人、經理人變更或同業合併，應於變更或合併後十五日內備具下列文件向交通部觀光局申請核准後，依公司法規定期限辦妥公司變更登記，並憑辦妥之有關文件於二個月內換領旅行業執照：

- 一、變更登記申請書。
- 二、其他相關文件。」

(2) 觀光旅館業管理規則 (民國 100 年 01 月 21 日修訂)

第 5 條：「依前條規定申請核准籌設觀光旅館業者，應依法辦理公司登記，並備具下列文件報請原受理機關備查：一、公司登記證明文件影本。二、董事及監察人名冊。前項登記事項有變更時，應於公司主管機關核准日起十五日內，報請原受理機關備查。

(3) 旅館業管理規則 (民國 102 年 01 月 03 日 修訂)

並未對於董監事變更時，有需要向交通部觀光局報備的規定。」

8.2 推行國內航線船舶安全管理品質認證制度之修法研析

我國航業法中與國內航線船舶安全管理品質認證制度 NSM 可能會有相關的章節，為航業法的第二章(船舶運送業之管理)。但是細看航業法的第二章的各個小節內容(第一節 船舶運送業、第二節 外國籍船舶運送業、第三節 國際聯營組織及國際航運協議)，皆是規範船舶運送業者的商業營運相關事項，如果貿然加入船舶安全管理品質認證制度，將會顯得非常突兀而呈扞格不入的荒謬。

所幸船舶法將新增第 38 條之 1「中華民國船噸其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。安全管理制度之項目、內容、檢查、證明文件之核發、換(補)發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費、證明文件之收取、證明文件有限期間、管理其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。第一項之規定自本法公布後一年施行。」，故不建議在航業法修法。

又依據交通部運輸研究所先前委外的研究報告(民國 98 年)，中國大陸、日本、及歐盟都已經陸續推行強制性的國內線船舶安全管理制度，中國大陸是建立新的法規標準(中華人民共和國船舶安全營運和防止污染管理規則(試行))(2005 年 09 月 22 日頒布)；日本則是在現行的法規上加以修訂(運輸安全總法、海上運送法、內航海運業法)；歐盟則是採用 ISM 章程。因為即使是國內航運事業，仍會牽涉到國際接軌的問題(例如 Hull & Machinery 保險、P&I 責任保險)，所以建議船舶法的新增修法規中，可以仿照歐盟的作法，直接採用 ISM 章程，與國際直接接軌。根據研究團非正式訪談全球最大貨櫃輪船公司的退休亞洲高級主管，瞭解到談西方世界的大型企業在海外經營或投資的時候，最擔心的就是無法了解被投資國或地點的法規內容，如能直接採用 ISM 章程，則可消除此疑慮。

8.3 航業機關指定船舶運送業營運特定航線議題之研析

關於「船舶運送業為配合政府政策需求，經營特定航線之客貨運送之處置作為」議題，目前依航業法第 25 條規定：「為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」又第 16 條規定：「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。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。」

經研析航業法第 25 條及第 16 條之規定，可知航業法第 25 條乃為一原則性之規定，其目的乃賦予行政機關審酌若第 25 條所述之四種情形(即：維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序)出現時，則可採取必要之措施消除該等不利益情形，或通知船舶運送業採取必要之配合措施以消除或緩和該等不利益情形。而第 16 條之規定則可視為行政機關審酌第 25 條所述之不利益情形出現時，依據第 25 條後段規定「要求船舶運送業採取必要之配合措施」，即「經營特定航線之客貨運送」。惟第 16 條進一步規定，若船舶運送業因配合政府措施而產生之營運損失，由政府補償之；並授權航政機關訂定補償辦法。故第 16 條所指之「實際需要」，航政機關考量之啟用時機，則可援引第 25 條所列舉之四種情形，亦即為「維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序」等。

由上分析可知，該兩條文之規定，確有相關聯性存在。該兩條文之規定，亦都存在某些不明確之規定，留待航政機關進行判斷及應該採取那些措施以為因應之「行政裁量」問題。例如，第 16 條所指之「實際需要」，留待航政機關進行判斷；本條規定之優點是其有授權航政機關訂定補償業者損失辦法之規定。而第 25 條所列舉之四種情形(亦即為「維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序」)等不利益情形出現時，航政機關得採取必要之措施消除該等不利益情形，或通知船舶運送業採取必要之配合措施以消除或緩和該等不利益情形。航政機關同樣面臨如第 16 條之判斷問題，又其為籠統之規定，且當航政機關採取必要之措施消除該等不利益情形，若因此影響船舶運送業之利益時，又缺少如第 16 條之有授權航政機關訂定補償業者損失辦法之規定，故可能產生更多航政機關得採取必要措施之行政裁量及執行之困難度；惟若刪除第 25 條之規定，又恐未來若發生為「維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序」等不利益情形出現時，航政機關無法令依據，以採取必要之措施消除該等不利益情形。

經查目前航政機關依據航業法第 16 條第 2 項規定訂定之「指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法」，其適用之條件係指「臺灣與離島間、離島間之航空運送或臺灣各港口間之鐵公路運送，因天災或其他不可抗力因素，造成

中斷，無法立即恢復，且無船舶運送業經營固定航線者，航政機關得視當地需求，報請主管機關指定船舶運送業經營特定航線。」(補償辦法第二條)其應可歸類為航業法第 25 條所列舉之四種情形之一的「增進公共利益」情形。又其屬於災害防救，執行時可援引災害防救法第 31 條第一項第五款：「徵用、徵購民間搜救犬、救災機具、車輛、船舶或航空器等裝備、土地、水權、建築物、工作物。」之規定。

若配合航業法第 25 條列舉：為「維護國家安全」而進行船舶之動員準備及徵用，其補償方式則可援用「全民防衛動員準備法」之規定處理之。例如，該法第四章「動員演習及徵購、徵用與補償」第 31 條規定：「徵購、徵用財物之計價或補償，應由主辦演習機關、直轄市或縣（市）政府、所有人或管理人及相關同業公會參照市價及使用情形評定之。」

航業法第 25 條所述之另外兩種情形(即：促進航業發展及維持航運秩序)則尚無法明確法規，以為執行依據。88 年以前之航業法訂定有設立航業發展委員會，審議促進航業發展之措施(第 13 條參照)；惟 102 年修正後之航業法已刪除該等規定。另外，關於「維持航運秩序」則顯得含糊籠統，在缺乏明確法令依據之情形下，航政機關要求船舶運送業配合政府措施，全憑航政機關之行政裁量，容易陷入違反依法行政之困境，航政機關執法須更為謹慎，避免侵害人民法益。為保持彈性運用與因應災害應變及國際情勢演變需辦理撤僑之緊急處理，航業法第 16 條及第 25 條之現行規定，仍以不修正為宜。

8.4 本章小結

航業法的第 9 條有關船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，航港局應可經過跨部會的行政協商而從經濟部取得船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項。所以建議刪除航業法第 9 條中的下列規定「船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查。」

有關推行國內航線船舶安全管理品質認證制度(NSM)的修法，船舶法將新增第 38 條之 1，新增下列規範：「中華民國船噸其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。....」。本研究建議船舶法的新增修法中，可以仿照歐盟的作法，直接採用 ISM 章程，與國際直接接軌。西方世界的大型企業在海外經營或投資的時候，最擔心的就是無法了解被投資國或地點的法規內容，如能直接採用 ISM 章程，則可消除此疑慮。

有關航業法第 25 條及第 16 條之規定，經研析可知航業法第 25 條乃為一原則性之規定，其目的乃賦予行政機關審酌若第 25 條所述之四種情形(即：維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序)出現時，則可採取必要之措施消除該等不利益情形，或通知船舶運送業採取必要之配合措施以消除或緩和該等不利益情形。而第 16 條之規定則可視為行政機關審酌第 25 條所述之不利益情形出現時，依據第 25 條後段規定「要求船舶運送業採取必要之配合措施」，即「經營特定航線之客貨運送」。惟第 16 條進一步規定，若船舶運送業因配合政府措施而產生之營運損失，由政府補償之；並授權航政機關訂定補償辦法。目前發生天災致使東部及離島交通發生中斷時，為維護公共利益可援引「災害防救法」啟動航業法第 16 條之規定；未來若為「維護國家安全」而進行船舶之動員準備及徵用，其補償方式則可援用「全民防衛動員準備法」之規定處理之。例如，該法第四章「動員演習及徵購、徵用與補償」第 31 條規定。然而，航業法第 25 條所述之另外兩種情形(即：促進航業發展及維持航運秩序)則尚無明確法規，可考慮另外增加規定，以為執行依據。

第九章 結論與建議

9.1 結論：

1 無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法可行性

有關航業法是否須納入無船公共運送人(NVOCC)之議題，經研析我國航業法自民國 84 年修法以來，對現行「海運承攬運送業」之規定，已可執行美國法例規定之無船公共運送人(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC)及海運承攬業(Ocean Freight Forwarder, OFF)之業務。故而，目前並無需求將美國法例規定之無船公共運送人(NVOCC)制度，納入我國航業法之急迫性。又實務上之運作亦未產生問題，海運承攬運送業者亦不盡同意該等修法之提議。故從實務作業及法令安定性觀點考量，我國航業法暫時無須納入無船公共運送人(NVOCC)之規定。

前文(第三章)已說明，本案在民國 104 年 1 月 14 日舉行第一次座談會時，代表船舶運送業者的團體(例如：全國船聯會及全國船代會)並不贊同海運承攬業執行「介入」及「介入之擬制」而成為「契約運送人」身分之業務。而海運承攬運送業公會之代表則說明，該業自民國 84 年正名為「海運承攬運送業」以來，執行貨物承攬業務(Freight Forwarder, FF)或簽發提單執行類同無船公共運送人(NVOCC)之業務，並無問題；故只要航業法「修法的意義就是符合現狀，而不是走回頭路」即可(附錄三)。

關於我國之「海運承攬運送業」是否可以簽發提單執行類同無船公共運送人(NVOCC)之業務，其已說明並無問題。航業法於 84 年之修法已確立，海運承攬運送業之定義承襲自民法第 660 條「承攬運送人」之定義，故可依據民法債編第十七節「承攬運送」之規定，執行代理貨主(或託運人)及其貨物送交運送人完成貨物運輸之單純的「貨物承攬」業務；或承攬運送人可進一步「自行運送物品」，承擔與運送人相同之權利義務(民法 663 條)，學者黃茂榮(2012)稱其為承攬運送人之「介入權」，其存在已久遠。關於其對於如何承擔與運送人相同之運送責任、提單填發及運費收取等問題，其案例不勝枚舉(劉得寬，1983；周獻隆(2010))。

期中審查會議時，包嘉源委員(開南大學副教授)亦明確說明：「海運承攬運送業自民國 70 年納入管理以來，海運承攬運送業在航業法之定義並未改變，僅其名稱作過更動。……查我國航業法對海運承攬運送業，是來自民法之承攬運送章，其定義與民法 660 條同。因此，航業法內雖未具體規範海運承攬運送業之業務範圍，但已賦予海運承攬運送業有「介入」及「介入之擬制」成為運送人身分之權利。另查我國民法有關承攬運送人之定義並非我國獨創，其規定與其他大陸法系(如

德國)之規定類同。NVOCC 僅是美國 FMC 所訂規範運送人形態之 Freight Forwarder，大陸也是很晚期由當時之交通部另訂 NVOCC 納入規範，而另一型態之「貨代」則屬外經貿部之轄管，歐洲基本上對 Freight Forwarder 並無特許之營運管理。目前全世界及我國之 Freight Forwarder 在經營型態方面，均已從事運送人形態之 Freight Forwarder，單純從事 Forwarding agent 的 Freight Forwarder 業者已微乎其微。因此，我們要將 Forwarding agent 的類型單獨另立一個行業，屆時是否有現行之海運承攬運送業者僅願從事 Forwarding agent 類型之情形，值得進一步觀察。」

關於本議題是否修法之建議，如表 9-1 所示。

表 9-1 航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」修法建議衝擊分析

修法建議	修法衝擊分析	優缺點	優先順序
建議一	因建議將現有業者(約為 800 家左右)分為：海運貨物承攬或無船公共運送，故而其許可證須重新更換。惟其換發許可證係因法令變更，故業者無需付費；另外，行政作業成本亦將花費很少。	①改變國內現行實務及體制，故修法後影響較大及可行性低。 ②利益團體遊說，導致管制政策制定受限。	第四優先
建議二	因建議將「海運承攬運送業」分別為甲、乙種，因現有業者(約為 800 家左右)皆為甲種業者，若有業者需求改為乙種業者，則可提出申請變更。估計家數不多，行政作業成本亦花費很少。	①因實務上單純執行貨物承攬之乙種業者很少，分級管理意義不大。 ②利益團體遊說，導致管制政策制定受限。	第三優先
建議三	因建議新納入一新航業別「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。	①新增一航業別「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。但預計申請業者將很少。 ②修法程序繁複。 ③修法效果不佳。	第二優先

建議 四	維持現行制度，暫無修法需求。 現行航業法關於「海運承攬運送業」之業務，可以執行單純貨物承攬之代理業務(類同美國法例之 FF)，或使用「介入權」，執行自行運送物品之業務(類同美國法例之 NVOCC)，且其實際業務執行自民國 84 年修法以來已進行 20 多年，運作順暢。故目前無修法之急迫性。	現行制度，運作順暢，暫無修法需求。	第一優先
---------	--	-------------------	------

2. 恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討

對於海運承攬運送業是否需申報集運費率之議題，經查民國 103 年 1 月 22 日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第 42 條參照)。故而，現行(民國 103 年 04 月 29 日修正公布)海運承攬運送業管理規則(第 16 條)要求：「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。」之規定，因已無母法依據，應立即修正。

另外，若主管機關決定如上述說明之結論，不進行對現行「海運承攬運送業」之規定的修法，考量海運承攬運送業已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，則對於要求「海運承攬運送業」比照「船舶運送業」需報備運價表之規定，須恢復民國 102 年 5 月修法之前的規定，要求「海運承攬運送業」報備運價表。故而，建議修正航業法第 42 條之規定；其修正條文對照如表 9-2 所示。

有關本研究第二章所提有關航業法如何納入無船公共運送人(NVOCC)之修法建議，若未來航政機關政策決定須修法時，則可供參考。

表 9-2 航業法第 42 條修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準	第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用	現行航業法之「海運承攬運送業」沿襲民法「承攬運送」章之規定，已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，並簽發海運承攬運送人之提單。基於衡平考量其權利義務須與「船舶運送業」要求一致，需報備運價表。爰修正第一項及第二項之規定。

用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	之。	
--------------------------------	----	--

3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討

依據我國海運承攬運送業管理規則(民國 103 年 4 月 29 日發布)第十六條規定，海運承攬運送業者可以收取的費用有三項，包括：集運費率、手續費及服務費。集運費率項目係指定期航運之基本運價及各類附加費(Surcharge)；手續費及服務費指承攬運送業者為託運人提供之專業服務，例如：報關、文件製作、購買保險、簽證、關稅繳納、預付海運運費、安排貨物存倉、目的地分貨等。承攬運送業者則可依其提供之服務項目，向託運人收取相關的服務費及手續費等。

前已說明，民國 102 年 5 月 31 日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第 42 條參照)。故若要恢復要求海運承攬運送業報備費率表，則需修法如表 9-2 所示。

另外，有關我國運價表報備制度之規定是仿照美國聯邦海事委員會(FMC)之要求，但因我國缺乏如 FMC 之人力與機制去進一步追查業者所報之運價表。基本上，對於行政機關執行監督管理或一般託運人而言，運價表報備制度有其必要性，但必須有一套查核機制。關於運價表備查後，是否要執行詳細稽查工作，即能否有效查核報備資料之真實性、有效調查、強制業者出席接受調查、落實處分等事項，因牽涉到航政機關人力配置及經費支用，且須詳細立法以為執行依據，建議另案評估，較為妥當。

4. 因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議

本研究參考行政罰法第 7 條的規定精神(亦即：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」)，建請與公路總局開會協調有關目前道路交通管理處罰條例第 29-2 條第二項的規定，由目前的「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第 3 項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。」修正為「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，.....汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點，但非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰」(詳見 4.1 節)。雖然對於善意的

汽車貨櫃運輸業者或者是其所聘僱的駕駛不予處罰，但是對於謊報貨櫃重量的人員應該仿效澳洲作法，建立運輸責任鏈制度，修改我國「道路交通管理處罰條例」對於率先導致一連串的違法者加以嚴厲處分；如此就無需修改我國商港法來強迫規範進口貨櫃進行秤重。

如果政策因素考量而不願修改目前現行的「道路交通管理處罰條例」第 29-2 條第二項的規定，則可以參考 DP World 在澳洲雪梨港口的進口貨櫃秤重作法，建議貨櫃碼頭採用 Weight In Motion(WIM)設備來成立行動中秤重車道(每小時車速 5 公里以內)，以避免耽誤碼頭進出口貨櫃車的作業流暢度。或者可以在貨櫃橋式起重機吊架的四個角落鉗鎖加裝精確的秤重裝置，在貨櫃裝卸過程中，同步進行秤重，而不耽誤碼頭作業效率。然而配合上述的兩個新增裝置的增設，我國必須修改商港法第 25 條或者商港法第 30 條，修正後之條文如下：

- (1) 商港法第 25 條:①入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港……。②船舶卸載的貨櫃化貨物於離港前須先行秤重，
- (2) 商港法第 30 條:船舶應在商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之地點裝卸貨物或上下船員及旅客，並對卸港貨櫃裝載貨物進行秤重登記。

以加裝橋式起重機吊盤四個角落鉗鎖的秤重裝置售價、使用壽命及我國國際港部的進出口重櫃數量推算，每個 20 尺單位(TEUs)的貨櫃重櫃，所需承擔的貨櫃秤重成本僅為新台幣 0.48 元，對於進口商的成本影響微乎其微。

有關貨櫃秤重是否有航業法及商港法的管轄法規競合問題？本研究團隊認為貨櫃在港區落地秤重與否的問題，皆是發生在商港區域內，且目前的國際公約規範的是貨櫃出口秤重的事項，與進口港完全無涉，所以很難謂有貨櫃進口落地秤重有任何內國法化的問題！既然與國際公約無涉，且秤重與否之動作是在商港區域產生，所以理應將商港法第四章(安全與污染防治)第 25 條與 30 條加以明確化，將落地貨櫃秤重的要求納入商港法對於港區安全的相關規範，以解決汽車貨櫃貨運業者所聘僱司機因為不知貨櫃超重而受罰的困境。商港法開宗明義第 1 條及敘明「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定。」；反觀航業法的第一條規範「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法」。我國目前的航業僅包括船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；而汽車貨櫃貨運業絕非航業法內的業別。單從該兩法律的立法宗旨，即可看出港區的安全管理事項，應該由商港法加以規範及管轄。

研究團隊廣泛蒐集國內外相關文獻，目前所有文獻僅就出口貨櫃在裝貨港秤重有相關的報導。進口貨櫃落地秤重的報導，目前僅發現澳洲的進口貨櫃卸船後有若干貨櫃碼頭經營業者有對該類貨櫃秤重，且是該業者的自發性行為，該行為乃是碼頭業者的善意以保護整個運輸鏈的安全。惟目前我國的相關碼頭業者對於貨櫃在碼頭卸貨進行秤重，多有疑慮，與澳洲的貨櫃碼頭經營業者理念差異甚

大，所以最後還是回歸修改非本局業務之法規命令，再行政程序較難協調達成，故針對本局可著力採行措施，可優先提出建議，另洽港務組未來修法方向，其預為處置之作法，納入更新。

目前航港局已經協調相關單位採取本研究報告中航業界專家建議的若干措施，僅摘要詳列如下。(1)函請航商轉知國外起貨港(已於104年5月11日函請國內航商告知國外起貨港)我國拖車運能限制，以達源頭管控目標，讓所有的國外貨運承攬業、託運人、出口商等熟知我國的貨櫃車載種限制，以免因為無知而觸犯我國的相關處罰條例！(2)航港局港務組也正思考修正相關的管理規則，可能就商港法的相關規定(例如第25條或者30條)展開修法條文草擬。(3)委託專業顧問公司展開台中港需內設置公用地磅規劃案，即將完成期末簡報。(4)於今年2月份委託專業法律及航運相關的律師事務所，就我國的商港法之修正展開更為詳盡的研究評析，其中也包括了貨櫃在碼頭進行源頭管制的議題。

未來為了配合IMO修正SOLAS規範對於出口的貨櫃需要就重量進行驗證，並將在2016年7月1日生效，我國的交通部航港局莫不全力以赴，希望能藉由此此次法規的檢討，建立配套的完整行政措施，以協助我國的航運相關業者符合國際上的規範，進一步使我國的航運產業更為成長茁壯！

5. 船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第3條)與沿岸航行權(CABOTAGE)開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第4條)

5.1 國內航線定義適用檢討

有關我國航業法第3條第7款「國內航線」之定義，為使其文義更為明確，擬建議修正如下。此外，為求一致性，亦建議同步修正同條第9款「固定航線」之定義。

表 9-3 我國航業法第3條修正建議

擬修正條文	現行條文	修正理由
第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>內水航線</u>內，經營客貨運送之路線。 …… 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>內水航線</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。	第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>特定水域</u>內，經營客貨運送之路線。 …… 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>特定水域</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。	國內航線之定義酌作文字修正，俾使特定水域文義明確。以「內水航線」取代。並將內水航線界定係指「本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線」而言。

.....		
-------	-------	--

5.2 沿岸航行權(CABOTAGE)開放案例及我國開放之可行性探討

有關我國沿岸航行權之規範，建議效仿日本之立法精神，為保全國家安全與經濟產業發展，採取「原則禁止，例外許可」之規範方式，即保留我國對於沿岸航行權之限制，原則上以不開放為基礎，再由雙方協商，以特定條件或於特定港口經營客貨運送之特許方式達成合意。

6. 因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定與因應國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施

6.1 檢討國際聯營組織認可及管理相關規定

傳統國際聯營組織之定期船海運同盟(Liner conference)，由於貨櫃船運業者間組成營運策略聯盟之興起，加以歐盟(EU)自 2008 年 10 月 18 日起，廢除定期船海運同盟之制度，使得傳統海運同盟更加式微。故而，我國航業法第 3 條第 1 項第 10 款及第 11 款，關於「國際聯營組織」及「國際航運協定」之定義，建議參考現行海運實務，酌作文字修正，其修正條文對照如表 9-1 所示。

關於主管機關(交通部)對「國際聯營組織」及「國際航運協定」之認可程序，經探求實務運作之情形，行政院公平交易委員會對於航運業之目的事業主管機關「交通部」於審查航運業之國際聯營組織案時，對於未違反公平交易法聯合規定之案例，為簡政便民，並未要求所有大小案例須轉送會商，方得認可。考量其他國家對於「國際聯營組織或國際航運協定」仍有審查之規定，為增加我國法規對於「國際聯營組織或國際航運協定」之審查認定更為週延，故建議修正現行航業法第 34 條及第 35 條之規定，其修正條文對照如表 9-4 所示。

表 9-4 國際聯營組織及國際航運協議航業法修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量或其他與該航線經營有關事項之國際組織或聯盟。	第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、<u>租傭艙位</u>或其他與該航線經營有關事項之國際<u>常設</u>組織或<u>非常設</u>之聯盟。	定期航運為求在市場上穩定經營或降低成本，始自西元 1950 年代，即組成聯營合作組織，稱為海運同盟(Liner conference)或運費同盟(Freight conference)，為各國反托拉斯法所允許。為求配合各種航運合作之發展及符合現代航運實務，爰酌作文字修正。
十一、國際航運協議：指船舶運送業者為規範協議成員間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	十一、國際航運協議：指國際聯營組織為規範<u>營運者</u>間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	隨著貨櫃運輸業務之發展，業者間各種聯盟(Alliance)營運之情形，更為普遍。國際定期海運業者為因應市場變化及營運需求，乃經常簽訂各項協議。為求文義明確易懂，爰酌作文字修正。
第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫、<u>運費或票價之協商機制及相關文件向航政機關提出申請，經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可</u>。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營	第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關會商有關機關認可。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，	一、查公平交易法第十五條但書規定，事業之聯合行為在特定條件下，又有益於整體經濟與公共利益，得申請主管機關許可後為之。為促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，航運國際聯營組織之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，考量國家整體利益作成結論後，核轉

協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。 <u>第一項專案小組之組織準則及審議規則，由主管機關定之。</u>	應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。	主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、第二、三項未修正。 三、增訂第四項，關於專案小組之組織準則及審議規則，授權由主管機關定之。
第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄等資料，向航政機關提出申請，經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可。國際航運協議變更時，亦同。	第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，<u>申請航政機關核轉主管機關認可</u>。國際航運協議變更時，亦同。 <u>國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。</u> <u>前項運價表應容許船舶運送業自由決定運費、票價。</u>	一、為考量定期海運之營業特性，並符合我國公平交易法對事業聯營之規範。在促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，針對航運業者間之國際航運協議之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，考量國家整體利益作成結論後，核轉主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、現行海運實務對於國際航運協議之內容，並不容許協商運費或票價之事宜，爰刪除第二項及第三項之規定。

6.2 因應國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施

關於國際締約時，航業法對外商來臺經營業務之程序審查及核發許可證之規定議題，經研究得知，不論 TPP、RCEP 或 TiSA 等群體各國之間協商海運服務業之市場開放或國民待遇等問題時，其基本參考架構乃是 WTO 服務業貿易總協定(GATS)。GATS 第六條關於「國內規則」原則之制定，主要用來確保核照條件、核照程序、資格條件、資格程序、技術標準五項，不會構成服務貿易不必要的障礙，但也不能用來禁止會員在其領土內，為了達成國家政策目標而執行現有服務供給相關法規和引進新法規。至於原則適用範圍也僅限於各會員在服務業之特定承諾，未做承諾和已經排除之部分也不適用。

我國航港事業屬於特許事業者，航業法目前有四行業：船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；商港法有二行業：船舶理貨業、港口貨物裝卸承攬業。經研析並檢視航業法對外商來臺經營業務之申請及核照成程序應不會造成對服務貿易不必要之障礙。加以我國海運服務業在市場開放或國民待遇等承諾上，相較其他國家而言，開放程度很高。故而，航業法第 28、29 及第 30 條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，目前無須修正。

7. 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據。研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究說明：

7.1 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？

基於大眾運輸永續發展的必要性，對於改善目前營運虧損補貼之作法，可由歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，並結合完整的配套輔助措施，進而提升業者與全民的福祉。

大眾運輸營運虧損補貼措施執行多來，其補貼方式是依據中央及各地方政府主管機關每一年度所編列的補貼款額度，以及相關績效評估指標所估算的補貼執行績效，來進行補貼款的分配作業，而後再依實際虧損情形直接補貼予業者。此種模式對政府而言，執行成本最低，但並非最有效率。

近年來營運虧損補貼執行績效顯示，目前營運虧損補貼措施，無法促使接受補貼業者提昇營運績效的意願與誘因，而部份業者為求能符合政府的補貼門

檻標準，常有調降路線服務班次數的作法。此種為接受政府補貼而降低路線服務品質的現象，即為業者近年來慣用的模式之一。

表 7-1 船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案)

評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
A 場 站 設 施 與 服 務 20 分	候船設施 與 服務(A1)	1.候船室及碼頭有旅客服務台及服務人員（穿著制服及配戴識別證）	3	現場稽核
		2.是否設置播音設備或服務人員引導及通知乘客乘船之服務	2	
		3.服務人員是否於碼頭協助旅客安全上下船	5	
	乘船資訊 服務 (A2)	1.班次時刻表是否標示清楚	2	現場稽核
		2.靠泊碼頭、營運航線示意圖標示是否明確	2	
		3.票價表標示是否清楚明確	2	
		4.候船室是否提供轉乘資訊服務	2	
		5.航班識別標誌是否清晰	2	
B 運 輸 工 具 設 備 與 安 全 30 分	客船船齡 比例指標 (B1)	航線客船平均船齡情形	2	各業者提供 書面審查
	客船設備 舒適度 (B2)	1.船艙內提供盥洗設施，且能維持清潔及正常可使用	2	現場稽核
		2.船艙內座椅完好	2	
		3.船身內外保持完好與整潔	2	
		4.行李放置空間是否足夠且適當管理	2	
		5.船艙內環境舒適(是否禁煙、整潔)	1	
	客船設備 及紀錄 (B3)	1.客船航海日誌之使用及考核	3	各業者提供 現場稽核
		2.客船內備規定數量可正常使用且符合規定之救生衣、消防及安全設備，並保持勤用及標示清楚	3	現場稽核
		3.客船逃生設備數量符合規定,且可正常使用及標示清楚	3	
		4.評鑑前二年度有責海事死傷人數	3	各主管機關協助提供，書面審查

		5.客船維修保養制度及執行狀況	4	各業者提供， 書面審查。現場稽核
		6.評鑑前二年度違反船舶法及航業法相關條文（歸責客船所有人之條款）之次數	3	各主管機關協助提供，書面審查
評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
C 旅 客 服 務 品 質 與 駕 駛 員 管 理 30 分	準點 (C1)	班船準點性 (航班提早或超過預訂發船時間均算誤點)	5	現場稽核
	船員管理 及服務 (C2)	1.船員管理制度及執行狀況 (含駕駛人登記制度辦理情形及勞動條件)	4	各相關機關提供書面審查及現場稽核
		2.駕駛員出勤前是否實施酒精檢測	3	各業者提供書面審查,現場稽核
		3.駕駛員航行時是否有嚼食檳榔、抽菸或其他不當行為之情形	3	現場稽核
		4.船員服務態度(是否穿著制服配戴識別證及對待乘客之態度)	3	
		5.船員航行時是否有使用手機、其他通訊設備聊天或其他危險駕駛之情形	3	
		6.船員之駕駛行為(駕船途中是否經常性任意加減速、變換航道...等行為)，致使乘客有不適者。	3	
	申訴及處理 (C3)	1.是否設置申訴服務電話(設置 0800 免費服務專線或消費者服務專線正常使用且於候船室及船艙外標示清楚)	1	現場稽核
		2.是否設置供乘客反映之意見箱	1	
		3.申訴案件能妥善處理,加以列管追蹤,並有紀錄可查	2	各業者提供,書面審查.
		4.船長及駕駛員姓名是否於船艙內外清楚標示	2	現場稽核
D 公	監督 管理	1.評鑑前二年度違反船舶法等航政法令規定被舉發	4	各相關主管機關協助提供，

司 經 營 與 管 理 20 分	(D1)	2.是否按時確實製作營運報表並提報	2	書面審查
		3.評鑑前二年度噪音與排廢氣之環保品質	5	
	教育 訓練 (D2)	教育訓練人次與成果	5	各業者提供， 書面審查
	財務 成本 (D3)	財務報表及成本控管確實性（民營業者財務報表是否經合格會計師簽證）	4	各業者提供， 書面審查

為能有效反應不同航線之經營情況，本研究提出具體建議如下：

- (1)基於大眾運輸永續發展的必要性，可爰用交通部乘船安全資訊網公告之「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為國內固定客運航線船舶客運運送業營運及服務評鑑機制之參考依據，建議採逐年評鑑並公告於交通部乘船安全資訊網，如此可以做為業者改進服務品質及旅客督促業者提升服務品質之參考依據。
 - (2)由於離島航線的服務多屬於單一航線單一服務，可以藉由輔導機制提升離島航線的服務品質及經營成效，對於改善目前營運虧損補貼之作法，依據「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」，將歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，將補貼分為全額補貼及部分補貼。對於不同航線別的特性，訂定合理之成本補貼機制，以符合公平性。
 - (3)補貼的方式可同時採行金錢補貼與非金錢補貼二種方式進行。在非金錢補貼方面，可透過政府的協助來改善大眾運輸的經營環境，例如，大眾運輸基礎設施之完備程度與補助船舶購置等，其產生之效果應較營運虧損補貼方式為佳。
 - (4)針對部分航線僅單一經營業者的情況，為維持一定服務水準，建議改為公營交通船，由離島縣政府船舶管理單位統一經營管理。
- 7.2 研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

有關航港局協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件之法源依據，乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察等多方權利義關係，屬公權力介入之公法性質事件，

建議納入商港法增訂，故研擬增列條款，將港務警察機關派員勸導或強制滯留乘客離開船舶之協助處理法制化，以符合法律保留原則。有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及乘客行動自由之限制，為防止妨礙他人自由、維護社會秩序之必要下，應訂定具有法律位階之法源依據，以利執行名義。

建議修法部分如下：

一、有關船公司運送人和旅客糾紛問題應該區分國內船舶和國外船舶處理

國內船舶旅客服務糾紛處理：根據船東、船長或旅客請求處理糾紛要求，航港局得上船處理相關糾紛或爭端，根據國內法來處理。國際船舶旅客服務糾紛處理：經船東、船長、旅客、駐台大使館或辦事處人員要求，航港局方能上船介入管理，根據涉外法律來處理。

二、建議將勸導或強制乘客離船之規定修法於商港法

本研究目的為研擬航港局協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件之法源依據，乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察機關等多方權益關係，屬公權力介入之公法性質事件，建議納入商港法增訂。

商港法第 5 條提及商港區域內之治安秩序維護係由港務警察機關執行之，有關乘客拒絕離船事件實屬港區治安秩序問題，檢視商港法條文第 43 條有規範港務警察機關之相關權責，因此建議新增第 43-1 條以明訂港務警察機關勸導或強制乘客離船之法源依據。

此外，商港法第 44 條第一項，得就「妨礙港區安全」等管理事項，授權交通部訂「商港港務管理規則」該規則訂有港區安全專章，核該船舶旅運消費糾紛，似不屬港區通行事項，因此建議新增第 43-1 條規範之。如表 7-5 所示。

三、建議航港局針對修法內容進行內部協調，整合航務組及港務組之意見，以利後續推動修法作業。

7.3 針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

有關郵輪旅客乘船糾紛議題，因為涉及不同的國際郵輪公司有不同的處理辦法，因此建議成立跨部會協調單位，整合航港局及觀光局的意見，訂定適用台灣旅客搭乘國際郵輪之相關辦法，以保障旅客之權利，並維護航商之利益。

國際郵輪行程變更涉及旅客權利維護及國際處理慣例參考五家國際郵輪公司的處理慣例，雖然每家公司的條文內容有所差異，但是基本都有遵守國

際郵輪協會 (Cruise Lines International Association, CLIA)所發布的郵輪行業乘客權利法案，包括國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association)所發布的郵輪乘客權利法案及五間主要國際郵輪公司的處理慣例，以此做為國內法規的借鏡國際郵輪處理慣例。國際郵輪協會的成員致力於確保環遊世界的遠洋郵輪能令所有乘客感到舒適與照料。為了實現這個承諾，我們的成員已同意採納以下整套的乘客權利：

- (1) 在郵輪上無法充分提供必需品（例如，食物、水、洗手間設施和醫療護理）時有從停駐船舶上岸的權利，這一權利僅受船長對乘客安保的考慮以及港口海關和移民規定所拘束。
 - (2) 因機械故障而取消旅程的全額退款或因此等故障而提早結束航行的部分退款的權利。
 - (3) 在遠離河流或沿海水域運營的船舶上，隨時使用專業緊急醫療救治，直至獲得岸上醫療護理的權利。
 - (4) 在出現機械故障或緊急情況時，及時獲得調整船舶行程的最新資訊，和及時獲得排除機械故障工作進度最新資訊的權利。
 - (5) 獲得在緊急和疏散措施方面受過正當培訓之船組人員的權利。
 - (6) 在出現主要發電機故障時獲提供應急電源的權利。
 - (7) 在航行因機械故障提前結束的情況下被送至船舶預定登陸港或乘客所屬城市的權利。
 - (8) 在航行因機械故障提前結束的情況下在非預定港口登陸時的必要住宿和過夜留宿的權利。
 - (9) 在每家郵輪公司的網站上獲提供免費熱線電話，以便提出關於船上操作的問題或獲得此類資訊的權利。(對在某區域內可鏈接到該網站的所有國家均可行可用。)
- 8. 董事相關議題方面(航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查)**

回顧航業法、船舶運送業管理規則、海運承攬運送業管理規則、貨櫃集散站經營管理規則接對於董事變更時有需要向航政機關報請備查的規定。民用航空運輸業管理規則、普通航空業管理規則、航空貨運承攬業管理規則、航空貨物集散

站經營業管理規則、航空站地勤業管理規則也有要求該等業者在董事、監事變更時需要向民用航空局報備的義務。

所以如果要達成簡政便民的政策目標，建議航港局可以透過交通部向經濟部做行政協商，請求經濟部商業司在接獲上述航業的董監事變更時候，電腦系統預設為附知交通部航港局，如此即可減少上述航業需要向經濟部商業司登記完畢後、又需要向交通部航港局報備的重複申報困擾。

建議：

第一階段：MTNet 航政監理 BPR 系統與公司登記系統（係屬 E 政府平臺）資料介接，MTNet 航政監理 BPR 系統依排程自動更新最新公司異動資料。

第二階段：修正航業法第 9 條、第 42 條及第 47 條準用第 9 條之相關規定，業者於公司主管機關辦理變更董事、監察人、經理人等登記後，將免除再向航政機關報請備查，達便民之利。

9. 如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行

建議臺灣政府在推動 NSM(國內航線船舶安全管理品質認證制度)時候，仿照歐盟的做法，直接採用 ISM 章程，如此使得我國的國內航線輪船船隊與輪船公司可以與國際接軌，增加我國國內航線船舶及船公司安全管理的透明度。

船舶法將新增第 38 條之 1「中華民國船噸其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。安全管理制度之項目、內容、檢查、證明文件之核發、換(補)發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費、證明文件之收取、證明文件有限期間、管理其他應遵行事項之規則，由主觀機關定之。第一項之規定自本法公布後一年施行。」，故不建議在航業法修法。

10. 航業法指定船舶運送業經營特定航線方面(依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合)

現行航業法第 25 條規定：「為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」又第 16 條規定：「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。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。」

經研析航業法第 25 條及第 16 條之規定，可知航業法第 25 條乃為一原則性之規定，其目的乃賦予行政機關審酌若第 25 條所述之四種情形(即：維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序)出現時，則可採取必要之措施消除該等不利益情形，或通知船舶運送業採取必要之配合措施以消除或緩和該等不利益情形。故而，第 16 條規定之「依實際需要」則可視為行政機關審酌第 25 條所述之不利益情形出現時，則依據第 25 條後段規定「要求船舶運送業採取必要之配合措施」，即「經營特定航線之客貨運送」。惟第 16 條進一步規定，若船舶運送業因配合政府措施而產生之營運損失，由政府補償之；並授權航政機關訂定補償辦法。故第 16 條所指之「實際需要」，航政機關考量之啟用時機，則可援引第 25 條所列舉之四種情形，亦即為「維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序」等。

航政機關依據第 16 條之規定，訂定之「指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法」，其適用之條件為發生天災或其他不可抗力事件，造型「臺灣與離島間、離島間」之交通中斷，無法立即恢復時，航政機關得視當地需求，報請主管機關指定船舶運送業經營特定航線，並援用災害防救法啟動該業務。該類行動屬「增進公共利益」之行政作為。若配合航業法第 25 條列舉：為「維護國家安全」而進行船舶之動員準備及徵用，其補償方式則可援用「全民防衛動員準備法」之規定處理之。

航業法第 25 條所述之另外兩種情形(即：促進航業發展及維持航運秩序)則尚無法明確法規，以為執行依據。民國 88 年以前之航業法訂定有設立航業發展委員會，審議促進航業發展之措施(第 13 條參照)；惟民國 102 年修正後之航業法已刪除該等規定。另外，關於「維持航運秩序」則顯得含糊籠統，在缺乏明確法令依據之情形下，航政機關要求船舶運送業配合政府措施，全憑航政機關之行政裁量，容易陷入違反依法行政之困境，航政機關執法須更為謹慎，避免侵害人民法益。為保持彈性運用與因應災害應變及國際情勢演變需辦理撤僑之緊急處理，航業法第 16 條及第 25 條之現行規定，建議暫不修正。

9.2 建議

1. 本案建議目前修法議題之優先順序

依據本案研究之前述結論，建議應修議題之優先順序如下列表列：

表 9-5 應修議題之優先順序表

研究議題	優先 排序	建議修法內容
議題 8：恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討(航業法第 42 條)。 議題 8.1：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討。	1	修正航業法第 42 條， (詳細內容如表 9-2 所示)
議題 9：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)。	2	修正航業法第 3 條第 7、9 款 (詳細內容如 9-3 所示)
議題 1：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 款、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。	3	修正航業法第 3 條 10、11 款、 第 34、35 條(詳細內容如 9-4 表所示)
議題 12：研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究	4	可考慮就新增商港法第 43 條 之 1(詳細內容如 7-5 表所示)
議題 4：因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。	5	可考慮修正商港法第 25、30 條 (詳細內容如 4-1 表所示)
議題 10：如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂	6	依據大眾運輸與服務評鑑管理辦法，就新增「船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案)」(詳細內容如 7-1 表所示)

相關之獎懲依據		
議題 11：如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行	7	無須修法
議題 2：因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施。	8	無須修法
議題 3：無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性。	9	無須修法
議題 6：航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查。	10	修正航業法第 9 條規定
議題 7：依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合。	11	無須修法
議題 5：與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權(CABOTAGE)開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第 4 條)。	12	無須修法

2.法規競合與調和處理：

(1).本案研究過程中，關於如何處理客船旅客與客船業者之間發生旅遊服務糾紛之法令規定，究竟應該規定於航業法(如第 25 條)或商港法(如第 43 條)之法規競合與調和之爭論。因旅客與客船業者之間發生旅遊服務糾紛，因而發生旅客霸船導致需要請求港務警察之協助處理；因旅客霸船發生在港區，又目前港務警察之規定在商港法，故相關旅客霸船處理之相關規定，增訂於商港法，似乎當然合理。惟識者亦言，旅客與客船業者之間發生旅遊服務糾紛，係屬客船事務(船舶運送業)，應規定於航業法較為妥適。因此之故，乃發生法規競合與調和處理之問題。

(2).關於將 CLIA 的郵輪乘客權利法案內國法化之問題---

內國法化意指使國際公約具有與國內法律相同之位階，並因地制宜的在國內使用。

然而，我國憲法對於條約轉換為國內法的程序是有所規定的，因此，須將郵輪乘客權利法案經我國的立法機關依憲法條約轉化程序，先將條約轉換為國內法後，始能產生約束我國人民的效力。

至於條約要如何轉化成為國內法的方式，從比較法的觀點來看，國際上主要的立法有下列三種方式：一、是採條約批准方式，將條約轉化成為等同憲法位階或具法律位階的國內法規範。二、是根據條約的內容與精神採修憲方式，於憲法條文中增訂條約內容。三、是採特別立法方式，訂定國內基本法規範。對我國而言，採特別立法方式，應屬較為可行。最後，有關郵輪公司改變行程導致旅客權益受損之情形，應屬私契約的部分，故較不需要將郵輪乘客權利法案內國法化至法律中規範。

(3).關於期末報告第 9 章結論之 9.2「法條競合」問題---

※無民航法第 110-2、刑法第 306 條適用情境。

蓋若遇乘客受到退去的要求但仍然滯留之情形，係旅客與運送人間因旅遊契約衍生之爭議，非所謂「無故侵入」，且本計畫建議增訂第 43-1 條，另由航港局訂定

「客船乘客與運送人糾紛調處辦法」，故而乘客與客輪公司運送糾紛相關爭議即適用該辦法規定。

因此，本團隊建議修訂版本增訂第 43-1 條與依據該增訂第 43-1 條第二項制訂「客船乘客與運送人糾紛調處辦法」，無有類似民航空法第 110-2、刑法第 306 條之適用情境，即無法條競合問題。

3.後續研究方向：

本案研究過程，各方賢達專家除就本案研究議題提出建言外，亦提出許多本案研究範圍以外之建議，囿於研究期程及研究經費限制，無法逐一深入探討，茲整理如下，以供航政機關後續研究之參考。

(1)考慮是否將船務代理業與海運承攬運送業之申請籌設與核發許可證之行政作業程序，不需分為兩階段處理，將其合併為一次處理，以達簡政便民之效？

(2)考慮航業法是否增列海運承攬運送業直接發放小提單之權利規定？

基於航業法鬆綁便民之考量，併櫃貨小提單(delivery order, D/O)之發放目前多由海運承攬運送業製作內容傳送船舶運送業，再由船舶運送業製作小提單回傳海運承攬運送業核對，確認無誤後，海運承攬業再赴船舶運送業領回小提單發放進口商，此一來回作業，除增承攬運送人成本支出，浪費時間成本並增分割小提單的成本外，無實質意義。併櫃貨既為海運承攬運送人承攬，相較於鄰近韓、日、新加坡、香港等地，由海運承攬運送人自行製作並逕行發放小提單之作法，臺灣船舶運送業之獨攬作法，使程序迂迴且不合理，徒減弱臺灣海運承攬業務之競爭力。因此建請航業法本次修改，能同時能為海運承攬運送業解套。此案之解套或使船舶運送業損失制單費小利，但整體考量卻因此加強承攬運送業之競爭力。

(3)考慮是否恢復「促進航業發展」機制之規定？

原航業法第 13 條有關設立航業發展委員會之法源，規定於民國 102 年之修正版本刪除，導致未來主管機關要執行航業政策，促進航業發展時，失去據以執行政策工具之法源。雖然在交通部資源欠缺之情形下，要如何讓其他部會共同來支持及配合促進我國航業發展之政策呢？故而，航業法修正可考量增列一些輔導或發展航業之架構條文，俾供未來主管機關作為推動政策執行之依據。

(4)考慮是否在航業法內增訂不公平競爭之相關法條？

如韓國和中國大陸案例，有制定專責不公平競爭法；日本亦有禁止獨佔和確保公平交易之法令規定，並且在航港局設立專責調查單位來受理不公平競爭申訴案件。

(5)考慮是否在航業法內增訂船舶管理業？

為船舶管理業者之設立和監督管理能夠合法化和制度化，並且能夠保護消費者之權益，建議考慮在航業法內增設船舶管理業，並且設置船舶管理業管理規則來規範之。

(6) 有關 40 呎板架，裝載兩個 20 呎貨櫃，公路總局雖有明確的規定，但 20 呎的托運問題，還有一些問題存在：(i) 現在國內各港口的設施是否有足夠的秤重設備及未來設備增設的經費籌措等問題。(ii) 「道路交通安全規則」第 38 條附件

11 的規定，應做切適的修正，因該附件 11 係以軸距之長短來決定，半拖車之總聯結重量，以 20 呎半拖車為例。其軸距為 538 公分，因此其核定總聯結重量為 31.5 公噸(不論其軸組型態為單軸、後雙軸或後參軸，均為 31.5 公噸)，扣除拖車頭及拖車板架約 12 公噸後，依照我國的規範可乘載之重櫃僅剩下約 20 公噸左右！對照國際潮流對於 20 呎的超重櫃可負荷的重量規範也有大幅度變化，過去貨櫃只能荷載 20 噸，而現在已經提升到能荷載 30.48 公噸。如何放寬相關載重限制規定及顧及道路維護及交通安全的問題，此需要對於台灣公路鋪面所能承受的單位面積的安全荷載提供詳細計算與佐證，皆是我國政府主管機關需要積極投入研究的議題。

參考文獻

1. 46 U.S.C. § 55103, Passenger Vessel Services Act of 1886,
<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55103>, Derived on May 4, 2015.
2. 46a U.S.C. §883, Section 27 of the Merchant Marine Act of 1920, The Jones Act,
https://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sec_46a_00000883----000-.html, Derived on May 4, 2015.
3. Australian Government ComLaw, <https://www.comlaw.gov.au/Details/C2012A00055>,
Derived on July 22, 2015.
4. Baruch CUNY (1999) A Method for Weighing a Car or Truck, accessed
https://www.baruch.cuny.edu/wsas/.../sample_rpt.doc on 2 February 2015.
5. Brooks, M. R. (2009), “Liberalization in Maritime Transport,” International Transport Forum, OECD/IFT, Paris.
6. Carnival Cruise Lines <<http://www.carnival.com/>>
7. 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, Volume 44, No. 1, pp. 69-88
8. Chiu, R.-H., Tsai, M.-T. and Ting, S.-C. (2012) “The Influence of EU to Repeal Anti-trust 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.
9. Costa
Crociere<http://www.costachina.com/B2C/RC/Before_you_go/term/termo.htm>
10. CRUISE INDUSTRY ADOPTS PASSENGER BILL OF RIGHTS<http://www.cruising.org/news/press_releases/2013/05/cruise-industry-adopts-passenger-bill-rights>
11. Cruises – Vacations – Princess Cruise Line <<http://www.princess.com/>>
12. Deakin, B. M. and Seward, T. (1973), Shipping conference: A Study of Their Origins, Development and Economics Practices, Cambridge: Cambridge University Press.
13. Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Government of India,
http://www.dgshipping.gov.in/Content/PageUrl.aspx?page_name=PARTXIV,
Derived on May 3, 2015.
14. Dupon, C. (2011), “Block Exemption Working”, American Shipper, Vol. 53, No.3, pp. 38-41.
15. Gabaldon, J. L. G. (1990), “Shipping Conference”, Yearbook Maritime Law, Vol. 3, pp. 113.
16. Greaves, R. (2007), “EC Maritime Transport Law and Policy”, International and

- Comparative Law Quarterly, Vol. 56, No. 2, pp. 415-421.
- 17.Hjalmarsson, J. and Lista, A. (2005), "EC Competition Law and Maritime Transport", Shipping and Trade Law, Vol. 5, pp. 1-3.
 - 18.Houndmills, Basingstoke (2012) The world's key industry history and economics of international shipping, Hampshire; New York: Palgrave Macmillan.
 - 19.<http://www.motcmpb.gov.tw/MOTCMPBWeb/wSite/public/Attachment/f1366540841133.doc?type=pdf>
 - 20.Japan Federation of Coast Shipping Associations (JFCSA) (2014) "Adherence to the cabotage system", 取自 <<http://www.naiko-kaiun.or.jp/e/union/union10.html>>
 - 21.Johnson, Lindy S. (2004) Coastal state regulation of international shipping, Dobbs Ferry, NY: Oceana Publications.
 - 22.Llanto, G.M. and Navarro, A.M. (2014), "Relaxing the Cabotage Restrictions in Maritime Transport," Philippine Institute for Development Studies, pp. 1-9.
 - 23.Marx, Daniel. (1969) International shipping cartels: a study of industrial self-regulation by shipping conferences, New York, Greenwood Press.
 - 24.MBA 智庫百科< <http://wiki.mbalib.com/zh-tw/RCEP>>
 - 25.Mukherjee, Proshanto K. (2013) Farthing on international shipping, Berlin, Heidelberg: Springer.
 - 26.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.
 - 27.New Zealand Parliamentary Counsel Office/Te Tari Tohutohu Pāremata, New Zealand legislation, <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1994/0104/latest/whole.html>, Derived on July 22, 2015.
 - 28.Ngeow, J. and Tan, Y.-N. (2013) "Bareboat Registration Of Merchant Ships", Rodyk Report (June 2013), Rodyk & Davidson LLP, pp. 2-5.
 - 29.Ngeow, J. and Tan, Y.N. (2013), "Bareboat Registration of Merchant Ships," Rodyk Report (June), Rodyk and Davidson LLP, pp. 2-5.
 - 30.Pillai, A. and Paul, J. (2011), "Effect of Cabotage Policy on Coastal Shipping," AMET Journal of Management, Vol. 2, July-Dec., pp. 1-10.
 - 31.Power, V. (1999), EC Shipping Law, London : Informa Publishing.
 - 32.Pozdnakova, A. (2008), Liner Shipping and EU Competition Law, Netherlands: Kluwer Law International.
 - 33.Rade, D. and Shutte, M. (1988), "EEC Competition rules and Maritime Transport", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, pp.182-210.
 - 34.Ramberg, Jan (2007) "Freight Forwarder Law", Presented in Modern Law for Global

- Commerce Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL in Vienna, 9-12 July 2007 ; On 22 January 2015 retrieved from <http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Ramberg.pdf> >
- 35.Schott, Jeffrey J., Kotschwar, Barbara and Muir, Julia (2013) Understanding the Trans-Pacific Partnership, Policy Analyses in International Economics.
- 36.Sekula, T. (2013) Freight Forwarder Roles in the Export Transaction, presentation materials of BDP International. On 22 January 2015retrieved from <<http://www.bdpinternational.com/wp/wp-content/uploads/Freight-Forwarder-Roles-May-2013.pdf>>
- 37.Sicotte, Richard Andrew (1997) The organization and regulation of international shipping carteks, Ann Arbor, Mich.: UMI.
- 38.Star Cruises <<http://www.starcrises.com/cn/home.aspx/>>
- 39.TIP 旅遊情報
http://tip.abacus.com.tw/deep_news/deep_news_doc.jsp?insnewsnbr=119&pageno=9
- 40.United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2013), Review of Maritime Transport, United Nations: New York and Geneva.
- 41.US EPA(2012) The Clean Trucks Program , US Environmental Protection Agency, accessed
<http://www.epa.gov/compliance/ej/resources/publications/awards/2009/cleantrucks.pdf> on February 2, 2015.
- 42.Ville, S. P. (1990), Transport and European Economy, Hong Kong : The MacMillan Press.
- 43.Welcome to Royal Caribbean International<<http://www.royalcaribbean.com/>>
- 44.Zheng, J.F., Qiang, M., and Zhuo, S. (2014), “Impact Analysis of Maritime Cabotage Legislations on Liner Hub-and-spoke Shipping Network Design,” European Journal of Operational Research, Vol. 324, Iss. 3, pp. 874-884.
- 45.大眾運輸營運虧損補貼政策之檢討座談會<<http://tcir.cier.edu.tw/forum/72.html> >
- 46.中國時報第 11 版(1995)，胡念祖：「境外航運中心面臨挑戰」，
<http://marinepolicy.nsysu.edu.tw/files/16-1152-85159.php?Lang=zh-tw>，擷取日：2015 年 3 月 24 日。
- 47.日本內航海運組合總聯合會，<http://www.naiko-kaiun.or.jp/e/union/union10.html>，
擷取日：2015 年 5 月 3 日。
- 48.日本船舶法，<http://law.e-gov.go.jp>，擷取日：2015 年 5 月 4 日。
- 49.王國傑(1993)，「歐洲共同體海運競爭法規之研究」，國立臺灣海洋大學未出版碩士論文。
- 50.王皓昱(1997)，歐洲合眾國：歐洲政治統合理想之實踐，台北市：揚智文化事業

股份有限公司

- 51.王增坤、劉淑芬(2009)，「班輪公會反壟斷豁免制度」，集裝箱化，第二十卷，第四期，頁 28-30
- 52.史美琦(1995)，「歐洲共同體對海運葉卡特爾管制之研究」，淡江大學未出版碩士論文
- 53.交通部(2013)，交通年鑑，台北市：交通部。
- 54.交通部航港局行政規則草案
- 55.全國法規資料庫 <http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0090001>
- 56.呂雪慧(2013)，「關稅法修正案 擬 3 大鬆綁」，中時電子報，2013 年 10 月 15 日。
- 57.李姿慧、朱正庭(2014) 下月起 新車強制裝胎壓偵測器，蘋果日報，2014 年 10 月 02 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20141002/36120548/>。
- 58.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」，國立臺灣海洋大學未出版碩士論文
- 59.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
- 60.周獻隆(2010)，「談海上承攬運送人的責任問題（兼論臺灣高等法院 91 年度海商上更字第 3 號判決）」周獻隆的法律世界，2010 年 8 月 27 日
<<http://kellychou.blogspot.tw/>>
- 61.林光、張志清（2009），海運學，第八版，台北：航貿文化事業。
- 62.林德昌(2006)，歐洲聯盟：組織、功能與議題，台北：行政院青輔會
- 63.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。
- 64.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，第八頁至第二十五頁。
- 65.侯禮仁(1981)，海運同盟，台北市：台北市徐氏基金會
- 66.美國 AMC – The Jones Act, American Maritime Congress
<http://www.americanmaritime.org/about/jonesact.asp>，擷取日：2015 年 5 月 3 日。
- 67.黃茂榮(2012)，「論運送契約」，植根雜誌，第 28 卷第 2 期，頁 18-40。
- 68.徐劍華、鄭光海(2005)，「班輪運輸業反壟斷豁免前瞻」，世界海運，第二十八卷，第五期，頁 22-26
- 69.航業法法條沿革，
[http://lis.ly.gov.tw/lcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025\\$\\$\\$10\\$\\$\\$NO-PD](http://lis.ly.gov.tw/lcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025$$$10$$$NO-PD)，擷取日：2015 年 3 月 24 日。
- 70.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
- 71.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

- 72.張輝(2009)，「國際航運競爭型態的轉變及其法律限制」，武漢理工大學學報，第二十二卷，第二期，頁 55-59
- 73.陳一昌等(2012)，臺灣與各離島間(含兩岸航線)海運整體運輸規劃，台北市：交通部運輸研究所。
- 74.陳勁(2008)，「歐盟特性研究：關於歐盟作為一種文事力量、軍事力量和規範性力量」，全球政治評論，第二十三期，頁 101-136
- 75.陳敏生(1989)，海運經營，台北市：文笙書局
- 76.陳凱、陳繼紅(2010)，「班輪公會的前世今生」，中國遠洋航務，第四期，頁 66-68
- 77.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
- 78.湯明輝(1992)，公平交易法研析，台北：五南圖書出版有限公司
- 79.郵輪改行程 港客霸船 10 小時，蘋果日報，2014 年 02 月 06 日
<http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20140206/339659/>
- 80.楊德庸(1987)，「海運同盟法制化之研究」，輔仁大學未出版碩士論文
- 81.經濟部國際貿易局經貿資訊網(2012)，印度政府擬開放沿岸航行權，外籍船隻在有條件下得從事沿海貨櫃運輸，料將對印度航運業產生重大影響，
<http://www.trade.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=45&pid=359893>，擷取日：2015 年 3 月 24 日。
- 82.經濟部國際貿易局經貿資訊網(2013)，101 年專題研究「FTA 深度整合趨勢下服務業進一步自由化之法規配套分析」，
<http://www.trade.gov.tw/Pages/detail.aspx?nodeID=830&pid=422328&did=13725>，擷取日：2015 年 3 月 24 日。
- 83.經濟部經貿談判代表辦公室(2014)，服務貿易協定」(TiSA)談判簡介。
- 84.鄒盈穎(2008)，「反壟斷法影響航運競爭規制方向」，中國交通報
- 85.劉得寬(1983)，「承攬運送」，中華百科全書，西元 1983 年典藏版。
- 86.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。
- 87.鄭丙貴(2007)，「後班輪公會時代國際班輪市場管制」，大連海事大學學報，第六卷，第五期，頁 6-10
- 88.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
- 89.嚴紀中(1978)，「海運同盟之研究」，中國文化大學未出版碩士論文

附錄

附錄一、第一次座談會會議紀錄

海運產業發展政策研究-航業法修正之研析

第一次座談會

時間：中華民國 104 年 1 月 14 日星期三下午兩點

地點：國立臺灣海洋學沛華大樓 601 會議室

一、議程：

時間	議程
1330-1400	報到
1400-1420	主席/來賓致詞
1420-1530	議題一 我國航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」之研析
1530-1550	茶敘
1550-1710	議題二 分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源

二、出席人：

交通部公路總局

交通部航政司

交通部航港局航務組

交通部航港局航務組航運管理科

交通部航港局航務組航運管理科

交通部航港局航務組航運管理科

交通部航港局航務組國際水運科

交通部航港局港務組港埠規劃科

交通部航港局港務組港埠規劃科

交通部航港局北部航務中心

交通部航港局北部航務中心

交通部航港局北部航務中心

交通部運輸研究所

交通部運輸研究所

財團法人中國驗船中心

葉專員枝金

鄭簡任技正鴻政

饒副組長智平

王科長燕珠

杜技正文允

吳專員奕宏

陳專員映如

廖科長君穎

許專員銓倫

陳視察性蒨

賴技士怡婷

潘科員可荃

鄔研究員德傳

王研究員怡婷

陳副處長正泰

沛華集團沛榮國際股份有限公司	吳總經理進發
長榮海運股份有限公司	林副總經理沛樵
陽明海運股份有限公司	陳經理彥邦
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	許秘書長洪烈
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	王秘書長國傑
中華民國貨櫃儲運事業協會	陳常務理事文光
台北市海運承攬運送商業同業公會	戴理事長治中
臺灣商港事業發展協會	洪理事長英正
中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會	李秘書長昭功
中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會	鄭副理事長榮勳
國立臺灣海洋大學	李副校長選士
國立臺灣海洋大學	鍾教授政棋
國立臺灣海洋大學	邱副教授榮和
國立臺灣海洋大學	林副教授泰成
國立臺灣海洋大學	蔡助理教授豐明
國立臺灣海洋大學	林助理教授谷蓉

三、主席來賓致詞(略)

議題一：邱榮和老師簡報報告：(略)

吳總經理進發：

保證金部分，會分實際的BOND，若承攬業跟無船公共運送人，我們海運承攬運送業把他一分為二的話，擔保金的部分應該是要越來越低，避免進入障礙，以現在現有實際存在的業者，也許會成為他的負擔。關於現在的三百萬我是沒有意見的，但既然一分為二，承攬業本來就沒有涉及運送行為跟運送責任，那在這種情況下，若你是無船公共運送人，我覺得有個替代的方式，除了本身的擔保金以外，因為你是運送人對托運人具有運送責任，你有貨物滅失或是契約違反的行為，可以用保險替代加入。一般我們提單要註冊跟航港局報備。既然是做運送的行為，要對托運人有足夠的保證，提單上的保額要多少要登記註冊在案，保證金不一定能夠對發生損害的貨主得到足夠的賠償，但是保險機制的運用可以去補全因為運送人不履行義務導致託運人的損害。

所以在這個部分，第一個提單是否有註冊，第二個有足夠保額的保險，才能夠實際做運送的行為。那我想這一部分本就比照carrier船東在提單上的註冊，在你發行的運送提單，提單上的保額多少，對托運人的基本保障是多少，覺得比**depose** BOND還更實際，因為當事情發生有保險機制作為補償，針對這部分給個建議，我

覺得不需要提高BOND。若單純做承攬業你就繳這個，你做無船公共運送人你就是要符合這個提單，你要去註冊，你要有多少額度的保險，有這部分你才能執行這個業務。那至於有關於無船公共運送人跟OFF，事實上已在臺灣存在很久，實務上也相對是這樣在運行。我們的業別名稱常會和別人做混淆，如果現在要改，那就要符合國際潮流跟國際接軌。貨運承攬業就是agent幫運送人提貨處理裝船錢的事情，而單據就是as agent不是as carrier。

所以無船公共運送人，我們也是付運送人相對等的權利義務，本業較不會反對修整法律，但希望不要去影響到現階段我們公司的業務運作。若真的修法之後，不要增加我們業務推展或執行上的障礙，這是我們關心的重點。我們空運貨運承攬也是並存在市場上很久了，我們發的提單一直都是as agent，因為它叫做空運貨物承攬，所以剛剛邱教授也有提到無船承運人、無船公共運送人，我想不管是在大陸美國歐洲東南亞，這都是一個主流，如果要改就這麼去改，若還未上路前，就依照目前如此，若上路就照國際潮流。

許秘書長洪烈：

對於現場發送之資料，是可以做討論，但建議主席不可以做結論。不然會不公平，(邱老師剛剛說的PPT第二、三張部分，我們可以做討論，但等到下一次開座談會的時候再做結論，畢竟今天我們代表人民，不代表個人。關於提單與載貨證券，本團隊與海大團隊有不同意見。這裡今天的補充說明，船舶運送業是依據航業法簽發"裝船"載貨證券，跟海商法第五十三條船舶之後可以發載貨證券，他沒有裝船。所以定義是非常不一樣的，那麼船舶貨運承攬業在70修法時，第49條不得自為運送，是有條件限制的。但84年90年後卻刪除了變成大家都可以"自為運送"。所以我們都有建議，海運承攬運送業，全世界沒有這樣的名詞，這是12/16林光老師開會的時候說的。1承攬業不得簽發提單，2全球沒有海運承攬運送業的名稱。翻譯英文沒有明確的對應，但OTI就有。

所以到今天，外國人都不清楚我們這個行業業務可及和不可及的範圍。所以說這是一定要澄清的。議恢復70年之船舶貨運承攬業的名稱，不得自行運送，不得簽發航業法之載貨證券也不得填發民法625運送人與運送物後填發之提單。時效的時間點有落差，也就是說船舶運送業要發的bill of lading，lading就是loding，只有友船的人，他才會有bill of lading的行為，其他的中間人任何人沒有loding的行為。你說這個中英文互翻是怎麼翻是另外一件事情。第二個，12/16他講的是提單，沒有講要簽發載貨證券。也就是說載貨證券是航業法的海商法的，民法是提單，而且提單是運送人它的時間點是與收受運送物之後就可以發，而且是填發不需要簽發，各有價值存在，不可交錯運用。在訴訟案件，時效時間點的落差，都是我們的爭議點，提單跟載貨證券千萬不可交互運用。我們建議海大，要於NVOCC與

國際接軌的任務，引用的是民法63條。要增修訂航業法，要記得要與海商法38條53條60條的內容要能夠相容，不然我們國家的法有眾多法，與她們都不相容的話會很conflict。NVOCC之全英文名的NVO中文沒有完全翻譯出來(Operating沒有翻出來)，若沒有翻出來，跟國際NVOCC有時會對不準的。

所以這一定要把它核心價值的部分翻出來，NVO是用operating的話一定要把她翻出來。另外也有看過是ocean的，也請貴團隊研究清楚，我們建議無船公共運送人指以自己之名義為他人之計算，自行運送貨物而得到報酬之事業簡單明瞭，既然是引用民法663條，她講的是除非契約中有訂定之外不可以進行運送，如果沒有說不可以，那就可以自行運送。至於其他管理的細項bond,提單,運價報備等等的細節，應該在後面管理規則敘述。所以說海大草擬的第三條OO運送人的話個人覺得太長，會令人不知所云。希望團隊能夠比照其他條文的名詞或定義，做一個說明。訴訟部分(看許洪烈的意見表)，都是在釐清原告被告真實身分的關係是承攬運送契約或是貨物運送契約的關係後才判決的。

如果原告被告背後看出來的只是承攬運送關係，誰違約就很清楚了。如果法官看到兩方是貨物運送契約，它也就知道誰違約了。但遺憾的是我們的海商法現今只有貨物運送契約之規範，在第38條。沒有承攬運送契約的規範，只好用民法規範處理，但民法講求的是契約自由，只要兩方開心簽下去就成立，實在太寬鬆，所以我們想請海大團隊去補足這一塊，免得承攬運送契約老是想闖關取代貨物運送契約的權利與義務。這個就是我們要分業管理的期待，能夠在航業法裡面，承攬與運送的規範能夠很清楚的規範出來，而不會混淆不清。本會對於航業法開創NVOCC的業務能夠符合國際潮流，且能跟國際接軌也符合航業法第一條，促進航業發展的宗旨。大家雖然在不同行業別的許可下，大家都是互相的客戶，都是合夥的關係。

第二對於NVOCC的全名要怎麼翻要好好思考，第三對於民法.海商法.還有海運運送業承攬規則有這麼多的名稱比如說提單.貨物運送契約.還有載貨證券還有裝船載貨證券以及管理規則15條，看起來提單只是一個收貨憑證的等同階級，這些的英文要怎麼翻譯是最重要的。第四點是民法13節(576、577、578)的行紀人，還有民法622的運送，民法17節(660、663)的承攬運送。行紀人、運送人、承攬運送人、承攬自行運送人等名稱應如何界定並明確說明。663承攬運送人自行運送貨物，這四個層次要如何連結、釐清才能繁榮國家的經濟。第三、四、五章希望留在下一次討論後再作結論，以上報告謝謝。

吳總經理進發：

這邊做點澄清，林光老師贊成修法，並也提供完整的資料給交通部，交通部也以這個來做發展，但不是說不贊同海運承攬運送業去簽發載貨證券，這應該是有其相對性的運送行為，付相對性的運送責任。海運承攬業跟海運承攬運送業，從70年到現在104年，運送的過程是與時俱進，我們不可能回到過去用以前的法，來套用在現在國際運送的東西，是格格不入的。第二個法不管是海商法、航業法或民法，對於本業規定，當然是以本業的法為優先適用。而在與時俱進的今天，為什麼會有海運承攬運送業的出現，是因為在整個時代的改變，運送行為運送人整個腳色的改變，不得不存在這些名稱，但現在就是要修如跟國際上運送行為跟運送責任權利義務相對等，第二個讓我們在出走國際時，大家不會有認知上的誤差。剛剛也有說到提單的問題，我想載貨證券本來就是照英文字面來翻 bill of lading，裝上船的載貨證券，其裡面有好幾個物權的表徵，包括裝船證明契約證明。

載貨證券上面就是 carrier 跟託運人契約的主體，除了裝卸港口貨物內容名稱數量，還有包括裝船的時間很重要，剛剛秘書長講到一點很重要，只有裝船的動作才能夠發，請大家記得，我們當然是確定裝船之後才能夠發載貨證券。所以我發載貨證券給出口商跟託運人，代表你的貨物的物權表徵，這是我跟你的合約的主體，剛剛又提到民法對於訴訟案件的爭議，民法一般來說，是沒有適用的法律才會去用到民法，我們有關於今天不管是海運承攬運送業，無船公共運送人，船務代理幫船東發的提單，或是 carrier 發的提單都是 as carrier，都是給客戶完全一模一樣的提單內容，只是我們現在要怎麼正名，讓大家好辨識。

在提單的內容上面，在民法的裁判上不管你是哪一個，只要一看提單就知道，所以這個其實沒有好爭議的。我們自己公司法務部也鑽研很多此種 case，所以提單契約我們運送的行為就在一個提單，特別是定期航運，就是標準固定格式。今天是谁發出這制式的提單出來，就是對提單內容的運送內容作運送人的責任負責，所以我覺得沒有甚麼好爭議。我們要求主要就是權力與義務應對等，這部分不需要再拉太多的東西進來去做混淆

許秘書長洪烈：

NVOCC 跟 OFF 的名稱應該如何分別，但還是沒有答案，今天如果是某個 carrier 的 title，as carrier as agent，那又不一樣了。所以說 forwarder 不牽涉到提單更不牽涉到載貨證券，所以說誰簽發載貨證券誰簽發提單，所以英文中文之間的關係，還要請研究單位做一個正名。

陳常務理事文光：

我本身也是F F，在F F的時候就參加第一次的所謂承攬運送管理規則，在保證金上來講是三百萬，結果我在1984年到日本參加IOFFLAT的會議，他看完以後才知道，保證金為何後來會變成有三百萬跟六十萬，整個的局勢很清楚。我們修法要符合現在，而且要看到未來的。

在航業法的修正裡面來講，不論是航業法、民法海商法都好，在海商法的第一次召開的時候我就說明了，海商法很奇怪沒有運送人的定義。我們看hamburg rules或tender rule也好，international convention也好，他另外講得非常清楚，carrier分成兩種。為什麼我們海商法還是沒有carrier，引申了很多問題出來，就是說現在的freight forwarder身分都有問題，我很早之前在做FF的時候，就建議說名稱是否要改掉，因為目前我們講的都是海運承攬，那麼海運承攬只有海運嗎？以現在來說，走的是一條龍的服務，那我們如果現在還要把一個業分成兩個行業，這個在最早的版本裡面，按照代理業分成甲乙兩種。那麼我們之前有溝通過，分成兩業是沒有意義的，太複雜了。

我們要符合時代潮流，把它講成複合運送業或是甚麼業，清楚地把它標出來。為何一定要照大陸跟美國法，大陸的比我們晚，為何不看歐洲的法呢？看他們如何發展。我們的航業法到底是航業發展法還是航業管制法，這些都是我們要去思考的問題，如果你真正要修法的話，將心胸放大，看得再遠再廣一點，我的看法就是不要再把它分為兩業，因為一點用處都沒有。

如果我們看民法的話，並沒有海運兩字，只有承攬運送。它可以做海陸空的聯合運送，反而它更有廣泛的定義再，而且後來的法規也修了，就是雖然你是海運承攬運送，但你也可以做到空運的部分。那就是說海空是沒有分的，承攬運送就是承攬運送。要修就好好的去思考，不要在原本的條文中打轉。載貨證券/提單就不提申報運價的部分，海陸空都在做的時候這樣要如何申報，覺得不合時宜。LINER SERVICE很固定，有明確的規定。但承攬業要依照貨物去訂定不同價，這樣如何申報，實際面來看這個問題，較為麻煩。

吳總經理進發：

有關於海運承攬運送業、無船公共運送業的中英文的名稱命名，我覺得是比較後面的，事實上來說，比較重要的是你有沒有去做運送的行為。剛陳前理事長也有提到說，有關於承攬跟無船公共運送人是否一定要分成兩業，如果一定要分我們也會贊同，但如果不分，那要怎麼要統合的名稱能夠具體表彰航業的實際的一些的業務，大家再從長計議我們都沒有意見。

或是要分承攬業貨運承攬業或是 NVOCC，這部份我們也沒有意見，因為這部分並不會影響我們實際再作的業務，我們現在登記的將近八百家的業者，兩業都有在做，都是一條龍的，我們既做承攬又做運送，那一分為二的話就等於要登記兩次發兩個牌子同時要有。因為臺灣並沒有單純的貨運承攬業，一定是貨運承攬加運送，那重點來了，運送行為就剛剛講的提單 bill of lading，要俗稱提單、簡稱提單就是載貨證券，也沒有那麼複雜。重點是說你的提單有沒有跟航港局註冊報備、保險，對運送行為有無負責，對托運人有無保障，有無付相對的權利義務，這才是重點。

剩下的要如何證明以及中英文要怎麼翻，都是枝微末節的事情，在討論修法的配套法和要怎麼修，我們都會支持且贊同，這我們都沒有其他特別意見。大家看提單的抬頭都是 ocean B/L，都是一樣的，重點是 B/L 的號碼有沒有被列管註冊，行為有無付相對的責任義務和保險這才是重點。

戴理事長治中：

修法的意義就是符合現狀，而不是走回頭路。不但是要這樣，也希望有更多破壞性的創新，能夠讓我們的航業更好，讓我們的國家可以發展成轉運之類更大的地方。像陳前理事長講的很有道理，不可能再走回頭路，這是完全不對的事情。所以名稱方面，不要說現在的海運承攬，甚至以前的船舶貨運承攬，業外的人都是不懂的，只是現在我們的主流就是物流 Logistics 這麼簡單。我們不是想改變太多，只是覺得既然要修就不如把它想好該怎麼一次把它定位成功。我相信其他的東西都是可以符合到我們今天講的議題，只是要我們走回頭路，那公會裡一定會有聲音，這不是我們要的也不是我們政府所要的東西。

許秘書長洪烈：

再次強調剛剛正名的問題，不是說是枝微末節，這是所有事情的源頭，所以中英文名詞一定要正名。剛剛吳總提到的載貨證券及提單部分關聯應去追溯，要有個證明。大家都是為了要發展國家的航運，都全力支持。Out of box discovery，相信三個團隊可以得到最好的格局及最好的結局。

王秘書長國傑：

海運承攬還有運送，是很荒唐的。貨物怎麼運，甚麼叫海運承攬運送業，我們現在都在研究在討論，因為大家都不清楚。總要有個運送工具，人家才說你是運送業，那為什麼航業法不准你 bare boat 你可以 time charter，就是你想當船東沒這麼容易。所以今天要研究，一定要把它弄清楚，名正言順，海運承攬運送業要屬於那一業，請研究團隊告訴我，NVOCC 屬於哪個業。不要一天到晚都混淆不清。

陳常務理事文光：

關於提單，我們可以想想，空運裡面是用 Waybill，Air way bill，sea waybill 有先決條件：不可 transfer, negotiable，在 1977 制定的時候它有設定這個條款，bill of lading 不能夠 endorse 以後再把他轉給其他的人所以我們現在可以思考一下 waybill。

林副總經理沛樵：

國際運送業這方面都講中國跟美國，其實只是一部分，歐洲的法令也可參考。

洪理事長英正：

在課堂上時有談過此問題，現今因為工作關係，較適合講第二個議題。

吳總經理進發：

剛剛提到的”資格”問題，資格在於相對的責任，BL 提單為裝船證明、物權表徵、契約，它有很多的功能性。目前船東大都不喜歡”運送人”這個名詞，但事實上就是運送行為，就是有運具沒有運具的分別，但做的都是運送人的行為，相對運送就有權利義務的產生，就遵照本身提單的相關的法在規範運送人相對的權利義務。名稱應如何訂，主要就參照學習(國外條例)，或是創新自創，與別人接軌不要故步自封。

以本業的立場，既然把兩業分開來，為了方便現行業者，應可同意 NVOCC 業者可以執行的項目包含貨運承攬，如果單純只有 broker 的工作就是貨運承攬業。所以 NVOCC 即為一條龍作業，而不是只有海上公共運送而已。未來如果要證明我們的 NVOCC 更強，除了海上公共運送之外還有前後端的整合。

許秘書長洪烈：

中間有空白，NVOCC 對於貨主是運送人，NVOCC 對於我們實質有運送工具的人，你是託運人，NVOCC 對我們是託運人，NVOCC 對貨主是運送人，可以做無限延長，提供整個供應鏈都可以。唯獨中間有個 Blank，其對於實際有運送工具的 carrier 是託運人，所以我們兩個之間的關係是，你是 shipper 來我們這邊找船我給你，你對貨主是全包，對於貨主你是運送人，這就是實質 NVOCC 的定義，如果把這個 blank 包進去，那 NVOCC 也是實質的海上運送人?這是一個空白。

鄭副理事長榮勳：

您所提的與陸運沒大關係，但有個盲點，比如說如果你今天是船公司是長榮，你是 forwarder 幫台塑接了一筆生意，從報關開始到裝船，那這裡面的 server 在運輸這一環就發生問題，在船邊的時候一個 Shipline move 大概是一百五十萬台幣，結果這個櫃子翻掉，那這個櫃子翻掉應該要 forwarder 賠還是公司賠？在拖車來說這是長榮本身海陸聯運延伸的一環，所以在船邊作業這裏面保險長榮已經 cover 了。提單上面長榮一定會有寫這一段是 cover 在海運裡面，那 forwarder 有沒有說這個保險裡面？

吳總經理進發：

對托運人來說我是運送人，當然我是無船公共，我可能跟航商跟實際有船的船東來洽定艙位，我可能整櫃轉給 shipper，今天這個無所謂。因為我發我的運送提單，針對我的托運人負我的運送行為，你發你的提單給我，就針對我發的提單內容來負責任，這是沒有關係的。剛剛在說船邊的部分，就看彼此保險 cover 到哪裡。一般來說我們也有我們的提單的保險，如果今天提單發出去，貨在哪裡發生問題我們也有我們的保險公司來負責。

王科長燕珠：

交就交通部航港局立場，是以聆聽的角色參與今天這場座談會，希望依航業法規定受輔導之各產業能在和諧經營環境中發展，短期間各方的意見雖有些爭議，在現階段不會是個問題，因為經由產官學溝通互動後的運作，可凝聚出大家共同的想法、讓海運發展更順暢，期待海大研究團隊承辦本局這項委託研究案的結果，能給各業界一個好的作業意見，謝謝。

議題二討論_分析強制執行貨櫃裝船前的秤重規定法源

吳總經理進發：

原則上我舉一個簡單例子，航商或是船代業，他們也有很多是承攬業，也有加入海運承攬運送業的工會，他們既然也有來現場，大家對這個議題應該可以更凝聚共識，我們就是共存共榮。

許秘書長洪烈：

航業法開創並發展 NVOCC 之業務，付合國際潮流和國際接軌，亦符合航業法第一條件決航業之路促進航業發展合國家經濟之宗旨。大家在不同業別許可下，卻在相通業態的物流下，彼此都是合作的夥伴關係。

議題二：林泰誠老師簡報報告(略)

洪理事長英正：

此問題簡單，航港局和和工會有討論過，不難解決，進口重櫃會有超重問題”主要是因為出口國，在秤重時有“偷”重量。一般貨櫃都有一定承載的重量，超重會造成貨櫃無法承受，還要考量船舶的 stability，(安全性)，他沒有磅出重量就沒有辦法接，開到一半就會發生問題。所有的出口國沒有一個不磅，問題一定是出現在收貨點幫她磅的人偷雞摸狗。運價與重量有關，可能是有人偷雞摸狗能擠就擠進去，這是要跟收貨地點磅重量的人勾結才有可能。第二個有的是沒有磅重直接裝船，這比較少見，因為船沒有給重量就沒有辦法幫你裝船，也一定要確實，若產生不確實就是偷雞摸狗。回到源頭，主要問題就是出在一開始(出口)就偷雞摸狗，我們這邊一線一線下來，就往內陸拖，我們也都不曉得，最多 25 噸以內或是最多比方說 27~29 都 OK，問題會出現就這樣。目前統計下來 100 多個裡面會有不到五個這樣超重的案例不多，但一遇到業者就倒楣，橋式機不是真正的磅秤，敏感度不夠，可能會造成五噸到十噸左右的誤差。司機也是，小噸數誤差感覺不出來，要比較大一點噸數才能感覺出來，渾然不知超重很多就上路，就吃罰單記點等等。如果法律去訂定，可能碼頭跟拖車作業就無法作業，每個櫃如果都要下來去秤重，港口就完了。如果在法律上定說要指定拖車軸數，重件這種貨，本來就會安排重車來拖(多軸式、低板架式)，這部分是沒有問題。

但現在的問題點在於說如果被抓到，拖車司機也搞不清楚狀況，她也只是去代理執行而已，而發它承攬這個貨，因為這是國際運送，源頭是在國外，並不是我們自己去攬來的。照理說我們是要相信船圖上所表示的重量，但他們卻不是，這個帳不能算在他們頭上。如果說因為這樣被檢查執行的話，看他的輪胎陷下去就知道他超重了，馬上開罰單記點。坦白說應該是託運人(國外的)要負責。不應該叫船公司吃下更不應該叫拖車業者吃下，至於叫警察不要記點這是不可能的，所以在法律上我覺得應該要幫拖運業者一個忙，就是說如果這種超重運輸，可以證明不是業者過失所致的話，應該可以免於處罰記點。船公司在這裡應該可以多倍的要求在源頭收貨的秤重單位的責任，比方懲戒協助 shipper 去欺騙船公司的人，去遏止這樣的情形發生。在商業行為上來說是 OK 的。

臺灣也出了很多櫃，也處理很多，我們都不會說要去做假。今天假設我們作假了，船公司找上門要求你賠償，這就該賠！因為這就是欺騙行為，更何況還會造成船舶危險，我們也曾經看過貨櫃被橋式機拉起來時，塌陷像天女散花那樣，是非常危險的。底下的工人是很多的。要求找源頭的人負責這樣是合理的，不管在商業行為在合約或是民法，都絕對是 OK 的。這樣看起來不大需要在航業法去訂定。不管是一般的貨櫃對重件貨，那麼重的貨拿一個不是多軸式的裝，可能走步道幾步路就垮了，沒有人敢做這樣的事情。貨櫃這種是國際運送，重量都是由船公司給的大家也都信賴他，結果發生事情叫拖車業者來負責，然後在定法律來要求港口或拖車業者要怎麼去秤重，我覺得這個是把事情搞大了。

李秘書長昭功：

這些意見我們都表達過，問題大家都知道，我們一再跟交通部反映。因為這是我們港口的先天不足，臺灣的貨櫃運輸草創的時候，是從碼頭啟動機慢慢吊，後來才改道現在規模。而港口的腹地也不夠，最大的問題就出在航政單位，沒有把國內的道路狀況的限重問題告訴國外航商。有沒有發現臺灣的港口有幾個出來是有磅秤的？都只有進去的時候有磅秤。那這樣磅秤的結果就是說你沒有告訴外國我們臺灣有在管制這個東西，所以你應該把這個訊息傳達給國外知道。經過好幾次會議後，現在航政單位也稍微有點了解，但也只是稍微而已。

陸政的話，去制定罰則依法行政，那航政的話沒有辦法去做源頭管制，實際上臺灣的航運業沒有辦法做，一做下去的話，整個碼頭都會癱瘓。那我們拖車業者是為了相忍為國，偏偏從 90 年 1 月 17 號，總統頒布交通單位管理處罰條例第 69 條之 2，如果超重的時候要記點，記六點後要吊照，就影響到生計。在民國九十年以前也是有違規，但就把罰單寄給航商，航商就會去繳交掉，大家相安無事。但是現在違規就要記點，記點司機就要吊照就沒有工作做了。希望能把記點取消掉。貨櫃裡面不管裝 20 噸還是 1 噸都是一樣的，大家都會想報成比較輕的，這很簡單的事情偏偏航政路政單位都沒有輔導我們，都只有管理，如晉惠帝沒有了解民情。

鄭副理事長榮勳：

平板的櫃子本身是flat rack的櫃子，這個櫃子在船公司來說，一般來說它並非正常櫃它是用來裝超載超寬超長的。到目前為止我們開了很多次會，最後我們有個共識。我們要求就是，公路總局可以答應我們只要是轉運的櫃子如果有封條就不可以秤重，下G6來的大船，都是一萬四一萬五，還有長榮都有做到兩萬的。然後要卸載在不同的碼頭，那這樣在卸櫃子的時候把貨都拖出去的話，碼頭會阻塞在那邊，對高雄碼頭我們也是很頭痛。

第一個所有的船公司船要靠，櫃子都要到那裏去裝，一條船給六家船公司裝，然後卸下來時候一條船分到六家船公司的碼頭去，這些車子怎麼辦，所以我都沒有說交通部有沒有管制。如果在座的各位知道超過五年的遊覽車不得到學校攬生意，但是我們因為業者之間的惡性競爭，在高雄碼頭的櫃子的車子都超過12年15年以上了。因為他託運的櫃子只有少少的利潤，誰會去買一台新車子。是不是我們還要維持只要是轉運的櫃子見到封條就免驗免查，如果可以的話，情況就解決了。

李秘書長昭功：

這個問題，應該是無解。如果航政路政各執己見的話。如果要秤重就來秤，就看看航商會怎麼樣。航港局的副局長都說了如過超重就轉規責，就像洪董事長剛剛說的，就是把責任轉到航商去，這樣才能解決到目前的情形，但是因為你的一句話，碼頭都是用來 walkie talkie，這個貨櫃是三十噸你就要派三十噸的拖車來，可是碼頭作業並不是這樣的。這個卡車司機如果插櫃的話，還會打架。所以實際作業跟理論上完全不一樣，所以很多問題主管單位要實際去理解困難點在哪裡，為了臺灣的行業發展找到正當的理由才可以。

鄭副理事長榮勳：

現在用 35 噸的車子在拖運時，會跟監理站申請到 42 噸，那現在問題是，這些櫃子都超過 42 噸，我們現在車頭連尾車重量應該在 11 噸，剩下的就是貨櫃。貨櫃裡面又要把貨的重量去掉，所以我們申請到 42 噸。現在臺灣目前三軸本身用的幾乎都是用在拖大件物品或是鋼圈鋼環等東西，一般來說貨櫃沒有人在買大車的，三軸不實用的原因跟高度有關係，那個軸距太長會不好轉彎，業者一直都排斥這個。可能如果是要用三軸車頭的話連車頭都要改到 410 匹馬力，才能配合著用。

李秘書長昭功：

其實交通部如果有要去研究，38 條附件 11 他的方案是為了磅秤重量的問題，去設定用軸距去規定總重量，20 呎短架的軸距五點六米，他載重能力為 31.5 公噸，扣掉車頭的重量 12 公噸，重量剩不到 18.5，20 呎的貨櫃還要空櫃的重量，過去 20 呎的貨櫃只載 20 噸而現在已經載到 30.48，國外就依照國際的資訊就載 30.48 的東西進來。交通警察如果看到 mark 就把他攔下來，抓到就有獎金了。所以我一直希望交通部跟著時代潮流去作法規修正，不然就是鴛鴦心態。

陳常務理事文光：

貨櫃載重有兩種，一是結構載重，payload 可到 30 噸，第二個是公路限重。而我也很同情公路的拖運業者，在超重櫃來說的話，也不是特殊貨的超重櫃，特殊貨的超重櫃我曾經遇過 400 噸沒有問題。他們所面臨的是一般貨櫃的問題，我可以提供我們公司的兩個經驗，一個是因為在貨櫃場裡我們要訂做，有一些的 shipper 不是很確定，結果櫃子我們不曉得超重運到 LA 之後船公司就打電話過來了，一定要把裡面的貨物搬出來才能離開港區，而這個費用我們就付了。還有一次是到義大利也是一樣。主要不是結構載重問題，而是公路限重問題。在道路交通安全規則裡，第 38 條講得很清楚，半拖車總重量 35 噸，在公路上很多標誌也寫 35 噸，以前還沒有拆的話，高架不能超過 35 噸。在橋上若有卡車經過，會震動。所以重量確實是很重要的一件事情。

在另外一個例子說明下，在澳洲也是為了這件事，最後適用追蹤責任式，重量到底是誰提供出來的，最後用杜魯門總統在就任時候講的一句話「The buck stops here!」(推卸責任止於此)，也就是我負全責，表示不要推諉責任。臺灣的道路和橋梁的設計是很久了，所以如果有超重的話真的是很危險，那剛才李秘書長講的其實不會。事情就像洪理事長說的很簡單。只要航政機關是可以要求，讓臺灣的船東或代理公司告訴他們每一個裝船港有這個規定。如果是半拖車 35 噸是 35 噸的話，那麼我們扣掉 10~11 噸，這是所謂的車頭跟 Chasis(底盤)這兩個，就變成 24 噸，皮重在扣掉 2 噸的話就剩下 20 出頭噸。以前也有問過 CNC(正利航運)及 OOCL(東方海外航運)他們更嚴格。你 20 呎不能超過 16 噸半，這就是所謂 payload 的限制。所以源頭是最重要，千萬不要讓裝船港就疏忽，不然會越來越嚴重。而我們現在拖車業者的苦衷在於，有些船公司的運務人員很強勢，用威脅的方式來說。關於是否有違反公平交易法(約第 19 條第六項)，若感覺得出已經超重，若還硬要別人載不是鼓勵人家違法嗎？

林副總經理沛樵：

船公司(長榮)非常重視此問題，以8500TEU統計下來，over weight的問題讓我們少收到200TEU，所以我們希望越輕越好，超重的我們也會索取surcharge，但是我們在booking的時候就要知道你要discharging port的道路的限制都要有。

葉專員枝金：

第一、裝載應要符合車輛裝載現制，以符合道路安全。第二、橋梁的強度規範是依據交通部頒布的公路橋梁道路設計規範跟道路補充案例規則來做，包含道路的配送規定跟道路設計及大頭車轉彎半徑跟橋梁強度規範都在裡面。對於這些規定交通部運研所也有研究。現行總重之規定，如果增加現行車輛的軸重規定10%，他會使得道路使用壽命降低18%，會增加政府維護成本及影響公路維護之外，車輛超載超過橋梁設計的強度，會大幅增加橋梁的毀損。所以對於現行道路橋梁設計數據，如果說明要變更的話，建議要由專業機構，就臺灣現行的道路橋梁設計來做研究評估，可行的話在行繼續。現階段建議能採用多軸，能夠達到總連結43噸，另外本局建議修正道路安全規則修正法條。

陳副處長正泰：

貨櫃超重其實是很危險的，不僅對碼頭工人造成危險，對公路結構也很危險。剛剛也提到要怎麼去解決這個事情，比如說通知裝貨港，而卸貨港這邊也無可奈何。IMO 也注意到此問題嚴重性，由 IMO 去控管應更有效，IMO 是國際海事組織有關於海事安全保全的法律規定，那在去年 11 月 MSC 海事安全委員會的第九次會議，通過了要強制規定貨櫃裝船前一定要秤重，其實在 SOLAS 也有規定要申報重量，只是說以前一直沒有驗證規定，所以這次修訂的重點就是擺在這裡，你在裝貨之前 shipper 對於貨櫃的重量，要去確認，而且要有文件去表明，讓這個對貨櫃超重的問題，能夠起到一定嚇阻效用。林教授之簡報，澄清一下，多強調進口，但 SOLAS 是針對出口，完全是不一樣的議題。

李秘書長昭功：

貨櫃超重問題，已經造成的事實要如何解決，而這部分已經跟交通部澄清 40 年了，交通部長換很多個，沒有處理，這問題我們兩年前又吵起來，就是因為 90 年的路政單位去改了處罰記點的問題，所以我們才說出來，因為記點的話會影響到拖車司機的生計問題，那是不是有另外的方式，而到現在經過 10 年了，還是沒有把問題解決掉。直到一兩年前找立委去吵此問題，才比較有正視此問題，這問題有時候快要達成協議之前，突然又變調了，包括航港局的局長，都答應說就是

要轉歸責。如果要強制執行，到時候整個碼頭、整個公司船公司就沒有辦法解決了。所以大家都相忍為謀，為了航業的發展來努力。但是執法單位都依法行政，但這樣下去大家就民不聊生，最後就沒完沒了。

這個貨櫃超重並不是我們願意，而是不得已，後來已經協調到變成說，路政單位也了解到這個情形，雖然是 35 公噸，如果是貨櫃運輸的話，允許吊到 42 公噸，42 公噸為道路橋樑允許最大的數字，這點也非常感謝路政單位有考慮到。感謝路政機關，有"超重許可證"，如果是貨櫃的話有這個許可證就可以載到 42 噸，但是現在問題就像洪董事長說的不到 5%，超過 42 噸的話怎麼辦，若超過就會影響到路面安全問題的時候，就像就像 CR 說，MSI 去年開會已經通過 SOLAS，從 2016 年開始要生效。但 SOLAS 的規定跟我們現在航港局、路政單位在談的都不一樣。我們在說的是已經發生的問題要怎麼解決。當然 2016 年能執行我們樂觀其成，但現在還有兩年的時間，中間的空白怎麼辦，所以還是要有一個解決辦法出來。

洪理事長英正：

那是針對出口櫃要過磅，現在問題不再出口櫃，問題在進口櫃。

李秘書長昭功：

相對出口櫃要來我們這裡，對於他們那國也叫出口櫃，所以說 SOLAS 這個規定跟我們要談的是完全不相干的事情。

洪理事長英正：

出口櫃子只要出口，通通要過磅，全世界每個港口都這樣做就解決了，這樣只要磅一頭，不要磅兩頭。不是國家的問題而是因為有的人去投機取巧，所有人都受害，剛聽公路總局這樣講，其實法律對行為來講不可歸責於他的過失是不處罰的，這個絕對是行得通的，今天講到記點，如果拖車業者可以舉證超重載運不是他的過失所造成的，法律上應該可以，國際運送和國內運送是不一樣的，國內運送牽涉到陸運、公共運送，自己本身是運送人，對於你接的貨物要搞清楚是對的；國際運送只是個履行輔助人，他所有的訊息完全是別人給他的，他是信賴別人給他的重量資訊，他自己沒有經手對口港口，因為信賴去託運，倉單上面也是這樣，你告訴他這貨櫃是 20 公噸他就拖了，誰知道結果是 30 噸？這不能和國內運送相提並論。公路總局要了解這點，不是蓄意要欺騙、蓄意要犯這過失。這樣不應該對司機記點，法律上不管是民法、刑法、所有的公司法或商法這點都是行不通的。

至於罰款的部分，冤有頭債有主，是誰給錯這訊息？是誰造成這錯誤？認同澳洲的處理方式，要找到源頭的船公司、總代理行去協助，這是行得通的。每個國

家所有船公司都會注意到載重量的規則並通知，這個如果要進法律應該要證明他不是蓄意過失，要不然公路總局去執行也沒有錯，這法律上要考慮到這個部分。

許秘書長洪烈：

洪董事長的建議，司機真的是天大的冤枉，就算只有一年只一個人受傷這都不是我們政府應該做的事情，要全部都保護這樣才是正確的，洪董事長說得非常貼切，罰款是航商違規應接受的，結果記點在司機這樣情何以堪；SOLAS 這個規則是相對的關係，應該告訴對方你到我們各港口的超重標準，這樣才能和世界的 SOLAS 呼應裝貨港要秤重，裝貨港他們都有秤，只是不曉得臺灣的限制標準。現在幾乎全世界的港口都知道，我相信我們在國外做生意的臺灣業者，都能夠接受人家外國港口的限制，那為什麼不能接受自己國內的限制呢？在國外做生意的臺灣人都能夠接受各外國港口的載種限制，哪有不接受中華民國的港口限制？

希望公路局、航港局和路政司建議政府公告各港口的載重標準表，最後當然也有無辜的裝貨港，不小心秤錯，但我們都願意負責的。但是不要傷害到司機大哥，再依照洪董事長的方法，提供證明司機無辜的而避免計點的罰則。我們希望公路局能夠建議路政司，我們能夠證明，這樣子都互有退路。

李秘書長昭功：

今天要記錄擔任航業的公司或是老闆，為了航港發展，在航業上都支持我們的想法，應該要有比較考量我們的想法，不要依法行政，雖說依法行政是對的，但這個法可不可行？不是說有個法就可以執行，如果是惡法強制執行，對整個國家發展會產生什麼後果，希望主席今天把代表船公司、船聯會和貨櫃倉儲業的看法他們都是相忍為謀，都是為了國家的發展，但仍應考量我們的看法。對於拖車業者，希望也可以反映 C3X，海關的檢驗應該要放在你們貨櫃碼頭上去收費，但是現在海關說便民你們順便拿去檢驗，那檢驗要不要錢？藉這個機會現在航商也在。

王秘書長國傑：

人民權益最大。我們都懂，公務單位也聽得懂，我們應該也要反映。有些司機也不是甘願要拖，他也是為了要賺錢所以管不了，是法定上規定是正常的，要是不正常他超重以後就是記點罰錢。例外的是司機完全不知，這種善意的第三人，政府應保護。所以我們要給公路單位建議一下，法外通情理。

陳經理彥邦：

這問題我們航商運務部每天也都會遇到，我們應如何去控管，其他跟我們簽協議的航商裝在我們船上的重量噸對不對，但這部分還是希望由公部門去跟其他所有有相關港口的國家通知這樣子會比較適宜。如果由航商來通知或是罰責由航商來代繳或追討這個動作，現在航商幾乎都是以組成 alliance(策略聯盟)的形式在營運，究竟他是罰到誰身上，或是中間的流程要處理，未來如果修法還是要做定的話希望能夠訂立清楚。最重要還是要回歸到，怎麼去通告國外週知我國的道路限重上面的問題。

陳常務理事文光：

以這個會議紀錄，請求交通部發布道路交通規則限重，然後知會航商，這問題應該很容易解決。

廖科長君穎：

航港局為了此事努力很久，去年 1 月，原先是提了在港區強制秤放的一個方式，來做防堵進口貨櫃超重運輸港區。但這部分涉及港區動線問題，有實務上困難，就改提風險分擔概念。貨櫃從起貨地過來最後由拖車司機載到目的地，過程中由很多業者負擔權利義務。在去年 5/9，局裡有發函請海運業者來代為轉知國外起運港的貨物業者要依照我國的道路安全 38 條附件十一來去裝載貨物。那另外有一點，當時訊息不是很完整，所以認為理貨業會有一張 EIR 的資料會載明貨櫃重量，這個在基隆港是確實有看到的。那為了港區也有一個風險管理的，要設立地磅讓司機可以自主風險管理。最後一個做法是，轉歸責。

而轉歸責這部分不是航港局認為可以就做下去，轉歸責主管機關還是路政單位，我們也有親自拜訪公路總局的相關主管，但是我想他們的觀念跟給我們的回應跟在座各位是不一樣的。因為貨櫃運送業都會拿到 EIR 的資料，所以轉歸責這件事才破功，所以要在這邊做一個澄清。我想轉歸責這部分，路政單位跟我們解釋說你要證明這台車不是我開的，我才可以同意你轉歸責，而不是說我不曉得貨

櫃多重所以我超載，目前為止他們是不接受這樣的理念。但是這部分不是航港局說請他們體諒司機，也為了航業發展麻煩一下，這部分可能是我們航港局作不到的。我們也真的是試著修法，以公權力的身分來處理，或者甚至回歸業者自主管理的方式來嚇阻貨櫃超重運輸港區，但是事實上在這一年我們做了很多事，但也許是我們對業界不是太熟悉，所以發生很多阻力。

那今天我們很高興海大的研究團隊可以來協助本局來探討這個問題，那如果這個問題真的可以回歸到商業行為，又各地依關係人去承攬的運作模式，我想這是應該我們政府部門樂見的。但從剛剛的說法來看，我想各業界大家都有大家各自的想法，那像比如說貨櫃的重量要公布的話，像剛剛提到橋式機的橋吊可以顯示，看來好像也是有實務上的不可行。那我們想說是不是船公司的 bay plan 可以提供，這我們也不是很確定，除非說是貨主裝櫃時隱匿櫃重，不然事實上它是正確的。今天我們櫃重如果可以公布出來，讓貨櫃司機知道，今天在櫃場可以有人去執行，派遣適當載運來承運貨櫃，也許這一種的自主管理模式可以推行的話，我想這也是可以解決問題的一種方式。但問題就在於業者的責任釐清，可能法歸要推行時就會說這不是我們的責任等等。

洪理事長英正：

Bay plan 是可行的。問題是出現在上面寫 20 噸但實質上路 28 噸，這個就是我剛剛講的。所有的理貨他們都知道配送的時候重量、櫃號都有了，基本上就是相信它上面所記載的的重量尺寸，因為原始資料是由國外港口和船上提供過來的，國外也是依據這個去排船、去裝機載等等。大家都信賴它，所以本來就是依據這個在管。我們 Focus 的項目可能不太一樣。

廖科長君穎：

請問拖車司機載運貨櫃出港中，是否可以拿到櫃重資料？

洪理事長英正：

司機拿不到，但不需要，因為是理貨員在執行這件事情。可以提供給你們參觀。第一個是理貨知道船圖上面有重量，第二個是他要出去的時候上面有 load，有一個運送單那裏面本來就有重量，就是根據艙單來的。就 EDI 裡面就是這樣來的。

許專員銓倫：

現在是貨櫃司機都沒有這些資料。

鄭副理事長榮勳：

現在他給你一個重量，包含櫃子總共有多少重量。

李副校長：

如果換意見的話，就留下來互相討論，剩下煩惱的就留給我們海大了。
會議結束。

四、座談會花絮



附錄二、第二次座談會會議紀錄

海運產業發展政策研究—航業法修正之研析

第二次座談會

壹、時間：中華民國 104 年 4 月 22 日星期三下午兩點

貳、地點：國立臺灣海洋大學沛華大樓 601 會議室

參、議程：

時 間	分 鐘	議 程
1330-1400	30	報 到
1400-1410	10	主席/來賓致詞
1410-1520	70	議題一 因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定
1520-1530	10	休息
1530-1640	70	議題二 研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究
1640-1700	20	綜合討論

肆、出席人：

中華民國旅行業品質保障協會	秘書長	陳怡全
內政部警政署	警務正	羅晏任
內政部警政署/基隆港務警察總隊	警員	呂俊仁
臺灣國際郵輪協會	總經理	王明仁
交通部航政司	簡任技正	鄭鴻政
交通部觀光局業務組業務一科	科員	江嘉慧
行政院消費者保護會	秘書	謝偉雯
長榮海運股份有限公司	副總經理	林沛樵
冠博法律事務所	律師	王信凱
英商康年華旅行社臺灣分公司/公主郵輪	行銷總監	徐景奇
臺灣港務股份有限公司/行銷運籌處	資深處長	陳世鴻

交通部航港局航組	組長	劉德財
交通部航港局航組	簡任技正	陳一平
交通部航港局航務組航運管理科	科長	王燕珠
交通部航港局航務組	專員	賴姮君
交通部航港局航務組	助理員	陳映如助理員：
交通部航港局港務組	專員	許銓倫
交通部航港局航務組	科長	李彥明
交通部航港局航務組	專員	賴盈秀
交通部航港局北部航務中心	科員	沈美慧

伍、主席來賓致詞(略)

陸、議題一：邱榮和老師：簡報 (略)

林沛樵副總經理：

感謝海大研究團隊給這個機會，從實務面來說明，航業法第3條，書面資料第一頁所提及的10、11兩項定義就實例來看；現今而言，運費同盟在歐洲有 anti-trust issue、在太平洋有 TSA 的組織，皆屬於強制性的運費協商機制，因此與 Alliance 有關。第10項所提及之國際聯營組織與國際航運協議基本上是相似的。上面第10項就如同 trade agreement；當談論運費之間的問題，若要更接近實務運作，第10項運費同盟的定義會更適當。

在歐洲雖然沒有運費同盟，但在亞洲區、太平洋仍有此情況，雖然並非具有絕對強制性，但仍有相對制約。將國際聯營組織寫至11項，國際航運協議與國際聯營組織是較相似的。當說明的時，第4行「隨著貨櫃運送的發展一直到最後的修正」，這三行必須移至下面，因為其所謂的 Alliance，而 Trade Agreement 或運費同盟則應擺至上面，僅供個人淺見，謝謝。

邱榮和老師：

民國102年修法時將該名詞定義得相當繞口，當初僅規範 Conference 之相關事項，修法過程中有建議說 Alliance 與 Conference 實則不同，聯營組織基本上為 Conference。

李選士副校長：

林副總您是否建議第10條即稱運費同盟？

林沛樵副總經理：

第10條比較接近運費同盟。在區域中之運費有共識例如 TSA 泛太平洋穩定協會，在亞洲區合法，但至歐洲即違法。TSA 泛太平洋穩定協會為一貿易運費機制。

陳映如助理員：

關於航業法第三條定義部分，希望第 10 款與第 11 款能做切割，第 10 款留下運費與票價即與前項相關，保留運量是因間接影響價格。向公平會請益後「租傭艙位」也希望刪除；至於名詞方面，若能更貼近航運實務，我們給予尊重。原則上航港局確實把第 10 款國際聯營組職與 Conference 運費同盟聯結在一起。先前提及之 G6 與 CKYHE 皆採用第 11 款國際航運協議之方式處理，以上報告。

陳怡全秘書長：

第一項中我們看到「認可」二字被修掉了？在說明欄中，「公平交易法委員會」是否多一個「法」字？公協會或學者專家，組成「聯合組成小組」是否為「聯合專案小組」？請再做修正。

陳一平簡任技正：

歐盟正式廢除海運同盟，而美國仍允許運費同盟，對業者而言，勢必有兩套基準去適應？

陳映如助理員：

雖稱運費同盟，但其協議書中皆稱船公司屬自願性遵守，想請教目前運費同盟如 TSA 泛太平洋穩定協會的處理方式？

林沛樵副總經理：

美國運費同盟是採取報備機制。TSA 泛太平洋穩定協會是這樣子的，例如萬海與本公司或新加坡達成協商，協商結果為強制性，卻非絕對，該協商為一共識，但仍有不遵守之情形，畢竟船公司各自獨立，協商僅為談運費之機制。

邱榮和老師：

TSA 泛太平洋穩定協會成員之間是否有簽屬嚴格之協議？

林沛樵副總經理：

在美國有處分，因其有不遵守運價的報備機制，視同半官方組織，但 TSA 泛太平洋穩定協會則無，歐盟採法律依據。

鄭鴻政簡任技正：

想請教業者，會員如何進入 TSA 泛太平洋穩定協會？有無章程提及會員之權利或義務之必備文件？

林沛樵副總經理：

有 Agreement，若您需要，我可提供。

柒、議題二：蔡豐明老師簡報 (略)

李副校長：

這邊稍作補充，希望在座各位透過本次討論後，盡量不引用航業法第 1 條及第 25 條，由於第 1 條及第 25 條皆為宣示性法條，第 25 條就如尚方寶劍，若動輒採用第 25 條，行政機關將難以推行，僅為個人建議。除第 1 條跟第 25 條外，其餘皆可交換意見。

徐景奇總經理：

就客運郵輪業者在臺灣明顯沒有給予適當之執照，因此本公司費時七個半月取得旅行社執照，「英商康年華」是由美國和英國上市股票公司旗下最大的客運集團，在下代表公主與皇后兩項品牌。目前集團計畫至亞洲投資，因此於亞洲六國皆成立分公司。

首次將郵輪投資事業版圖移動至亞洲國家，必然會遵守當地法律。由於取得旅行社執照，因此本公司營業之主管機關也包含觀光局，但扮演的身份卻為旅行社之供應商；我們販售船票給旅行社，而旅行社販售給消費者，旅行社與消費者則依據現行旅行社之管理規則簽訂「旅遊要約」，因此為旅行社與消費者間之關係；但航商實際上依據各種生意並與不同旅行社簽合約。

航商極其樂意配合主管機關為觀光局與品保協會郵輪業成立另一個消費者、旅行社及航商所設計之契約。關於航商另一主管機關航港局，去年要求我們需為每位乘客繳交 15 元保險費本，對航商而言當然是成本負擔。因此，我們非常樂意有主管單位考慮到航商、消費者、旅行社，進而設計一套法律保護三方的權益。

而方才蔡老師提及霸船之問題，客輪(郵輪)與貨輪不盡相同，郵輪之出發點是讓乘客愉快，因此不可能有與客為敵之立場。任何服務業皆有品牌效益，而客輪業者與乘客是一體的。但為什麼會有霸船呢？個人認為也許是中間 agent 在傳達訊息時產生了問題，或乘客收到錯誤訊息才產生霸船事件。既然我們的主管機關是觀光局，基本上本公司會服從觀光局，公司也會尊重合作之旅行社依情況對乘客進行的溝通。對乘客而言，公司也把握機會保持合理之態度，對郵輪本身，公司對乘客造成不可抗力之事件，彼此都有保險。只是臺灣的乘客也許會節省而不購買，因此公司也無權干涉。嚴格來講，我們以學習的態度，服從主管機關，更希望品保協會能夠在合理的情況下幫助航商。至於主管機關航港局在這部分有任何爭議的話，請各位放心，客輪航商不會做任何抵抗之行為，個人相信未來不論是

補充或是修訂，法律上肯定會趨向國際慣例。

嚴肅來說假設未來同樣的郵輪到日本、中國沒有如此多的問題，但在臺灣卻不斷發生，航商寧可不要這個市場。顯然的，這與我國如今將推動的政策是相違背的。國際郵輪產業已經成立超過百年歷史，在先進的國家為何推行順利，我認為彼此間皆用理性的態度去處理各種問題，用合法的方式順利解決問題。當乘客了解有部分是保護他們、有部分是保護航商，並理性順利解決，這是最重要的。主管機關也不希望臺灣的國際印象受到影響，進而影響相關投資。以上是個人的一點淺見，謝謝大家。

陳怡全秘書長：

對於商港法第 43 條之 1 條文本身有些許意見：「乘客於運送中或於運送完成後，與船舶運送人發生糾紛致霸船者...」，乘客拒絕離船當下就需處理，而不在於產生糾紛時才去處理。該條文有些精簡，也許應改為「當有拒絕離船的現象」，而非「等到產生糾紛時」，這點請研究團隊思考一下。考慮是否引用「霸船」法定名稱？對於法條意見是拒絕離船就該處理。

第二個意見：調處程序草案中第四項，運送人在乘客拒絕離船時去處理，得請求港務警察派員勸導乘客離船。條文本身有強制和勸導，但在調處程序中僅有勸導而無強制，訂定該法之目的因著重於強制這部分，雖然強制不利於消費者，但就整個港務安全上，是否應將強制帶入。

第三個意見：由於本人亦為觀光局定型化契約團隊之一，方才提及國際郵輪處理慣例對我們旅行業而言是極其苦惱之問題。啟程前因可歸責於郵輪公司之原由，有些郵輪公司卻分文不退。對於旅行業而言，依現行之定型化契約條款，將來航商不斷加入時，依國際慣例是對消費者非常不利之片面性條款，而今消保處也在場，不知消保處的看法如何？畢竟將來訂定該定型化契約時，會是個很嚴重問題，附帶個人提出之三個意見，僅供參考。

王信凱律師：

徐總提及國際郵輪之處理慣例，令人驚訝的是竟有可歸責於郵輪公司之因素卻無須退款賠償。方才提出也許是保險因素而不需賠償，如此一來圖表是否須註記保險之原因，不致對船公司有錯誤之觀感。

第二點是關於建議修正第 43 條之 1，列入哪一條中可能還需再研究，研究團隊所擬草案似乎參考民用航空法第 47 條。當初訂定 47 條之後產生問題，民用航空法增訂第 110 條之 2，「無故隱匿其內，或受退去之要求而仍留滯者，亦同。」受到退去之要求但仍然滯留，等同是侵入航空器，有刑責問題，如此一來就與第 47 條重複。當時民航局長稱兩條同時皆可適用；導致有個問題是，刑法第 306 條已有規定，受到退去之要求但仍然滯留的話，屬現行犯，是有刑責的，可直接通

報警察機關進行逮捕。但目前仍須經過航港局同意，再找港務警察來處理；根據刑法的話是可直接找警察而不需經過航港局之同意，所以兩法要競合時可能要注意一下。

港務警察中的「內政部警政署港務警察總隊組織準則」第2條提及「各總隊依港務法令執行職務時，並受交通部航港局之指揮、監督。」是否因這條規定所致？但如運送人因準則，是否可用刑法或刑事訴訟法直接找警察處理，至於當遇到外國籍的船，外國人在船艦上，那就是管轄之問題，也許就依聯合國海洋法公約規定。因此照目前刑法與刑事訴訟法即可處理這件事情了，而當初在民航法修訂時也發生相同之爭議。

此外，若要列入商港法？商港法第43條之1是港口的設施，但船為港口設施嗎？所以就個人初步建議，是否列入商港法第42條，再看民用航空法第47條與第47條之1，它將一切關於保安計畫之制訂涵蓋為一體，且在附近放一條乘客霸機事件，因此個人認為放在商港法第42條之1會較相近。

另外先前提及旅客運送之問題，還是回歸契約自由原則，注意一下民法旅遊篇之規定及國外旅遊定型化契約條款應記載及不可記載事項，須要注意是否符合。因為消費者未必了解國際公約，他即依民法、臺灣的法律到法院來提告。→此為議題，以上報告，謝謝。

羅晏任警務正：

針對王律師所提之刑法306條部分，旅客霸船應屬消費糾紛，運送人與旅客間本就有訂定相關契約，並非無故侵入該船艦。民法第151條部分，實務上若以個案認定的話，上千人霸船，認定是侵入或旅客利用民法主張他們的權利，對執法單位而言，實務上有其困難。

第二點報告，港務警察實則依照商港法第5條執行公務，第5條即賦予港警維護秩序之內容，有關其他維護法令之部分，皆聽從航港局之指揮。另外針對條文部分，其實新增條文對各位先進可能有誤解，因為新增條文，無論定在何處，皆為新條文，與其他條文附合毫無關係。至於要附著於何條文之下較為適當，僅能視主管機關之調整。其實，在民國100年修正商港法時，麗星郵輪那時發生霸船事件，民國99年即研議應放入航業法中，而後商港法於修定時也建議列入商港法中，但交通部認為應回歸航業法，最後就模糊不清也打了退堂鼓，以上資訊一同提供給老師們作為參考。

另外我們修正之部分，本署執行行政機關協助之部分，初步統計而言，警察協助行政機關有184項，而近期發布之新聞已去除其中20項。霸船事件請警察機關協助其實就是職務協助之樣態，因此建議於法條中能否訂定附加條件，譬如船舶運送人提出退去要求卻仍停滯於船舶中的話，「若非警察機關協助不足以排除

時」。即訂一個條件，運送人與相關主管機關須先行處理，而別無他法時才請求警察機關協助，畢竟警察機關平日須處理之事務已屬繁雜，且我們仍須請求基隆警察局一同協助，所以該部分對警察機關負擔亦屬沉重。

從法的體例而言，乘客與運送人部分，由於無處罰規定，能否適度課予處罰？社會秩序維護法第 64 條：意圖滋事，於公園、車站、輪埠、航空站或其他公共場所，任意聚眾，有妨害公共秩序之虞，已受該管公務員解散命令，而不解散者，處三日以下拘留或新臺幣一萬八千元以下罰鍰；民用航空法第 119 條之 3 部分，航站中遊蕩、滯留，致使妨礙乘客通行，影響安全秩序者，處新台幣五千到兩萬五千元。因此於制定法律時，建議增修於商港法第 36 條中，屬一般妨礙秩序維護之部分，建議修正成於碼頭旅客服務中心，任意聚眾滯留妨礙乘客通行時，影響安全秩序者，引用第商港法 65 條直接處罰。但我們發現第 65 條處罰則是太重；其違反秩序時，可將其驅離港區、維護港區秩序，但它處罰即為 10 萬元以上，是否另訂新的處罰規定，或是使用 36 條、65 條，那相關之罰則也應列入考量。

另外，單艘輪船可能上千人，若主管機關毫無預警，狀況發生時有上千人，應如何因應？是否業者或航運業者有通報之權責，訂定於商港法中，事先通報該警訊，而相關機關做因應，若是無通報，仍可依據進行處罰。

若訂在商港法第 43 條之 1，依照中央法規標準法第 3 條規定，程序不屬其訂定之那幾項中，民用航空法即引用辦法之部分。體例上若改成調處辦法，第一點即改成相關法令授權命令之格式，例如說依據商港法第 43 條之 1。以上報告，謝謝。

陳世鴻資深處長：

臺灣港務公司主要是做現場秩序之維持及作業，而碼頭與場站則是比較稀少的，如果發生霸船將會對整個港口作業與營運影響很大，因此非常樂見航港局能訂立該條文。第二點，討論中除了在船上或是運送中船行駛與否，旅客要到港口的這段期間沒有規範其中。若旅客抵達港口後，發生集結，才試圖驅離就比較麻煩。如果啟航發生延誤時，要考量應如何防範旅客到港口來。

第三點剛才業者有提及霸船處理，除了船方、運送人以外，還有航港局、觀光局跟旅行社，認為四方應有關聯性。在商港法中，調處程序航港局是否能會同觀光局共同訂立，畢竟約束旅行社有其必要性，否則旅行社與業者、船方之間，僅靠他們之間的關係很難處理。所以個人認為四個單位有必要合作，如此一來方能互相規範。此外，運送人若確定船將延誤或不開，除通知港警、航港局及商港機關外，CIQS 中除了 S，其他皆應通知。

最後一點，商港法第 43 條之 1 中是寫「霸船」，調處程序則是「離船」，一致

性會比較好，以上建議，謝謝。

謝偉雯秘書：

首先，簡報第 25 頁，提及該屬公權力介入之公法性質事件，卻於第二點指稱屬消費糾紛，兩者之間也些許矛盾，字面上需另做調整。第二個，母法將置於商港法或航業法中仍須思量，若以現今商港法第 43 條之 1，其霸船之規定皆仿照民用航空法第 47 條規定處之，第 43 條之 1 的致霸船者中「致霸船」，對業者或旅行社而言觀感不佳，所以希望維持「發生糾紛者」即可，而非「致霸船」。至於第二項調處程序之部分，方才警政署已提出，既然母法將修訂一個糾紛調處辦法，依中央法規標準法而言，建議改為「辦法」或其他文字，唯獨莫用「程序」二字。若參考民用航空法糾紛調處辦法，其以「辦法」處之，該部分需稍加留意。

接著客船糾紛調處之部分，想先請教中間欄位之現行條文是否已經執行？亦或是草案而已？(回答：草案。)當對照民用航空法糾紛調處辦法時，有五處條文不相符，第一條為授權法律之依據，該部分沒問題。民用航空法糾紛調處辦法第 8 條：「運送人對因可歸責於自己之事由遲延，致損害乘客權益者，應負賠償或補償責任。」於「客船乘客拒絕離船調處程序」草案修正條文中，有關遲延這部分有責任之規定，是否回歸到民法之運送，或放入草案修正條文中個人無意見。民用航空法糾紛調處辦法第 10 條：「本辦法自發布日施行。」，應於「客船乘客拒絕離船調處程序」法制作業時加上。民用航空法糾紛調處辦法第 5 條：「運送人於運送中或運送完成後與乘客發生糾紛，且未能妥善處理或違反第三條或第四條之規定者，民航局得依本法第五十七條規定處理。」之規定，已於「客船乘客拒絕離船調處程序」草案修正條文第 3 條中被刪除，於民用航空法，若處理結果有爭議時，民航局可依照第 57 條處理；但航港局無類似條文為改善依據。且尚未得知將放入商港法或航業法，而民用航空法之概念，係直接對運具業者，較易處理，如今若是放入商港法，於商港中似乎不會發生此種情況，此時運送人之部分又可能回歸航業法，因此需注意母法應放置之位置。民用航空法糾紛調處辦法第 6 條：「...乘客於調處時，經受退去之要求而仍留滯於航空器中者，運送人經第一項航空站經營人指派之主管人員同意，得請求航空警察局勸導或強制乘客離開航空器。航空警察局強制乘客離開航空器時，航空站經營人及運送人應配合採取必要措施。」其中有提及「強制」乘客離開，但於「客船乘客拒絕離船調處程序」草案修正條文第 4 條並無「強制」之部分，不知其為有意省略還是失誤遺漏，該部分仍須注意。開會通知單內的資料第三點中提及，適時免費提供下列之協助：通訊、膳食等，「客船乘客拒絕離船調處程序」草案修正條文中將「免費」去除，若是照民用航空法糾紛調處辦法應有「免費」二字。畢竟我們仍須考慮若消費者參加郵輪旅遊，必定也會搭乘飛機遊玩，飛機於糾紛調處辦法有該類規定時，消費者很可能認為郵輪亦有同等規定。因此，兩方面應有調合與一致性，當然修訂法律時仍須

注意不同行業有其不同考量。

另外郵輪變更取消退費部分，表格中提及不另行通知，不知其涵義為何？從這五家公司做比較，看似皇家加勒比較不利於旅客，雖不清楚為何啟程前可歸責於郵輪公司之事由致不能出航卻不退款，不知其為保險亦或是其他因素而主張不退款？船長有直接的指揮權，假設因颱風轉至其他港口是否屬於不可抗力？若非此類情況而做其他動作時，是否歸咎於郵輪公司，以上報告，謝謝。

徐景奇總經理：

根據消保官所提及，第一個與第三個有其相仿之處，海大研究團隊所做的國際郵輪處理慣例，本人不清楚其由來為何？但稍早已說明本公司以注重消費者感受為優先，所以對不同國家如中國、香港、臺灣，因文化或消費習慣之差異而有不同處理模式，且本著學習的態度。因此希望有法律能做為根據。如您方才所言，郵輪啟程前取消或改變因不可抗力之因素，假設為颱風，郵輪公司即會事先提供旅行社與消費者訊息以供參考，可能會改變行程，但基本上是絕對不會取消。如：提前出發、延後抵達、延後出發或提前抵達，根據如此案例，理當賠償客人。去年10、11月本公司同時有兩艘船在日本，剛好遇上颱風，尚未抵港時就要告訴旅客，而若在船上則要幫他們處理提早搭船或延後下船等等之事項，當時臺灣約有20多位乘客於船上，結束旅程後皆無投訴。

郵輪公司亦會讓客人知曉，彼此皆為受害者，並會認真處理這些問題。所以方才諸位所提出之部分，個人不清楚詳細情況，若海大研究團隊要以此資料先做參考，絕對給予尊重。但如此一來，本人就不能回答您第二個問題。RCL對消費者最不利之公司雖為本公司之競爭對手，但在此亦須替其說句公道話，未來不論商港法或旅遊品質保證協會是否提供我們另外的旅遊要約，大家皆在同一條線上。西方國家投資亞洲皆為服務客人並從中學習。對於不可抗力之因素，今突尼西亞發生戰爭，仍運送旅客至戰區嗎？若原訂行程經突尼西亞並堅持郵輪開往突尼西亞，這樣合理嗎？是否不應以兩位客人而影響整船的生命安全？所以許多問題皆有其背後因素，但對服務業而言，盡皆秉持相同原則，就是以客人為尊。但若遇不可抗力時，船長當以安全至上，而改變行程。

至於之後如何與客人協調，就憑各公司的智慧及對市場之看法，因此本人就不敢保證每間船公司擁有相同之標準。事實上許多事情尚未發生並非代表不會發生，而發生後也未必以相同標準處理，但必定要有個法律標準。因此希望觀光局與航港局透過海大研究團隊本次召開之會議，能訂立一個好的方法，未來使我們做為依循。

王明仁總經理：

這個案子已研議許久，但仍然相當感謝海大研究團隊走在政府及我們之前。我們如今皆是違法經營，因為觀光局很清楚我們無法核備，而核備又違反消保法第17條，定型化契約因記載而不得記載，這與國外郵輪公司之法規幾乎相互抵觸。因此至今保險仍保留於此，且應補強。過去，最常見的方法是以航空法47條衍生放入商港法中，個人想以此為討論主軸。方才私下與消保處提及，不應寫霸船，因為字面過於敏感，且須考慮到本國郵輪母港或出國搭船，兩種不同型態。當然國內法不太可能涉及國外，畢竟該產業沿革大約有百年多，而臺灣仍在起步階段。但這十年中，亞洲從零開始，預期大概一年可成長十幾個百分比，且兩岸間直航條例也已通過，導致郵輪運輸將於幾年內快速成長。但對消保官而言最大的問題就是法律仍未跟上，而定型化契約也仍在處理，且政府預算不足。

個人認為一般糾紛不至於嚴重致動用刑法，而在民事糾紛的損害賠償，因此政府現今要求業者提供注意事項給客戶，但對郵輪公司而言會遭遇各種不同狀況，且各公司每艘船每個航線所定的規矩未必相同，而如何將糾紛化減至最少才是最重要的。過去認為能搭船的遊客是位於消費頂端的，現今由於兩岸之間包括日本、韓國的連結，郵輪旅遊漸漸平價，因此旅客數量對臺灣而言勢必有影響。

在公會立場，四面環海的我國理應當將航港局位階拉高，除了離船旅客協議見證表以及個人乘客申訴書皆在處理過程中，因為不可能讓消費者下船事情就解決了，所以需要一個見證單位。航港局、港務警察也都處理完畢後，最後針對這個協議，是否有單位做監督與執行？是否有消費爭議之調解人參與其中？而非寫完簽完後，最後仍然提告法院，那該協調等於欺騙消費者。由於全世界排名第一的霸機事件為臺灣旅客，防患於未然有其必要，所以除了法條仍需作業程序。遇到霸船，內政部希望旅行社來幫，但做旅行社已經很辛苦，卻又加個法條將其蓋到業者頭上，業者也不大容易接受，畢竟事出有因，這種突發事件其實應該考量得到。

至於何時會發生霸船，依我的經驗，臺灣旅客不敢在國外霸船，只敢在臺灣基隆港，所以相對的法律對消費者的保護也不能太過度，否則消費者將會不理性的認為船公司有錢賠償，這種觀念應當漸漸扭轉。因此除了鼓勵做更多對領隊導遊的訓練，也希望學校及主管單位有機會多上船與船公司溝通，上船隨機靠港皆可申請。但在國際的部分，個人認為方才提及國際郵輪協會可做為參考，因其本身為國際船公司參與並遵循，可視CLIA為一種基本法。至於法條與依據，對業者而言不會有多餘意見，畢竟這是對消費者的一種約制，只是不清楚消保處在這方面對消費者有多大的影響。

霸船事件對臺灣的國際形象影響過甚，一次霸機即成為全球新聞，所以此類事

件在臺灣是不應該發生的，畢竟同樣影響到其他乘客的權益及停泊問題。所以，若能讓消費者了解，這是可以處理並調解且政府公權力可直接涉入，而法條字面上不需太過嚴厲。若有此類條例遵循，協會也將提參考。容我補充一點，方才提到那艘要去突尼西亞的船，我們旅行社事先反應，更改全部行程，最後毫無糾紛，謝謝。

李選士副校長：

非常感謝，其實郵輪與民用航空器不盡相同，因為方才提及郵輪到底是否運輸工具，值得思考，若是一般的運輸工具，當然影響工作之利益，但若是將它當作娛樂的消費性產品，位階是否要提高到如此高，個人認為也值得思考。以上個人淺見，豐明老師麻煩後續再補充。

蔡豐明老師：

我先回覆消保處的疑問，國際郵輪處理慣例表是本人整理、學生翻譯，翻譯若有不恰當之處請見諒。以下就完全依照 princess、carnival、royal caribbean 在美國販售船票及旅客之間其官方網站如此規定。如王總提及，為何臺灣人會如此勇敢霸船？卻鮮少在國外遇到霸船？另一件事就是為何不願離船，通常是因為行程延誤、行程並未達到預定的目的地，所以旅客不滿。若登船後，出發前船長決定可否前往目的地，今若有颱風動態，他可評估當下的海象及風浪狀況適不適合開往，所以有可能於出發前預測，事先告知旅客。

若今天到港口後，登船前告知船將無法抵達目的地，旅客可選擇是否放棄或開往別的地方。所以現今有些郵輪公司提供其他行程計畫前往其他的目的地，旅客是否願意，或是像 carnival 一樣，於二十四小時內可選擇現金退款或取消，但若為不可抗力因素，將把選擇彈性降得很低，而大多旅客糾紛就是因此產生的。若是航空器當然只能降低因為不可抗力就不起飛。以本人過去在美國搭乘郵輪及臺灣搭乘郵輪的經驗，由於麗星郵輪，因為航港局較嚴格的管理，每個條文加上保險因素，所以幾乎都有賠償或退款。但現今屬包船型態，而未來將成為定期航運的狀態，譬如，公主郵輪未來將以基隆港為母港經營時，是否要像麗星郵輪一樣遵循這種低標準以符合旅客要求，或當旅客認為到不了目的地就要全額退費，個人認為是需要討論與思考的方向。

當郵輪在地化之前就要考慮各地的經營文化與法律依據，如方才徐總提到的重點，若是臺灣人這麼難搞，那航商就不需來此經營了。所以個人不希望立法依據盡皆保護消費者。郵輪公司的規定會這麼嚴格就是希望減少糾紛發生，譬如說剛剛提到，不另行通知，並不負責任退款。這裡不另行通知，容我念原文給在座聽，except are otherwise provided，(除非其他提供的話)。carrier may for any reason without prior notice cancel the cruise deviate from the schedule，(不需要先前告知旅

客，當旅客今天到港口，而有任何最新資訊，再通知你即可)，也就是當我告知後旅客才可下決定，或是四天三夜的行程不去 okinawa 或石垣島，改去其他地方，雖然不是到達旅遊的原訂目的地，但是旅客仍然搭乘到郵輪。所以旅客的選擇就是船公司定的規範，不另外事前通知、且不提供退款，那旅客要就繼續搭乘。

在定期航線，航港局的管理相對而言有其法源依據。當然包含的型態就比較例外，個人覺得在研究處理慣例時，即是將所有的慣例皆列出來。如上次與副座及航港局開會時，提到將所有條件列出讓旅客了解並教育旅客，把所謂最低標準與最高標準都讓旅客、航港局明白了解，而在研究的時，應將所有可能皆呈現出來。但實務上如何做，則由船公司決定，至於消保會所定之相關規定，就屬定型化契約，但事實上做法還是郵輪公司決定。定型化契約部分，不論是出國個人或團體的，或未來僅定出國的郵輪定型化契約是否要隨著不同郵輪公司來做規定，也許皆應列入考慮，以上為個人看法。

鄭鴻政簡任技正：

今日第二個議題相當有趣，而先進代表有律師、經營業者、協會及品保，個人想請教旅遊契約，看是否可以依旅客國籍而有不同的契約，還是說盡皆相同？剛才是否提及旅行契約若發生爭議時有無記載適用當地法律之規定，旅遊契約有無此類註記？因為郵輪大部分屬外籍船，而視同外國國土之一部分，又涉及進入我國，而國內法是否全部適用。方才討論時牽涉到商港法、消保法、保險法、民法、刑法，多種法，若用於外籍船舶其效力為何？應當深入了解。

由於本國較注重消費者權利，如之前所提是否分為不可抗力之保險或其他保險；如選擇性的或強制性，能否提供這些保險之項目？而消保法或保險法的主管機關處理消費者權利時，可否將現行可選擇性之保險改為強制項目？

陳怡全秘書長：

方才鄭簡任技正提到一些與我們相關的就是涉及船公司、旅行社與消費者這三方。若依照發展觀光條例有規定旅行業辦理團體旅遊一定要簽訂書面旅遊契約，而書面旅遊契約在觀光局有定型化契約的範本，且該範本就含應記載與不得記載之事項，目前應記載 18 條、不得記載 10 條，其中有就取消時應如何賠償，最困擾的就屬以上。若依照現行國外旅遊定型化契約，旅客取消時，31 天前通知，旅行社能沒收 10% 的團費(21~30 天 20%，2~20 天 30%，前一天 50%，當天 100%)。

試想如此規範套用郵輪時，75 天前甚至 120 天前，full payment 沒有了，若旅行社簽訂此類契約是嚴重不利的。但是所以國際處理慣例擺在那裡，其很強勢，旅行社無法與當局主管做任何爭論，因此他們需委託品保、律師設立郵輪另外的定型化契約。而方才提及保險，以個人了解，有強制、有任意，現在依照發展觀

光條例中的管理規則，旅行社須辦理團體旅遊投保責任保險，該責任險是為了意外或死亡才理賠，200 萬、10 萬之類的，但關於臨時取消、不可抗力等損害，其無規範。在美國，可去 protection 的 policy 買，保障多少錢，船票費用之類的。在臺灣，原有一個類似的保險，但郵輪除外，因郵輪在臺灣風險太大，不販售，所以目前臺灣的保險有此類產品，有任意或強制的。

王明仁總經理：

其實我方才提及，旅行社現在販售郵輪旅遊皆是違法，原因就是與法律牴觸。至於保險之部分，船公司有販售他的保險，也就是讓搭乘的旅客有選項，萬一有甚麼情況無法啟航，將以甚麼補償，甚至於下次船公司將以 70%或 80%的優惠緩衝，將消費者的損失降到最低。而臺灣因為強制性保險就如同王秘書長講的，死亡重殘以外，是強制性，其稱之為契約責任險。其本身包括旅程取消、旅程縮短，但輪船不在其中，可是他方才提及若預定前往的地區為疫區災區或戰區，現在還無法清楚講明，因為我們認為其保障範圍仍不夠完整，包括颱風的部分，因為颱風為亞洲最易產生，該部分近期將再商會。

事實上存在，但不是強制險，而是可提供給消費者選擇，而其天數約從三天至三十天，金額約為十萬至三十萬，其實該部分無法用責任保險，因此我們才將其區別並需要補強。國外的消費者有些很有觀念，而臺灣旅客則無，總認為出國就是旅行社全包了，亦或是刷卡有保險，但刷卡僅為平安險而已。

公共運輸這部分需要灌輸，當然若成本不是很高時，那整個案子推動後，個人認為業者會將這個當作助益。以上為個人的考量，當然該部份我們也樂觀將之補齊，至於各郵輪公司你說要把他們整他們的要件，每艘船其航線天數及路線等，則退款條件可能都不相同，所以現在品保很辛苦。目前處理案子，他們要將其整合成一定型化契約，個人認為是浩大工程，所以希望兩邊不要訂得太詳細，否則擔心法條胎死腹中，謝謝。

江嘉慧：

首先說明就是今天這個法律制訂的業管是航港局，所以關於法制面我毫無建議。我們就是相信航港局可依據其專業與需求訂定符合消保法及相關業管法律來訂定，目前只就觀光局業管的旅行業部分的議題做說明，關於一開始老師談到這個案由是去年七月哥斯達郵輪案件，關於當時情況我不了解，但旅客下了船之後一切的糾紛案皆由我親自處理。觀光局曾為此事主辦一個協調會，一千八百多名旅客推派 25 名旅客代表到觀光局進行協調，旅客全程的情緒都由我接待。

因此在我個人而言，事實上這二十五名旅客代表非常理性，當時抵達我們觀光局，由於時間緊湊，一時找不到會議室，旅客們就擠在六樓一個非常小的會議

室，但大家非常有秩序且理性，而我收到的訴求其實是資訊不對稱的感受，他們並未特別的覺得旅遊目的未達成，本來要去日本卻去了香港，甚至大部分的旅客是從香港來又回到香港去，僅在簽證方面導致些許旅客無法下船時一些情緒反應。但是旅客們後續的處理都非常理性，他們認為郵輪旅遊是一個新起的旅遊模式，旅客在這方面得到的知識非常有限，他們不了解郵輪公司處置的國際的慣例、旅行社跟郵輪公司之間的合約。所以站在臺灣的立場，以消保法而言，臺灣是事實上我們有很多的法制面的話對消保法是有很多沒有辦法很協調的這一方面，這僅為我當下與旅客接觸的情形與大家分享。

關於第一個保險的問題，由於本人也承辦業務，為了郵輪旅遊保險相關的議題召開了一個會議來研商，依據產險公司的表示，當郵輪因不可抗力導致理賠的方式為何產險公司無法具體的制訂出來，是因為依照我國保險法相關的法律，必須要有損害才有賠償。若是因為不可抗力沒有去而得到的賠償，他們很難具體制訂某種產險配套因應，但是觀光局非常努力委託姜志俊律師事務所再次研究制訂一個郵輪國外旅遊定型化契約應記載及不得記載之契約範本，同時我們知道這法制面在臺灣制訂好，還要送到消保去審議或我們部裡去做審議，那可能是一段冗長的制訂期程。所以在這之前我個人因為承辦一項業務，又委託了品保協會秘書長制訂了一個旅行社辦理國外郵輪旅遊應注意事項。

品保協會非常有經驗，也經過與品保協會兩次的座談，當時也邀請了許多相關業者與今天所見的國際慣例資料，品保的研究案裡全都蒐集到相關資料，也許有部分方才消保處的長官提及，如皇家郵輪在講到不另行通知這一塊，因為翻譯上及當下他們國際使用上可能會有某些情境上的差異，因為我們所看到品保協會的研究案裡，他同樣有蒐集到相關資料，可能就說法有些不相近。

至於觀光局的努力就是依照我們旅行業管理規則第二十四條，我們旅行業所有的契約都必須要，目前我們國外旅遊定型化契約與郵輪旅遊有甚多差距，郵輪公司目前都運用像郵輪特別協議書，郵輪特別協議書就適用國際慣例的一些取消賠償的情境。旅行業礙於跟郵輪公司之間一些契約規定，可能是郵輪公司成本的問題，必須要遵循。所以他們一直適用郵輪特別協議書，每次送來審議時，都無法通過，因為依照消保法、國外旅遊定型化契約，它是不符合規定的。

觀光局非常希望能夠將郵輪旅遊蓬勃發展起來，讓法制的運作方面更能符合消保法，也符合國內所有民法及相關規範，所以目前在制訂郵輪這個定型化契約應記載及不得記載。在應記載之前剛才提到一個所制訂的應注意事項，在這應注意事項中有談到希望郵輪有關取消、變更、延遲等相關規定的話，未來會要求旅行業者必須要公開所有資訊，坦白告知旅客，減少旅客因資訊不對稱認知上感覺受騙。當然實際的操作模式並不了解實，但會要求資訊公開，旅行業一定要對旅客說明或教育，才能讓未來郵輪業的操作不如此窒礙難行。

關於其它，如郵輪成本問題在應注意事項中品保協會也特別幫安排把船票跟旅客旅行業所收的一些費用分開，在取消各方面的規定就可會符合國外旅遊定型化契約的相關規定。因為一個龐大的郵輪旅遊費用去除船票費用外，所剩可能有限，以有限的部份來運作符合國外旅遊定型化契約的一些取消規定，可能會比較符合目前在國內所實行關於各縣市政府、消保官所要求保障旅客權益的部分。

跟各位報告近日就會公告給各旅行業公會，請甲種綜合旅行社辦郵輪旅遊就可以適用郵輪旅遊應注意事項。將相關的國際慣例如取消、變更或延遲的規定，大家就可以很明白的送到觀光局來備核，不要像現在覺得違法，因為你們採用的郵輪特別協議書其實是沒有報予觀光局審核的，依照旅行業管理規則第二十條這不符合規定，所以在處理消保糾紛方面，可能會覺得比較困擾，那以上是觀光局的說明。

李彥明科長：

針對很多先進提到目前國內發生郵輪旅遊霸船或去年發生滯港事件，其實交通部也非常重視此事，而航港局也受指示在去年訂定「郵輪旅客消費爭議運作機制」就相關內容簡單說明一下，分成四個程序，第一個預警協調，我們如果掌握到有旅客在船上發生消費糾紛，可能會採取霸船行動，那我們會事先接到通報，接到通報之後航務中心就會成立一個緊急應變小組，這小組的成員就包括剛剛各位先進提到的 CIQS、港公司、航港局、航務中心、觀光局，包括地方消保官都會進駐到我們應變中心這邊。等到船進港後，就會進入處理階段，處理階段就是剛剛那個先進有提到的部分，就是我們會在港區成立一個協調委員會的會議室，並勸請旅客離船，希望旅客能理性的下船接受後續的調處。最後一個階段就是調處的階段，調處階段的分工涉及到航業的部分就是航港局協助協調。

觀光局的調解方才提及，上次霸船事件一千八百多人消費者皆由觀光局做後續協調，上次發生霸船事件是因為包船的業務，所以目前針對這個機制交通部已經制定了相關的 SOP，這部份我們也會因應後續的狀況，持續做滾動式檢討，檢視不足的地方。但基本上已經有緊急應變機制在，以上補充說明。

那另外就是針對乘客拒絕離船的調處程序，有先進提及，在文字部分將強制的字眼放入，其實這部份航港局在去年就要把強制放入修定，因為我們有邀請四個港的港務警察總隊來參加會議討論，他們一致認為這個涉及到人民權利義務的關係，所以要提升其法律位階，並非糾紛調處程序就可以處理。但糾紛調處程序的歷史淵源就印象所知是在民國八十八年時基港局所制定的，所以，可以發現第一條無任何母法授權。可能當初是麗星郵輪要以基隆為母港，為了後續可能有些糾紛要調處，所以基港他們就制定這個。而後續在業務執行當中發生了消費糾紛，因此交通部請高雄港務局再針對是否在母法中做修法，就是今天討論十二之一的

議題，所以今天各位提供的寶貴意見我們研究團隊會把他消化吸收後做為航港局後續修法的依據，以上。

王燕珠科長：

主席，各位先進代表大家好，聽了相關業界代表的聲音後，有兩個問題想請教，就是郵輪協會的代表有提到臺灣霸船事件是滿特殊的，而後就想到對岸是否也有類似案例？郵輪是近年興起，尤其在對岸也發展得快，實際上研究團隊在航港局裡面討論這案例，第一次看到國際郵輪協會之處理程序時，當時第一個概念就認為應該涉及到國際法內國法化的問題，原因是航港局的相關航政法規中，由於國際性的業務滿高，所以很多法規都是朝國內法化的方式去執行。所以當時看到這資料就曾經詢問研究團隊，不曉得觀光局旅行業的相關法規或是消保會的消保法規中是否有針對 CLIA 的國際慣例做為國際法內國法化的程序作業？因為這樣的處理程序，面對未來興起郵輪產業時，對業界、行政機關甚至是消費者的重要保障都是一參考依據。聆聽了很多先進代表的意見，認同在郵輪產業興起的過程中，如何教育國內乘客搭乘郵輪、保障旅客的權益下，要如何符合國際慣例去並爭取合理的權利，尤其在消保法規中是否也考量國際郵輪處理的慣例並綜整或考慮把他內國法化，個人認為這會對整個航業有助益，僅為建議參考，謝謝。

許銓倫專員：

港務組在建議修正商港法修正四十三之一條的部分有不同意見。商港法第四十三條是屬於安全與污染防治，那乘客與船舶運送人之間的運送糾紛應屬航運秩序的範疇，所以不建議在商港法訂定。

另外商港法第四十三條，該部分查核對象是港口設施，不是留滯者，所以這部分，航港局的查核是保全措施及保全業務，應該是防範恐怖攻擊與國家安全，認為乘客的糾紛不屬於這個範疇，不建議在商港法中訂定該部分。

李彥明科長：

回應徐總監一開始提到每個人 15 元保險費相關事宜，其實是航港局根據航業法訂定了「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」，旅客傷害保險的部分就是要求船舶運送業者要幫旅客投保，這在國內很多運具皆有類似的要求，這是補充說明。

另外徐總監本身是郵輪公司，在臺灣也成立了分公司，有個疑問就是如果根據航業法規定，在臺灣設立分公司後，就可在臺灣攬送客貨。但徐總監說申請執照 7.5 個月，因為在參加觀光局的郵輪旅遊相關會議中瞭解，郵輪旅遊本身是運送契約，亦為旅遊契約，到底如何去界定？剛剛觀光局提到是希望未來可以將船票和其他費用分別收費，就個人看法運送契約如果變更行程，目的地為乙地若沒有到

達乙地，是否沒完成運送契約？郵輪並非以運送為其主要目的。以航空為例，若坐飛機去東京，結果飛到香港，應無法稱說這是屬於行程變更而謂完成運送契約。請教就實務上，郵輪旅遊可以做這種明確的切割，一個單純的運送行為與一個單純的旅遊行為嗎？實務上業界如何看待，以上，謝謝。

徐景奇總經理：

因為時間不是很夠，所以我講的都是比較概略性的，希望大家能夠往那個方向去想。其實經營旅行社還是在臺灣經營郵輪分公司，本公司都尊重臺灣的法律規定，但最後給我們的是旅行社，所以我們就照著旅行社來經營，但我們是旅行社供應商。某種程度上就是販售郵輪的船位，並不直接接觸消費者。剛剛所講到法的部分，我是為所有旅行社發言，旅行社是我的銷售員。而我們並沒有跟任何一個旅客簽約，是旅行社跟旅客簽約。當發生消費糾紛時，嚴格來講，是旅行社跟客人的問題。但是身為旅行社的供應商，理當站在他們後面，而且這個原由可能是因為我們產生的，當然要站在他們後面來處理，這是我們的原則。所以本公司從來沒有排斥任何的事情。既然要經營市場，要長遠，就要抱著這樣的心態，所以基本上剛剛所提及都是為了旅行社發言，因此希望這個法是能站在旅行社、消費者和我們之間。對航商立場服務好都來不及了怎麼可能會和旅客對立？

至於剛才所提之保險，航商不可能強制要客戶買保險，而當旅客知道這樣的情況，他可能就不願意買而已，我們沒有辦法任意取消，旅客不購買，業者有什麼辦法？西方國家都是很早之前就去預定假期，所以先訂購、因怕臨時異動而買這個保險，可以不需要理由任意取消，郵輪公司則全額退費。郵輪公司跟飯店不同，郵輪一離開碼頭，怎麼賣，航港局也有要求船公司提供旅客名單，所以船在離開碼頭之前，就要送旅客名單到每一個碼頭，因此與飯店不同。飯店只要有空房，隨時都可入住。

所謂國際慣例是站在合乎邏輯的情況下來做這件事情，因為臺灣可能隨時決定可能隨時取消，但實際上有很多行政作業在幫助旅客解決這樣的紛爭，與今日所談的商業法，無太大關係。散客透過旅行社或是直接來找到我們的，都可以理解郵輪的特性。但當一個團體今天透過旅行社完成一項遊輪旅遊契約買賣時，不論是在臺灣上船或是國外上船，這類問題之後會發生得比較頻繁。所以我完全同意品保協會跟郵輪協會給未來訂定法的方向。

所以方才報告和對消保官所提的，並沒有如果臺灣那麼難搞就不來經營的意思，對該法未來的訂定非常樂觀，對於亞洲的市場也同樣樂觀。國外業者投資高費用在臺灣和其他國家，重點是覺得會成長和必經過程，只是西方國家投入較早，臺灣起步較晚而已；即使包含中國大陸，也有很多需要改進。所以我們不斷在學習，對未來是抱著非常樂觀態度，且最重要的是守法，所以才願意等七個半月取

得執照。我們代表的身分可能不同，因此講話的態度或內容也會有點不同，抱歉，謝謝。

劉德財組長：

這研究案是因在執行上有不足的部分，希望透過座談溝通做一個共識，如何能把郵輪業務處理的更順遂。研究團隊是否能在綜整後比較，看能否將這麼久的問題做解決處理，讓郵輪這行業能越來越光明，對未來航業或經濟發展有進步、達到理想。本局絕對沒有說一定要放在哪，請研究團隊再研討與分析後確定理由，經同意受理後就比照辦理，以上說明。

王明仁總經理：

方才有先進在問訴訟管轄，一般是由船公司所登記的國籍。臺灣應該是執行在大陸前面，臺灣是消費者保護優先，所以兩邊的處理模式不相同，基本上有很多問題臺灣是始作俑者。

李副校長：

要做個聰明的消費者，不可靠的業者下次就不再選擇。要透過這樣的過程法律是最後的保障，方才律師有提到，可以用刑法去執行，但要走到那個階段？放眼全世界，非法霸占船舶是如何處理？別的國家是不可能發生這類事情，不能因為有糾紛就霸占整艘船舶，本國消費大眾應該要受好的教育，權利可以爭取但要尋求法律的途徑。

羅晏任警務正：

剛剛講的刑法問題，我們有考慮到外國籍船舶的問題，本國是屬於屬地主義，外國籍船舶是屬於他們國籍的延伸，我們刑法第 7 條及聯合國海洋法公約中，原則上是不行使刑事權與民事權力，當然也有例外。譬如說騷擾港口、船長或外交人員去申請時，當地的主管機關才會介入，以上報告。

散會



附錄三、各與會代表對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之意見

附錄三、各與會代表對無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之意見

王肖卿(承攬運送公會顧問)意見
一、無船公共運送人為 1984 年美國航業法首創之名詞，稱「公共」運送人者僅限從事定期航運，然目前臺灣之承攬運送業早已包船營運，且航業法 48 條亦已開放論程與論時租船，非必從事公共運送，因此建議以無船運送業做為分類業別，較為妥適，避免侷限該業之發展，違反航業法「健全航業制度及促進海運發展」之宗旨。 二、航業法原有之貨運承攬運送業已然涵蓋無船運送人，全球貨運代理業早分為以簽發本身名義運輸單證之無船運送業與不簽發本身名義運輸單證之貨運代理業(僅占全球百分之五)。而僅美國航業法，稱簽發本身名義運輸單證之貨運代理業為「無船公共運送人(NVOCC)」，不簽本身名義運輸單證之貨運代理業為「貨運代理業(Freight Forwarder)」。其他國家並未跟進，大陸後來增加一個「無船承運人」(NVO)名稱，以區分不簽本身名義運輸單證之貨運代理業，亦未稱之為無船公共運送人(NVOCC)。 三、我國航業法是否納入無船運送人名稱不重要，重要的是協調海關鬆綁該業之作業，賦予該業與運送業同等之地位，始為協助該業發展之正途。
吳進發(沛華公司總經理)意見
一、保證金部分，會分實際的BOND，若承攬業跟無船公共運送人，我們海運承攬運送業把他一分為二的話，擔保金的部分應該是要越來越低，避免進入障礙，以現在現有實際存在的業者，也許會成為他的負擔。關於現在的三百萬我是沒有意見的，但既然一分為二，承攬業本來就沒有涉及運送行為跟運送責任，那在這種情況下，若你是無船公共運送人，我覺得有個替代的方式，除了本身的擔保金以外，因為你是運送人，對託運人具有運送責任，你有貨物滅失或是契約違反的行為，可以用保險替代加入。一般我們提單要註冊跟航港局報備。既然是做運送的行為，要對託運人有足夠的保證，提單上的保額要多少要登記註冊在案，保證金不一定能夠對發生損害的貨主得到足夠的賠償，但是保險機制的運用可以去補全因為運送人不履行義務導致託運人的損害。所以在這個部分，第一個提單是否有註冊，第二個有足夠保額的保險，才能夠實際做運送的行為。那我想這一部分本就比照carrier船東在提單上的註冊，在你發行的運送提單，提單上的保額多少，對託運人的基本保障是多少，覺得比deposit 或 Bond還更實際，因為當事情發生有保險機制作為補償，針對這部分給個建議，我覺得不需要

提高Bond。若單純做承攬業你就繳這個，你做無船公共運送人你就是要符合這個提單，你要去註冊，你要有多少額度的保險，有這部分你才能執行這個業務。

- 二、至於有關於無船公共運送人跟OFF，事實上已在臺灣存在很久，實務上也相對是這樣在運行。我們的業別名稱常會和別人做混淆，如果現在要改，那就要符合國際潮流跟國際接軌。貨運承攬業就是agent幫運送人提貨處理裝船錢的事情，而單據就是as agent不是as carrier。所以無船公共運送人，我們也是付運送人相對等的權利義務，本業較不會反對修整法律，但希望不要去影響到現階段我們公司的業務運作。若真的修法之後，不要增加我們業務推展或執行上的障礙，這是我們關心的重點。我們空運貨運承攬也是並存在市場上很久了，我們發的提單一直都是as agent，因為它叫做空運貨物承攬，所以剛剛邱教授也有提到無船承運人、無船公共運送人，我想不管是在大陸美國歐洲東南亞，這都是一個主流，如果要改就這麼去改，若還未上路前，就依照目前如此，若上路就照國際潮流。
- 三、這邊做點澄清，林光老師贊成修法，並也提供完整的資料給交通部，交通部也以這個來做發展，但不是說不贊同海運承攬運送業去簽發載貨證券，這應該是有其相對性的運送行為，付相對性的運送責任。海運承攬業跟海運承攬運送業，從70年到現在104年，運送的過程是與時俱進，我們不可能回到過去用以前的法，來套用在現在國際運送的東西，是格格不入的。第二個法不管是海商法、航業法或民法，對於本業規定，當然是以本業的法為優先適用。而在與時俱進的今天，為什麼會有海運承攬運送業的出現，是因為在整個時代的改變，運送行為運送人整個腳色的改變，不得不存在這些名稱，但現在就是要修如跟國際上運送行為跟運送責任權利義務相對等，第二個讓我們在出走國際時，大家不會有認知上的誤差。剛剛也有說到提單的問題，我想載貨證券本來就是照英文字面來翻 bill of lading，裝上船的載貨證券，其裡面有好幾個物權的表徵，包括裝船證明契約證明。載貨證券上面就是 carrier 跟託運人契約的主體，除了裝卸港口貨物內容名稱數量，還有包括裝船的時間很重要，剛剛許秘書長講到一點很重要，只有裝船的動作才能夠發，請大家記得，我們當然是確定裝船之後才能夠發載貨證券。所以我發載貨證券給出口商跟託運人，代表你的貨物的物權表徵，這是我跟你的合約的主體，剛剛又提到民法對於訴訟案件的爭議，民法一般來說，是沒有適用的法律才會去用到民法，我們有關於今天不管是海運承攬運送業，無船公共運送人，船務代理幫船東發的提單，或是 carrier 發的提單都是 as carrier，都是給客戶完全一模一樣的提單內容，只是我們現在要怎麼正名，讓大家好辨識。
- 四、在提單的內容上面，在民法的裁判上不管你是哪一個，只要一看提單就知道，所以這個其實沒有好爭議的。我們自己公司法務部也鑽研很多此種

case，所以提單契約我們運送的行為就在一個提單，特別是定期航運，就是標準固定格式。今天是誰發出這制式的提單出來，就是對提單內容的運送內容作運送人的責任負責，所以我覺得沒有甚麼好爭議。我們要求主要就是權力與義務應對等，這部分不需要再拉太多的東西進來去做混淆

五、有關於海運承攬運送業、無船公共運送業的中英文的名稱命名，我覺得是比較後面的，事實上來說，比較重要的是你有沒有去做運送的行為。剛陳前理事長也有提到說，有關於承攬跟無船公共運送人是否一定要分成兩業，如果一定要分我們也會贊同，但如果不分，那要怎麼要統合的名稱能夠具體表彰航業的實際的一些的業務，大家再從長計議我們都沒有意見。或是要分承攬業貨運承攬業或是 NVOCC，這部份我們也沒有意見，因為這部分並不會影響我們現行的實際業務，我們現在登記的將近八百家的業者，兩業都有在做，都是一條龍的，我們既做承攬又做運送，那一分為二的話就等於要登記兩次發兩個牌子同時要有。因為臺灣並沒有單純的貨運承攬業，一定是貨運承攬加運送，那重點來了，運送行為就剛剛講的提單 bill of lading，要俗稱提單、簡稱提單就是載貨證券，也沒有那麼複雜。重點是說你的提單有沒有跟航港局註冊報備、保險，對運送行為有無負責，對托運人有無保障，有無付相對的權利義務，這才是重點。剩下的要如何證明以及中英文要怎麼翻，都是枝微末節的事情，在討論修法的配套法和要怎麼修，我們都會支持且贊同，這我們都沒有其他特別意見。大家看提單的抬頭都是 ocean B/L，都是一樣的，重點是 B/L 的號碼有沒有被列管註冊，行為有無付相對的責任義務和保險這才是重點。

六、關於「資格」問題，資格在於相對的責任，BL 提單為裝船證明、物權表徵、契約，它有很多的功能性。目前船東大都不喜歡「運送人」這個名詞，但事實上就是運送行為，就是有運具沒有運具的分別，但做的都是運送人的行為，相對運送就有權利義務的產生，就遵照本身提單的相關的法在規範運送人相對的權利義務。名稱應如何訂，主要就參照學習(國外條例)，或是創新自創，與別人接軌不要故步自封。

七、以本業(海運承攬運送業)的立場，既然把兩業分開來，為了方便現行業者，應可同意 NVOCC 業者可以執行的項目包含貨運承攬，如果單純只有 broker 的工作就是貨運承攬業。所以 NVOCC 即為一條龍作業，而不是只有海上公共運送而已。未來如果要證明我們的 NVOCC 更強，除了海上公共運送之外還有前後端的整合。對託運人來說我是運送人，當然我是無船公共，我可能跟航商跟實際有船的船東來洽定艙位，我可能整櫃轉給 shipper，今天這個無所謂。因為我發我的運送提單，針對我的託運人負我的運送行為責任，你發你的提單給我，就針對我發的提單內容來負責任，這是沒有關係的。剛剛在說船邊的部分，就看彼此保險 cover 到哪裡。一般來說我們也有我們的提單的保險，如果今天提單發出去，貨在哪裡發生

問題我們也有我們的保險公司來負責。我舉一個簡單例子，航商或是船代業，他們也有很多是承攬業，也有加入海運承攬運送業的工會，他們既然也有來現場，大家對這個議題應該可以更凝聚共識，我們就是共存共榮。

戴治中(海運承攬運送業公會理事長)意見

修法的意義就是符合現狀，而不是走回頭路。不但是要這樣，也希望有更多破壞性的創新，能夠讓我們的航業更好，讓我們的國家可以發展成轉運之類更大的地方。像陳前理事長講的很有道理，不可能再走回頭路，這是完全不對的事情。所以名稱方面，不要說現在的海運承攬，甚至以前的船舶貨運承攬，業外的人是都不懂的，只是現在我們的主流就是物流Logistics這麼簡單。我們不是想改變太多，只是覺得既然要修就不如把它想好該怎麼一次把它定位成功。我相信其他的東西都是可以符合到我們今天講的議題，只是要我們走回頭路，那公會裡一定會有聲音，這不是我們要的也不是我們政府所要的東西。

陳文光(海運承攬運送業公會常務理事) 意見

- 一、我本身也是 F F，在 F F 的時候就參加第一次的所謂承攬運送管理規則，在保證金上來講是三百萬，結果我在 1984 年到日本參加 IOFFLAT 的會議，他看完以後才知道，保證金為何後來會變成有三百萬跟六十萬，整個的局勢很清楚。我們修法要符合現在，而且要看到未來的。
- 二、在航業法的修正裡面來講，不論是航業法、民法海商法都好，在海商法的第一次召開的時候我就說明了，海商法很奇怪沒有運送人的定義。我們看 Hamburg Rule 或 Rotterdam rule 也好，international convention 也好，他另外講得非常清楚，carrier 分成兩種。為什麼我們海商法還是沒有 carrier，引申了很多問題出來，就是說現在的 freight forwarder 身分都有問題，我很早之前在做 FF 的時候，就建議說名稱是否要改掉，因為目前我們講的都是海運承攬，那麼海運承攬只有海運嗎？以現在來說，走的是一條龍的服務，那我們如果現在還要把一個業分成兩個行業，這個在最早的版本裡面，按照代理業分成甲乙兩種。那麼我們之前有溝通過，分成兩業是沒有意義的，太複雜了。
- 三、我們要符合時代潮流，把它講成複合運送業或是甚麼業，清楚地把它標出來。為何一定要照大陸跟美國法，大陸的比我們晚，為何不看歐洲的法呢？看他們如何發展。我們的航業法到底是航業發展法還是航業管制法，這些都是我們要去思考的問題，如果你真正要修法的話，將心胸放大，看得再遠再廣一點，我的看法就是不要再把它分為兩業，因為一點用處都沒有。
- 四、如果我們看民法的話，並沒有海運兩字，只有承攬運送。它可以做海陸空的聯合運送，反而它更有廣泛的定義再，而且後來的法規也修了，就是雖然你是海運承攬運送，但你也可以做到空運的部分。那就是說海空是沒有分的，承攬運送就是承攬運送。要修就好好的去思考，不要在原本的條文中打轉。載貨證券/提單就不提申報運價的部分，海陸空都在做的時候這樣

要如何申報，覺得不合時宜。LINER SERVICE 很固定，有明確的規定。但承攬業要依照貨物去訂定不同價，這樣如何申報，實際面來看這個問題，較為麻煩。

五、關於提單，我們可以想想，空運裡面是用Waybill，Air way bill，sea waybill 有先決條件：不可transfer, negotiable，在1977制定的時候它有設定這個條款，bill of lading不能夠endorse以後再把他轉給其他的人所以我們現在可以思考一下waybill。

許洪烈(全國船聯會秘書長)意見

一、對於現場發送之資料，是可以做討論，但建議主席不可以做結論。不然會不公平，我們可以做討論，但等到下一次開座談會的時候再做結論，畢竟今天我們代表人民，不代表個人。關於提單與載貨證券，本團隊與海大團隊有不同意見。這裡今天的補充說明，船舶運送業是依據航業法簽發"裝船"載貨證券，跟海商法第五十三條船舶之後可以發載貨證券，他沒有裝船。所以定義是非常不一樣的，那麼船舶貨運承攬業在70修法時，第49條不得自為運送，是有條件限制的。但84年90年後卻刪除了變成大家都可以"自為運送"。所以我們都有建議，海運承攬運送業，全世界沒有這樣的名詞，這是12/16林光老師開會的時候說的。1.承攬業不得簽發提單，2.全球沒有海運承攬運送業的名稱。翻譯英文沒有明確的對應，但OTI就有。

二、所以到今天，外國人都不清楚我們這個行業業務可及和不可及的範圍。所以說這是一定要澄清的。建議恢復70年之船舶貨運承攬業的名稱，不得自行運送，不得簽發航業法之載貨證券也不得填發民法625運送人與運送物後填發之提單。時效的時間點有落差，也就是說船舶運送業要發的bill of lading，lading就是loding，只有有船的人，他才會有bill of lading的行為，其他的中間人任何人沒有loding的行為。你說這個中英文互翻是怎麼翻是另外一件事情。第二個，12/16他講的是提單，沒有講要簽發載貨證券。也就是說載貨證券是航業法的海商法的，民法是提單，而且提單是運送人它的時間點是與收受運送物之後就可以發，而且是填發不需要簽發，各有價值存在，不可交錯運用。在訴訟案件，時效時間點的落差，都是我們的爭議點，提單跟載貨證券千萬不可交互運用。我們建議海大，要於NVOCC與國際接軌的任務，引用的是民法663條。要增修訂航業法，要記得要與海商法38條53條60條的內容要能夠相容，不然我們國家的法有眾多法，與她們都不相容的話會很conflict。

三、NVOCC之全英文名的NVO中文沒有完全翻譯出來(Operating沒有翻出來)，若沒有翻出來，跟國際NVOCC有時會對不準的。所以這一定要把它的核心價值的部分翻出來，NVO是用operating的話一定要把她翻出來。另外也有看過是ocean的，也請貴團隊研究清楚，我們建議無船公共運送人指以自己之名義為他人之計算，自行運送貨物而得到報酬之事業簡單明瞭，既然

是引用民法663條，她講的是除非契約中有訂定之外不可以進行運送(??)，如果沒有說不可以，那就可以自行運送。至於其他管理的細項bond,提單,運價報備等等的細節，應該在後面管理規則敘述。所以說海大草擬的第三條OO運送人的話個人覺得太長，會令人不知所云。希望團隊能夠比照其他條文的名詞或定義，做一個說明。訴訟部分(看許洪烈的意見表)，都是在釐清原告被告真實身分的關係是承攬運送契約或是貨物運送契約的關係後才判決的。

- 四、如果原告被告背後看出來的只是承攬運送關係，誰違約就很清楚了。如果法官看到兩方是貨物運送契約，它也就知道誰違約了。但遺憾的是我們的海商法現今只有貨物運送契約之規範，在第38條。沒有承攬運送契約的規範，只好用民法規範處理，但民法講求的是契約自由，只要兩方開心簽下去就成立，實在太寬鬆，所以我們想請海大團隊去補足這一塊，免得承攬運送契約老是想闖關取代貨物運送契約的權利與義務。這個就是我們要分業管理的期待，能夠在航業法裡面，承攬與運送的規範能夠很清楚的規範出來，而不會混淆不清。本會對於航業法開創NVOCC的業務能夠符合國際潮流，且能跟國際接軌也符合航業法第一條，促進航業發展的宗旨。大家雖然在不同行業別的許可下，大家都是互相的客戶，都是合夥的關係。
- 五、第二對於NVOCC的全名要怎麼翻要好好思考，第三對於民法.海商法.還有海運運送業承攬規則有這麼多的名稱比如說提單.貨物運送契約.還有載貨證券還有裝船載貨證券以及管理規則15條，看起來提單只是一個收貨憑證的等同階級，這些的英文要怎麼翻譯是最重要的。第四點是民法13節(576、577、578)的行紀人，還有民法622的運送，民法17節(660、663)的承攬運送。行紀人、運送人、承攬運送人、承攬自行運送人等名稱應如何界定並明確說明。663承攬運送人自行運送貨物，這四個層次要如何連結、釐清才能繁榮國家的經濟。第三、四、五章希望留在下一次討論後再作結論，以上報告謝謝。
- 六、NVOCC 跟 OFF 的名稱應該如何分別，但還是沒有答案，今天如果是某個 carrier 的 title, as carrier as agent, 那又不一樣了。所以說 forwarder 不牽涉到提單更不牽涉到載貨證券，所以說誰簽發載貨證券誰簽發提單，所以英文中文之間的關係，還要請研究單位做一個正名。
- 七、再次強調剛剛正名的問題，不是說是枝微末節，這是所有事情的源頭，所以中英文名詞一定要正名。剛剛吳總提到的載貨證券及提單部分關聯應去追溯，要有個證明。大家都是為了要發展國家的航運，都全力支持。Out of box discovery, 相信三個團隊可以得到最好的格局及最好的結局。
- 八、我個人的建議資料，中間有空白，NVOCC 對於貨主是運送人，NVOCC 對於我們實質有運送工具的人，你是託運人，NVOCC 對我們是託運人，NVOCC 對貨主是運送人，可以做無限延長，提供整個共應鏈都可以。唯

獨中間有個 Blank，其對於實際有運送工具的 carrier 是託運人，所以我們兩個之間的關係是，你是 shipper 來我們這邊找船我給你，你對貨主是全包，對於貨主你是運送人，這就是實質 NVOCC 的定義，如果把這個 blank 包進去，那 NVOCC 也是實質的海上運送人?這是一個空白。 九、航業法開創並發展 NVOCC 之業務，符合國際潮流和國際接軌，亦符合航業法第一條件決航業之路促進航業發展合國家經濟之宗旨。大家在不同業別許可下，卻在相通業態的物流下，彼此都是合作的夥伴關係。
王國傑(船務代理公會秘書長)意見 海運承攬還有運送，是很荒唐的。貨物怎麼運，甚麼叫海運承攬運送業，我們現在都在研究在討論，因為大家都不清楚。總要有個運送工具，人家才說你是運送業，那為什麼航業法不准你bare boat你可以time charter，就是你想當船東沒這麼容易。所以今天要研究，一定要把它弄清楚，名正言順，海運承攬運送業要屬於那一業，請研究團隊告訴我，NVOCC屬於哪個業。不要一天到晚都混淆不清。
林沛樵(長榮海運副總經理)意見 國際運送業這方面都講中國跟美國，其實只是一部分，歐洲的法令也可參考。
鄭榮勳(貨櫃拖車業公會副理事長)意見 但有個盲點，比如說如果你今天是船公司是長榮，你是forwarder幫台塑接了一筆生意，從報關開始到裝船，那這裡面的server在運輸這一環就發生問題，在船邊的時候一個Se side move大概是一百五十萬台幣，結果這個櫃子翻掉，那這個櫃子翻掉應該要forwarder賠還是公司賠?在拖車來說這個是長榮本身海陸聯運延伸的一環，所以在船邊作業這裏面保險長榮已經cover了。提單上面長榮一定會有寫這一段是cover在海運裡面，那forwarder有沒有說這個保險裡面?
王燕珠(航港局科長)意見 交就交通部航港局立場，是以聆聽的角色參與今天這場座談會，希望依航業法規定受輔導之各產業能在和諧經營環境中發展，短期間各方的意見雖有些爭議，在現階段不會是個問題，因為經由產官學溝通互動後的運作，可凝聚出大家共同的想法、讓海運發展更順暢，期待海大研究團隊承辦本局這項委託研究案的結果，能給各業界一個好的作業意見，謝謝。

附錄四、期中報告審查意見回覆表

交通部航港局委託研究計畫

期中報告審查意見處理情形表

一、計畫名稱：「海運產業發展政策研究-航業法修正之研析」

二、研究單位：國立臺灣海洋大學

意見回覆表 1：

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
鄔德傳研究員-交通部運輸研究所			
1	報告書 P6，本研究範圍與重點包含「國際接軌部分」、「鬆綁航業法部分」及「其他研究議題」各 4 項研究議題，合計 12 項研究議題。本報告第二章至第五章係針對其中 4 項，惟尚餘 8 項議題待進一步研析，建議說明後續議題辦理期程，俾利承辦單位掌控研究進程。	研究時程依計畫進行沒問題，其他 8 議題將於期末報告討論。	同意研究單位處理意見。
2	研究團隊於第二章、第三章，分別研提 3 項、2 項(另有建議輔導措施) 方案乙節，建議考量進行「法規影響評估 (Regulatory Impact Analysis, RIA) 」，即針對所提各方案進行必要性評估、有效性評估及成本效益分析，俾利承辦單位擇定推動方案，並供後續推動修法作業之立論根據。	謝謝指教。依建議於期末報告修正。	同意研究單位處理意見。
3	有關第二章海運承攬運送業相關問題之探討，謹提下列資訊供參： (1)「承攬運送」依民法第十七節承攬運送之立法理由：「按承攬運送者，謂以自己名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受有報酬之營業也。近日交通便利，承攬運送之營業，日益發達，故本法特設本節之規定。」，爰此，海運承攬運	(1)此乃分及管理之新設計，因分甲、乙種海運承攬運送業，甲種業者不受影響；乙種業者之營業範圍比甲種業者小，故只能「...，以委託人的名義...」執行業務。 (2)謝謝指教。 (3)相關名詞已盡力週全考慮，俟定案再行變動比較合適。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	送業原則係以承攬運送為營業者，使運送人運送物品為營業者，並以自己之名義為他人之計算而受報酬為營業之人(即學說所稱之間接代理)；另由於承攬運送與行紀契約均有「以自己名義，為他人計算」之性質，故民法第 660 條第 2 項規定：「承攬運送，除本節有規定外，準用關於行紀之規定」。然研究團隊所提 3 方案，針對一般海運承攬運送業(係方案 1 至方案 3 分別稱為海運承攬運送業之海運貨物承攬業、乙種海運承攬運送業、海運承攬業)則規定：「...，以委託人的名義，為委託人辦理國際海運貨物運輸及相關業務而受報酬為營業之事業」，即限制其須為直接代理，恐日後實務有適用民法第 660 條第 2 項規定：「承攬運送，除本節有規定外，準用關於行紀之規定」之虞，建請研究團隊說明。 (2)依民法規定一般承攬運送人(業)係居於「間接代理身分」之地位，為託運人統籌辦理運送事務，而不負擔運送人責任，然若承攬運送人(業)因行使介入權而成為運送人或因介入之擬制(包含就運送全部約定價額、自行填發提單等 2 種情形)成為運送人，則需負擔運送人責任。 (3)研究團隊所提 3 方案，主要係針對承攬運送人(業)因行使	(4)謝謝指教。 (5)因經營業務項目屬營運範疇，業於航業法 43 條授權航政機關訂之。依現行航業法體例，營業項目乃訂定於管理規則之中，如船務代理業管理規則第 18 條之規定即是基於上述原則之體例。 (6)建議一參照美國法例，使用 OTI 包含 NVOCC 及 OFF，實際業別係 NVOCC 及 OFF，故許可證廢止等規定係對 NVOCC 及 OFF 直接作用，故不須另外針對 OTI 訂定許可證廢止等規定。	

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	介入權而自行運送，使其負運送人相關責任義務，原則尊重，然相關名詞定義建請參酌民法及相關法規命令再予精簡化。 (4)有關訂定分業不同保證金乙節，美國在立法推動相關財務保證制度之過程中亦見正反雙方意見之辯論，正方意見主要係託運人可避免透過需時訴訟程序，即可獲得實質賠償，將有助於改善該行業之地位；另可透過保證制度間接淘汰一些財務及信用不良之業者。依據1998年海運改革法(OSRA)及FMC公布之調查報告(The impact of the ocean shipping reform act of 1998)顯示，並未有明顯證據可證明海運改革法所訂之財務保證責任會對海上運輸中間人(OTI)造成嚴重之負面影響，爰此，此項修正有其立論依據。 (5)有關方案2，於海運承攬運送業管理規則修正草案第10條之1及之2增訂經營業務項目乙節，建議於相對應母法(航業法)增列相關授權文字，俾符授權明確性。 (6)依報告書資料顯示，本次修法係以變動最小為研析原則，然考量修法係為有利航業整體發展，衡平業者與消費者雙方權義，針對不公平競爭之情形，建議參考美國1998海運改革法第19條第3條規定(Section 19. Ocean transportation intermediaries, (c)		

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	Suspension or revocation)，於母法授權主管機關針對違規業者，經由一定行政程序可中止或撤銷海上運輸中間人(OTI)執照之權利，即主管機關如發現海上運輸中間人(OTI)不夠資格提供服務、故意不配合本法規定、或不配合主管機關所訂施行規則、規定、管理辦法等，經過法定之通知及聽證程序，主管機關可以中止(suspend)或撤銷執照，亦可以其未能維持保證金額，保險證明或符合本法第 19 條第 2 項第 1 款之其他保證時，予以撤銷執照，即法律正式授權主管機關賦予主管機關行使中止(suspend)或撤銷之權限。		
4	有關第三章貨櫃強制秤重之問題與因應，建議研究團隊將第 3.2 節所研擬不修改法規時之解決方案(計 4 種想法)，進一步評估該想法之有效性及分析其成本效益，俾供承辦單位後續決策參考；另有關第 3.3 節需要修改法規時的解決方案，所援引 IMO 之 SOLAS 公約中有關貨櫃裝船前秤重相關規定，主要係出口國管制，與本研究主要所欲解決貨櫃汽車運輸業者現面臨之困境似有不同。研究單位已於報告書列出貨櫃汽車運輸業者遭遇問題之原因，然如符研究範圍，建議研究團隊蒐集近年來貨櫃汽車運輸業違規超載記點之資料，統計分析其主要來源地(裝貨港)、超載重量(超重比，藉以了解司機是否難以由經驗判斷	感謝鄔委員的寶貴意見，但會議的多數評審委員建議目前的法規可以不用修正，只需加強對國外的託運人做宣導，使其知道我國的道路荷重限制，將可避免國外善意託運人因為無知而使貨櫃重量超出我國公路法規限制。另有關鄔委員建議將四種解決方案做成本效益分析的提議，是個很好的想法，只是本研究案乃為與航業法有關，故建議將成本效益分析放到商港法的修訂研究案中較為合適!	委員所提 3 項意見，請補正研究團隊經蒐集國外相關文獻或相關資料經交叉比對等論述，再依其論述回應並處理委員之建議。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	是否超重)等資料，俾利策略研析。有關討論交通安全規則第38條乙節，似尚有與公路主管機關研商之必要性，請說明後續辦理方式。		
5	有關第四章董監事相關議題，依據報告書 P103，為簡政便民，擬免除船舶運送業等應於辦妥公司變更登記後30日內，報請行政機關備查乙節，並建議請經濟部商業司協助，於系統強迫加入需副之航港局乙節，因事涉該管「公司之登記及認許辦法」，建議先洽該司討論可行性。	期中會議中，有評審委員建議直接由交通部航港局與經濟部商業司做行政上的協商即可！	同意研究單位處理意見。
王肖卿顧問-中華民國託運人協會			
6	研究方向及重點之國際接軌部分之1—國際聯營組織與國際航運協議之檢討，以及之2—對外籍船舶運送業之管理與國際締約部份之審查意見：贊同期中報告引用美國看法：「在一定之保障制度下加以限制」(第14頁)，並認同目前航業法要求審查後認可之規定已足因應(第17頁)。至於對國際締約，建請主管機關應協調財、經、貿部門，全盤了解經、貿現況及政策導向，始可因應。現行航業法第28~30條對外國籍船舶運送業之籌設、管理則無修改之必要： 一、目前航業法第3條第10,11項、第34,35條、以及航業法第28~30條已足因應需要，無須修改。 二、目前規定使聯營組織、協議各種變更，須向主管單位徵詢意見方定案，如同盟櫃櫃場操作費(THC)調漲，亦曾徵詢我方意見，同意後始調整，顯示現行	一：謝謝指教。 二：謝謝指教。 三：謝謝指教。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	航業法之規定已足因應。 三、倒是主管機關因人手不足，無法作聯營報備規定及報備費率機動查核，因此參考大陸，面對同盟策略變更等重大議案，應成立跨部會研議小組，研議後定案較為審慎。		
7	研究方向及重點之國際接軌部分之 3－無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性審查意見：建請不訂定「無船公共運送人」業別。理由如下： 一、就國際接軌而言，首應了解運輸名詞之歐系與美系用語不同(期中報告第58頁、長榮海運副總林沛樵也做相同之提醒)，OTI,OFF,NVOCC, OCC, service contract, contract carrier, through rate等，僅為美系用語，某些專有名詞之解釋，甚至美國不同於國際用語之解釋(早年之貨物錯放、誤放，皆因美國1916年Pomerene Act對Sea Waybill之解釋定位與國際不同所致)。對應實務可了解，FF方為國際用語，美國卻有三詞共同代表之 (OFF/OTI/NVOCC)。 二、現行航業法承攬運送業經營國際物流與無船運送業務已無問題。除非現行法施行上有問題，或有特殊增列之其他必要理由，否則不應增列新行業，名詞解釋上，以分類業別方式說明即可，否則徒增應用或管理上之複	一：因於各方意見分歧，OFF/OTI/NVOCC等名詞待決定修法再行選擇較洽當。 二：謝謝指教。 三：建議三建議分別「海運承攬運送業」及「海運承攬業」係為達成分業及分級管理而設立，是否採行待決定修法再行選擇較洽當。 四：謝謝指教。 五：謝謝指教。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	雜性。 三、期中報告第71頁建議三海運承攬運送業定義強調「自己」及「自行」兩詞是承攬運送最恰當的解釋，且「海運承攬」與「海運承攬運送」須合併，因承攬運送本身，即為受貨方委託之行業，兩者差異僅前者不發自己名義之單證(仍自行處理業務)而已，誠如審查人提交公聽會之書面：不發自己名義單證(如提單)情況，全世界家數不足百分之五(國際承攬商協會FIATA之統計)，實不必為此箝制承攬運送業之營業彈性。亦即審查人一再提醒之「同一行業」、「分類業別上稍加說明」即可。同時刪除「為他人之計算」，應更符合實務之需要。 四、無船公共運送之「公共」兩字，徒使承攬運送業只限經營定期航線，狹義使承攬運送業無法租船營運，與103(2014)年1月甫於立院三讀通過修正之現行航業法第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。」之規定衝突。因此亦不宜增列。 五、多數國家僅有貨代(freight forwarder)一詞，並未跟進美國法，訂定無船公共運送人(NVOCC)。大陸國際海運條例雖受美國法影		

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	響，亦僅說明「無船承運業務」與「無船承運業務經營者」，係業務內容之說明，非為行業別。我航業法不納入無船公共運送一詞，亦不存在是否與國際接軌問題。		
8	研究方向及重點之國際接軌部分之 4—因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議進口貨櫃之超重源頭管制與內國法化可行性之審查意見： 一、貨櫃貨之重量與體積為併櫃散貨運費計算之基準，遇有超重、超高、超長貨物，須按特殊櫃計費，即不使用特殊櫃，亦須加計加成運費(競爭因素有承攬運送人自行吸收，船舶運送業則必收此費)，這部份是營業行為，以享其利者關切之，公機關則無須介入。 二、裝船櫃重在出口地船舶運送業繪製之艙位配置圖(bay plan)上即已列明。 至於 SOLAS 之裝船前秤重規定，與本案之研究似無相關性，本審查報告已將該規定翻譯如附件。	感謝王委員的建設性具體建議，研究團隊同意委員的想法，且業已將該想法納入研究報告中的第 88 頁，並加上研究團隊對於王委員意見的評論。	同意研究單位處理意見。
9	鬆綁航業法部分之 5—我國沿岸航行權是否開放之審查意見：贊同期中報告意見，以不開放為宜。 一、內河航行與沿海貿易為二戰結束、廢除不平等條約、爭取回來之國家自主權，不容輕易開放。	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	二、新加坡為國際知名之港口國(Port State)，其重要性在於無港則無國(no port, no state)。因此期中報告第27頁研究，新加坡開放沿岸航行、日本則不開放。 三、美國OSRA, 1998第十九條規定不在美國居住之海上運輸中間人(OTI)在美國營業須指定一美國開業之代理(第19(b)(4))，顯示即令自稱自由開放之美國(實則Jones' Act—強制沿海航行須由掛美旗船隻行使之法案；Jibson Bill—限制懸掛美旗船隻始能取得之低利貸款等，均為強烈保護主義法規)，亦不忘為美國業者找尋就業機會，而非大方地全面開放。 四、加入國際貿易組織(WTO)後，各國對各類開放議題多以設立各式障礙(魔高一尺則道高一丈)因應。即作為談判籌碼，亦不容輕易開放，因此本議題亦贊同不開放。		
10	鬆綁航業法部分之 6—船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項變更，是否報請航政機關備查之審查意見：贊同研究報告意見(第 28 頁)： 業者陳報資料具期中報告說明：是供航政機關更新資料，以避免資料老舊。如航政機關與登記機關有電腦連線，及時更新資料，此規定即不須存在。	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。
11	鬆綁航業法部分之 7—探討船舶運送業為配合政策需求，經營特定航線客貨運送之審查意	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	見：同意期中報告意見。 一、就本議題建議：現行法第16條之「指定」改為「商定」即可。第25條之看法，則為「航業法自始即不僅限國內適用」。 二、另如因應外國船舶運送業或同盟之競爭行為，三個條文均可適用。		
12	鬆綁航業法部分之 8—海運承攬運送業之集運費率報請備查之審查意見： 一、海運承攬運送業既多為攬載併櫃貨送船舶運送業運送，面對貨方，理應以船舶運送業之集運費率作為報價佐證，因此要求船東運送人或海運同盟報備費率應為已足。 二、美國OSRA, 1998之規定較特殊，要求公共運送人以自動報價系統公開費率(第八條(a)(1)(B))，報備部份則要求公共運送人制定之協議、公共運送人之間的協議(第四條(a))、碼頭營運人之間或碼頭營運人與公共運送人之間的協議(第四條(b))、以及服務契約(較大宗貨物之契約)(第八條(c)(2)(B))須報備。大陸國際海運條例，則僅要求船舶運送業(OCC)報備費率表，未要求無船承運人報備費率表(期中報告第36頁)。 三、依現行航業法第35條「運價表應容許船舶運送業自由決定其運費、票價。」對船舶運送業尚且如此，	謝謝指教	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	可了解對承攬運送業要求報備運價表，確無必要性。且報備與否非重點，公權力能否有效查核報備資料之真實性、有效調查、強制業者出席接受調查、落實處分等(如Article 11 a, Article 12, 13 of OSRA,1998)方為重點。否則徒有訂定而無實質意義。 四、目前實務作法，承攬運送人對託運人通常憑船東費率表做口頭報價，議價時業務人員再機動彈性調整。因此承攬運送業自有之費率表之報備，用途僅為向主管機關報備之用，無其他實質用途。		
13	其他研究議題之 9—國內航線定義適用船舶運送業之檢討，審查意見：期中報告尚未對現行規定提出檢討意見，故審查無意見。	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。
14	其他研究議題之 10—如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制審查意見： 審查建議該評鑑機制應建立於熱門之國內固定客運航線上，否則應無意義。	謝謝指教，將於期末報告成果討論。	同意研究單位處理意見。
15	其他研究議題之 11—如何引導船舶運送業建立內部營運風險及安全管制機制之審查意見：期中報告未提出意見，審查則建議航業法不必涉入營運策略私領域。	謝謝指教，將於期末報告成果討論。	同意研究單位處理意見。
16	其他研究議題之 12—勸導或強制乘客離船法源依據之審查意見：	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	期中報告建議參照民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法辦理，審查無意見。		
17	其他研究議題之 13—對航業法修正之其他建議： 建請增列船務代理業與海運承攬運送業之申請籌設與核發許可證核發作業合併辦理。 本次航業法檢討，既包括鬆綁議題，本審查建議「船務代理業」與「海運承攬運送業」不同於「船舶運送業」或「貨櫃集散站經營業」，有硬體如船舶、貨櫃、貨物、車輛、機具存放及貨物起卸場所之查核作業，應簡化程序，將籌設申請與許可證核發作業併同一次性辦理便民。	謝謝指教。非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。
18	其他研究議題之 14—對航業法修正之其他建議：建請刪除航業法第40條海運承攬運送業代理外國籍海運承攬運送業業務須檢附有關文書登記之規定。 基於鬆綁之考量，實務海運承攬運送業代理外國籍海運承攬運送業在國內之業務，多為臨時性之委託，且運作有年，航業法要求登記有關文書，實無必要，建請刪除該規定便民。	謝謝指教。非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。
19	其他研究議題之 15—對航業法修正之其他建議：建請航業法增列海運承攬運送業直接發放小提單之權利規定。 基於航業法鬆綁便民之考量，併櫃貨小提單(delivery order, D/O)之發放目前多由海運承攬運送業製作內容傳送船舶運送業，再由船舶運送業製作小提單回傳海運承攬運送業核對，確認無誤後，海運承攬業再赴船舶運送業領回小提單發放進口商，此一來	謝謝指教。非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	回作業，除增承攬運送人成本支出，浪費時間成本並增分割小提單的成本外，無實質意義。 併櫃貨既為海運承攬運送人承攬，相較於鄰近韓、日、新加坡、香港等地，由海運承攬運送人自行製作並逕行發放小提單之作法，臺灣船舶運送業之獨攬作法，使程序迂迴且不合理，徒減弱臺灣海運承攬業務之競爭力。因此建請航業法本次修改，能同時能為海運承攬運送業解套。 此案之解套或使船舶運送業損失制單費小利，但整體考量卻因此加強承攬運送業之競爭力。		
包嘉源副教授-開南大學物流與航運管理學系			
20	研究團隊裡有曾任航政司擔任航政管理的學者，對航業法之精神及執行相當有經驗，相信對本研究案之研究有相當之幫助。	謝謝指教。	同意研究單位處理意見。
21	本研究案之研究議題是委辦單位於招標案內所列，應是主管機關認為亟待處理的議題，而「促進航業發展」為航業法第一條所列立法目的之一。觀諸現行航業法條文卻無可以達成該目的之條文，就連原航業法第十三條有關設立航業發展委員會之法源，亦於 102 年之修正版本刪除，肇致未來主管機關要執行航業政策，促動航業發展時，無據以執行政策工具之法源。在目前交通部資源欠缺之情形下，要如何讓其他部會支持及配合呢？因此，建議本次航業法修正可考量增列一些輔導或發展航業之架構條文，俾供未來主管機關作為推動政	謝謝指教。非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	策執行之依據。		
22	有關 NVOCC 的議題，研究團隊著墨甚多，顯示是委辦單位所關切之重點。但海運承攬運送業自民國 75 年納入管理以來，海運承攬運送業在航業法之定義並未改變，僅其名稱作過更動。如今要更動其定義，並界定營運類別，除是否要考量不作變動是否窒礙難行之外，尚須考量世界其他國家 Freight Forwarder 的發展情形。查我國航業法對海運承攬運送業，是來自民法之承攬運送章，其定義與民法 660 條同。因此，航業法內雖未具體規範海運承攬運送業之業務範圍，但已賦予海運承攬運送業有「介入」及「介入之擬制」成為運送人身份之權利。另查我國民法有關承攬運送人之定義並非我國獨創，其規定與其他大陸法系(如德國)之規定類同。NVOCC 僅是美國 FMC 所訂規範運送人形態之 Freight Forwarder，大陸也是很晚期由當時之交通部另訂 NVOCC 納入規範，而另一型態之「貨代」則屬外經貿部之轄管，歐洲基本上對 Freight Forwarder 並無特許之營運管理。目前全世界及我國之 Freight Forwarder 在經營型態方面，均已從事運送人形態之 Freight Forwarder，單純從事 Forwarding agent 的 Freight Forwarder 業者已微乎其微。因此，我們要將 Forwarding agent 的類型單獨另立一個行業，屆時是否有現行之海運承攬運送業者僅願從事	謝謝指教。是否要變動目前海運承攬運送業之規定，最後仍須行政機關決策。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	Forwarding agent 類型之情形，值得進一步觀察。		
23	其他有關本研究案研究團隊所研究之部分： 一、基本上同意期中報告初稿 p.8-32 有關「1.2 研究議題之分析」之分析意見。 二、p.38 表 2-1 建議一，第三條定義所增列之「五、海運貨物承攬業」與「六、無船公共運送業」，已成為二種特許事業。其中從事「六、無船公共運送業」是否能從事「五、海運貨物承攬業」之業務，如不能，是否剝奪現有海運承攬運送業之營運權，如可以，是否又要迫使現有之業者同時申請二個特許許可證。 三、p.61 及 p.62 分為甲乙二類海運承攬運送業，是否能同時申請營運，亦產生以上(二)之問題。 四、p.71 之「四、海運貨物承攬業」定義，加上「自行...」，將發生「得自行租僱船舶」運送之問題。 五、p.91 有關進口貨櫃強制秤重之問題，同意研究團隊認為不屬航業法之範疇，應由拖車業及公路主管機關設法解決，不須放在航業法處理。	(一)：謝謝指教。 (二)：若依建議一之設計，「無船公共運送業」之業務較廣，包括「海運貨物承攬業」之業務，故不須申請兩項許可證。 (三)：如(二)之說明，甲種業者之業務較廣，包括乙種業者之業務，故不須申請兩項許可證。： (四)：可考慮將「自行」二字刪除。P.66 (五)：謝謝指教。同意並感謝委員的建議，貨櫃秤重在另一商港法修正研究計畫中會再度進行深入探討。	同意研究單位處理意見。
楊鈺池副教授-國立高雄海洋科技大學			
24	<u>1. 運承攬業可否從事無船公共運送人之業務問題</u> 1.1 問題： 航業法內可否增設開放海運承攬業從事無船公共運送人之業	謝謝指教。 我國目前航業法規定之「海運承攬運送業」已實際執行美國法例之無船公共運送人業務，故	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	務，值得考慮之課題 1.2 案例： 對於是否增設無船公共運送人在航業法之內，大抵有兩種方式，第一無需設立者，如韓國海運法和日本海上運送法並無相關此行業規定，第二需設立者，如中國大陸國際海上運送條例第7條規定：經營無船承運業者應向國務院辦理提單登記，並繳納保證金。至於臺灣是要選擇哪一種方面發展呢，值得深思課題。 1.3 建議： 從創造就業機會和繁榮國民經濟考量，可以正面思考評估設立無船公共運送人之可行性，但是根據中國大陸案例得悉無船公共運送人和船舶運送人對於拖運人或是貨主而言，承擔相同運送責任，因此無論是海攬業或船代業其實皆可承做此行業，因此建議如需要設立無船公共運送人入法時，應該和海攬業設置規定和保證金標準脫鉤單獨制定，以鼓勵更多航運相關業者有興趣投入此行業，創造就業機會和開創貨源商機。	無須另立一行業別。	
25	2.對於國際協約履行之措施 2.1 問題： 對於外國籍船舶運送業之管理如何因應與國際締約之檢討問題，由於本計畫所論及 TPP 和 RCEP 主要涉及貨物貿易和關稅降低相關課題，建議儘可能找尋和海運相關國際協約來討論。 2.2 案例： 參考韓國海運法第 45 條規定：「海洋水產部長官認為有必要對於決定國家之間運送比率之	謝謝指教，本議題正進行研究中。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	國際協約或運送有關協約來實施時，對於調整船舶航行、決定海運業者間之運送比率或設置其他相關機構等採取必要措施」。根據韓國仁川港港務公司近期對外發布新聞稿顯示，中韓兩國海運協定對於中國港口到釜山港和光陽港採取完全開放自由市場無限制，但是對於到仁川港航線則限制船舶承載量和航次，造成該港只能承運35%從中國華北港口到韓國首爾的進口貨櫃。其他65%進口貨櫃則由釜山港和光洋港來分食承運，該港務公司要求海洋水產部和中國重新談判海運航權問題自由開放對象包括仁川港。以我們目前兩岸海運直航協約限制兩岸貨載量、船舶數和航線上而觀，挺類似仁川港案例，我方是否能夠積極爭取到向釜山港之無完全限制公平待遇，替臺灣國際商港爭取更多貨源，值得我們審慎思考之問題。 2.3 建議： 國際協約應該直接和海運相關規定來引用非將有關貨物貿易來是用。特別是我們和中國大陸簽訂的海運直航協定、服務貿易等相關海運市場和航業開放議題。根據兩岸可能簽訂服務貿易協定，中國大陸可以藉由合資模式進入臺灣來經營航運業包括船舶運送業、海運承攬業、船務代理業、船舶貨物裝卸業和貨櫃集散站業。以中國某大船公司為例，未來有可能自己成立航運合資公司後提供客戶一條龍式服務，是否會對於臺灣中小型航運業造成很達衝擊，值得觀察，因		

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	此建議根據海運相關國際協約來考量較為妥適。		
26	<u>3.臺灣航運受到不公平競爭之問題</u> 3.1 問題： 因應兩岸貨貿和服貿簽訂契機，冒航運市場開放，大陸或國外航運業不公平競爭所造成臺灣航運業之營業損失問題，目前根據我國航業法規定第 18 條規定「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。」。惟對於不公平競爭之定義和標準、主管機關是哪個機關負責調查、如何進行調查、如經查有事實採去因對措施為何？等問題皆未詳明，實有增設之必要性。 3.2 案例： 1.參考中國大陸國際海運條例第 35 條規定不公平競爭原則：(1)所產生損失和經營國際定期船運輸業務，(2)在大陸港口某一航線的承運配額持續一年超過該線總運量的 30%，(3)第 27 條規定國際船舶運輸業和無船承運業務，不得有下列行為：(1)低於正常、合力水平的運價提供服務；(2)給託運人回扣承攬貨物 (3)濫用優勢地位、以歧視價格或其他條件給交易對象造成損害；(4)其他損害交易對方或者國際海上運輸秩序的行為。關於調查單位根據該法第 36 條規定主要規範國務院交通部會同國務院工商行政管理部分和價格部門進行調查。第 37 規定調查機關實施調查，應成立調	謝謝指教，很好的建議。惟非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	查組，調查組成員不少於3人。 2.參考韓國海運法第45條規定，政府對於海運業者招到外國海運相關外國政府機關或團體之違反不平等互惠原則，得採取以下對抗措施： (1)罰金 (2)船舶進港禁止或進港限制 (3)船舶貨物裝卸禁止或限制 (4)其他總統規定事項。 3.3 建議： 本文建議建議在航業法內增訂不公平競爭之相關法條如韓國和中國大陸案例、或者制定專責不公平競爭法如日本之禁止獨佔和確保公平交易法，並且在航港局設立專責調查單位來受理不公平競爭申訴案件。		
27	<u>4.我國沿岸航行權是否開放可行性，建議不開放。</u> 4.1 問題： 我國沿岸航行權是否開放給國外業者之可行性 4.2 案例： 中國大陸國際海運條例第28條規定：「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，或者以互換艙位等方式變相經營中國港口之間的船舶運送業務」。 4.3 建議： 根據中國大陸案例，由於臺灣地區市場較少如果開放，對於臺灣現有航運業者經營和營運能力較為脆弱，完全開放市場後有可能遭受不公平競爭壓力和供需失衡變成受害者，因此沿岸航行權應該保留給國內業者，建議暫時不開放。	謝謝指教，將於期末報告成果討論。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
28	5. <u>我國目前在航業法內並無船舶管理業之規定，建議增列相關規定</u> 5.1 問題： 近來船務代理業從事經營船舶事業日益增加，但是對於船舶管理業之設置和管理規範付之闕如。 5.2 案例： 1.韓國海運法第 2 條第 8 款規定：所謂船舶管理業，係指根據船舶管理事業發展法第 2 條第 1 款，國內外海運運送人、經營船舶租賃者、觀光船營運者、造船廠、海上結構物經營者和其他船員法上從船舶所有者接受技術上和商業上船舶管理、海上結構物管理或是船舶試運轉等業務全部或部分接受委託，從事管理活動之業者而言。 2.中國大陸國際海運條例第二條第二款規定：「國際海上運輸相輔性經營活動，包括本例分別規定國際船舶代理、國際船舶管理、國際海運貨物裝卸、國際海運貨物倉儲、國際海運貨櫃站和堆場等業務。同法第十一條規定：「經營船舶管業務需具備以下條件(1)高級業務管以人員至少 2 人具有 3 年以上從事國際海上運輸經營活動的經歷(2) 有持有與所管理船舶種類和航區相適應的船長、輪機長適任證書的人員；(3) 有與國際船舶管理業務相適應的設備和設施。 5.3 建議： 為船舶管理業者之設立和監督管理能夠合法化和制度化，並且能夠保護消費者之權益，建議在航業法內增設船舶管理業，並且	謝謝指教，很好的建議。惟非本案研究範圍，提請航港局參考。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	設置船舶管理業管理條例來規範之。		
許洪烈秘書長-全國船聯會秘書長			
29	除 NVOCC 英文之簡稱外，應說明英文全名為何？俾能翻譯出正確的中文名稱，目前 NVOCC 翻譯成「無船公共運送人」之中文，值得商榷，因為英文單字「O」的核心意義就沒有被翻譯彰顯出來，如何能準確地與國際接軌；(如同當年 MCC 翻譯成 <u>Multiple Country Consolidation</u>，其中 <u>Cargo</u> 的核心意義沒有被翻譯彰顯出來。感謝交通部航港局航務組陳簡任技正一平在 103.12.16.交通部「航業法有無訂定海運承攬運送業具有 NVOCC 的法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性」會議簡報中對 MCC 的翻譯為 <u>Multi- country Cargo Consolidation</u>，也感謝當年經建會對 MCC 翻譯為 <u>Multi- national Cargo Consolidation</u>。)	謝謝指教。因於各方意見分歧，NVOCC 等名詞翻譯待決定修法再行選擇較洽當。	同意研究單位處理意見。
30	說明現行「海運承攬運送業」英文全名之翻譯為何？才不至於至今仍不知該如何向外國海運同業解釋其業務可及與不可及之內容與範圍為何？	謝謝指教。因於各方意見分歧，英文全名之翻譯待決定修法完成後，再行選擇較洽當。	同意研究單位處理意見。
31	1. i/依據「民法」第 625 條規範「<u>運送人於收受運送物後</u>，因託運人之請求，<u>應填發提單</u>。」的<u>提單</u>； ii/依據「海商法」第 38 條規範「<u>貨物運送契約</u>為下列二種：	謝謝指教。「民法」與「海商法」等問題係民法，非本案研究範圍，提請航港局參考。	

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	一、<u>以件貨之運送為目的者。</u> 二、<u>船舶之全部或一部供運送為目的者。」的貨物運送契約；</u> 依據「海商法」第 53 條規範「<u>運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。</u>」的<u>載貨證券</u>； 依據「海商法」第 60 條規範「<u>民法第 627 條至第 630 條關於提單的規定，於載貨證券準用之。</u>」的<u>提單及載貨證券</u>； iii/依據「航業法」第 21 條規範「<u>船舶運送業因託運人之請求簽發裝船載貨證券，應於貨物裝船後為之，不得於載貨證券上虛列裝船日期。</u>」的<u>裝船載貨證券</u>； iv/依據「承攬業管理規則」第 15 條規範「<u>承攬業應將簽發之提單或收貨憑證樣本送請航政機關備查。提單或收貨憑證變更時亦同。</u>」的<u>提單或收貨憑證</u>。 建議研究團隊釐清「民法」第 625 條規範的<u>提單</u>與「海商法」第 38 條規範的<u>貨物運送契約</u>與「海商法」第 53 條規範的<u>載貨證券</u>與「海商法」第 60 條規範的<u>提單及載貨證券</u>與「航業法」第 21 條規範的<u>裝船載貨證券</u>與「承攬業管理規則」第 15 條規範的<u>提單或收貨憑證</u>之間，其個別英文全名之翻譯為何？其個別之間法律位階與功能的差異為何？俾能向委託機關交通部航港局及中外海運同業解釋，以符合國際之潮流並能準確地與國際接軌。		
32	i/依據「民法」 <u>第一三節行紀</u> 第 576 條「 <u>稱行紀者，謂以自</u>	謝謝指教。「民法」等問題係民事法，非本案研	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	己之名義，為他人之計算，為動產之買賣或其他商業上之交易，而受報酬之營業。」 第 577 條「行紀，除本節有規定外，適用關於委任之規定。」 第 578 條「<u>行紀人</u>為委任人之計算所為之交易，對於交易之相對人，自得權利並自負義務。」 ii/依據「民法」<u>第一六節運送</u> 第 622 條「稱<u>運送人</u>者，謂以<u>運送物品</u>或旅客為營業而受<u>運費</u>之人。」 iii/依據「民法」<u>第一七節承攬運送</u> 第 660 條「稱<u>承攬運送人</u>者，謂以自己之名義，為他人之計算，<u>使運送人運送物品</u>而受報酬為營業之人。<u>承攬運送</u>，除本節有規定外，準用關於<u>行紀</u>之規定。」 第 663 條「<u>承攬運送人</u>，除<u>契約另有規定外</u>，得<u>自行運送物品</u>。<u>如自行運送</u>，其權利義務，與<u>運送人</u>同。」 建議研究團隊釐清「民法」條文中有關<u>行紀人</u>、<u>運送人</u>、<u>承攬運送人</u>及<u>承攬自行運送人</u>四個層次之業務範圍，俾利研究團隊為與國際NVOCC業務接軌而引用民法，增修訂航業法時，讓<u>現行船舶運送業</u>、<u>船務代理業</u>及<u>承攬業</u>三個層次之業別一起都可以申請第四個層次，同屬<u>運送業</u>之	究範圍，提請航港局參考。	

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	<u>NVOCC 業別許可證</u>，<u>開創並發展 NVOCC 之業務</u>，符合國際潮流並與國際接軌，亦符合航業法第一條：「健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟」之宗旨，<u>並須與海商法相容</u>。大家雖在不同 「行業」「業別」的許可下，卻在相同「物流」「業態」的屋頂下，彼此都是彼此的客戶，大家都是合作的夥伴關係。		
鄭鴻政簡任技正-航政司			
33	謝謝研究團隊蒐集資料相當豐富，如政府委託研究計畫相關法規無詳細規定章節應如何標示，則建議為使研究報告能較具可讀性，可參考法規及公文結構分章分節後依一、〈一〉、1、〈1〉、A、〈A〉、a、〈a〉等順序表達(例如：第 8、9、10... 頁即可依此順序修改)，使以後運用時能具有參考價值。	謝謝指教。依建議於期末報告修正。	同意研究單位處理意見。
34	第 7 頁，(二)鬆綁航業法部分、(三)其他研究議題以下之序號請個別從 1 起算較易分別。	謝謝指教。依建議修正於第 8 頁。	同意研究單位處理意見。
35	第 8 頁，主文第一段第 2 行「定期航運海運同盟」之定義建議能中英文並列，俾利對照。	謝謝指教。依建議修正於第 9 頁。	同意研究單位處理意見。
36	第 12 頁至第 16 頁，有關海運同盟發展的過程，建議可以依幾個演變過程(源起、興盛、解散等)分段敘述，俾利閱讀了解。	謝謝指教。依建議修正於第 13 頁至第 17 頁。	同意研究單位處理意見。
37	第 16 頁至第 19 頁、第 27 至第 31 頁，引述法規條文部分建議於該頁頁尾註記。	謝謝指教。依建議修正於第 18 至 20 頁及 28 至 31 頁。	同意研究單位處理意見。
38	第 28 頁，有關航業法第 16 條及第 25 條適用對象及時機建議研究團隊再進一步深入探討並就實務招標不順之實例，提出	謝謝指教。依每月與委辦單位會議討論，航港局表示招標不順利之問題已大致解決。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	具有實用激勵之措施(例如：雙倍合理利潤或合理利潤+額外利潤)，俾利執行。		
39	第 30 頁，有關大眾運輸條例對於業者服務訂有評鑑規定，惟似乎無法達到去蕪存菁之目的，建議研究團隊參照學校辦學評鑑制度，將鼓勵進場及退場機制納入，以提升業者服務水準、保障消費者大眾權益及創新國家競爭力。	謝謝指教，將於期末報告成果討論。	同意研究單位處理意見。
40	第 32 頁，圖 1-1 研究架構中『蒐集國內相關業者及航政機關之相關意見』建議改為『蒐集國內、 <u>外</u> 相關 <u>法規</u> 、業者及航政機關之相關 <u>規定及</u> 意見』，較為周延。	依建議修正於第 33 頁。	同意研究單位處理意見。
41	第 51 頁至第 58 頁，座談會之與會代表意見，建議期末報告時列為附錄。	將遵照指示辦理。	同意研究單位處理意見。
42	第 90 頁，第三段第 3 行括號文字敘述建議能再精確，俾利文義清楚。	感謝委員意見，已經在期中報告本文中該段落加上詳細的圖形做說明，詳如第 87 頁下半部圖型說明。	同意研究單位處理意見。
43	以下為錯字或漏字地方，請補正： 一、第 7 頁 6 之第 3 行「...變妥變更...」修正為「... <u>辦</u> 妥變更...」。 二、第 10 頁(1)之最後 1 行「大略規為以下三大類。」修正為「大略 <u>分</u> 為以下三大類。」。 三、第 10 頁(i)之第 2 行「個盟員」修正為「個 <u>別</u> 盟員」。 四、第 14 頁(2)之「副本題交」修正為「副本 <u>提</u> 交」。 五、第 16 頁「航業法第 3 條第 10 項」修正為「航業法第 3	均已依照指示修正。 一、第 8 頁 二、第 11 頁。 三、第 11 頁。 四、第 15 頁。 五、第 18 頁。 六、第 18 頁。 七、第 21 頁。 八、第 23 頁。 九、第 23 頁。 十、第 26 頁。 十一、第 28 頁。 十二、第 32 頁。 十三、第 33 頁。 十四、第 54 頁。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	條第 10 <u>款</u>」。 六、第 17 頁「航業法第 3 條第 11 項」修正為「航業法第 3 條第 11 <u>款</u>」。 七、第 20 頁(1)醞釀階段第 1 行「勢頭」修正為「<u>趨勢</u>」。 八、第 21 頁最後一行「...準入後...市場準入」修正為「...<u>進</u>或<u>準</u>入後...市場<u>進</u>入」。 九、第 22 頁第一段有「準入」文字皆修正為「<u>進</u>入」；第二段第 6 行「標準」修正為「標<u>準</u>」，最後 1 行「複蘇」修正為「<u>復甦</u>」；最後一段倒數第 2 行「討論瞭如何」修正為「討論<u>了</u>如何」。 十、第 25 頁(四)第三行「：實.....參與各國.....」修正為「實.....參與國.....」。 十一、第 27 頁第 5 行「增加 25 條之 1」修正為「增加<u>第</u>25 條之 1」。 十二、第 31 頁 11 之第二段最後 1 行「...可切獲...」修正為「...可<u>確</u>切獲...」。 十三、第 32 頁 1.3 之第一段第 4 行「...蒐集蒐集...」修正為「...蒐集...」；第五行「...最有利之商業...」修正為「...最有利商業...」；第二段第 2 行「...研擬研擬...」修正為「...研擬...」。 十四、第 51 頁第 11 行「...共應鏈...」修正為「...<u>供</u>應鏈...」；第 16 行「...發展合國家經濟...」修正為「...發展<u>符</u>合國家經濟...」。 十五、第 89 頁第二段第 10 行「...超重貴...」修正為「...超<u>重</u>櫃...」；第三段第 3 行	十五、第 86 頁。 十六、第 87 頁。 十七、第 89 頁。 十八、第 95 頁。 十九、第 99 頁。 二十、第 101 頁。 二十一、第 102 頁。 二十二、第 106 頁。	

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	「...第而條...」修正為「...<u>第二條</u>...」。 十六、第 90 頁第二段第 3 行「<u>罰緩及並</u>...」修正為「<u>罰鍰</u> <u>並</u>...」；最後一段倒數第 2 行「...受法；」修正為「...<u>受罰</u>；」。 十七、第 91 頁 3.2 之第一段第 3 行「...有實質上很困難...」修正為「...有實質上困難...」；第 13 行「...耽誤馬頭作業...」修正為「...耽誤<u>碼頭</u>作業...」。 十八、第 96 頁 3.3 之第二段第 1 行「...運輸利法修正...」修正為「...運輸<u>立</u>法修正...」；第三段倒數第 2 行「...追就是...」修正為「...<u>追究</u>是...」。 十九、第 100 頁 3.4 之第一段第 6 行「...不力於較常車身...」修正為「...不<u>利</u>於較<u>長</u>車身...」。 二十、第 102 頁第二段第 4 行「...處理或務...貨櫃考車...不同瑪莉...」修正為「...處理<u>貨物</u>...貨櫃<u>卡</u>車...不同<u>馬力</u>...」；第 6 行標點符號「、」皆修正為「，」。 二十一、第 103 頁第二段第 4 行「...主觀機關...」修正為「...主<u>管</u>機關...」。 二十二、第 107 頁第 8 行「...變妥變更...」修正為「...<u>辦</u>妥變更...」。		
交通部航港局航務組：			
44	研究團隊針對「無船公共運送人是否納入我國航業法之可行性」議題研擬 3 種航業法修正版本，上開版本是否與中華民國輪船	將再度徵詢全國船聯會及海攬公會意見，於期末報告中納入說明。	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	商業同業公會全國聯合會及台北市海運承攬運送商業同業公會各別進行訪談?		
45	第 77 頁，於「海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表」(建議三)第 2 條之 1，新增「海運承攬業」之名稱不得與其他業別業者名稱，建議補充說明同一間公司兼營其他項目者不在此限。	謝謝指教，將依建議修正。P.74	同意研究單位處理意見。
46	第 79 頁中，「海運承攬運送業管理規則修正案條文對照表」(建議三)第 5 條之 1，「海運承攬業」實收資本額之估算組成方式為何？	考量「海運承攬業」因營業範圍較海運承攬運送業少，故建議比照空運承攬業實收資本額之數額，避免過低。P.76	同意研究單位處理意見。
47	第 102 頁第一段第 10 行，針對董監事變更報請航政機關備查部分，研究團隊建議協調經濟部商業司同意，於其登記資訊作業系統中強迫加入一欄副知「航政司」的必填欄位部分，應修正為「航港局」。	已修正，詳見 P.102。	同意研究單位處理意見。
48	第 82 頁「海運承攬運送業管理規則修正條文對照表」第 11 條之 1 第 2 項，「 <u>乙種海運承攬運送業已投保責任險者...</u> 」應修正為「 <u>海運承攬業已投保責任險者...</u> 」。	謝謝指教，將依建議修正。P.80	同意研究單位處理意見。
49	第 84 頁「海運承攬運送業管理規則修正條文對照表」第 14 條第 2 項「...應繳銷 <u>海運承攬業運送或海運承攬許可證...</u> 」應修正為「...應繳銷 <u>海運承攬運送業或海運承攬許可證...</u> 」。	謝謝指教，將依建議修正。P.82	同意研究單位處理意見。
50	有關所提之建議修法，建議於期末報告書呈現完整之修正條文。	謝謝指教，將依建議辦理。	同意研究單位處理意見。
51	有關提單與載貨證券之用詞、使用時機及作用等，請研究團隊再釐清。	謝謝指教，將依建議辦理。(P.43-44)(維持原條文不修正)	同意研究單位處理意見。
52	有關無船公共運送人納入航業	謝謝指教，將依建議辦	同意研究單位處

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	法所定海運承攬運送業及海運承攬業採分級管理，是否得以用海運承攬運送證書業兼營海運承攬業，請釐清。	理。 (P.79， <u>第 10 條之 2 已規定：海運承攬運送業者可經營所有海運承攬業者之業務</u>)	理意見。
53	期中報告書章節段落請重新安排或參照簡報模式修正，相關文獻可納入其他章節或附錄供參。	謝謝指教，將依建議辦理。	同意研究單位處理意見。
54	期中報告書錯別字請檢視修正，第 58 頁本局意見，請依第 120 頁本局意見內容修正。	已修正。P.120、137	同意研究單位處理意見。
55	第 69(73)頁擬修正條文： 一、第四十二條第二項.... <u>第十九條、第二十二條</u>，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。...應修正為 <u>第十九條至第二十二條</u>，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。(補充說明:航業法第 22 條：船舶運送業經營固定航線之客貨運價表，應報請航政機關備查.....) 二、第四十二條第三項.... <u>第十九條、第二十四條至第二十六條</u> ...，於海運承攬業及外國籍海運承攬業準用之。應修正為 <u>第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條</u> ...，於海運承攬業及外國籍海運承攬業準用之。	謝謝指教，因海運承攬業不可簽發提單，亦無運價表申報之問題，故不須准用第二十條及第二十一條。(P.70)	同意研究單位處理意見。
56	P85 頁第 16 條：擬修正條文建議刪除 有關海運承攬運送業應將所營業之運價表請航政機關備查，已於表 2-6 建議三_航業法修正案條文對照表第四十二條第二項規範。 目前船舶運送業及來臺營運外國籍船舶運送業運價報備均於	謝謝指教，將依建議辦理。 (P.82)	同意研究單位處理意見。

項	審查委員 所提之書面意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	航業法中規範。 (1)<u>船舶運送業</u>運價表報備:訂於航業法第 22 條，罰則訂於第 54 條第 1 項第 4 款。 (2)委託中華民國船務代理業代理處理船舶客貨運業務之<u>外國籍船舶運送業</u>:訂於航業法第 22 條第 1 項及第 32 條，應依同法第 55 條第 1 項第 4 款。		

意見回覆表 2：

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
議題一「進口貨櫃超重源頭管制」			
王委員肖卿			
1	貨櫃貨之重量與體積為併櫃散貨運費計算之基準，遇有超重、超高、超長貨物，須按特殊櫃計費，即不使用特殊櫃，亦須加計加成運費(競爭因素有承攬運送人自行吸收，船舶運送業則必收此費)，這部份是營業行為，以享其利者關切之，公機關則無須介入。	感謝王委員的建設性具體建議，研究團隊同意委員的想法，且業已將該想法納入研究報告中 P.88 敘述。	同意研究單位處理意見。
2	裝船櫃重在出口地船舶運送業繪製之艙位配置圖(bay plan)上即已列明。	謝謝委員提供此寶貴意見！惟有些第三世界國家出口的貨櫃化貨物在出口地的秤重不實，所以不只導致船舶配載重心過高有疑慮，且使得卸貨港口的國家道路遭受到過重卡車危害！	同意研究單位處理意見。
3	至於 SOLAS 公約之裝船前秤重規定(譯文如附件 3)，與本案之研究似無相關性。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。研究團隊充分瞭解到 SOLAS 乃是關心船舶配載的安全！	同意研究單位處理意見。
包委員嘉源			
4	同意研究團隊之意見，有關進口貨櫃強制秤重之問題，不屬航業法之範疇，應由拖車業及公路主管機關設法解決，不須放在航業法處理。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
李委員彌			
5	依世界各國慣例進口貨櫃強制秤重不屬公權力，政府機關應扮演協調角色，對於商業事務，建議不由公權力介入。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
楊委員鈺池			
6	實務面屬商業行為非公權力之範	謝謝委員意見，此意見	同意研究單位處

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	疇，另韓國、日本、大陸法律皆無規範，此屬民間活動，公權力不宜干預，航業法無須規範此項。	將納入成為期末報告的一部分。	理意見。
鄭委員鴻政			
7	依交通部處理模式，此議題涉商港區內外之道路維護，建議期末報告時邀請路政司、公路總局參加，並提供有關「超重會罰業者與駕駛人，造成駕駛人受害被記點」實務意見，了解事實真相。	感謝委員的意見，將會進一步整理本計畫案第一次座談會上汽車貨櫃貨運商業同業公會的意見，於期末報告作完整呈現!	同意研究單位處理意見。
8	依研究團隊建議(P.94-95)，增設精準的橋式起重機吊架扭鎖秤重系統裝備，是一改善措施之方法，惟需對其裝備之誤差範圍，要具有公信力的單位予背書，方可對事件責任釐清較有幫助。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
劉委員德財			
9	本議題涉 SOLAS 公約之裝船前秤重，與船舶管理有關，非屬航業法管理範疇。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
10	本局港務組規劃研議本議題時，界定從源頭管制及轉歸責切入，亦納入該組近日發包之委託研究案之議題，建議屆時能邀請路政單位及拖車協會列席較洽當。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會/許秘書長洪烈			
11	對不實申報重量之業者應受處罰，為應解決司機被記點之問題，建議於期末報告時邀請中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會秘書長李昭功出席。	謝謝委員建議，將會積極的與李昭功秘書長保持聯絡!	同意研究單位處理意見。
中華民國貨櫃儲運事業協會/陳常務理事文光			
12	支持研究團隊及各審查委員之意見，有關進口貨櫃強制秤重如需入法，不在航業法內立法，應在商港法內立法。	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
13	本議題涉進出口貨櫃拖運時對國內道路交通安全管理之影響，屬國際性議題，解決方法： (1)進口貨櫃在港區內，以橋式起	謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	重機或地磅秤重，超重即不予出港。 (2)屬出口貨櫃者，責由各貨櫃場承擔秤重之任務。		
議題二「董監事備查管理」			
李委員彌			
14	議題屬行政協調事宜。	謝謝委員意見謝謝委員意見，此意見將納入成為期末報告的一部分。	同意研究單位處理意見。
劉委員德財			
15	議題朝行政協調方向進行即可。	謝謝委員意見。	同意研究單位處理意見。
議題三、四「NVOCC及集運費率備查法源」			
王委員肖卿			
16	檢視研究團隊簡報中特別強調依交通部103年12月16日會議之NVOCC入法政策決議而擬議之3種建議方案，針對方案3內容，建議不改海運承攬運送業定義，若要改，請對Freight Forwarder做完整解釋，或請研究團隊把期中報告初稿建議(三)合併成一個，不須特別去分類，理由如下： (1)海運承攬運送業必須做海運承攬業所有工作，為應週延，建議由海運承攬運送公會自行定義海運承攬運送業工作範疇，再由研究團隊來研究。 (2)海運承攬運送業不發自己名義單證(如提單)情況，依國際承攬商協會FIATA之統計，全世界家數不足百分之五，實不必為此箝制承攬運送業之營業彈性。亦即審查人一再提醒之「同一行業」、「分類業別上稍加說明」即可。	1.建議三建議分別「海運承攬運送業」及「海運承攬業」係為達成分業及分級管理而設立，係依據委辦單位轉知交通部103年12月16日「航業法有無訂定海運承攬運送業具有『無船公共運送人(NVOCC)』之法定身分及比照船舶運送業需報備運價表之必要性研商會議」之會議結論要點一及二，進行研議。是否採行待決定修法再行選擇較洽當。 2.因於各方意見分歧，OFF/OTI/NVOCC等名詞待決定修法再行選擇較洽當。	同意研究單位處理意見。

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	(3)就國際接軌言，首應了解運輸名詞之歐系與美系用語不同(期中報告第 58 頁、長榮海運副總林沛樵也做相同之提醒)，即 OTI,OFF,NVOCC, OCC, servicecontract, contract carrier, through rate 等，僅為美系用語，某些專有名詞之解釋，甚至美國不同於國際用語之解釋(早年之貨物錯放、誤放，皆因美國 1916 年 Pomerene Act 對 Sea Waybill 之解釋定位與國際不同所致)。另對照實務發現，FF 方為國際用語，美國卻有三個名詞共同代表之 (OFF/OTI /NVOCC)。		
17	依自己在業界實習之經驗，業者向貨主報價時，是依船舶運送業公司運價表為基準，集運費率表主要是報航政機關備查用，實際非以報航政機關的集運費率表報給貨主；目前大陸無須備集運費率表，美國是以公開方式揭露運價，FMC 具有強制要求說明的機制。	海運承攬運業是否報備集運費率表，制度設計部分原因係考量其發提單而自行運送，則其權利義務與運送人同。現行法對船舶運送業要求報備運價表，故海運承攬運業亦須報備集運費率，以達公平。	同意研究單位處理意見。
18	因此集運費率表功能性若只是報備用，有無報備無太大差異。重點在運價備查後，公權力要有配套之稽查政策工具，即能否有效查核報備資料之真實性、有效調查、強制業者出席接受調查、落實處分等(如 Article 11 a, Article 12, 13 of OSRA,1998)，否則徒有訂定而無實質意義。	報備集運費率表確實具有公權力稽查之效用，我國海運行政通常是例外事件發生(如託運人爭議)，才啟動調查處理，故仍有其政策工具之效用。	同意研究單位處理意見。
包委員嘉源			
19	我國 filing 運價是仿 FMC，但我國缺 FMC 之人力與機制去進一步	委員很好的建議，惟如何建立一套如 FMC 的	同意研究單位處理意見。

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	追查業者所報運價，基本上filing 運價有其必要性，但必須有一套 查核機制。	查核機制，建請另案研 議。	
20	有關海運承攬運送業分成二類， 業者可以同時申請二類嗎？若 可，業者須申請2張特許許可證將 造成不便民。是否要分成二類， 應從源頭找出問題問題，否則分 類後會衍生很多問題。	依據本案建議，業者可 以同時申請二類嗎；但 不須要，因甲類業者可 包括乙類業務。	同意研究單位處 理意見。
21	促進航業發展為航業法第一條所 列立法目的之一，惟現行航業法 條文卻無可以達成該目的之條 文，就連原航業法第十三條有關 設立航業發展委員會之法源，亦 於102年之修正版本刪除，導致航 港局在執行航業政策，推動航業 發展業務時，因無執行政策工具 運用，永遠以救火隊模式在推動 業務。在目前交通部資源欠缺之 情形下，要如何讓其他部會支持 及配合呢？因此，建議本次航業法 修正可考量增列一些輔導或發展 航業之架構條文，俾供未來主管 機關作為推動政策執行之依據。	委員很好的建議，民國 70 年制定(其後經 84 年、88 年及 91 年修正) 之航業法有「航業發 展」推動之條文；惟是 否恢復「航業發展委員 會」設置？建請另案研 議。	同意研究單位處 理意見。
李委員彌			
22	目前空運國際公約已明訂實際運 送人與契約運送人責任相同，旅 行社也可以 charter flight。貨櫃運 輸已從過去集貨人轉換至 forwarder 再轉換為 freight forwarder 可簽發提單並提供更多 附加價值服務，各國已朝向法規 鬆綁，NVOCC 即是法規鬆綁的開 始。臺灣的物流公司有機會做大 並與國際接軌，需靠政府法規鬆 綁、政府協助、資金流、資訊流 平台、商流、物流。承攬業無運 送亦無發提單不屬交通部範疇， 交通部所管轄應為運送。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處 理意見。
楊委員鈺池			

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
23	從創造就業機會和繁榮國民經濟考量，可以正面思考評估設立無船公共運送人之可行性，但是根據中國大陸案例得悉無船公共運送人和船舶運送人對於拖運人或是貨主而言，承擔相同運送責任，因此無論是海攬業或船代業其實皆可承做此行業，因此建議如需要設立無船公共運送人入法時，應該和海攬業設置規定和保證金標準脫鉤單獨制定，以鼓勵更多航運相關業者有興趣投入此行業，創造就業機會和開創貨源商機。	1.我國航業法目前管理核發行業之許可證，由民國70年立法時之六個減少至102年修法後之四個。是否要另外增加其他行業別，有待政策另案決定。 2.我國現行制度，海運承攬運送業已可執行大陸法例之「無船承運人」(類似美國之NVOCC)，故仍以維持現行保證金制度較洽當。	同意研究單位處理意見。
24	為促進航業發展，韓國之航業法有類似航業發展委員會機制，航港局如需要，會後可提供韓文之翻譯文件供參。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
鄭委員鴻政			
25	對於「承攬」民法已有詳細規定，航業法是否有必要再納入特許行業，其必要性需再斟酌。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
台北市海運承攬運送商業同業公會/張律師天欽			
26	海運承攬運送應由交通部主管或經濟部主管有待討論。交通部應創造一平台使船舶運送業可強大達到全球運籌，而非侷限於研究如何定義NVOCC。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
劉委員德財			
27	可由主辦單位發文請公協會定義有關海運承攬運送業。	謝謝主席之指示。	同意研究單位處理意見。
中華民國貨櫃儲運事業協會/陳常務理事文光			
28	不贊成將海運承攬運送業分成二個業別。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
29	運價常波動不太有準則，若有聯運更複雜，業者報備的運價只是報備用，屬概括性運價的不切實際，應取消。	謝謝委員提供之資訊。惟報備集運費率表確實具有公權力稽查之政策工具效用，是否存廢仍待政策決定。	同意研究單位處理意見。

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會/許秘書長洪烈			
30	NVOCC 經營之型態不勝枚舉，均符合海商法貨物運送契約的關係，且具國際 Multi-Modal Transport 發展之正面能量。建議交通部採取經營權利、義務與責任相符合之管理原則，寓服務於管理中，俾利航業之發展。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
31	現行「NVOCC 海運承攬運送業」之名稱不變，但定義需修正為：指以自己之名義，為他人之計算，自行運送貨物而受報酬為營業之事業。	謝謝委員提供之資訊，惟該建議與民法「承攬運送」之法意不相符合。考量我國海商法尚未包括「契約運送人」適用之前，「承攬運送人」之定義仍以符合民法「承攬運送」之規定為宜。	同意研究單位處理意見。
32	大家雖在不同「行業」「業別」的許可下，卻在相同「物流」「業態」的屋頂下，彼此都是彼此的客戶，大家都是合作的夥伴關係。	謝謝委員提供之資訊。	同意研究單位處理意見。
33	航業法第 42 條無授權海運承攬運送業準用航業法第 22 條之運價表應報請航政機關備查，但海運承攬運送業管理規則第 16 條又規定海運承攬運送業集運費率表應報請航政機關備查，此項規定在母法無授權下，宜予檢討。	謝謝委員提供之資訊。民國 102 年新修正之航業法已刪除海運承攬運送業準用航業法第 22 條之運價表應報請航政機關備查之規定。故而，現行海運承攬運送業管理規則第 16 條規定「海運承攬運送業集運費率表應報請航政機關備查」之條文，須立即檢討修正刪除。	同意研究單位處理意見。
柒、主席裁示			
34	本案研究團隊依招標規範於 104 年 2 月 12 日提送期中報告初稿，在期中報告提交審查前，業於 104 年 1 月 14 日舉辦一次座談會，邀請與本研究內容相關之產、管、	謝謝主席裁示。	同意研究單位處理意見。

項	審查會議出席委員 所提之意見	研究單位 處理情形	承辦單位 審查意見
	學界人士與會，討論各項研究擬議事項，並蒐集產、管、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，於期中報告列為附件；期中報告製作 10 份書面資料及 2 份完整電子檔光碟片（以 word 文書程式製作）。		
35	本案期中報告請研究團隊依各審查委員及單位之建議，進行期中報告書修改，並研提處理情形答覆意見(對照表)後，供航務組檢視是否依審查會議建議修正。	將遵照主席指示。	同意研究單位處理意見。
36	本案期中報告初稿審查同意研究單位處理意見通過，並請研究團隊於期中報告會議紀錄發出 1 週內，將修正後期中報告書及處理情形答復意見對照表函送本局。	將遵照主席指示。	同意研究單位處理意見。

附錄五、歷次工作會議紀錄

● 海運產業發展政策研究－航業法修正之研析第一次工作會議紀錄

壹、時間：2014 年 12 月 26 日(星期五)

貳、出席：饒智平副組長、陳一平專門委員、鄔德傳副研究員、王燕珠科長、

李彥明科長、杜文允技正、吳奕宏專員、陳映如專員

李選士副校長、邱榮和老師、林泰誠老師、林谷蓉老師

記錄：張馨云

壹、紀錄

王燕珠：依照招標規範每個月 5 日前要提交工作月報。

王燕珠：這次開會作為第一次的工作會議紀錄。

王燕珠：GRB 表再麻煩團隊完成。

邱榮和：先行討論 NVOCC 入航業法可行性之議題，建議本項議題與海運承攬運送業之集運費率表報請備查等 2 項議題合併討論。

王科長：海運承攬運送業名稱保留，其修正方向請研究團隊再和海攬公會做確認。

邱榮和：如果要保留海運承攬運送業名稱，就按照美國的方法，參考美國和大陸定義，分兩業海運：(1)承攬運送業經營船舶貨運承攬業和(2)海運承攬運送業經營無船公共運送業業務。如果把第五點分業，就脫離準用民法的規範，拉回來航運法運用。管理規則就會連帶修正。

陳一平：提供德國的資料，給老師參考；

王燕珠：交通部於 12/16 召會後，交通部航政司鄭鴻政簡任技正及海攬公會均關心修法進度，傾向「海運承攬運送業」名詞不更動，戴治中傾向分級管理，分發兩種執照

邱榮和：(1)承攬運送業經營船舶貨運承攬業證照和(2)海運承攬運送業經營無船公共運送業業務證照。修改了第 39 條連帶修正第 42 條，第 42 條基本上是第 22 條拿來準用。也連帶修正第 43 條，也連帶修正第 57 條。

邱榮和：載貨證券和載貨憑證，提單和載貨證券是一樣的，

鄔德傳：民法的提單就是海商法的載貨證券，航業法的載貨證券適用於海商法的載貨證券

鄔德傳：承攬運送業在經營 NVOCC 時，視同美國公共艙單的 Carrier，在修改理由部分，可能要提出，他的責任已經提升。第 43 條區分的只有運價表備查。

邱榮和：在定義裡就是承擔運送人的責任，他可以發提單，就是有運送人的責任，已經在執行，只是法條上沒有，他們主張說引用於民法，責任等同運送人。Carrier 希望航業法修正，不要老是準用民法。

分業之後會影響到公司資本額和保險金額、保證金額度，後面會再提出討論，美國的保證經比臺灣低、大陸沒有資本額限制，但還是主張資本額原定的 900 萬。

陳一平：那是否需要有一個專門職業經驗？在美國有區分，要從事 NVOCC 是一個高度的職業者，必須要有個專門的經理人常設，

邱榮和：可以在管理規則設立，難道要加在航業法中？

王燕珠：涉及規則條例需要在法規位階訂定。除非再授權法則裡面加個項目。

邱榮和：業者會爭議，Carrier 和 Forwarder 都沒有

鄔德傳：Carrier 承受的相關義務更重大

邱榮和：Forwarder 會說我既然發送了提單給托運人，就會對發的提單負責。這和 Carrier 發送的運送責任是一樣的。

鄔德傳：提到關鍵就是 Master Bill of Lading 船東提單 和 House Bill of Lading 貨運提單，之後名稱就統一為 House Bill of Lading 貨運提單

邱榮和：這是實務上作業想法在法律上沒有寫明要發主提單還是分提單，美國英文上只有 Bill of Lading。凡是發提單就是依照海商法論定責任，這在定義上已經講明。再思考資格要分別限定，(1)公司資本額的限定需要提高？美國認為這不是重點，(2)營業 NVOCC 保證金相對提高，同 Carrier，如果以保險取代金額會更高。

饒智平：每個議題做簡報，在座談會上顯示，看看這幾個議題涉及到那些課題，例如 NVOCC 業別涉及到需不需要備查費率表，載貨證券、主提單和分提單的等小議題，母法修正、子法、關稅法等會有影響。經過討論、座談會收集意見資料分析、修正而成報告。主要是要去聽意見，再來討論如何去修改。先討論邀請出席名單。提供團隊上次開會的出席名單。

杜文允：如果都不動，海運承攬運送業下面分兩個業，證書、實務上如何去認定？如果建議關稅修，會搭配民法比較明確，關稅法只做承攬的業務可以分艙單。

邱榮和：換證。看關稅法他是用承攬運送，只做承攬是不能執行發放艙單的。

陳一平：同空運分甲乙種證，後來簡化而規避掉

林泰誠：再來討論國內進口貨櫃超重源頭管制由商港法航業法等法規予內國法化之議題。

王燕珠：有關源頭管制部分，本組後來有向港務組瞭解，那位同仁表示，有關萬海於美國之貨櫃秤重源頭管制部分，他只是到網頁抓取的，並沒有做確認，那份文我們與杜先生仔細看過之後，發現那個是私經濟行為，上次意見交換時討論到為何私經濟行為行政機關要介入，兩方意思結合所做其實不需要行政機關介入的。

林泰誠：我有至萬海與負責的承辦人員談了一下，像貨櫃拖車超重是比較容易發生在小公司上的，但像萬海或長榮這種大公司，本身集團內就有負責經營貨櫃拖車的事業，比較不會出現太大的問題；而會有這種超載被罰款卻沒有辦法向負責人要錢的狀況，通常會發生在一般的船公司或較小的業者。

我後來有至 TS LINE(德翔海運)詢問，當卡車駕駛被罰錢時，公司當然會負責罰款的部分，但當駕駛被記點時會比較難處理，因為是屬於司機個人的部分。但我覺得載重差多少，司機踩油門應當會有感覺，如果真的要規範司機的話，就必須修改拖車板架，必然會加重他的負擔。事實上，每個貨櫃的承載重量都有規定，那為什麼會發生超重？後來有去瞭解，因為是一個 40 呎的拖車板架裝載兩個 20 呎的貨櫃才會發生超重。所以超重會有很明顯的特徵，第一個就是 40 呎的拖車板架放兩個 20 呎的重櫃；第二個是哪些國家是特定的，有些出口國會申報不實，才會導致這些行為。在美國，為了讓這些超重的車可以行駛，將拖車板架設計成三個車軸，以將力量分散，但這樣的比例是少的。所以如果是超重貨物且無法拆裝的，他們就會利用這種三個車軸的車架，可以允許貨物超重三四千磅左右，就可以解決這種問題。

饒智平：這個議題是從港務組那衍伸出來的，我覺得可能需要透過我們當窗口，讓老師與港務組互相溝通，以便了解他們在想什麼以及我們有什麼想法。報告強調，源頭管理不是卸了船後才管理，而在裝船前就必須管理，不然裝卸工人、船上人員的生命安全沒有保障，所以跟港務組的認知可能不太相同。

林泰誠：我問一些船公司的人員，他們有參加過航港局所舉辦的座談會，港務組有提出一些建議，他們希望能在碼頭出口作秤重，但實質上很困難，船公司建議讓港務公司或航港局另外找個地方做秤重的動作，因為若設在港區內，或影響船隻的裝卸貨作業，這只是粗淺的想法。所以我的想法是，為了避免耽誤船之作業，如果真的要作，可以從貨櫃拖車板架上裝設秤重裝置，一下去就知道重量，不用另作秤重動作，不用擔心排隊。

第二個想法則是將秤重裝置裝設在橋式起重機上，在吊櫃的那一瞬間，馬上將重量連線記錄起來，這樣就不會影響到碼頭的動態，但建議不要這樣做，因為美國的作法是以私人企業解決這個問題，例如美國鐵路，屬陸上運輸，則是以私人企業解決這樣的問題。

第六個議題，航業法第九條：「船舶運送業之董事、經理人或其他依法應登記事項有變更者，應於辦妥變更登記後三十日內報請航政機關備查。」後來我上經濟部商業司的網站，有登記資料公示查詢系統，它不用註冊，每個人都可以查，因為每個人都可以查，沒有機密的問題，所以是不是能建議將系統欄位直接連線至 MTNet 裡，所以是否能邀請經濟部商業司出席並研討是否會有困難，如果沒有困難的話是否就與 MTNet 對接，讓大家就可以使用。

王燕珠：這個部份我說明一下，針對這個議題，我那時候有個想法，利用行政機關的系統就可以解決老師剛剛所說的介接問題，但後來最近參加局裡的系統會議，發現到已經有介接在，代表可以直接連接，所以可能就不再需要額外的動作，但還是必須要再跟系統負責的同仁詢問。但針對老師所提到的第三頁第九條所提到建議刪除的意見，邱老師剛剛有提到，航業法修了 13 年了，過程中我參與的幾次，與會業者希望能夠放進去，但團隊寫到刪除的理由舉了陸運、空運或其他業別都沒有再修，這邊我持一個中立的立場，因為我們這個法是要綜整業界的聲音，就如第一次意見交換時，在目的事業主管機關的立場才會增訂現行的第九條，在現行研究團隊建議直接刪除這樣的規定，那刪除的理由是認為系統可以處理介接的問題，第二個是其他的業別並沒有這樣的規定，那是不是可以因此刪除。

林泰誠：後來我助理說我們這邊有些建議，所以後來的版本是有建議要保留。

饒智平：我想要了解一下當初這個議題的發展，一個是所謂介接的問題、資訊不能同步取得的問題，原來是寫說，公司法主關機關已經審核了，航業法是否有必要再備查？

王燕珠：那時候的原因是起於說，我們有收到航務中心的意見，在於說航業法第九條及船舶運送業管理規則，運送業者往往不能照著我們的規定去做備查，就會因此受罰，所以民眾會跟航務中心抱怨，2 月時局裡有跟經濟部商業司來文，是不是可以有副知的動作。這種處理，在某個程度下會有實質的落差，上次意見交換時，這個問題的衍伸，對民眾來講，看的是一個政府機關，我不管你是 A 還是 B 機關，在沒辦法確認 MTNet 與經濟部商業司的系統是否有關連性，那時候有想到只要單純用那系統做及時更新，作船舶管理系統時，那時候我們面對的問題是六萬艘的漁船業者。所以那時我講說已經有互知了，但航務中心的同仁說還是有些問題沒辦法去處理，所以民眾到各航務中心依照管理規則辦理備查動作的時

候還是會有落差，往往會超過三十天而遭到受罰，民眾認為被罰很冤枉，所以我們才會提這樣的想法。那今天看了老師的分析，上個禮拜開了 MTNe 的會議，商業司有再跟我們做介接，只是我們不曉得那個介接是否跟船舶管理系統一樣，是否是二十四小時運作，這個我們就不曉得了。

饒智平：假設不修法的狀況下，就算有介接，你不修法他還是要報你備查，介接只能確認他有還是沒有，那現在構想是比較偏向不用送到航政機關來，既然已經跟商業主管機關處理過了而且系統已經有介接了，就不用再多這一道程序了，還是另有想法呢？

王燕珠：基本上我會比較建議朝向保留，早期在修法的時候，那時有業界在堅持備查要保留的。而今天研究團隊建議刪除，但目前這只是討論版本，因為當時的環境和現在的環境也許不太一樣了。

我們今天的議題是單純拿出來討論，討論要向與會人事問怎樣的問題。

是要延長，還是要取消不用備查，還是要把備查期時間延長，那如果是純粹是要和商業司互動應該是和行政機關，放到會議裡面討論就不大適合了

李選士：這個條文對一個管理單位有很重要的意義，因為那麼多公司不可能每天去看，所以對主管單位來講就可以知道發生什麼事，可以掌握資訊，所以跟系統連不連沒什麼太大的關係。

饒智平：航務中心表達說因為有業者沒有按照這個規定辦理被罰了，所以抱怨說你跟商業司，人家已經有登記過了，為什麼還要再來一次。

議題六保留，先不用在第一次座談會上討論。

林泰誠：港口國管制適用船舶範圍是否拓展到國內航線船舶，應研所有出一本 400 多頁的研究案，把 ISM 作法弄到國內船舶來，所以我們在想說是否在航業法第 13 條加上這個東西，雖然目前 NSM 還沒有推動，但我想說如果修改的話就一起推動這件事情，所以就看政策是不是要推，如果要推的話我們就在法規作修正，那原因就是為了提升國內船舶航線的安全度，不管是船還是岸上公司營運流程都必須經過認證，這樣相對來講是會比較安全的。那尤其像高雄有一家公司叫瑞邦，他出了很多事，到最後保險公司都拒保，因為他是負責運砂石的，從東岸到西岸。所以如果你沒有給他這種制度的話，事實上常常會出事。像我有一個學長，大我兩屆，就當船長在基隆外面沉了，怎麼找都找不到。所以你沒有給他適當安全的稽核就讓他出去，就很容易讓他產生很嚴重的危害，那我想說這應該要有一個制度。像民航局要飛機起飛之前還要有一個飛航計畫書審核才會放行，目前港口是沒有這樣的制度，所以我們把 ISM 引起來也是對人民安全有一個保障。因為他做到沒有人要幫他承保，就表示他的風險性很高，那我們主管機關管到後來人家都不保，那是不是表示我們的鬆緊度有問題。

陳一平：這個當初會提的原因應該是跟世越號有關係，那時候主秘交代我們要做

一個簡報，然後我們對這塊議題不是很熟悉。不過剛剛研究團隊提到航業法第 13 條部分，如果看航業法 13 條這邊只規範到固定航線，但其實船舶還有非固定航線，如果只落在 13 條的話，那非固定航線就沒有規範到他。這可能是另外一個可以探討的議題。另外，我不是很確定說這個是要規範在航業法裡面還是船舶法裡面。

李選士：船舶法原來就有，不過這兩個應該不太一樣。因為船舶法就是 SMCC 那一塊，所以船舶法現在在修，可是對公司的管理是應該擺在航業法裡面。

王燕珠：他是船舶法裡面，他主要國際公約的法源是 SOLAS 公約裡面第九章一個 code 裡面，那主要是針對船舶。我記憶中，船舶組目前也是今年一個重點項目，我覺得納進去也是合理的，因為你只管船舶可是公司沒有，有掛一萬失的問題。只是說在相關的子法有沒有要在更正，這我就不清楚。就像是這個業別裡面有分固定航線跟非固定航線，那針對這些業別在執法規範的標準是什麼，因為我印象中在 SOLAS 裡面不管對什麼都有一個審核的標準，沒有在相關執法做一個規範的時候，可能我現在的想法不一定對，因為我常常在看航業法規的時候都會告訴自己不要從船舶角度來看，因為那個烙印太深了，會互相影響。但是執法標準內容是什麼，通常會列出來。

林泰誠：因為目前沒有推動，所以沒有辦法也沒有規則，可能就要變成一個全新的辦法或規則出來。

王燕珠：這個勢必要推動，因為我印象中 SOLAS 公約裡面，最近幾年就生效或已經生效，我不清楚，要在確認一下，但是勢必是要推的。

林泰誠：因為他 ISM 推動是有分階段的，在國際船舶，他是從風險比較大的船舶、影響比較大的船舶，慢慢推。所以他有優先順序，不同船型什麼時候生效的日期，年分可能差兩三年。我們之前在船公司做的時候，我們是最優先的因為我們的風險高，貨櫃船排在我們後面，散裝船在前面，然後客輪一個一個排下來，所以他不一出來就每個都適用。所以想說在做這個的時候，坦白說我還沒看完那本四百多頁的書一個禮拜看不完。

王燕珠：我必須提醒說，不管是母法在立的時候，不知道我的想法成不成熟，僅供參考。就我之前在做的時候，母法依據國際公約內國法化的時候，不一定完全要訂定一個執法法規，我們可以譬如用 13 條落這個因、剪破這些航行國內證書的時候，實際上也可以規範就業須知，那就業須知就等於說在母法子法的位階的時候，在行政規則的頒定上會比較快速，他隨時可以依據公約內容精神去調整。譬如說在增加 13 條的時候，可以再增加第二項說前項就是由什麼航政機關另訂作業須知要點之類的，這種在船舶法也有訂過。這個有點類似在船舶法體系下技術類的法規，那目前部裡面的趨勢比較傾向法規多用行政規則的方式去定，會比較彈性。

林泰誠：所以我們局裡面是覺得不要去動到法律，就是航業法不要去動他，我們

可能從子法去看，然後加個作業須知配合，是這個意思嗎？

王燕珠：抱歉，我剛剛講的意思是母法是要改的，只是改的時候目前就我所知的航業法執法裡面的四大行業管理規則裡面有這樣的規範。那你新增這些規範，我印象中 SOLAS 不管什麼證書內容，尤其在 SOLAS 公約裡面，一定都會訂一個這個內容要定什麼。那你要定什麼，你要把他放在船舶運送管理也 OK，我只是把我寫在船舶立法裡面的經驗告訴你，其實這種很條列式的可以用就業須知方式。譬如說我研究的結果是在第 13 條，那目前第 13 條只有一項，那你就新增第二項。我會這樣做的原因是因為之前在做 MLC 公約的時候，有一個規範船員居是環境的標準，他那裏面有一項特別用就業須知定出來的。類似落一個根之後，就沒有第二項。假如說要變成法規也是 OK。

饒智平：把那個立法例點找出來給老師參考。

王燕珠：好，因為那個名稱很長，我要再去找出來，船員組可以找出來。

饒智平：我比較好奇的是把 ISM 引進來，其他國家以立法立義的方法處理。

林泰誠：事實上應該說 ISM 的規範本來就可以放到國內，只是你船沒有到國外，你沒有把他國內法化，你只是規範國際的，現在我們只是進一步延伸到國內。

饒智平：因為很多國家也有國內航線，那針對國內航線，ISM 有沒有什麼處理方式？因為在論述的時候需要知道如何操作。

林泰誠：這個我要去查一下，就是其他國家有沒有把 ISM 國內法化來做。

李選士：我上次不知道聽誰講，中國大陸的法規基本上跟公約是對應的，所以如果公約有的話，基本上他們也有。所以我們可以去確認一下中國大陸是怎樣，如果中國大陸是這樣的話，那就等於公約怎樣他們也就跟著實施了。

王燕珠：他們機制基本上和我們不一樣，其實這個部分我印象中組長好像很清楚，因為船舶組在推動的時候也有講到。

饒智平：但是船舶組沒有處理到這一塊，這部分比較偏向公司治理的部分，船舶法那部分沒有處理到，想要在航業法處理公司。

王燕珠：只是說我假如說研究結果真的要立的話，可不可以再說明欄內也寫出來，因為你只寫一個 ISM，恐怕外面的人會看不懂，因為將來到部裡面去修法的時候，法規會的人不見得會知道這些，所以要把 ISM 詳細說明，連 SOLAS 第幾公約也要講出來。

林泰誠：我們將會詳敘述。

饒智平：針對這個問題，我們這邊想到國內航線比較大的船東譬如說台航、台馬輪這些公司，因為也跟剛剛同仁講的世越號有關聯。

饒智平：有些議題可以不用放在座談會上論。

王燕珠：CR 可能也要邀請、聯社？

林泰誠：台航、台比較大的船東、台馬輪(興華)

王燕珠：全國船聯會也差不多了，那要不要邀請高雄地區的業界，因為這邊都是台北地區的。

林泰誠：考慮經費問題，可能無法做到。

饒智平：小三通業者有需要找嗎？

陳映如：那是特殊航線。

王燕珠：那可能要放在第九個議題談了。

陳映如：麗娜號(東聯)是非固定航線，只有兩岸(台北-平潭)是固定的。

饒智平：非固定航線已經沒有限制。

陳一平：麗娜號從去年八月開始都是上個月報下一個月的航線，已經持續一年多了。

饒智平：該案樣態似已不屬非固定航線，後續可以要求他乾脆就報固定的。

邱榮和：十三條原本是規範國內固定航線，但是現在把國內拿掉。不曉得為什麼？因為國際航線的航線基本上是不管制的，在八十四年的時候就已經放掉了。所有業者講，世界上沒有一個人管國際航線的管制。所以十三條就是原本的十六條，是講國內固定航線，可是我現在發現她把國內拿掉了，我就不曉得他是不是把範圍擴大到全部航線了嗎？

王燕珠：老師，我這邊要呼應你上次講的，可能是不小心落掉，因為如果這個羅輯的話，那第 15 條國內固定航線的國內就應該要刪掉了。

李彥明：如果把原本的國際、國內都拿掉，那這樣兩個都沒有了，既然這樣就只要固定航線就好了，因為現在兩岸的固定航線是有的。

林泰誠：還是要把固定拿掉？

邱榮和：所以十三條現在實務上還是要做航線登記嗎？

陳一平：對，國水科現在還是都在登記？

陳映如：是交由航務中心登記。

饒智平：他這個好處就是，你能夠掌握到船的走向，但是核准一次可以用兩三年。

邱榮和：只是登記而已，十三條後面有配套罰則？

陳一平：對，只是一般登記。

航港局：船舶運送業後面有規範，五十三條有處罰。

饒智平：航業法第 13 條就是在講申請固定航線要申請登記，包括國內和國際。這議題還需要再多點資料收集。

林泰誠：我就把這個放到後面，如果是航行國內者另外檢付這些，這樣可以嗎？所以相關文件裡面要修子法規增訂這些，在子法規裡面增訂孫法就比較容易。

饒智平：請同仁協助一些資料給研究團隊，特別是載重的問題。至於名單的部分，會後想到有適當的人選就可以提供給團隊。

結論：

議題三、八合併。

議題四保留，先不用在第一次座談會上討論。

議題六保留，先不用在第一次座談會上討論。

座談會上議題製作以簡報顯示，先就國內外資料蒐集作分析，再就議題建議及配套方向作出闡述，俾利座談會與會人員瞭解方向以作討論。

座談會議題：

議題3.無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性、

議題8.恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查法源探討(航業法第42條)、

議題11.如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行

座談會名單如下。

海運產業發展政策研究-航業法修正之研析第一次座談會名單

謝連金	理事長	中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會
李彌	理事長	中華民國物流與運輸經營協會
李健發或代理人	理事長	中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會/台北市船務代理商業同業公會
林澤宇	理事長	中華民國貨櫃儲運事業協會
許洪烈或代理人	秘書長	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會/台北市輪船商業同業公會
王肖卿	顧問	中華託運人協會
盧俊東或代理人	總經理	中鋼運通股份有限公司
戴治中或代理人	理事長	台北市海運承攬運送商業同業公會
梅家禮或代理人	總經理	臺灣航業股份有限公司
洪英正或代理人	理事長	臺灣商港事業發展協會
林光或代理人	創辦人	沛華實業股份有限公司
林沛樵或代理人	副總經理	長榮海運股份有限公司
余華明或代理人	總經理	陽明海運股份有限公司

謝福隆或 代理人	副總經理	萬海航運股份有限公司
王書吉或 代理人	總經理	裕民航運股份有限公司
陳振聲或 代理人	理事長	基隆市輪船理貨商業同業公會
蔡其昌	立法委員	立法委員蔡其昌國會辦公室
		交通部公路總局
劉德財	組長	交通部航港局
饒智平	副組長	交通部航港局
陳一平	簡任技正	交通部航港局
李彥明	科長	交通部航港局水運發展科
王燕珠	科長	交通部航港局航運管理科
杜文允	技正	交通部航港局航運管理科
吳奕宏	專員	交通部航港局航運管理科
鄭錦州	科長	交通部航港局國際水運科
		交通部路政司
許書耕或 代理人	組長	交通部運輸研究所運工組長
陳世峰	簡任稽核	財政部關務署



● 海運產業發展政策研究－航業法修正之研析第二次工作會議紀錄

開會時間：2015 年 1 月 27 日(星期二)下午 2 時開始

開會地點：交通部航港局一樓會議室

主席：陳專門委員一平

主席致詞：(略)

出席單位及人員：(詳如簽到表)

承辦單位報告：(略下)

各單位意見(如下)

會議結論：

記錄：張馨云

第一次工作月報公函會協助處裡。

第一次座談會議題討論方向如附。

期中報告大綱內容，依照團隊格式執行，以計劃書議題三、四、六和八撰寫期中報告內容。

2/12 提送期中報告初稿。

三月十日前舉行期中報告審查。

三月底第三次工作會議，討論第二次座談會議題。

四月初第四次工作會議，確定第二次座談會議題。

4/22 舉行第二次座談會。

「海運產業發展政策研究-航業法修正之研析第二次工作會議記錄」發言意見

航港局

第一次工作月報公函會協助處理。

同意第三版修正對照表。

期中報告大綱內容，依照團隊格式執行，以計劃書議題三、四、六和八撰寫期中報告內容。

3/10 前舉行期中報告審查。

4/22 第二次座談會的地點和第一次相同？

再和港埠組與會討論第二次座談會相關議題。

沿岸航行權至少在目前是不可能開放的。

局裡還是比較建議說把大陸的問題訂為特殊航線的問題，不要去挑戰他，因為那畢竟是兩岸關係法都把他界定在那裡，不是我們交通部可以去做任何改變的。

船舶運送業國內航線的定義，那個實際上應該是說

這一次航業法在 102 年 6 月 19 日大修的時候，最主要是針對特定水域的部分，102 年修法的時候就是把特定水域界定在像是日月潭，就是內陸湖泊那種範圍。沿伸出來，是因為尚未修法之前，所謂的國內線都是以船舶航行本國港口間，可是沿伸到有些工作船、客船、渡輪等等，譬如說高雄港的港區內，從 A 範圍到 B 範圍這個解讀裡面，國內航線的港口應該是只對港對港，譬如說高雄港到基隆港那部分。可是今天實務上發現到，因為高雄港範圍大，譬如說高雄的旗津碼頭到愛河的光榮碼頭，整個範圍的角度來講都是高雄港，那這樣可以用特定水域嗎？可是特定水域在我們部內主導修法下，是指內陸湖泊或水道或水庫那部分，那就跟我們原先修法的定義不一樣。但是實務上我們就會發現到高雄港的範圍內，點對點的運送行為，我們可以把牠凸出來叫國內航線，不要從港口對港口的定義。尤其最近高雄的重心在面對紅毛港那個範圍裡面，文化局在推展紅毛港的文化，他在推展活動跟賣票或遊覽運送的行為的時候，就誤觸了航業法的規範，那港務公司甚至南部航務中心都用以前的思維角度，他就說這不算國內航線，這是港區內的活動，他用商港法去規範。但是這樣規範的結果，因為文化局又用他的名義去做廣告和賣票的動作，沿伸出一些爭議。那沿伸出來的爭議被高雄市審計單位去提議說，你們這些行為已經被航業法規範，為什麼航港機關裡面用商港法法規去規範，那這個航業法管理的角度是不是某個程度主管機關有職務竊殆的問題，這個在南航中心裡面已經有來來回回很多的公文在做解釋。所以我們再去想說國內線航線的定義，這個特定水域我們要怎麼樣去適應比較好，那我後來提出這個爭議的議題。如果以後兩岸和平，航線可以延伸到大陸之後，那幅員更大、港口更大，如果用我們的航業法規範國內航線的話，像是天津港，那個航線要怎麼定義，我們只是這樣思考，所以提出這樣的議題。

研究團隊

是否可以協助第一次工作月報公函?

NVOCC 議題提供三個版本修正對照表，以第二版本納入期中報告初稿。

秤重議題再與港埠單位討論。

期中報告章節

第一章：緒論

第二章：海運承攬運送業相關議題之探討(NVOCC、費率議題)

第三章：航商相關議題之探討(秤重、董監事相關議題)

第四章：後續研究工作

參考文獻

附錄：座談會意見紀錄

4/22 舉行第二次座談會，地點海洋大學沛華大樓。

第二次座談會議題，再和港務組會談。

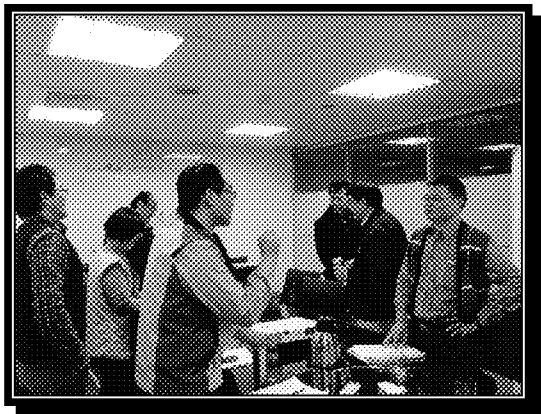
預計三月第三周第三次座談會、四月第一周第四座談會

議題五：與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權(CABOTAGE)開放
案例及我國開放之可行性探討(航業法第 4 條)

沿岸航行權是否要開放?是要和對方交換的意思?

議題九：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)

是說，船舶運送業國內航線的定義的適用要不要檢討，國內航線目前按照航業法
第三條第七點的定義是這樣講，他說以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經
營客貨運送的路線。特地水域是什麼意思?



● 「海運產業發展政策－航業法修正之研析」第三次工作會議紀錄

開會時間：2015 年 3 月 27 日(星期五)下午 2 時開始

開會地點：交通部航港局一樓會議室

主一一席：劉組長德財

出席人員：陳一平、王燕珠、杜文允、王映如、李彥明、賴盈秀

李選士、鍾政棋、邱榮和、林泰誠、林谷蓉、蔡豐明

承辦單位資料：(如下)

討論議題如下：

記錄：張馨云

議題 1：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。

議題 2：因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施。

議題 5：與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權(cabotage)開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第 4 條)。

議題 7：依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合。

議題 9：船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)。

議題 10：如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據。

議題 11：如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行。

議題 12：研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議，並針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究。

會議結論：

議題 1：第 3 條 10 項建議租傭艙位、常設組織或非常設之聯盟刪除。第 11 項建議不使用「國際聯營組織」。

議題 2：希望能將第 60-1 條加入，研究團隊再思考討論。

議題 4：不傾向開放。

議題 7：第 25 條刪除或修正請再研究；第 4 條不建議調整、修改。

議題 9：採原則不開放，另外許可，若是政府間的協議，再以特許方式進行。

議題 10：座談會時建議請部裡人員參與，第 13 和 16 條再研究討論。

議題 11：參考船舶法、海商法、ISM 比較和再參考其他國家研究。

議題 12：如放商港法，提議給港務組與會討論。

4 月 10 日(週五) 下午三點半邀請港務組與會第四次工作會議，再確認座談會議題，再通知研究團隊進行討論。

散會：下午 7 時 15 分。

「海運產業發展政策研究-航業法修正之研析第二次工作會議記錄」發言意見

航港局

議題 1：

第 3 條第 10 項，國際聯營組織比較偏向過去運費同盟的形式，國際航運協議比較偏向策略聯盟較不涉及運價，所以在第 10 項，我們希望把租傭艙位拿掉，因為租傭艙位比較常見，在市場上來說影響的層面不大。

為保留其彈性，我們建議將第 3 條第 10 項中的「國際常設組織或非常設之聯盟」更改成「國際組織與聯盟」。

在第 11 項部分，我們認為國際聯營組織是比較嚴謹的 conference，國際航運協議是比較寬鬆的合作。目前國際航運協議只有 G6、CKYH，P3 則是適用國際聯營組織。所以建議不使用「國際聯營組織」這幾個字。

議題 2：

外國籍的海運承攬業保留在第 40 條，但外國籍的船務代理業卻沒有條文，如果說不會因此出現像船務代理業這種業態的話，那為何會有與外國籍海運承攬業這樣不同的差異性？

希望能將第 60-1 條加進去，因為也屬國民待遇部分。

議題 5：

雖 TiSA(國際服務貿易協定 Trade in Services Agreement)以開放為目的，但沿岸航行權從政策角度來看原則上傾向不開放，僅保留形式。

實務上，以前藍色公路同意外商南貨北運，採原則不開放，另外許可；在談判角度方面可依照日本的精神，若是政府間的協議，再以特許方式進行。參閱第 60-1 條，我國與日本是一致的，我們建議如此作法。

議題 7：

我們是不是可以直接利用第 25 條要求業者採取必要配合措施，以增進公共利益、疏運離島民眾，採取必要措施使船舶運送業者配合。

研究團隊所提到的災害防救法第 31 條、第 33 條、第 38 條，利用第 31 條第 5 款作徵用的動作，利用第 33 條作補償的動作及第 38 條如果不配合的話需要做什麼處置等。

假如要使用第 25 條，是否之後要增列一些條文，當初在內部討論第 25 條時，因

為沒有罰則，所以有考慮將其廢除，但若廢除時，國家安全、增進公共利益，雖然是宣示性，實際上它的用途非常大。

航業法屬國內法，不能超過領海的部分。所以是不是將第 25 條的國家安全、公共利益等限縮至災害防治及促進航業發展部分。

經濟部主張讓海上加油合法，所以轉由讓交通部來管，所以現在讓行政院決定是否讓其合法化。

議題 9：

當初「特定水域」是為了日月潭納入管理形式上所訂定。而「特定水域」所指地區曾發生爭議。何謂「特定水域」？實務上碰到港口內航線算不算國內航線？建議修正之條文是否有擴大管理範圍疑慮？

認為有關國內航線觀光相關活動是港公司所應負責，但港公司則因民代壓力，認為是航港局的職責。同不同意這些活動在什麼時間航行是港公司所決定，再由航港局核定。目前最有爭議的是台中港正中號申請遊覽台中港未允許(高雄港目前已有業者營運)，港公司與航港局皆認為是對方應負責的業務，真正有爭議就是「特定水域」這部分，因此應要以何種字眼來做表達較為恰當。而目前以團隊所提議之「國內水域各靠泊點間」與「特定水域」一樣，還是未能完全克服「港區內之水域是否為國內航線」此爭議點，建議從此方向來修正。關鍵還是應著重在「港區內的航行管理」此爭議，做文字上的斟酌調整。

目前國內水域是傾向包括港區內水域，因此應有明確方式定義，讓誰來接手都可以處理。國內水域包不包括港區，一般來說港區是由商港法管制，那此條文是否要包括港區是其重點。

在早期「特定水域」純粹就是指日月潭或水庫，範圍較小，但若依建議修正之字面就單純文字上來看，「本國港口間或國內水域」，已經包括港口間，是把它擴大了範圍。目前不是要不要將範圍擴大，而是要有一個明確的定義，對於業者要「遊覽港區」此問題應歸於誰所職掌。目前建議修正之字眼則為我航港局所職掌，但在港公司商港法方面，也是需特許後才能處理，會讓兩法相互干擾(商港法有一些港區內不得行為之禁制規定)。若刪除「特定水域」，只有港口間，則內水算不算又是個問題。

若要以列舉式寫「水庫」則要再看經濟部水利法如何規定。因此有關「特定水域」，建議要看相關法律有規定，再來決定如何修正。在實務上，以港區內營運行為爭議最大，航線目前非許可制而為登記制，若來申請從事觀光業務是否就要允許有其爭議，且船舶進出商港，會有困擾發生。

娛樂漁船非船舶運送業所以不用去管它。重點擺在自己要主管的部分，「特定水域」這幾個字，爭議在於商港。港區這部分不是管不管，而是目前港公司若同意，航線會給予營運，但港公司傾向不同意讓業者營運，因為進出港會受干擾。

若加上「除商港依照商港法或商港管理機關同意後不在此限」，也是另一方式。應

以營運角度去看，而非主管機關。原則上航港局是不可管的，因為它是登記制而非許可制。因為若用其他法律另有規定之字眼，則會把漁業法所規範的都納進來。若用負面表列不改「特定水域」而另外加上「除...」，也是一方式。方法1 哪些可以？；方法2 哪些不可以？若用負面表列會比較少，再研議看看。

議題 10：

在服務評鑑部分，參照大眾運輸營運及服務評鑑辦法來定義旅客的基準，基本上我們是認可的，但不知道實務上的問題要怎麼來因應？例如針對營運服務機制某些航線只有一家業者營運，但某些航線卻是很多家業者。

受評鑑的業者應提供相關資料，但如果誘因不大、獎金不高，業者沒有意願提供資料的情況下，後續的評鑑工作要如何執行？

在國內固定航線補貼部分，業務屬交通部裡面的交管小組，若要透過座談會方式以蒐集更多相關意見且評鑑結果若涉及到後續營運標準補貼金額的話，建議可以請交通部交管小組參與討論。

船舶運送業營運及服務評鑑航線有船舶艘數限制外，船舶大小規模與提供之服務也不盡相同，如何有初步的篩選機制或是在評定過程中將其分級，是需要在規劃考量的。

在客船與載客小船的部分，會先請航務中心轄管的業者就在安全抽查的部分，先去了解哪些業者較好，之後請航務中心來推較好的業者送至交通部裡作評選，組裡面組成評選委員會實地考評，之後選出好的航運業者，以上提供給研究團隊作參考。

陸運有交叉補貼的情況產生，路線本身有競爭性，但航線已經是政府出錢請航商來跑，屬於是服務性性質，情況是不太一樣的，與公路的執行上是有落差的。

研究團隊有提出一個修正條款的建議，在監督辦法第6條，已經有獎勵金的相關辦法，所以在第4條裡面再把獎勵金放進來。第4條本身是寫損失補償項目如下...，跟獎勵金的性質是有差異的，為了鼓勵業者在公告期間內投件，到時若真的有實行，我們才酌予給獎勵金，所以第4條是可以不必做修正的。

今年評鑑先跑航行安全這塊，研究團隊裡面包含營運績效的部分陸續在加入。

議題 11：

航業法定義，動力船舶總噸20以上及非動力船舶總噸50以上。小船定義則是動力船舶總噸20以下及非動力船舶總噸50以下。

以成大所做的研究，他們對公司的定義，只要所有人或其他光船租賃的所有人都算，既然都算，就可以不用算在公司身上，如果不算在公司身上的話，航業法就可以不用去定義它，所以研究團隊可以考慮從這一方面來做。

這個議題裡面不是只有航業法有提到，船舶法的修正也有談到，所以目前他們是先放在船舶法的修正裡面，第38條-1有船舶安全管理制度。

在船舶所有人裡面，可以利用海商法第21條，有定義船舶所有人，概念已經可以

把船東或是船舶所有人涵蓋進去，已經不需要在航業法裡面做規範。

若立在航業法第 25 條裡面，當時第 25 條的立法宗旨是參照美國運輸貿易行為去訂定的，因為它是貿易行為，放在 ISM 裡做為法源宗旨，某個程度是有差異性在的，而且目前航業法第 25 條是沒有罰則的，所以從船舶法裡面去生根是會比較妥當的。

目前小船的檢照、發照、航安在去年 7 月 1 日已經交回航港局負責處理。

議題 12：

非常感謝研究團隊除了霸船之外，還額外蒐集很多郵輪延遲、變更、退票、取消行程等相關資料，處理霸船事件，因為涉及人民的權利義務關係，所以不能只在子法上去做律訂，應該要提到母法上才較恰當，研究團隊建議在商港法上面做修正。

下次的工作會議 4 月 10 日，務必找港務局的相關人員來做討論。

航港局與觀光局在郵輪旅遊部分是屬目的事業主管機關，實務上所面臨的問題是，業務部分會與觀光局有比較切割不清楚的關係，非常感謝研究團隊幫我們蒐集國內資料與國外的相關案例部分。

觀光局在針對郵輪旅遊這塊是不適用國外旅遊定型化契約，會另外在規範郵輪旅遊的定型化契約，因為目前他們還在研議階段，所以只有先提一個郵輪旅遊的應注意事項，主要是提醒旅行社在操作郵輪旅遊部分要怎麼樣提醒旅客有關他們自身的權利義務部分。

發展觀光條例第 27 條裡面有提到非旅行業不得販賣旅遊行程，所以麗星郵輪公司照理說在船上是不能賣的。與消保處討論過，他們說麗星郵輪公司委託給麗星旅行社之後，他們在交給其他六家的合約旅行社，所以基本上旅客在船上所簽的約是跟旅行社所簽的。

是否建議觀光局相關的法規、發展觀光條例或是旅行業相關條文，把它內國法化將其引伸過來，只要郵輪到了臺灣，中華民國的法規可以做一個管理的依據。

航空這塊有涉及到國外各別旅遊定型化契約的部分。到時候會跟觀光局討論，探討郵輪這塊是不是能跟航空一樣做個別旅遊定型化契約。

研究團隊

議題 1：

現在要將第 3 條第 10 項變得比較嚴謹，研究團隊同意將「租傭艙位」刪除。那我們就以「租傭艙位是航商之間例行性營運航線艙位調整的業務」理由將其刪除。

第 34 條更改成「核轉主管機關認可；航政機關如有需求，得會商有關機關協助」則主動權落在交通部身上，公平會所管的是聯營業者間的競爭行為。

議題 2：

第 28 條、第 29 條、第 30 條是管外國業者，主要是發證的規定及委託國內業者經營，屬國內航運管理制度。基本上 TiSA、TPP、RCEP 都來自 WTO 的 GATS，所以結論是沒有違反。因為我們自己的業者是這樣管理，所以外國業者來也要根據

這樣的管理制度遵循。

船務代理業不會主動攬貨，一定要有 carriers 委託時才会有業務，屬被動性的；但是 Forwarders 不一樣，它就是要主動攬貨的。對於這點我們研究團隊會再做思考。

議題 5：

第 7 頁沿岸航行權之定義，但書為第一個方式「經主管機關特許者，不在此限」，因此必要時可以用該手段來執行。另第 6 頁日本做法，「或日本所締結之國際協定另有規定外」，在必要時可仿照此作法訂定國際協定，讓外籍船舶在我沿岸航行靠泊。

議題 7：

船舶徵用有分「軍事」目的與「非軍事」目的，目前是動員法有規定的屬軍事目的，災害防救、公共利益、維持航運秩序例如對抗某些國家等。

在災害防救部分已經有災害防救法，是否該研議考慮將第 25 條刪除呢？因為這個條文主要是宣示性作用，並沒有罰則及獎勵制度。

議題 9：

「特定水域內」改為「國內水域各靠泊點間」。

不能解釋成港區也是國內水域？

若傾向包括，以內陸湖泊字眼做定義？若要單純一點，就以內陸湖泊間字眼修訂，特定水域就是指內陸湖泊來定義是否更為具體。

建議修正條文包山包海，若後面加上「但其他法令另有規定者，依其規定」。是否能解決不想核准太多航線此問題？若加排除字眼，有別的法管理就依其規定，是否可劃分。

航港局傾向要管港區與否？

船舶是否超過 20 噸？

議題 10：

船舶運送業營運與服務評鑑執行要點(草案)，評鑑項目是參照大眾運輸營運及服務評鑑辦法第 4 條之規定：場站、設施與服務占 20%，運輸設備與安全占 30%，旅客服務品質與價值占 30%，公司的營運與管理占 20%。

是否要增訂航業法相關的獎懲依據，考慮航業法第 13 條：主管機關得依實際需要，依據船舶運送業營運與服務評鑑要點辦理。

課長提到第九點，草案說可以依據評鑑的結果來作後續補貼計畫的參考依據。下一階段會採用座談會方式詢問業者，把評鑑的機制一方面列為補貼，另一方面作為未來航線核准的依據。

評鑑機制是否有考慮階段性，例如先不要提及相關獎懲機制，直到運作一段時間過後看效果如何，再與獎懲、補貼作結合。

是否能像實價登錄一樣，先作考評，不以處罰為主，以避免不必要的爭議。最後目的是希望將資訊取得來用。

評鑑的重心是否能放在較大的客船上，如果是一家壟斷的情況下，我們的評鑑指標就只是一種象徵而已，假如航線可以開放，這樣會比較有競爭性，而且能達到我們評鑑指標對他們的要求。

航業法第 16 條是說官方指定你經營該航線，若有虧損才會執行補貼。問題是現在是沒有指定而是正常營業的狀態下，所以在第 13 條應會較恰當。

議題 11：

交通部運輸研究所之前有擬了辦法與草案，大部分的業者都是贊成的，建議在航業法建立一個專章，在第 25 條、第 60 條加上，根據這個辦法，之後在運研所委外計畫裡納進來。

Operators 只要有營運船舶，就需要有安全管理的程序認證。

ISM 中的 SMC 在船舶法來做似乎是很合適的，所以航業法主要是以發展航業為主，跟安全管制是有一點差異的。研究團隊會再重新思考擬議。

議題 12：

組內提供的資料，彙整交通部及法律事務所及當初港務局的意見，建議在商港法第 43 條-1 或是在第 18 條的地方做修正。

本研究團隊會增列建議的條文文字修改內容。

對遊客權利的照顧，不論是航商還是旅行社，所以在不對稱的定型化契約內容中，是不是值得來做檢討，尤其是對消費者保護權益這塊。

遇到這樣的糾紛，消費者有三種管道：第一種是到消保會；第二種管道是到品保協會；第三個管道就是到觀光局陳述，但如果還是未果的話，最後還是只能用司法途徑來救濟，所以對遊客權利這部分是相當欠缺的。



議題 1

修法建議

(1.國際聯營組織與國際航運協議之檢討：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。)

航業法		
擬修正之條文	現行法	說明
第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。	第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。	
十一、國際航運協議：指<u>船舶運送業者</u>為規範國際聯營組織成員間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	十一、國際航運協議：指<u>國際聯營組織</u>為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	國際定期海運業者組成國際聯營組織後，乃簽訂各項協議。為求文義明確易懂，爰酌作文字修正。
第 34 條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關認可；<u>航政主管機關如有需求，得會商有關機關協助。</u>	第 34 條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關<u>會商有關機關認可</u>。聯營組織變更或解散時，	一、航政主管機關(交通部)係國際海運業務之主管機關，其對國際海運業者組成的國際聯營組織，相較其他機關而言當最為專業，故海運業者參加國際聯營組織之

聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。	亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。	認可，當可自行為之；又查公平交易法(第 46 條)也有航運事業競爭行為之審查，於不違反公平交易法立法意旨之範圍內，先依航業法管理之規定。惟若該組織之營運涉及「競爭行為」，交通部認為有會商有關機關(如公平交易委員會)之必要者，則可洽請其提供協助。 二、為求簡化行政作業及時間，爰修正第一項之規定，簡化主管機關(交通部)對業者申請國際聯營組織認可之程序。 三、第二、三項未修正。
---	--	--

註：公平交易法(第 46 條)：事業關於競爭之行為，另有其他法律規定者，於不牴觸本法立法意旨之範圍內，優先適用該其他法律之規定。

議題 2

初步建議

(2.對外國籍船舶運送業之管理如何因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)之檢討：與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)時，航業法第 28、29 及第 30 條應如何因應之措施。)

TISA(服務業貿易協定)之談判係延續 WTO 服務業貿易談判之任務。而 TPP(跨太平洋夥伴協定)及 RCEP(區域全面經濟夥伴協定)

則是我國尋求加入的區域貿易協定(RTA, Regional Trade Agreement)。海運係屬服務業之一環，應對該等貿易協議之談判，首先需瞭解該協議之基本規定，另外，則是檢視談判對手國是否要求那些海運服務業項目需進一步開放，再考量我國的應對策略。

不論 TISA(服務業貿易協定)、TPP(跨太平洋夥伴協定)或 RCEP(區域全面經濟夥伴協定)之談判，其基本遵循原則來自 WTO「服務業貿易總協定(General Agreement on Trade in Services, 簡稱 GATS)」，作為服務業貿易多邊談判之基本遵循規範。WTO 其推動服務業貿易自由化之主要內容有五項原則，分別為：最惠國待遇、市場開放、國民待遇、公開化與漸進式自由化等。另外，GATS 第六條有「國內規章」之規定。

關於航業法第 28、29 及第 30 條係規定，外國籍船舶運送業來我國營運應申請籌設及核發許可證以後，方可開始營運。一則該要求外國業者申請許可證之規定，國內業者亦同樣被要求(航業法第七條、第八條(申請籌設及核發許可證規定))，符合「國民待遇」之原則；再則該等規定也沒有違反 GATS 第六條有「國內規章」之規定；特別是該等規定並沒有造成 GATS 第六條第四項規定：「為確保有關資格要件、程序、技術標準及核照要件等措施，不致成為服務貿易不必要之障礙」的問題。

「國民待遇」(national treatment)原則，係指一會員的國民對其他會員提供服務時，可以享受各該會員現在或將來給予本國服務供給者相同的利益；於其利益受到侵害時，亦應同樣受到司法上的救濟。該原則強調「外國人」與「本國人」待遇的平等，包括形式上與實質上的平等。此為 GATS 第十七條明定：「1.對承諾表上所列之行業，及依照表上所陳述之條件及資格，就有關影響服務供給者之所有措施，會員給予其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其給予本國相同服務業者或服務供給者之待遇。2.會員可以對所有其他會員之服務業者或服務供給者提供與其給予自己服務業者及服務供給者，或者形式上相同待遇，或者形式上有差別待遇之方式，以符合前項之要求。3.如該待遇改變競爭條件，致使會員自己之服務業者或服務供給者較其他會員之服務業者或服務供給者有利，則該形式上相同或形式上不同之待遇，都應被視為不利之待遇。」

所謂「最惠國待遇(most-favoured-nation treatment, 簡稱 MFN)」，根據 GATS 第二條規定（經濟部國際貿易局，1995），係指立即和無條件地對來自其他會員之服務或服務業者提供不低於該會員給予其他國家相同服務或服務業者之待遇。惟各會員得採行與上述規定不一致之措施，但必須該措施已列入有關豁免最惠國待遇義務之附則且符合其條件。另外，鄰接國間之「邊境服務貿易」亦可排除在外。簡要言之，最惠國待遇原則強調的是，本國措施不得產生對外國業者間的歧視待遇。

「市場開放」(market access)，根據 GATS 第十六條規定，各會員提供給其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表之內容、限制及條件。會員對已提出市場開放承諾之行業，除非其承諾表內另有規定，否則不得於其部分地區或全國境內維持或採行下列措施，例如「（1）以配額數量、獨佔、排他性服務業者或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務供給者之數量，（2）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務交易或資產之總值，（3）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，藉指定之數量單位，限制服務營運之總數或服務之生產數量，（4）以配額數量或要求經濟需求檢測，限制特定服務業者得僱用與特定服務之供給直接有關且必要之自然人總數，（5）限制或要求服務業者，以特定之法人型態或合資方式始得提供服務，（6）以設定外國人持股比例或個人總額或全體外資總額等上限方式，限制外資之參與」。由上規定得知，市場開放原則強調，凡是各國管理規範係以阻礙進入市場為目的者，皆為 GATS 所不允許。

GATS 第六條：「國內規章」之規定如下：

對已提出特定承諾之行業，各會員應確保其影響服務貿易之所有一般性適用所有措施是以合理、客觀且公平之方式實施。

各會員應維持或儘速制定司法、仲裁或行政裁判或程序，俾在受影響之服務提供者要求時，對影響服務貿易之行政處分即時提供審查及在證明為正當時給予適當之救濟。對該等程序未能獨立於作出相關行政處分之機關者，該會員應確保該等程序確實提供客觀且公正之審查。

第(a)款之規定不得解釋為要求會員制定與其憲政結構或法律制度不一致之裁判或程序。

特定承諾中之服務應先申請許可始得提供者，會員之主管機關，應於依據其國內法令規定，在申請案完備後之合理期限內，通知申請人有關該申請案之結果。當申請人有所請求時，該會員主管機關應提供申請人有關該申請案情況之資訊，不得有任何不當之延誤。

為確保有關資格要件、程序、技術標準及核照要件等措施，不致成為服務貿易不必要之障礙，服務貿易理事會應經由其設立之適當機構制訂必要規範。該等規範尤其應確保上述措施：

基於客觀及透明之標準，例如提供服務之資格及能力；

不得比確保服務品質所必要之要求更苛刻；

就核照程序本身而言，不得成為服務供給之限制。

在會員已提出特定承諾之行業部門，於依照第 4 項所制訂之規範未生效前，該會員之核照、資格條件及技術標準之適用，不得以
下列方式使該特定承諾失效或減損：

不符合第 4 項第(a)款、第(b)款或第(c)款規定之標準；且

於該會員為該等行業提出特定承諾時，所無法合理預期者。

評估會員是否履行第 5 項第(a)款義務者，應考量該會員所適用相關國際組織¹⁰之國際標準。

與專業性服務有關之行業已被提出特定承諾時，會員應提供適當程序，以驗證其他會員專業人員之能力。

議題 5

沿岸航行權之探討

前言

有關沿岸航行權(Cabotage)之開放係指外籍船舶是否能在一國各港口間運送客貨。此原則主要係為保護國內航運產業免受外國競爭，以國家安全為目的，守護國家領海，以宣示國家主權。依據國內學者胡念祖(1995)表示，國內港口間的航行僅限國輪為之，是國家主權的表現形式之一，少有國家將國內航行權開放給外國船舶。基於平等互惠原則，若兩國間彼此對對方船舶開放國內航行權，則係主權國家間合意下的協議達成。根據經濟部國貿局(2013)研究可知，日本除國內法律或規章、或日本所締結之國際協定另有規定外，非日本國籍之船舶均不得進入日本境內未對外國商船開放之港口，亦不得從事於日本境內沿岸港口間之貨物運送或旅客運送服務。

根據經濟部國貿局(2012)報導，印度政府以有條件開放方式，擬鬆綁沿岸航行法(Cabotage law)，使外籍船舶得以從事沿海貨櫃運輸；附加條件是外籍船舶須由位於南印喀拉拉省(Kerala)科欽(Cochin)的「國際貨櫃轉運中心(International container transshipment terminal, ICTT)」進出，以將貨櫃轉運至印度其他港口，或自印度其他港口運送至該港後轉運出口。此限制條件將實行三年，期間將提供本土航運業者租稅獎勵，協助其擴張營運規模以達國際競爭水準。

根據中華人民共和國海商法第4條規定：「中華人民共和國港口之間的海上運輸和拖航，由懸掛中華人民共和國國旗的船舶經營。但是，法律、行政法規另有規定的除外」；「非經國務院交通主管部門批准，外國籍船舶不得經營中華人民共和國港口之間的海上運輸和拖航」。而根據中國(上海)自由貿易試驗區總體方案(2013)最新規範，允許中資公司擁有或控股擁有的非五星旗船，先行先試外貿進出口貨櫃在國內沿海港口和上海港之間的沿海捎帶業務。

我國沿岸航行權之定義

有關「沿岸航行權」之定義，就我國航業法第四條修法歷程如下：

(70年5月26日制定)

第四條

「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限」。

(84年7月12日)

第四條

「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限」。

(102 年 1 月 11 日修正)

第四條

「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。

修法理由

依實務經驗並配合本法統一用語，將「中華民國政府」修正為「主管機關」。

參考資料

航業法法條沿革，[http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025\\$\\$10\\$\\$\\$NO-PD](http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025$$10$$$NO-PD)，擷取日期：2015 年 3 月 24 日。

中國時報第 11 版(1995)，胡念祖：「境外航運中心面臨挑戰」，<http://marinepolicy.nsysu.edu.tw/files/16-1152-85159.php?Lang=zh-tw>，擷取日期：2015 年 3 月 24 日。

經濟部國際貿易局經貿資訊網(2012)，印度政府擬開放沿岸航行權，外籍船隻在有條件下得從事沿海貨櫃運輸，料將對印度航運業產生重大影響，<http://www.trade.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=45&pid=359893>，擷取日期：2015 年 3 月 24 日。

經濟部國際貿易局經貿資訊網(2013)，101 年專題研究「FTA 深度整合趨勢下服務業進一步自由化之法規配套分析」，<http://www.trade.gov.tw/Pages/detail.aspx?nodeID=830&pid=422328&did=13725>，擷取日期：2015 年 3 月 24 日。

議題 7

初步建議

(7. 探討船舶運送業未配合政府政策需求，經營特定航線之客貨運送之處置作為：依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合。)

分析說明：

研析航業法第 16 條及第 25 條之規定後，可知啟動第 16 條之理由(或時機)，可以是第 25 條規定之各項狀況。經考察目前各國實務，最常動用民間業者運具協助政府執行任務者，非戰時任務：(1)首要為災難救助，(2)其次為國外發生事變需求緊急輸運國民或撤僑回國，(3)再次為進出口貿易貨載之緊急運輸；另外則是戰時徵調。

航業法		
擬修正之條文	現行法	說明
第 25 條 為維護國家安全， <u>應付緊急危難</u> ，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。	第 25 條 為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。	考量現代各國實務，在非戰爭時期，最常動用民間業者運具協助政府執行任務者，其首要為「災難救助」；爰增列「應付緊急危難」項目，作為主管機關得通知船舶運送業配合政府採取必要措施之理由。

指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法 (民國 103 年 04 月 14 日)		
擬修正之條文	現行法	說明
第 4 條 受指定之船舶運送業經營特定航線客貨運送，所受之營運損失補償項目如下： 一、自接獲通知後調派所屬船舶，自船舶所在港口航行至指定航線端點港口，及完成特定航線最後一航次，自所在港口航行返回船舶原所在港口所產生之成本。 二、經營特定航線之補償金額，以每航次湮合理營運成本計算之。 三、完成運送旅客至目的港後，協助接駁至當地高鐵、機場及鐵路轉運中心之費用。 四、經營特定航線客貨運送，致無法執行原本經營固定航線或不定期航線，所產生之合理利潤損失。 五、其他經營特定航線產生之費用。 <u>六、鼓勵業者提供緊急協助之獎勵金。</u> 前項第四款之合理利潤損失應依航政機關要求提交會計師製作之補償評估報告（附件四）及相關佐證資料如下： 一、前一年航線別之營運年報表、營運月報表。 二、會計師簽證之資產負債表、損益表、現金流量表、股東權益變動表。	第 4 條 受指定之船舶運送業經營特定航線客貨運送，所受之營運損失補償範圍如下： 一、自接獲通知後調派所屬船舶，自船舶所在港口航行至指定航線端點港口，及完成特定航線最後一航次，自所在港口航行返回船舶原所在港口所產生之成本。 二、經營特定航線之補償金額，以每航次湮合理營運成本計算之。 三、完成運送旅客至目的港後，協助接駁至當地高鐵、機場及鐵路轉運中心之費用。 四、經營特定航線客貨運送，致無法執行原本經營固定航線或不定期航線，所產生之合理利潤損失。 五、其他經營特定航線產生之費用。 前項第四款之合理利潤損失應依航政機關要求提交會計師製作之補償評估報告（附件四）及相關佐證資料如下： 一、前一年航線別之營運年報表、營運月報表。 二、會計師簽證之資產負債表、損益表、現金流量表、股東權益變動表。 三、不定期航線之租船契（合）約。	為鼓勵民間船舶運送業配合政府任務，指定其經營特定航線客貨航線，增加誘因以提高民間業者意願，增加補償金額或提供額外獎勵，應是最佳之辦法之一。爰增加第一項第六款，讓航政機關在經費許可下，可給予民間業者「提供緊急協助之獎勵金」，裨益順利推動業務。

三、不定期航線之租船契（合）約。	四、其他航政機關要求之相關佐證資料。	
四、其他航政機關要求之相關佐證資料。		

註：

災害防救法

第一章 總則

第 3 條

各種災害之預防、應變及復原重建，以下列機關為中央災害防救業務主管機關：

一、風災、震災、火災、爆炸災害：內政部。

二、水災、旱災、公用氣體與油料管線、輸電線路災害、礦災：經濟部。

三、寒害、土石流災害、森林火災：行政院農業委員會。

四、空難、海難、陸上交通事故：交通部。

五、毒性化學物質災害：行政院環境保護署。

六、其他災害：依法律規定或由中央災害防救會報指定之中央災害防救業務主管機關。

前項中央災害防救業務主管機關就其主管災害防救業務之權責如下：

一、中央及直轄市、縣（市）政府與公共事業執行災害防救工作等相關事項之指揮、督導及協調。

二、災害防救業務計畫訂定與修正之研擬及執行。

三、災害防救工作之支援、處理。

四、非屬地方行政轄區之災害防救相關業務之執行、協調，及違反本法案件之處理。

五、災害區域涉及海域、跨越二以上直轄市、縣（市）行政區，或災情重大且直轄市、縣（市）政府無法因應時之協調及處理。

第五章 災害應變措施

第 31 條

各級政府成立災害應變中心後，指揮官於災害應變範圍內，依其權責分別實施下列事項，並以各級政府名義為之：

一、緊急應變措施之宣示、發布及執行。

- 二、劃定警戒區域，製發臨時通行證，限制或禁止人民進入或命其離去。
 - 三、指定道路區間、水域、空域高度，限制或禁止車輛、船舶或航空器之通行。
 - 四、徵調相關專門職業、技術人員及所徵用物資之操作人員協助救災。
 - 五、徵用、徵購民間搜救犬、救災機具、車輛、船舶或航空器等裝備、土地、水權、建築物、工作物。
 - 六、指揮、督導、協調國軍、消防、警察、相關政府機關、公共事業、民防團隊、災害防救團體及災害防救志願組織執行救災工作。
 - 七、危險建築物、工作物之拆除及災害現場障礙物之移除。
 - 八、優先使用傳播媒體與通訊設備，蒐集及傳播災情與緊急應變相關資訊。
 - 九、國外救災組織來臺協助救災之申請、接待、責任災區分配及協調聯繫。
 - 十、災情之彙整、統計、陳報及評估。
 - 十一、其他必要之應變處置。
- 違反前項第二款、第三款規定致遭遇危難，並由各級災害應變中心進行搜救而獲救者，各級政府得就搜救所生費用，以書面命獲救者或可歸責之業者繳納；其費用之計算、分擔、作業程序及其他應遵行事項之辦法，由內政部定之。
- 第一項第六款所定民防團隊、災害防救團體及災害防救志願組織之編組、訓練、協助救災及其他應遵行事項之辦法，由內政部定之。

議題 9

船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第 3 條)

我國國內航線之定義

有關「國內航線」定義，就我國航業法修法歷程如下：

(70 年 5 月 26 日制定)

第二條

九、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(84 年 7 月 12 日修正)

八、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(88 年 1 月 14 日)

八、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

(102 年 1 月 11 日修正)

第三條

七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。

修法理由

增列「或特定水域內」等字，以符航運實務已有客船業者經營內陸水道、湖泊及水庫等水域內之情形。

(102 年 5 月 31 日)

七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。

基於前述分析，我國航業法第三條擬修正如下：

擬修正條文	現行條文	修正理由
第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、 <u>國內航線</u> ：指以船舶航行於本國港口間或 <u>國內水域各靠泊點間</u> ，經營客貨運送之路線。 ……	第三條 本法所用名詞，定義如下： …… 七、 <u>國內航線</u> ：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。 ……	國內航線之定義酌作文字修正，俾使文義明確。

參考資料

航業法法條沿革，[http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025\\$\\$10\\$\\$\\$NO-PD](http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@79:1804289383:f:NO%3DE02025*%20OR%20NO%3DB02025$$10$$$NO-PD)，擷取日期：2015 年 3 月 24 日。

議題 10:

如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據

一、背景說明:

為提升國內固定客運航線服務水準及減少意外事故，交通部航港局研議如何建立服務評鑑機制，以落實國內固定客運航線船舶運送業之管理制度。依據「發展大眾運輸條例」第七條規定訂定之「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」，其第二條第一項第五款及第六款分別規定「船舶運送業」及「載客小船經營業」之執行機關，其第三條規定評鑑項目及配分標準；該辦法第四條規定主管機關應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項。蒐集彙整交通部乘船資訊網公告之「船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為本次座談會參考依據。

二、建議事項:

建議修改航業法第 13 條增加第六款，將「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點」列為監督考核辦法之依據。

大眾運輸營運與服務評鑑辦法

第二條

本辦法適用之對象，為本條例第二條第二項所列之大眾運輸事業，其營運與服務評鑑，由下列主管機關分組辦理之：

- 一、市區汽車客運業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 二、公路汽車客運業：由中央主管機關辦理。
 - 三、鐵路運輸業：由中央主管機關辦理。
 - 四、大眾捷運系統運輸業：由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 五、船舶運送業：由中央主管機關辦理。
 - 六、載客小船經營業：由船舶所在地之航政主管機關辦理；未設航政主管機關之地區，由直轄市、縣(市)政府辦理。
 - 七、民用航空運輸業：由中央主管機關辦理。
- 前項主管機關得委任所屬機關或委託其他機關(構)辦理。

第三條

主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依據下列評鑑項目及配分標準，訂定評鑑指標進行考評：

- 一、場站設施與服務：佔總成績百分之二十。
- 二、運輸工具設備與安全：佔總成績百分之三十。
- 三、旅客服務品質與駕駛員管理：佔總成績百分之三十。
- 四、公司經營與管理：佔總成績百分之二十。

前項評鑑項目及配分標準，中央主管機關得依不同業態視實際需要調整之。

第四條

主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。

船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）

- 一、本要點依據大眾運輸營運與服務評鑑辦法第四條規定訂定之。
- 二、本要點適用於經營國內航線之船舶運送業。
- 三、評鑑項目及配分標準：

場站設施與服務（百分之二十）、運輸工具設備與安全（百分之三十）、旅客服務品質與駕駛員管理（百分之三十）、公司經營與管理（百分之二十）。

前項評鑑項目、配分標準及評鑑指標如附件。

四、交通部（以下簡稱本部）為辦理船舶運送業之營運與服務評鑑，成立 船舶運送業營運與服務評鑑委員會（以下簡稱評鑑委員會）。

評鑑委員會置委員十一人，由本部相關單位代表及本部遴選之學者專家四人組成，並由本部交通事業管理小組執行秘書兼任主任委員。

評鑑委員會委員均為無給職。但非屬本部人員得依規定支給出席費。

五、經本部遴選之學者或專家委員，聘期均為二年，聘期屆滿得再予續聘一任，續聘委員人數以不超過新聘委員人數為原則。

評鑑委員會會議各委員應親自出席，且應有全體委員過半數之出席始得開會，有出席委員過半數之同意始得決議。

評鑑委員會下設工作小組，協助評鑑委員會辦理評鑑事務。

六、評鑑作業時程

評鑑工作以每二年辦理一次，自辦理評鑑當年六月開始，作業時程以6個月為原則，惟不得少於4個月。

七、辦理方式：

（一）評鑑作業採書面審查與現場稽核方式辦理。

（二）書面審查：受評鑑之船舶運送業者應於評鑑作業開始前一個月內提供相關書表及佐證資料送當地航政主管機關審查，並於十日內完成審查後送本部。

（三）現場稽核：由評鑑委員及工作小組赴現地實際稽核。

（四）召開評鑑委員會會議評定。

評鑑作業由本部辦理，並得視實際需要委託公正客觀之公私立機構或法人團體協助辦理。

八、相關書表

（一）接受評鑑業者應配合提供資料如下：

1、客船或客貨船清冊（註明出廠年月及是否為租用）。

2、船舶及航線相關證書及文件影本。

3、申訴案件處理方式及追蹤列管紀錄。

4、教育訓練人次及公司僱用總員工人數統計表。

5、船舶及乘客保險證明文件。

（二）各相關主管航政機關應協助提供委員會審查資料如下：

1、海事案件及其評議結果資料。

2、違反船舶法、航業法及相關航政法規之次數。

3、駕駛人管理情形及違反勞動基準法遭勞檢單位舉發違紀錄。

4、其他不遵守相關管理措施，經主管機關舉發違規之次數。

九、大眾運輸營運與服務評鑑結果，予以公告及通知接受評鑑之業者，並作為主管機關有關大眾運輸航線經營權、營運虧損補貼計畫及其他大眾運輸獎助計畫審議之參考依據。對評鑑成績達甲等以上之業者，得核發獎牌、獎狀或獎金，並公開表揚；評鑑結

果有缺失之項目，通知限期改善，逾期未改善者，予以公告之。

十、執行船舶運送業營運與服務評鑑作業所需經費，由本部循預算程序編列。

十一、本要點未規定之事項依本辦法規定辦理。

十二、本要點自公告日起生效。

船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)
(參考交通部乘船安全資訊網海上大眾運輸海運評鑑)

評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
A 場 站 設 施 與 服 務 20 分	候船設施與服務(A1)	1.候船室及碼頭有旅客服務台及服務人員（穿著制服及配戴識別證）	3	現場稽核
		2.是否設置播音設備或服務人員引導及通知乘客乘船之服務	2	
		3.服務人員是否於碼頭協助旅客安全上下船	5	
	乘船資訊服務(A2)	1.班次時刻表是否標示清楚	2	現場稽核
		2.靠泊碼頭、營運航線示意圖標示是否明確	2	
		3.票價表標示是否清楚明確	2	
		4.候船室是否提供轉乘資訊服務	2	
		5.航班識別標誌是否清晰	2	
B 運 輸 工 具 設 備 與	客船船齡比例指標(B1)	航線客船平均船齡情形	2	各業者提供 書面審查
	客船設備舒適度(B2)	1.船艙內提供盥洗設施，且能維持清潔及正常可使用	2	現場稽核
		2.船艙內座椅完好	2	
		3.船身內外保持完好與整潔	2	
		4.行李放置空間是否足夠且適當管理	2	
		5.船艙內環境舒適(是否禁煙、整潔)	1	

安全 30 分	客船設備 及紀錄 (B3)	1.客船航海日誌之使用及考核	3	各業者提供 現場稽核
		2.客船內備規定數量可正常使用且符合規定之救生衣、消防及安全設備，並保持勘用及標示清楚	3	現場稽核
		3.客船逃生設備數量符合規定,且可正常使用及標示清楚	3	
		4.評鑑前二年度有責海事死傷人數	3	各主管機關協助提供，書面審查
		5.客船維修保養制度及執行狀況	4	各業者提供，書面審查。現場稽核
		6.評鑑前二年度違反船舶法及航業法相關條文（歸責客船所有人之條款）之次數	3	各主管機關協助提供，書面審查
評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
C 旅 客 服 務 品 質 與 駕 駛	準點 (C1)	班船準點性 (航班提早或超過預訂發船時間均算誤點)	5	現場稽核
	船員管理 及服務 (C2)	1.船員管理制度及執行狀況 (含駕駛人登記制度辦理情形及勞動條件)	4	各相關機關提供書面 審查及現場稽核
		2.駕駛員出勤前是否實施酒精檢測	3	各業者提供書面審查, 現場稽核
		3.駕駛員航行時是否有嚼食檳榔、抽菸或其他不當行為之情形	3	現場稽核
		4.船員服務態度(是否穿著制服配戴識別證及對待乘客之態度)	3	
		5.船員航行時是否有使用手機、其他通訊設備聊天或其他危險駕駛之情形	3	

員 管 理 30 分		6.船員之駕駛行為(駕船途中是否經常性任意加減速、變換航道...等行為)，致使乘客有不適者。	3	
	申訴及處理 (C3)	1.是否設置申訴服務電話(設置 0800 免費服務專線或消費者服務專線正常使用且於候船室及船艙外標示清楚)	1	現場稽核
		2.是否設置供乘客反映之意見箱	1	
		3.申訴案件能妥善處理,加以列管追蹤,並有紀錄可查	2	各業者提供,書面審查.
		4.船長及駕駛員姓名是否於船艙內外清楚標示	2	現場稽核
D 公 司 經 營 與 管 理 20 分	監督管理 (D1)	1.評鑑前二年度違反船舶法等航政法令規定被舉發	4	各相關主管機關協助 提供，書面審查
		2.是否按時確實製作營運報表並提報	2	
		3.評鑑前二年度噪音與排廢氣之環保品質	5	
	教育訓練 (D2)	教育訓練人次與成果	5	各業者提供，書面審查
	財務成本 (D3)	財務報表及成本控管確實性（民營業者財務報表是否經合格會計師簽證）	4	各業者提供，書面審查

航業法船舶運送業之相關條例

航業法第十三條		
修訂條文	現行條文	說明
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。 <u>主管機關得依實際需要，依據「國內固定客運航線」進行評鑑。</u>	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。	為符合實際需要，增加第六款

5.國內固定客運航線船舶運送業

航線	船名	營運商
高雄—金門	合富快輪	合富海運股份有限公司
高雄—馬公	臺華輪	臺灣航業股份有限公司
高雄—七美	南海之星	澎湖縣公共車船管理
布袋—馬公	百麗 太吉之星 凱旋 3 號 今一之星 滿天星一號 滿天星二號	慧洋海運股份有限公司 海有航運股份有限公司 凱旋航運股份有限公司 嘉和海運股份有限公司 滿天星航運股份有限公司
安平—馬公	今日之星	中和海運股份有限公司
東港—小琉球	公營 欣泰輪 吉祥如意 民營 光輝 東信 群益 東昇 飛馬 泰富 1 號 泰富 2 號	琉興有限公司 東琉線營運處
富岡—綠島	綠島之星 2 號	龍鴻航業股份有限公司

	凱旋 1 號 金星 3 號 天王星	帆利航運有限公司 大發輪船股份有限公司 長杰航運股份有限公司
富岡—蘭嶼	綠島之星	龍鴻航業股份有限公司
蘭嶼—後壁湖	恆星號	大發輪船股份有限公司
基隆—馬祖	臺馬輪	新華航業股份有限公司
淡水—八里	順風 16 號等 13 艘 臺航一號等 7 艘	順風航業股份有限公司 台北航運股份有限公司
日月潭		日月潭遊艇公會
日月潭		日月之星娛樂休閒股份有限公司
日月潭		日月潭船舶運送股份有限公司
日月潭		日月潭遊湖遊艇股份有限公司
日月潭		水社海觀光遊艇股份有限公司
日月潭		伊達邵遊艇有限公司
日月潭		明湖遊艇企業有限公司
日月潭		挪亞方舟遊艇有限公司
日月潭		馬努祥達人遊艇有限公司
日月潭		國際山水遊湖遊艇股份有限公司
日月潭		湛岸沙蓮遊船股份有限公司
日月潭		碼頭船舶條間事業有限公司
日月潭		緻麗遊艇股份有限公司
石門水庫		石門大壩碼頭(西碼頭)
石門水庫		阿姆坪碼頭(東碼頭)

議題 11

如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行：航業法應朝向放鬆經濟管制、而強化安全管理方向著手，以確保託運人及旅客大眾的福祉。1993 年國際海事組織決議通過「國際安全管理章程(ISM Code)(International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)」，即為國際上強化船舶安全管理的最佳範例。民國 98 年交通部運輸研究所的報告指出所有的臺灣中、北部航運業者皆認為 NSM 是可以改善船舶航行安全、且所有的上述受訪者認為 2 年以內可以完成 NSM 的推動準備，所以本研究擬藉由法規的檢討修訂以便達成推動國內航線船舶安全營運與污染防止管理制度(簡稱 NSM)。

航業法		
擬修正之條文	現行法	說明
第 25 條 為維護國家安全，<u>應付緊急危難</u>，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關應要求船舶運送業建立國內航線船舶安全營運與污染防止管理制度，並得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。	第 25 條 為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。	考量現代各國實務，在非戰爭時期，最常動用民間業者運具協助政府執行任務者，其首要為「災難救助」；爰增列「應付緊急危難」項目，作為主管機關得通知船舶運送業配合政府採取必要措施之理由。
第 60 條 本法未規定事項，涉及航行安全或國際事務者，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。	第 60 條 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。	因為 NSM 未必涉及國際事務，但是關係到國內航線客貨船舶的安全，應可參考國際作法，將其國內法化，所以第 60 條爰增加航行安全於條文中。

議題 12-1

研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

一、背景說明：

客船乘客與運送人糾紛調處程序，原由交通部基隆港務局訂定，規範目的為處理客船乘客與運送人之運送糾紛調處，並於民國 88 年經交通部備查。惟為因應行政院組織改造，交通部航港局成立，交通部所屬四港務局之航港單位移撥航港局，茲修正為客船乘客與運送人糾紛調處程序。

二、建議事項：

霸船事件法制化參考了各相關單位的意見，包括交通部、寬達法律事務所及基隆港務局均認為似非航業法所得規範，而大多數單位建議參照民用航空法第 47 條規定納入商港法內，建議增訂至商港法第 43 條之 1 或第 18 條。此外，行政院消費者保護委員會建議在海商法第 91 條內增訂。

民用航空法第 47 條

乘客於運送中或於運送完成後，與航空器運送人發生糾紛者，民航局應協助調處之。

乘客於調處時，受航空器運送人退去之要求，而仍留滯於航空器中者，航空器運送人經民航局同意，得請求航空警察局勸導或強制乘客離開航空器。

第一項之調處辦法，由民航局定之。

客船乘客與運送人糾紛調處程序草案總說明

修正條文	現行條文	說明
一、為維持港口運作及維護國家形象，交通部航港局（以下簡稱航港局）對客船上之乘客與運送人間之運送糾紛協助調處，特訂定本程序。	一、 為維護港口運作及國家形象，港務局對客船上之乘客與運送人間之運送糾紛，應協助調處之。	略作文字修正
二、運送人於確定客船無法依預定時間起程、靠泊，致國內航線遲延十五分鐘以上，國際航線遲延三十分鐘以上者，或變更航線、靠泊地點時，應即向乘客詳實說明原因及處理方式。	二、 運送人於確定客船無法依預定時間起程、靠泊，致國內航線遲延十五分鐘以上，國際航線遲延三十分鐘以上者，或變更航線、靠泊地點時，應即向乘客詳實說明原因及處理方式。	本點未修正
三、運送人因運送遲延、變更航線或靠泊地點，致影響乘客權益者，應視實際情形並斟酌乘客需要，適時免費提供下列協助： （一）必要之通訊。 （二）必要之飲食或膳宿。 （三）必要之禦寒或醫藥急救之物品。 （四）必要之轉運或其他交通工具。 運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項協助時，應即時向乘客詳實說明原因，並妥善處理。	三、 可歸責於運送人之運送遲延或變更航線、靠泊地點，影響乘客權益者，運送人應視實際情形並斟酌乘客需要，適時提供下列協助： （一）必要之通訊。 （二）必要之飲食或膳宿。 （三）必要之禦寒或醫藥急救之物品。 （四）必要之轉運或其他交通工具。 運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項協助時，應即時向乘客詳實說明原因，並妥善處理。 <u>運送人於運送中或運送完成後與乘客發生糾紛，且未能妥善處理時或違反第二條或第三條之規定者港務局得依航業法</u>	一、因不可抗力因素，如海象不佳或颱風等不可歸責於運送人之情形下，亦應免費提供乘客必要之協助。 二、依行政程序法第 159 條第 1 項規定，行政規則係規範機關內部秩序及運作，非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定，並不宜於行政規則規範裁處條款，爰刪除本點有關裁處規定。

	<u>相關規定處理。</u>	
四、運送人遇有乘客拒絕即時離船者，得通知<u>交通部航港局</u>、<u>商港經營事業機關(構)</u>、港務警察主管人員到場協助處理，乘客得推派代表填具「客船乘客離船協議見證表」後離船，以維持港口正常運作。 前項人員現場協助調處下列事項： (一)勸導及安排乘客離船，協助糾紛解決。 (二)維護港口公共秩序。 (三)維持後續船期安排，維護乘客權益。 乘客於調處時，經受離船之要求而仍留滯於客船中者，運送人經<u>航港局</u>主管人員同意，得請求港務警察派員勸導乘客離開船舶。港務警察勸導乘客離開船舶時，<u>航港局</u>及運送人應配合採取必要之措施。	四、運送人遇有乘客拒絕即時離船者，得通知港務局、港務警察主管人員到場協助處理，乘客得推派代表填具「客船乘客離船協議見證表」(如<u>附件一</u>)後離船，以維持港口正常運作。前項人員現場協助調處下列事項： (一)勸導及安排乘客離船，協助糾紛解決。 (二)維護港口公共秩序。 (三)維持後續船期安排，維護乘客權益。 乘客於調處時，經受離船之要求而仍留滯於客船中者，運送人經<u>港務局</u>主管人員同意，得請求<u>港務警察所</u>派員勸導乘客離開船舶。港務警察<u>所</u>勸導乘客離開船舶時，<u>港務局</u>及運送人應配合採取必要之措施。	一、配合組織改造，航港局成立，爰將港務局修正為交通部航港局。 二、將港務警察所修正為港務警察，以符港務警察將來組織變革，預留彈性。
五、乘客離船後所推派代表與運送人協商賠償或補償事宜，得由<u>航港局</u>主管人員見證簽名。 乘客有個人意見時，得填具個人乘客申訴書交運送人儘速妥善處理，運送人應將處理結果陳報<u>交通部航港局</u>。	五、乘客離船後所推派代表與運送人協商賠償或補償事宜，得由<u>港務局</u>主管人員見證簽名。 乘客有個人意見時，得填具個人乘客申訴書(如<u>附件二</u>)交運送人儘速妥善處理，運送人應將處理結果陳報<u>港務局</u>。	配合組織改造，航港局成立，爰將港務局修正為航港局。

六、乘客或其所推派代表與運送人或其代理人，對拒絕離船事由尚有爭議或雙方無法達成賠償或補償協議時，雙方仍得請 <u>交通部航港局</u> 調處。	六、 乘客或其所推派代表與運送人或其代理人，對拒絕離船事由尚有爭議或雙方無法達成賠償或補償協議時，雙方仍得請 <u>港務局</u> 調處。	配合組織改造，航港局成立，爰將港務局修正為航港局。
	七、 本程序自核定日實施。	一、本點刪除。 二、按行政機關本於職權就法規條文未規定事項所作之補充規定，應自補充規定下達日生效。

資料來源:交通部航港局行政規則草案

交通部基隆港務局彙整各港務局處理霸船事件法制化作業乙案

交通部	有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及增加人民義務之條文，應提升位階至「商港法」第 43 條之 1 授權訂定之「商港港務管理規則」中規範
行政院消費者保護委員會	建議宜於海商法第 91 條增列第 2 項，參考民用航空法第 47 條規定
國立臺灣海洋大學	民用航空法之立法有其理由，惟因民眾不配合離船並不生危害港區安全與運作，故運送人能得以其他方式處理之，建議主管機關應加以立法，以其符合法律保留原則之要求。
寬達法律事務所	航業法、海商法非處理客船旅客消費糾紛之公權力所得範圍，應於商港法。商港法第 43 條之 1，得就「妨礙港區安全」等管理事項，授權交通部訂規則。該規則訂有港區安全專章，核該船舶旅運消費糾紛，似不屬港區通行事項，宜於第一節通則中增列。 目前恐該當刑法第 306 條無故侵入他人船艦者，因該罪屬告訴乃論，經客船運送人提出告訴要求，自可依現行犯逮捕或強制驅離，亦無待另立法規範之。
基隆港務局	建議參照民用航空法第 47 條規定納入商港法
台中港務局	建議於商港法增訂相關法條
花蓮港務局	建議比照民用航空法訂定方式，將其納入商港法增訂
高雄港務局	應於商港法第 18 條增訂一項，以為港務警察執法之依據

民法 514-5 條

旅遊營業人非有不得已之事由，不得變更旅遊內容。旅遊營業人依前項規定變更旅遊內容時，其因此所減少之費用，應退還於旅客；所增加之費用，不得向旅客收取。旅遊營業人依第一項規定變更旅程時，旅客不同意者，得終止契約。旅客依前項規定終止契約時，得請求旅遊營業人墊付費用將其送回原出發地。於到達後，由旅客附加利息償還之。

議題 12-2

國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

一、背景說明：

我國旅行社的國外旅遊定型化契約書有團體與個別之分，但是除了因旅行社因素導致行程取消中賠償旅客費用之百分比有所不同以外，其他情況的處理方式並沒有太大的區別。

國際郵輪行程變更涉及旅客權利維護及國際處理慣例參考五家國際郵輪公司的處理慣例，雖然每家公司的條文內容有所差異，但是基本都有遵守國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association, CLIA)所發布的郵輪行業乘客權利法案

二、建議事項：

我國旅行社的國外旅遊定型化契約書中沒有詳細說明在旅程途中因旅行社原因而行程取消、延遲或改變，導致損害旅客權益之後的處理方式，建議參照五家國際郵輪公司的處理慣例增訂。

國內旅行社處理慣例

國外(團體)旅遊定型化契約書整合表

	百威、雄獅、東南	山富
啟程前取消、延遲或改變，因旅遊社的因素	因可歸責於乙方之事由，致甲方之旅遊活動無法成行時，乙方於知悉旅遊活動無法成行者，應即通知甲方並說明其事由。 怠於通知者，應賠償甲方依旅遊費用之全部計算之違約金；其已為通知者，則按通知到達甲方時，距出發日期時間之長短，依下列規定計算應賠償甲方之違約金： 一、通知於出發日前第三十一日以前到達者，賠償旅遊費用百分之十。 二、通知於出發日前第二十一日至第三十日以內到	

	達者，賠償旅遊費用百分之二十。 三、通知於出發日前第二日至第二十日以內到達者，賠償旅遊費用百分之三十。 四、通知於出發日前一日到達者，賠償旅遊費用百分之五十。 五、通知於出發當日以後到達者，賠償旅遊費用百分之一百。 甲方如能證明其所受損害超過前項各款標準者，得就其實際損害請求賠償。	
啟程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	因不可抗力或不可歸責於乙方之事由，致旅遊團無法成行者，乙方於知悉旅遊活動無法成行時應即通知甲方並說明其事由；其怠於通知甲方，致甲方受有損害時，應負賠償責任	如果因為不可抗拒的外力所阻撓，例如：戰爭的威脅、恐怖份子活動或恐嚇行為、平民暴動、內亂、勞資訴訟、自然災害或核子災難、火災、天氣突變、衛生上的風險、船體機械故障、傳染病等等我們無法控制的一切類似狀況，本公司無法為您提供原本契約的服務項目時，我們將無法擔負任何賠償責任（除非在條件及約定中有特別註明者），但本公司一定極力與船公司進行溝通並爭取相關權益！所有後續安排將依據船公司指示下繼續進行。
因手續瑕疵無法完成旅遊	旅行團出發後，因可歸責於乙方之事由，致甲方因簽證、機票或其他問題無法完成其中之部分旅遊者，乙方應以自己之費用安排甲方至次一旅遊地，與其他團員會合；無法完成旅遊之情形，對全部團員均屬存在時，並應依相當之條件安排其他旅遊活動代之；如無次一旅遊地時，應安排甲方返國。	

	前項情形乙方未安排代替旅遊時，乙方應退還甲方未旅遊地部分之費用，並賠償同額之違約金。因可歸責於乙方之事由，致甲方遭當地政府逮捕、羈押或留置時，乙方應賠償甲方以每日新台幣二萬元整計算之違約金，並應負責迅速接洽營救事宜，將甲方安排返國，其所需一切費用，由乙方負擔。	
出發前有法定原因解除契約	因不可抗力或不可歸責於雙方當事人之事由，致本契約之全部或一部無法履行時，得解除契約之全部或一部，不負損害賠償責任。 乙方應將已代繳之規費或履行本契約已支付之全部必要費用扣除後之餘款退還甲方。 但雙方於知悉旅遊活動無法成行時應即通知他方並說明事由；其怠於通知致使他方受有損害時，應負賠償責任。 為維護本契約旅遊團體之安全與利益，乙方依前項為解除契約之一部後，應為有利於旅遊團體之必要措置（但甲方不得同意者，得拒絕之），如因此支出必要費用，應由甲方負擔。	
出發前有客觀風險事由解除契約	出發前，本旅遊團所前往旅遊地區之一，有事實足認危害旅客生命、身體、健康、財產安全之虞者，準用前條之規定，得解除契約。但解除之一方，應按旅遊費用百分之 補償他方(不得超過百分之五)。	

啟程後取消、延遲或改變，因不可抗拒因素	旅遊途中因不可抗力或不可歸責於乙方之事由，致無法依預定之旅程、食宿或遊覽項目等履行時，為維護本契約旅遊團體之安全及利益，乙方得變更旅程、遊覽項目或更換食宿、旅程，如因此超過原定費用時，不得向甲方收取。但因變更致節省支出經費，應將節省部分退還甲方。 甲方不同意前項變更旅程時得終止本契約，並請求乙方墊付費用將其送回原出發地。於到達後，立即附加年利率__%(百威未說明、雄獅 5%、東南 8%)利息償還乙方。	如果因為不可抗拒的外力所阻撓，例如：戰爭的威脅、恐怖份子活動或恐嚇行為、平民暴動、內亂、勞資訴訟、自然災害或核子災難、火災、天氣突變、衛生上的風險、船體機械故障、傳染病等等我們無法控制的一切類似狀況，本公司無法為您提供原本契約的服務項目時，我們將無法擔負任何賠償責任（除非在條件及約定中有特別註明者），但本公司一定極力與船公司進行溝通並爭取相關權益！所有後續安排將依據船公司指示下繼續進行。
---------------------	--	--

國外(個別)旅遊定型化契約書整合表

	百威、雄獅、東南	山富
啟程前取消、延遲或改變，因旅遊社的因素	因可歸責於乙方之事由，致甲方之旅遊活動無法成行時，乙方於知悉旅遊活動無法成行者，應即通知甲方並說明其事由。怠於通知者，應賠償甲方依旅遊費用之全部計算之違約金；其已為通知者，則按通知到達甲方時，距出發日期時間之長短，依下列規定計算應賠償甲方之違約金。 一、通知於出發日前第二十一日至第三十日以內到達者，賠償旅遊費用百分之十。 二、通知於出發日前第十一日至第二十日以內到達者，賠償旅遊費用百分之二十。 三、通知於出發日前第四日至第十日以內到達者，	

	賠償旅遊費用百分之三十。 四、通知於出發日前一日至第三日以內到達者，賠償旅遊費用百分之七十。 五、通知於出發當日以後到達者，賠償旅遊費用百分之一百。 甲方如能證明其所受損害超過第一項各款標準者，得就其實際損害請求賠償	
啟程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	因不可抗力或不可歸責於乙方之事由，致旅遊無法成行者，乙方於知悉旅遊活動無法成行時應即通知甲方並說明其事由；其怠於通知甲方，致甲方受有損害時，應負賠償責任。	如果因為不可抗拒的外力所阻撓，例如：戰爭的威脅、恐怖份子活動或恐嚇行為、平民暴動、內亂、勞資訴訟、自然災害或核子災難、火災、天氣突變、衛生上的風險、船體機械故障、傳染病等等我們無法控制的一切類似狀況，本公司無法為您提供原本契約的服務項目時，我們將無法擔負任何賠償責任（除非在條件及約定中有特別註明者），但本公司一定極力與船公司進行溝通並爭取相關權益！所有後續安排將依據船公司指示下繼續進行。
啟程前取消、延遲或改變，因法定原因	因不可抗力或不可歸責於雙方當事人之事由，致本契約之全部或一部無法履行時，得解除契約之全部或一部，不負損害賠償責任。乙方應將已代繳之規費或履行本契約已支付之全部必要費用扣除後之餘款退還甲方。但雙方於知悉旅遊活動無法成行時應即通知他方並說明事由；其怠於通知致使他方受有損害時，應負賠償責任。	

	為維護本契約旅遊之安全與利益，乙方依前項為解除契約之一部後，應為有利於旅遊之必要措置。但甲方不同意者，得拒絕之；如因此支出必要費用，應由甲方負擔。	
啟程前取消因客觀風險事由	出發前，本旅遊團所前往旅遊區域之一，有事實足認為危害旅客生命、身體、健康、財產安全之虞者，準用前條之規定，得解除契約。但解除之一方，應按旅遊費用百分之5%補償他方(不得超過百分之五)	
啟程後取消、延遲或改變，因不可抗力因素	甲方於參加乙方所安排之旅遊行程中，因不可抗力或不可歸責於乙方之事由，致無法依預定之旅程、住宿或遊覽項目等履行時，乙方應盡善良管理人之注意為必要之協助。	如果因為不可抗拒的外力所阻撓，例如：戰爭的威脅、恐怖份子活動或恐嚇行為、平民暴動、內亂、勞資訴訟、自然災害或核子災難、火災、天氣突變、衛生上的風險、船體機械故障、傳染病等等我們無法控制的一切類似狀況，本公司無法為您提供原本契約的服務項目時，我們將無法擔負任何賠償責任（除非在條件及約定中有特別註明者），但本公司一定極力與船公司進行溝通並爭取相關權益！所有後續安排將依據船公司指示下繼續進行。

國外慣例

參考了許多國外的慣例，包括國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association)所發布的郵輪乘客權利法案及五間主要國際郵輪公司的處理慣例，以此做為國內法規的借鏡

郵輪乘客權利法案

國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association) 的成員致力於確保環遊世界的遠洋郵輪能令所有乘客感到舒適與照料。為了實現這個承諾，我們的成員已同意採納以下整套的乘客權利：

在郵輪上無法充分提供必需品（例如，食物、水、洗手間設施和醫療護理）時有從停駐船舶上 岸的權利，這一權利僅受船長對乘客安保的考慮以及港口海關和移民規定所拘束。

因機械故障而取消旅程的全額退款或因此等故障而提早結束航行的部分退款的權利。

在遠離河流或沿海水域運營的船舶上，隨時使用專業緊急醫療救治，直至獲得岸上醫療護理的權利。

在出現機械故障或緊急情況時，及時獲得調整船舶行程的最新資訊，和及時獲得排除機械故障工作進度最新資訊的權利。

獲得在緊急和疏散措施方面受過正當培訓之船組人員的權利。

在出現主要發電機故障時獲提供應急電源的權利。

在航行因機械故障提前結束的情況下被送至船舶預定登陸港或乘客所屬城市的權利。

在航行因機械故障提前結束的情況下在非預定港口登陸時的必要住宿和過夜留宿的權利。

在每家郵輪公司的網站上獲提供免費熱線電話，以便提出關於船上操作的問題或獲得此類資訊的權利。(對在某區域內可鏈接到該網站的所有國家均可行可用。)

在每家郵輪公司的網站上獲取此《郵輪行業乘客權利法案》的權利。

國際郵輪處理慣例

郵輪旅程被取消、延遲或改變，郵輪公司所採取的策略

	Royal Caribbean International	Carnival Cruise Lines	Princess Cruises	Star Cruises	Costa Cruises
啟程前取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	1、行程變化將直接或透過旅行社通知旅客 2、24 小時內，旅客可以選擇現金退款或未來郵輪信貸	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款
啟程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	將不會提供客人任何補償	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款
啟程前取消、延遲或改變，因機械故障	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息
啟程後取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	如果行程變更成為必要，無論有無通知，將不退款	1、退還部分現金 2、提供交通工具把旅客送到行程計劃中約定的離船港口或居住城市	部分退款	部分退款

			3、在行程計劃未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；		
啟程後取消、延遲或改變，因不可抗拒因素	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	如果行程變更成為必要，無論有無通知，將不退款	不另行通知，並且不負責任去退款、補償	部分退款	部分退款
啟程後取消、延遲或改變，因機械故障	1、旅客有權利要求部分退款 2、提供交通工具把旅客送到行程計劃中約定的離船港口或居住城市 3、在行程計劃未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	1、旅客有權利要求部分退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息 3、提供交通工具把旅客送到行程計劃中約定的離船港口或居住城市 4、在行程計劃未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	1、旅客有權利要求部分退款 2、提供交通工具把旅客送到行程計劃中約定的離船港口或居住城市 3、在行程計劃未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；	部分退款	1、旅客有權利要求部分退款 2、旅客有權利得知行程變更的消息 3、提供交通工具把旅客送到行程計劃中約定的離船港口或居住城市 4、在行程計劃未有的港口離船並過夜，必須為旅客安排住宿；

● 「海運產業發展政策—航業法修正之研析」第四次工作會議紀錄

壹、開會時間：104 年 4 月 10 日(星期五)下午 1400~1700

貳、開會地點：交通部航港局一樓會議室

參、主 席：劉組長德財

肆、出席人員：陳一平、王燕珠、李彥明、鄭錦洲、賴盈秀、賴姮君、許銓倫
李選士、邱榮和、鍾政棋、林泰誠、蔡豐明、林谷蓉

伍、承辦單位資料：(如附件 1) 記錄：張馨云

陸、討論議題：

議題 1：國際聯營組織與國際航運協議之檢討：因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。

議題 12-1：研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議。研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議。

議題 12-2：國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

柒、會議結論：

- 1.建議在條文裡增設調整機制，把公平交易委員會運作模式和功能機制移轉到航政機關，航政機關可組審查小組廣納各方意見，包括公協會、學者專家或是公平會成員，透過縝密審查後，核轉主管機關(交通部)認可。
- 2.在座談會上以預告方式通知業者，有關航港局目前執行方向。希望透過座談會蒐集更多國際相關糾紛案例，以利提供給消保官斟酌判定。
- 3.對於議題 12：勸導或強制乘客離船之法源依據，請研究團隊作出商港法或航業法的利弊分析與理由，透過分析研究後，研擬條文修正建議。
- 4.邀請確認名單會再通知研究團隊。

捌、「海運產業發展政策研究—航業法修正之研析工作會議記錄」發言意見彙整如下

一、議題 1：

(一)航港局

- 1.關於國際聯營組織，公平會表示：原舊條文涉及 34 條聯合行為問題，要會商有關機關(指公平會)，若透過第 34 條模式會商公平會，表示該案件屬聯合行為，公平會將召開公民委員會進行較嚴苛的聯合行為調查程序，須蒐集多項市場調查資料，而審查結果是否達航運業管理目的之疑慮，因此希望該類似案件管理不再透過公平會，而能回歸航港局。公平會通常會使用第 46 條排除，不必往公平會呈送，而以目的事業主管機關處理。目前研究團隊所修改條文「以組織章程、聯營作業計畫

及相關文件，申請航政機關核轉主管機關認可；航政主管機關如有需求，得會商有關機關協助。聯營組織變更或解散時亦同」所增加之「得」字是有考量的空間，主管機關有此管理權利。

- 2.若類似案件由航政機關承辦，對現有人力和人員有不足疑慮，因此建議在條文增設類似審查機制，航政機關可組審查小組廣納各方意見，包括公協會、學者專家或公平會成員。透過縝密組成審查，再將審查結果核轉主管機關(交通部)做最後認可。在法律上，明文規定將類似公交會運作模式和功能機制移轉至航政機關，如此方有依據，得以編列預算。
- 3.在聯營機制方面，海運和航空截然不同，在航空有聯營許可辦法，公平會對民航業管制較多且深，若航空業者申請聯營時，需自行檢附公平會許可文件；相對地，海運部分，公平會並無此要求，對海運管理彈性較大。建議未來執法部分可配合調整，增設成立委員會機制。目前船舶運送業聯營監督辦法(針對國內固定航線)，第3條船舶運送業申請實施聯營，應擬具聯營計畫書，並檢附下列文件一式二份，申請航政機關核轉主管機關許可。假設國際航線業者也可拿到類似航空申請聯營機制之證件，再透過內部審核機制就較無問題。
- 4.此議題在座談會上以預告方式通知業者，有關航港局執行方向，以取得業者意見回饋。

(二)研究團隊

- 1.相較於航空業，對海運市場占有率計算較不容易得知，若要蒐集相關資料，有資料可得的困難性。研究團隊認同航港局的條文修法建議，在法條內增設得組成審查專案小組之機制，更為周全。
- 2.此議題大部分國家如歐美都有相關審查機制，關鍵在於審查方式與最後判定準則。基本上，依目前修法方向支持業者與市場更有彈性的管理機制，業者不致有反對聲音，希望能在座談會上讓業者得知修法方向後，再請業者提供意見，以及實務上各種運作方式。
- 3.未來國際聯營組織會愈來愈少，其可協商運價；而航運協議則不可協商運價，且不應對市場有任何不利的聯合行為。目前歐盟已將聯營組織刪除，對航運協議方面關切焦點，如上所述市場聯合行為之管控。未來送交航政機關審查案件會以第11款航運協議為主，及第35條部分。

二、議題12-1：

(一)航港局

- 1.有關強制旅客離船之議題，本局曾開會研商，各港警隊代表於會中表示，此議題涉及人民權利義務關係，應提升到母法法律位階，港務組同仁有其立場和看法，該議題屬商港法或航業法，希望透過這次研究明確釐清，做為後續糾紛調處程序。

- 2.目前針對郵輪發生的糾紛或處理機制有「郵輪旅遊消費糾紛運作機制」在，機制裡面有關霸船部分涉及公權力介入部分，尚有法律位階授權問題，因此目前只能彈性勸離，無法強制架離。如乘客不願下船，對港口安全、營運調度有極大影響，透過研究和港務組互相交換意見。
- 3.港務組報告：與人民自由保障有衝突之規範，需提升至法律位階，而不能用行政方式處理。另研究團隊建議，在商港法第43條或新增第43-1條，因第43條屬第四章安全及污染防治，但乘客與船舶運送人間運送糾紛應為航業秩序範疇，不應屬於安全部分。商港法第43條部分是對港口設施，並非針對私人船舶，所以航港局查核保全措施及保全業務，應該是防範恐怖攻擊、國家安全需要而訂定，乘客的民事糾紛也不是此範疇。港務組認為：在商港法第43條或新增第43-1條，會有體系混亂問題存在。最後，在航業法第25條為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，有做相關之規範，因此建議是否以航業法第25條加以明確化即可。
- 4.航務組補充說明：之前會議已討論用航業法第25條較牽強。研究團隊指出，在民國99年交通部已曾交由港務局進行研究，意見收斂後是決定放在商港法，因為航業法對港警部分沒有監督和指揮權；而商港法第5條已有規範，港警有兼受航港局之指揮與監督，若港口因為乘客霸船影響船舶調度，但港警不介入，則後續航道、港口碼頭船席調度、港口安全和秩序問題皆會受影響。
- 5.現在問題是港警表示沒有母法授權，授權不夠明確、接受航港局指揮調度以架離霸船民眾，此涉及人民權利義務關係，依警政署法務意見，不適合貿然執行，應提升至母法位階才能配合執行。有關係文部分，研究團隊進行草擬，包括乘客與運送人糾紛調處程序草案，如需要提供意見航務組也願意配合。
- 6.麻煩研究團隊，對適合放在商港法或航業法的利弊分析、理由再補強，包含實務上，利害關係人的推動或調處部分有何障礙？在執法與推動上的障礙，在兩個法條上差別在哪？針對法律原理原則，適用之引用以及國際慣例或法治上有何參考？透過分析研究後，草擬出條文修正建議。

(二)研究團隊

- 1.商港法之立法目的為商港之規劃、建設、經營與安全，而客船與船舶運送人之運送糾紛事項已涉及商港安全，有關處理運送人糾紛之強制手段，因涉及增加人民義務，應提升位階至商港法。涉及運送人、乘客、航港局及港務警察等，為公權力介入之公法性質，以公權力處理海上運送糾紛事項相關規定，因此研究團隊建議納入商港法增訂，增修到商港法第43條之1（請參閱附件第4~5頁）。
- 2.航業法之立法目的為健全航業制度，促進航業發展，非處理客船旅客消費糾紛之公權力之範圍，且航業法之罰則又未課予「乘客」行政義務，尚無法以航業法作為行政管理法源。
- 3.以法治面而言，航業法是管理業別，而港區發生的事務應放置於商港法。民用航空

法並未區分航站與航空公司的經營，所以規定於民航法。另一方式是像民航委託保全業務代為處理類似案件。

三、議題12-2：

(一)航港局

- 1.此議題和第一個議題有相關，在郵輪旅遊方面，觀光局希望提升觀光人數，對港公司來說，因有實務上營收，因此以中央政策來看，是支持整個郵輪觀光。郵輪觀光近年愈來愈盛行，但引發消費爭議樣態狀況很多，國人基於自己權利義務的伸張，與特別協議書影響權利義務，認知有很大差異，有時會採取較激烈手段如霸船事件。國外在郵輪旅遊部分已有多年經營經驗，希望研究團隊對處理消費樣態時如何處理，可蒐集相關資料。在退費規定方面，若乘客於開航前七天內如因個人因素解約要求退費，則有些郵輪公司規定不全額退費，七天以上僅部分退費，與消保法有衝突，因此希望透過這次能和觀光局交換經驗，避免未來推動郵輪旅遊因相關法規限制，造成外國郵輪不願來臺，使臺灣觀光產業停滯情況。
- 2.航業法第14條投保營運人責任保險或旅客傷害保險部分，較偏重涉及安全、人命相關、海汙染或殘骸打撈，為風險分擔觀念，但對郵輪旅客與業者間的消費行為則無強制投保規定。
- 3.目前座談會議程部分，除此兩主題討論外，希望對國際消費糾紛有更廣泛研討，找出更多與旅客發生糾紛相關情況？如何處理？此次蒐集相關資料，在座談會上邀請業者及觀光局，因觀光局亦有相關委託案，他們團隊也有蒐集郵輪旅遊資料，消費糾紛樣態蒐集愈多處理愈多，透過大家相互分享資訊，對未來面臨消費糾紛處理方得以提供資料讓消保官斟酌判定。
- 4.在霸船處理程序方面，涉及旅行社部分，觀光局會出面協調。若涉及船舶運送業、船代業是由航港局出面協調。航港局配合部分是提供書面資料給消保官，使其調處更為順利。
- 5.在保險部分，投保個人旅遊不便保險，保險局的與會代表表示，旅客的保險端視是誰造成損失？應為旅行社投保？抑或個人投保？而個人投保部分，現行已經有相關產險，且保費非常高。但旅行社是否可以買？市面上有沒有幫旅行社設計相關保險的種類？需要釐清這些面向。
- 6.郵輪旅遊是以包船或固定航線營運，但有發生特殊案例：即直接向郵輪公司購票，直接搭乘掛靠臺灣的船舶去日本。現在要釐清，該販售行為是透過旅行社？還是直接洽船公司？其公文回覆是給日本輪船公司台北分公司，如果發生糾紛就是航港局出面，其消費型態是我們未曾掌握到的。因此建議研究團隊以架構圖的方式呈現，對於包船或定期航班不同情況，各機關權利義務、定期航班之權利義務釐清。
- 7.旅客權益部分，在相關的郵輪旅遊定期化契約尚未擬訂前，觀光局要求如果透過旅

行社訂契約，一定要告知旅客有關郵輪公司的規定，如簽特別協議書，且有些協議書內以外國法院為管轄法院，要讓旅客清楚知道自己權利，避免消保官在處理消費糾紛時，產生不必要問題。

8. 針對固定航線方面，已要求各航務中心，如是我國為母港之國際固定航線，就應依我國管轄法院民事訴訟法，由雙方以書面合議並以臺灣法院為主，因為民事訴訟法是合議，而消保法是特別法，凌駕於民事訴訟法之上，所以消保法是以消費關係地為管轄法院。認同老師們所講的消費糾紛處理樣態題材內容，再煩請研究團隊協助。
9. 在附件資料上(頁9)，分類上有啟程前、後，因郵輪公司及不可抗力因素，還有因機械故障，在機械故障或因郵輪公司部分應該歸責於郵輪公司，因為郵輪公司應該要把船舶保養好，所以是否應併在同一項目，還是說業者本來就是如此分類？所以特別獨立一個機械因素，其他非機械因素就歸於郵輪公司因素。
10. 建議將分析糾紛處理標準門檻最高與最低的處理方式加以整理，讓旅客、業者彼此知道，存有這樣的落差和操作模式。
11. 有關第8頁郵輪乘客權利保護，由郵輪協會做出承諾保障乘客的權利，目前是否僅藉由國際性的協會通告全世界去遵守？目前是消保法或觀光局相關法規，是否也把此內容放入相關的法規？因消保官在處理類似案件時，有些法規並未規定。且郵輪旅遊型態是新的，國際上已有操作模式，假如我們行政機關只是把國際慣例用各種方式宣告而沒入法，有些理性遊客會接受，但有些還是會請行政機關出面，在某程度因沒有法規，作為行政機關協調業者或乘客間之糾紛，往往行政機關很為難。因此思考，在國內法規體制上有類似行政規則，但觀光體系跟消費法體系未有涉獵，所以有所疑惑。
12. 國際郵輪行程變更，涉及旅客權利維護及國際處理慣例相關議題。觀光局與其委託案團隊、業者、旅行社、航商表示在學習階段，對權利義務都還在釐清中。目前觀光局所處理，著重於團客即旅行社部分，因旅行社是觀光局所業管職掌，而航港局比較擔心消費型態，就是旅客直接向郵輪公司購買，所引發的消費糾紛。
13. 觀光局會另訂郵輪旅遊定型化契約，但航港局沒有，因為航港局主要業管船舶，基本上是運送行為與旅客間為運送契約。所以郵輪旅遊航港局認為，應該不屬於單獨的運送契約，應該是複合行為，若在航港局訂郵輪運送契約，較不適當。
14. 就郵輪來看，食住育樂都在船上，有些旅客認為，只要搭乘郵輪就達到旅行目的。這樣和船舶運送業行為某種程度上實有差異。之前與會代表表示，郵輪只是複合式輔助工具，「運送」此行為是否為其主要目的？是有這樣的說法和疑問。
15. 運輸部分不會定義在郵輪，在國內固定航線部分，會偏向指客輪。運送行為要有明確界定，其定型化契約明確指國內固定航線應記載與不應記載之事項，與目前討論國際郵輪運送行為完全不同。在2007年停基隆港的飛龍號，還有停高雄的飛龍號21。飛龍號的航班從基隆到那霸又回到石垣島，甚至到名古屋再回基隆，此運

具定義為貨客船，以貨運為主，到基隆載貨並跑日本內海，而乘客是自己跟船公司買船票，不是透過旅行社，所以對該乘客來說是運送工具而非娛樂。另像「Cosco」、「海峽號」或「麗娜號」業務為航港局管理，因船上無任何娛樂設施，將此運送型態定義為單純的運送行為。

16. 若來臺直接販售，要透過旅行社或成立臺灣分公司，或委託船代。旅行社可幫忙買交通工具的機票或船票，像麗星旅行社就是麗星郵輪的。糾紛處理是後端，如果發生霸船或滯港問題，現場執行會交由航港局處理，因在港區內，而後端賠償由各地方政府消保官做消費糾紛調處。

(二)研究團隊

1. 有關郵輪行程變更之旅客權利維護方面，研究團隊會將國際郵輪處理慣例做整理。目前觀光局正著手定型化契約規範，而座談會主要是把國際主要郵輪公司處理的慣例與狀況，如附件頁9~10所示，邀請品保協會、旅行同業公會、遊輪協會理事長及相關郵輪業者對行程變更、旅客權益做說明。研究團隊主要定位在蒐集資料和了解目前處理狀況，希望未來可作為國際定期郵輪業者能來參與座談，包括「皇家加勒比」、「公主郵輪」和「麗星郵輪」。
2. 行程變更涉及旅客權利維護部分，是否只針對行程變更而影響旅客權利造成縮限？而觀光局計畫案涉及郵輪旅遊爭議案例，對於旅客權利維護是全面性的。其重點還是在兩個部分，即旅客提前解約退費問題與郵輪行程變更，航港局對於我們所討論是否僅單純限縮在文字所述之範圍？
3. 國際處理狀況以新加坡、香港和中國為例，大部分未對郵輪旅遊契約做規範，爭議處理似乎是郵輪公司片面規定。但這些國家會約束旅行社應需盡責任去提醒告知之義務。較特別的是，中國上海(上海旅遊條例)及韓國已針對郵輪旅遊做全面性規範。而我國觀光局較站在消費者的立場，希望未來能訂出類似單獨規範，相較於郵輪公司單方面之規定更為保障。另外，前面所述這些國家有一補救措施鼓勵旅客另訂立保險契約，觀光局認為是可以研議的，與航業法第14條有針對營運人責任保險有關係，認為對郵輪保險機制之研議不可避免。
4. 科長所提到，若旅行社訂購郵輪會投保兩百萬的保險，是屬旅行社幫旅客購買。建議是否參考郵輪公司在歐美他們的處理原則慣例，處理慣例整理出來，如啟程前啟程後因機械故障，郵輪公司都願意賠償；但因不可抗力因素，郵輪公司則不願賠償。所以應該從訂條文保障旅客之權益，再對於旅客跟旅行社或航商簽訂的定型化契約做規範。如「麗星郵輪」是定期航線，所以航港局這邊可以要求，即使因不可抗力的因素，旅客都有權要求退款，「Costar」亦同。
5. 世界現在主要的郵輪有三大集團，「嘉年華集團」、「皇家加勒比集團」、「麗星郵輪集團」，每家業者自己有自己對於糾紛的處理方式，如果限制來臺灣經營遇到糾紛皆有責退款的話，將影響來臺營運意願。因此首先蒐集各郵輪公司之做法，至於是否立法另一個案子再去討論，是否針對旅客的權益訂定直接的規則。

- 6.郵輪公司本身因素與機械因素，是由郵輪公司本身分類，為兩獨立因素，郵輪因素是指如伊波拉病毒或其他之非機械因素，與機械因素有所不同。
- 7.郵輪公司做法不同，如果要求超過郵輪原本公司的做法，業者也不願意。所以若把交集最低門檻做整理，這也是一個依據，讓郵輪公司做為參考。因為郵輪產業有一個特色，產生之預售概念與市場型態。在歐美國家是提早訂購，但亞洲國家則有晚買比早買更便宜的情況，因此重點在於國際郵輪來亞洲營運，對於此型態的轉變是否在意。在各公司之共同因素如啟程前取消、延遲或改變或因機械故障可以列出，這些共同因素是可以去要求航商的；沒有一樣的就看航商要如何處理。
- 8.全世界有80%以上都是CLIA的會員，所以CLIA協會他們會訂定一些乘客權利，但是實際上郵輪公司只是參考他們去訂的乘客權利，所以第10項(附件資料)是指，要旅客自己上各家郵輪的《郵輪行業乘客權利法案》，每家郵輪公司會根據CLIA的規範，再根據實際運行狀況去訂旅客權利的法案。因為他第2項、第4項、第7項、第8項的約束的關係(頁8呈現的資料)，啟程前跟啟程後與在機械故障的部分，幾乎他們都依照CLIA的規定，而有一致性的規範。
- 9.再補充，因為CLIA指導性的規定是非常有限，又因為郵輪是新型態旅遊的糾紛，目前國內的法律是不足，一般都會想到民法514條，可是偏偏郵輪旅程只是跟旅行社購買船票，所以民法不適用。因此可能適用國外旅遊定型化契約的條款、消保法一些部分以及旅遊業的管理規則等相關規定；但這樣的規範未能完全解決我們目前看到的重大爭議。因此希望早日單獨規範郵輪旅遊的契約。目前是要制定團客的部分，除了權利法案這部分可以入法化外，還有相關的東西，不管是旅客、旅行社還有郵輪公司的爭議，希望可以做更全面化新規定。
- 10.建議能有研究案是以航港局立場，針對旅客運輸部分來處理問題。因為郵輪經營形式目前未有明確定義，有享受船上的旅遊設施的；另外是有特定的目的地的，而其又分為專門營造氛圍或是融入當地社區文化，如果以到一地點融入社區文化為目，這樣船就變成運輸工具。對於郵輪運送，有認知不同情況產生。
- 11.行政院召開旅客運送定型化契約應記載與不應記載的會議，還未討論完畢。從海商法海旅客運輸角度來講，航港局裡面對於海商法旅客運輸的部分除了法條上的規範還做了什麼？如果有運輸問題還是要去面對，而非僅是觀光局。在國際性運輸方面，航港局的立法沒有一套規則可依據。旅客自己透過航商買票的機制，在中國那邊可以直接上網訂購；但是臺灣因為是包船方式所以不能自己訂購。但未來有可能會發展成，旅客可以直接透過郵輪官方網站直接訂購行程，如將來郵輪在臺灣直接販售的話，是不是也要具備旅行社的資格？



● 「海運產業發展政策-航業法修正之研析」第五次工作會議紀錄

壹、開會時間：103 年 5 月 15 日(星期五)下午 2 時

貳、開會地點：交通部航港局三樓會議室

參、主 席：劉組長德財

肆、出席人員：陳一平、王燕珠、杜文允、陳映如、李彥明、賴姮君
李選士、鍾政棋、邱榮和、林谷蓉、蔡豐明

伍、承辦單位資料：期末報告初稿

陸、討論議題如下：

記錄：張馨云

王燕珠 科長

- (一)為應週延，期末初稿修改，其相關附件可做抽換。
- (二)報告書議題分屬本組三科業管，期末報告初稿定稿版，建議由各科提出其修改意見供研究團隊。

陳一平 簡任技正

- (一)報告書文字部分再做精簡、口語化部分請調整。
- (二)章節架構部分，詳見供書面資料作參考(如附件資料一)。
- (三)160 頁，7.2 內容過於精簡。
- (四)希望提供約 20 頁重點摘要，懶人包的章節結論，作為政策結論的參考。

劉德財 組長

- (一)81 頁第三章部分，請納入公路總局之資料。(附件資料二)。
- (二)92 頁現行條文(3)航業法第 25 條不要例入。
- (三)160 頁 NSM 部分，建議航業法可不修改，船舶安全管理制度之法源已納入船舶法修正草案第 38 條之 1，建議補正本議題於航業法修正及不修正之陳述。(如附件資料三)。

陳一平 簡任技正

- (一)法規競合與調合處理(如:航業法及商港法)，請提供法規對照表，及「方案評估對照表」對各方案提出優先順序、衝擊及利害關係。
- (二)NVOCC 有提出三個方案，請補充方案對照表、各方案優缺點及建議方案。

劉德財 組長

139 頁航業法第 16 條係針對特定航線之客貨運送，建議有關國內固定航線服務評鑑機制部分，不宜在航業法第 16 條規範。

李彥明 科長

P139 表 6-2 修訂條文「...主管機關依實際需要，得實施營運評鑑，依據其法

令之。」有關營運評鑑已於大眾運輸事業補貼辦法或發展大眾運輸條例已有明訂，請重新檢視修正。

陳一平 簡任技正

建議檢視民用航空方式做參考。

李彥明 科長

(一)140 頁(3)第二行：車齡誤植請修正為船齡。

(二)P140(5) 補貼對象範圍...：有關離島交通船補貼，已有營運補貼機制；另補貼財政部分來源不同，請再斟酌修正。

(三)140 頁倒數第三行及第二行：文字誤植請修正(海商法之立法目的...及航業法第25條)。

(四)143 頁：有關客船乘客與運送人糾紛調處辦法，航務組已有修正草案內容，請團隊參考修正。(例如：第二條...國內國際航線均修正為遲延30分以上、及第3條...適時免費提供，刪除免費、第4條...客船乘客離船協議見證表修正為客船乘客離船協議書。

(五)134 頁6.1(二、三、四)，離島航線營運管理面所面臨之問題，請依以下建議修正：

一、淡季時有停航或減班情形，服務水準欠佳，是否洽當請斟酌，因停航或減班業者均依規定報航政機關備查。

二、公部門不易招募專業人才負責船舶之操航及維護，公部門應為地方政府。

三、民眾對公有船舶之要求高於實際需求，「要求高於實際需求」較籠統，建請修正。

(六)135 頁第二行，載客小船經營業：有關「船舶所在地之航政主管機關辦理」請修正；目前載客小船經營業之經營與管理主管機關為地方政府，另有關檢丈及發照主管機關為航政機關。

(七)單一航線單一業者經營通常都是虧損狀況，如將評鑑結果納入補貼參考，是否適切，請團隊研究實務上應如何操作較恰當。

賴姮君

103 頁表 4-1 擬修正條文第 3 條：「七、國內航線定義：.....港區或湖泊水域間.....」，建議修正「...指以船舶航行於本國港口間、港區或特定水域」。

劉德財 組長

103 頁表 4-1 擬修正條文第 3 條：「七、國內航線定義：.....港區或湖泊水域間.....」，建議參考船舶設備規則第五條第五項：內水航線指船舶航行於本國江河湖以及其他內陸水道或港區內之航線。

賴姮君

有關 156 頁第七章第 7.8 行，航商變更董監事時候需副知航港局部份，目前航商至公司主管機關變更董監事，在實務上，北部公司主管機關有副知航港局，若所有公司主管機關皆已有副知本局，建議可刪除航業法第 9 條之規定。

王燕珠 科長

第二章內容係依照交通部 103 年 12 月 16 日會議指示呈現，當時在討論過程提出草案時，即有建議研究團隊要跟海攬業公會與船聯會確認，請問最後是否有向公會確認？

邱榮和 教授

- (一)最後團隊建議暫時不更改法條，目前修法是船聯會的意見，但現行制度本來就可以使用。目前兩件事情都可做且兩個證件也都有交，所以制度其實與美國相似。我猜想若關稅法通過，他們可以做艙單的承保，因此 carrier 希望把海運承攬運送業這個名詞改掉，這是業別之間的競爭。
- (二)海運承攬運送最後還是要與民法銜接，一開始就是以民法為依據來定義海運承攬運送人。

王燕珠 科長

- (一)在第八章 164 頁結論部分，是否可以加強補述綜整業界之意見，經過學術分析討論後所呈現的結果。
- (二)164 頁：海攬業經討論，實務上大部分業者有發艙單之運送行為，少部分業者僅從事「純承攬」業務。基於「發艙單之運送行為，必須申報運價」的原則，是否航業法第 42 條恢復申報集運費率表？同時導正海攬業管理規則第 16 條之法源依據。

邱榮和 教授

海攬業應申報集運費率表，可修正航業法第 42 條準用至 22 條。

王燕珠

在期中審查會中有委員提到，航業法僅規範運價係備查制，尚缺查核機制，請研究團隊於結論與建議之章節補充說明有關主管機關對運價之查核機制建議。

陳一平 簡任技正

請研究團隊於結論建議章節，補充說明各方案之比較對照表，俾利後續提報上級機關。

劉德財 組長 010913

期中審查時許秘書長提議請研究團隊修正海運承攬運送之定義，建議若

NVOCC 若不入航業法可否僅定義海運承攬運送業。

邱榮和 教授

海運承攬運送之定義將受航業法第 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。」限制。

陳映如

- (一) 116 頁第 34 條所規範者為「國際聯營組織」，涉及到運價和票價，故第一項申請文件希望明確指出要提出運費和運價協商機制。
- (二) 116 頁第 35 條因未涉及運價和票價，希望刪除第二項及第三項「國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。前項運價表應容許船舶運送業自由決定其運費、票價」。
- (三)關於「會商有關機關」的規定，前次修法的公平會提的意見為船舶運送業同盟應容許各自船舶運送業自由決定其運費、票價。但修法結果要會商公平會。

王燕珠 科長

航業法第 25 條在期中審查中有委員建議應保留比較妥當。

邱榮和

航業法第 25 條主要是沒有罰則，處罰條例，應以行政裁量分別列舉。

陳一平 簡任技正

航業法第 25 條修適用範圍或是否訂定罰則，可於結論與建議檢討提出。

劉德財 組長

161 頁：航業法擬修正之條文第 13 條第三項，...應具有船舶安全管理品質認證書...之規定不宜訂於航業法，應於船舶法規範。

陳一平 簡任技正

- (一)請老師修正各自老師部分和修改章節架構後，5/22 提交修正報告資料。
- (二)各科收到修正報告後，再針對文字口語化協助修正、錯別字誤植調整，期末審查前先處理完成。
- (三)針對期中報告審查意見應修正部分，在期末簡報時以重點兩三頁篇幅呈現。
- (四)審查會議時間再協調訂定。



海運產業發展政策研究-航業法修正之研析

第 5 次工作會議

航務組 104.5.15

會議時間：104 年 5 月 15 日(星期五)下午 2 時

會議地點：本組 3 樓會議室

研究團隊：國立海洋大學

期末報告初稿意見：

一、各章節架構與內容：

(一) 第一章 緒論

1.1 研究背景與動機：建議可依交通部於 103 年 5 月 23 日「海運產業青年論壇」及 103 年 7 月 18 日「運輸業產業論壇」之回饋意見辦理本次研究案說明。

1.2 研究目的與範圍：原為「1.2 研究議題之分析」，有關研究圍如期末報告初稿 P5-P6。

1.3 研究架構與流程

1.4 「1.4 章節安排」補充陳述 12 項議題之安排。

(二) 第二章 文獻回顧與議題研析

原「1.2 研究議題之分析」內容調整至第二章。

(三) 第三章至第八章為各議題之探討：

每個探討議題之各章皆需有「本章小結」。

(四) 第八章結論與建議：

8.1 結論：

可依各議題之「本章小結」再做收斂結論。

8.2 建議：

(1)法規競合與調合處理(如:航業法及商港法)。

(2)內國法化國際接軌方向。

(3)後續研究方向：

(a)本次議題之後續研究方向

(b)其他議題之研究方向(期中報告委員所提之議題，如臺灣航運受到不公平競爭之問題、我國目前在航業法內並無船舶管理業之規定，建議增列相關規定、民法」與「海商法」等問題、「航業發展」推動之條文；惟是否恢復「航業發展委員會」設置等)

(五)口語字辭請修正，如 P83-91,P148-152,P51-P52。

(六)引用法條部份請加外框及變更字型，如 P16、17、18、27-32 等。

(七)NVOCC 議題及貨櫃強制秤重之問題與因應等議題有提供不同建議方案，請補充「方案評估對照表」對各方案提出優先順序、衝擊及利害關係。

二、請檢視期中報告審查意見回覆表，是否已修正並納入期末報告書(如附件)。

三、34 頁 8.1 新增議題：海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討，期末報告書未呈現該議題之內容。

四、51 頁第 5 行...綜整如表 2.3 所示，未見表 2.3；52 頁第 9 行...綜整如附件二，未見附件二。

附錄六、客船乘客離船協議書

客 船 乘 客 離 船 協 議 書

- 一、 輪本航次 乘客或其推派代表同意儘速離船，前往臺灣港務股份有限公司提供之場所繼續協商，以維護後續船期乘客權益。
- 二、客船運送人或其代理人及旅行社或其代理人同意於臺灣港務股份有限公司提供之場所繼續協商，妥為處理。
- 三、客船運送人或其代理人及旅行社或其代理人未於臺灣港務股份有限公司提供之場所繼續協商，妥為處理時，由行政機關依相關規定處理。

乘客或其推派之代表人：

客船運送人或其代理人：

旅行社或其代理人：

行政機關代表：

中 華 民 國 年 月 日 時

附錄七、個人乘客申訴書

個人乘客申訴書

姓名： NAME： _____			☐ MR. 先生 ☐ MRS. 女士 ☐ MS. 小姐		
LAST NAME		GIVEN NAME			
出生日期 年/月/日 _____ / _____ / _____		DATE OF BIRTH D/M/Y		國籍 NATIONALITY ☐ 中華民國 R.O.C ☐ 其他 OTHERS	
地址 ADDRESS					
連絡電話 CONTACT NUMBER					
行程 SCHEDULE		起程 DEPARTURE		到達 ARRIVAL	
預定地點 PLANNED PLACE					
實際地點 ACTUAL PLACE					
艙房別 ROOM NO. AND CLASS					
客船名稱及航次 SHIP NAME & VOYAGE NO.					
旅行社名稱 TRAVEL AGENCY					
電話 TEL NO.					
申訴事項 NATURE OF DISSATISFACTION					

附錄八、期末報告審查意見回覆表

交通部航港局委託研究計畫
期末報告審查意見處理情形表

一、計畫名稱：「海運產業發展政策研究-航業法修正之研析」

二、研究單位：國立臺灣海洋大學

意見回覆表：

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
鄭鴻政簡任技正-航政司							
1	一、Cabotage「沿岸航行權」可否翻譯成「境內航行權」較能貼切實務，例如：為因應地方觀光發展需要，國際郵輪需行駛國內商港時，即可運用此條文。	根據勞務契約招標規範，所稱Cabotage為「沿岸航行權」，因此本計畫沿用之。尊重審查委員意見，若有必要在行修改。	請補充說明是否有必要修正為「境內航行權」。	謝謝審查委員意見，然根據本計畫勞務契約招標規範，所稱Cabotage為「沿岸航行權」，因此本計畫沿用之。	同意研究單位處理意見。		
2	二、航業法第3條第7款國內航線定義建議不修正，惟請查明航業法修法時之說明，若無則以主管機關函釋辦理或於	P115 國內航線之定義酌作文字修正，俾使特定水域文義明確。以「內水航線」取代。並將	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	下次修法時於說明欄說明特定水域包括那些。	內水航線係指「本國江河湖泊及陸地或港口內之航線」而言。為求一致性，亦建議修正第3條第9款「固定航線」之定義。					
3	三、是否於航業法再制定於主管機關設立「航業發展會」，基於行政院組織改造原則，作用法不宜再將制定組織之條文納入以符立法體例，宜回歸制定較為妥適；另國際航運	謝委員鄭之導見。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	協議或聯 營組織建 議修正條 文，由航政 機關組專 案小組審 核乙事亦 以組織法 解決即可。						
4	四、建議研 究團隊為 航港局研 擬對「大眾 運輸營運 與服務評 鑑辦法」第 四條，有關 載客小船 經營業辦 理評鑑之 主管機關 ，宜回歸 「地方制 度法」及 「船舶法」 相關規定 ，提供修正 條文予交通 部修法參考。	有關「大眾 運輸與營運 服務評鑑辦法」 針對載客小船 經營業之主管 機關，已由所 在地之主管機 關辦理；未設 航政主管機關 之地區，由直 轄市、縣（市） 政府辦理。應 不需另外訂定 修正條文。	同意研 究單位 處理意 見。				
5	五、航業法	P184, 19	同意研				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	第 16 條及 第 25 條條 文建議不 修正，以保 持彈性運 用與因應 災害應變 及國際情 勢演變需 辦理撤僑 之緊急處 理。	9 同意鄭 委員意 見，暫不 修正。	究單位 處理意 見。				
6	六、P1 第二 段第四行 「…1000 總噸以上…」建議 修正為「… 總噸 1000 以上…」。	P1 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
7	七、 P6(二)3 第 一行及第 三行「…未 配合…」建 議修正為 「…為配 合…」。	P6 第一 行之「… 未配 合…」已 修正。第 三行的 「…未 配合…」 的意思 為「沒 有、無」	同意研 究單位 處理意 見。				
8	八、P7 第二 段第一行 「…航政 主管機 構…」建議 修正為「…	P7 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	航政主管 機關…」。						
9	九、P8 議題 1 第一行與 P21 最後一 行「第 3 條 第 10、11 項」建議修 正為「第 3 條第 10、 11 款」。	P8 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
10	十、P10 第 一段第三 行「…需求 進一步之 探討。」建 議修正為 「…需要 進一步探 討。」。	P10 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
11	十一、P13 之 2.6 第 一段第三 行「…特定 地 裡 路 線…」建議 修正為「… 特定地理 路線…」。	P13 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
12	十二、P15 之 (ii) 運 費公攤第 二行「…承 攬高架」建 議修正為 「…承攬 高價」。	P15 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
13	十三、P17 之 2.6.1 第 8 行「… 託運人想 有…」建議 修正為「… 託運人享 有…」。	P17 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
14	十四、P19 最後一段 第一行「… 是自發的 且國際…」 建議修正 為「…是自 發的且是 國際…」。	P19 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
15	十五、P25 之(3)第四 行「…重要 扛桿…」建 議修正為 「…重要 槓桿…」。	P25 已修 正	同意研 究單位 處理意 見。				
16	十六、P26 第二行「… 標桿…」建 議修正為 「…標 竿…」；第 四行「體現 了…」建議 修正為「體 認了…」； (3)之第 11 行「製 裁…」建議	P25, 26 已修正	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	修正為「制 裁…」。						
17	十七、P28 之(1)第二 行「澳 新…」建議 修正為「澳 紐…」。	P28 已修 正	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
18	十八、P103 (2)誰負擔 成本？誰 享 受 效 益？之第 二行「…成 種…」建議 修正為「… 秤重…」。	P109 已 修正	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
19	十九、P113 第一行「… 美國海運 運輸部…」 建議修正 為「…美國 交通部海 事局…」。	P119 已 修正	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
20	二十、P164 最後一行 第一個字 「會」建議 修正為 「處」。	P176 已 修正	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
21	二十一、請 他建議修 改之處請 參考報告 摺頁處。	P3、6、 7、8、 11、13、 17、21、 25、26、	1. P19(原 P20) 經 濟 且 效 率 , 未 刪 除。 2. P94(原 P20) 經 濟 且 效 率 , 未 刪 除。	1. P20. 已 修正。 2. P95 以 為 改 為 「 交 通 業 警 察 管 」。 3. P116「具	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
		91、 109、 111、 112、 119、 133、 144、 170、 176、 183、 185、 201、205 已修正。	原P87) 交通警有應為 「管」修正 「關」。 3. P114(原P108) 有關「特域建議為 航船舶客送水補說 具有定內」修正 具有船舶運送水 域，請補充。 4. P117(原P110) 「海運海應為運海總 總局部」修正 「部運局」。 5. P135、 136(P127原)未 修正。 6. P164(原P154) 未修正。 7. P196(原P181) 有關航第35條航	有船舶客送水鄭所之字。且航法沿革無因此入書 行載貨之為員加文根業條修由此入書 有船舶客送水鄭所之字。且航法沿革無因此入書 4. P119已修正。 5. P137、138已修正。 6. P178已修正。 7. 是否不作中專組航協問題，應與交通部港局內討論。 有船舶客送水鄭所之字。且航法沿革無因此入書 4. P119已修正。 5. P137、138已修正。 6. P178已修正。 7. 是否不作中專組航協問題，應與交通部港局內討論。			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
			政機關 組成專 案小查 審核轉 核關， 管可建 組織議 即刻法 作運 於用 法訂 定補 充說。				
王肖卿顧問-中華民國託運人協會							
22	壹、在大結構與原則上，向研究單位請教三個問題：一、航業法(以下稱本法)是個目標極其明確的法律，因此其立法與歷次之修正都應朝此目標前進，否則修法便無意義。期末報告既為本次修法之總結，因此委員或研究團隊應就明義之	一、本案列舉12項議題，所有議題皆與「健全航業之監督管理」有關。特別針對法規鬆綁之議題，例如：議題5(國內沿岸航行權 Cabotage 之檢討(航業法第4	有關二、(二)「依航業法第35條在中華民國之船舶業運送簽訂國際協議，應將國際航運之名稱、內容及...」申請航政機關...核	增加二(二)答覆內容)二、(一)A. 海外航務聯總處已名為「中華民國海運聯總處」，為國內的唯一海運組織；其成立與運作之基礎，	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	「健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟」三大目標審視：本次修法到底符合了目標中的哪些部份？ (一)在健全航業制度前提下，我們加強了哪部份之管理？ (二)在促進航業發展前提下，我們鬆綁了哪些規定？ (三)在繁榮國家經濟前提下，我們的修法作業作了哪些期待？在國內整體經濟發展上，我們是否做了妥協？妥協了哪些部	條)、議題6(董事、經理人變更登記後是否須報政機關備查(航業法第9條)。又關於繁榮國家經濟之議題，例如：議題2(因應與國際締約，諸如TiSA、TPP、RCEP，航業法第28、29及第30條如何因應)等。 三、WTO要求之國民待遇，對國內及國外業者在	轉認可。這部份能否直接要求國際聯營組織，或亦有其他考量，只能作隱喻似之規定？」請說明	航業法第17條有相關規定。其非屬航業法34條規定之「國際聯營組織」。B.航業法從來沒有排除法用的規定；C.公平交易法對定期航運業者，因而聯營而組成「國際聯營組織」之管理，公平交易法46條規定：「事業關於			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	份？又取得了哪些其他的妥協？ 二、擬請研究單位敘明以下問題： (一)依現行航業法第34條，海外航務總處應屬航業法之「國際聯營組織」，其協議是否排除公平交易法或消保法之適用？是定排除之敘明？該條第3項既「準用」第22條規定，則是否亦包括其他之「國際聯營組織」？依第34條第二項，此其他「國際聯營組織」	營運之規定，都是相同的，無法「利用技術，在實質上作國內較優規定」。		競爭之行為，適法規定。但其他法另有且觸立法旨，不在此限。」故航業法有34、35、49、50條等之規定，對於定期業者組成「國際聯營組織」之聯行為，依法管理。 二、			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	卻係由「該組織授權之會員公司代為申請...備查」，該組織既在法規制下，「授權」會員公司，則航業法能否直接要求該組織，或者隱喻式的規定是否係為意圖使其他「國際聯營組織」之協議無法排除公平交易法或消保法之適用？請在審查會議上說明。 (二)另依航業法第35條在中華民國營業之船舶運送業簽訂國際聯營協議，應「將國際航運協議			(二)、 1.我國航業法第35條要求在中華民國營業之船舶運送業若有參加國際航運協議者，應將其國際航運協議申請我國認可。航政機關已從船舶運送業取得其國際航運協議，並不需要直接要求國際聯營組織，取得該協			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	之名稱、內容及...，」申請航政機關...核轉認可。這部份能否直接要求國際聯營組織，或亦有其他考量，只能作隱喻似之規定？ 三、航業法的行業內容除國內船舶運送業、海運承攬運送業之外，亦涵蓋已登記之外國籍船舶運送業及外國籍海運承攬運送業，並涵蓋海外聯營總處之外的國際聯營組織，因應 WTO 國民待遇要求，中、外規定須一視同仁，然研究單位			議。 2. 航政機關既然已從在我國之營業船舶運送業者取得其國際航運協議，當然就不需直接要求國際聯營組織提供，也沒有什麼「隱喻似之規定」的問題。			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	是否利用立法技術，在實質上作到國內行業較外國籍行之業優惠之規定，或已盡力在這方面用心？請敘明其做法及心得。						
23	貳、定義問題：航業法定義中，經管之四大行業定義及國際聯定營組織為主要定義、其餘之航線、國內與國際航線、固定航線...等定義為從屬定義，則： 一、船舶運送業經營商船隊，在定義上作排除船舶法經營，似無必要，應從	一、非本案委託研究範圍，暫不評論。 二、非本案委託研究範圍，暫不評論。 三、海運承攬運送業得以「無送人」或「無公共送人	同意研究單位意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	大格局著手定義較妥，無須在噸位上作敘述。否則亦應在總則部份，做出不包括小船之經營的規定較妥。 二、船務代理業除船舶運送業之委託外，定義之「其他有權之人」係指何人？有無「其他有權之人」之範例？ 三、期中報告審查會議似無審查委員贊同定義「無船運送」、甚或「無船公共運送」者，委員似亦無一贊同甲、乙類分類之必要。因兩者僅為營業內容之不	(NVOCC」之身份執行與船舶營運人VOCC)相同之貨物運送業務，NVOCC使用的船舶艙位來自VOCC；航業法第41條規定海運承攬運送業執行NVOCC業務，得以「論時、論程」租船，其船舶艙位仍然來自VOCC，並不會造成海運承攬運送業之租船行為將遭排除航					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	同，不分類則業者只要獲得「海運承攬運送業」之許可，即可自行決定營業內容，並得在營業範圍內隨時自由調整其營業內容，給於業者彈性之營業空間。此外定義無船「公共」運送業，則第41條得以論時、論程之租船行為將遭排除航業之管轄，因租船行為屬私有運送，非為公共運送。這點在期中報告審查時即已闡明。研究結論在第82頁之表3-7之建議四	業法管轄之問題。 P87 修正第82頁「小結」之內容，使其一致。 四、關於「建議一第3條第6款之「無船公共運送業」定義」，航業法重點在其「運送貨物」之責任，因無船公共運送業(NVOCC)須將貨物轉交給船舶運送業(VOCC)執行實際之運送。若NVOCC並沒有					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	亦做相同之闡述，然在同頁小結中，卻仍作「建議三、二、一」之採行順序？令人不解。 四、建議一第3條第六款之「無船公共運送業」定義(P.39)中「承擔運送業者」責任：含義太廣，莫非亦須承擔油汙、船舶碰撞、船員等責任？應再斟酌！ 五、國內航線與國際航線之定義雖則以沿岸航行權之開放與否為考量，然應捨類似「特定水域」之斟酌，大器以主要定義之「船舶運	實際操作船舶，則是否須承擔油汙、船舶碰撞、船員等責任，已非航業法規範之事項，故似乎沒有本問題關切之問題。 五、1. 為使「特定水域」文義明確，以「內水航線」取代；並將內水航線界定系指「本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線」而言。 2. 為求一					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	送業」經營之國內水域之客貨運送作為路線之定義。固定航線之定義應同捨之。 六、期末報告書第125頁表6-2於國際聯營組織及國際航運協議之定義，因航業法亦規範已登記之外國籍船舶運送業，因此不妨以「船舶運送同業間」之說明取代「船舶運送業間」，以涵蓋外國籍船舶運送業。第十一款國際航運協議說明本席亦做相同建議。	性，亦建議同步修正第三條第九款「固定航線」之定義。 六、「船舶運送同業間」與「船舶運送業間」之文義，似乎沒有不同，無需修正。					
24	參、籌設、許可及登	一、發照	同意研究單位				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	記之問題 一、船舶運送業有硬體自有船舶之查核，貨櫃集散站經營業亦有貨物、貨櫃之場地及吊裝、吊卸設施之查核，籌設與許可證之核發，分兩階段有其意義。海運承攬運送業、船舶代理業之硬體辦公場所安全管理屬司法管轄範圍，非航業法管轄，因此是否須比照船舶運送業、貨櫃集散站經營業之籌設、登記及許可分階段進行？研究單位應斟酌修	程度問題，非本案委託研究範圍。查我國體制關係，公司登記及營業登記事項，分屬不同機關(經濟部及財政部(或地方政府))管轄，故交通部核准航業管轄公司營運，須俟該公司完成其登記及營業登記事項後，方可核發許可證，准許	處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	正，以符「促進發展」之目標。本可一氣呵成之事，研究團隊卻僅列為第 186 頁「後續研究方向」之(1)，十分可惜。 二、將責任保險之辦理與保證金之交付作為管理之槓桿固無可厚非，然責任保險內容詳與保險費支出之高低相關，主管官署有無責任保險單查核之機制，是航業上否與公平之關鍵，在本法中訂定主管機關查驗保險	營業；故而，兩階段(先籌設許可，再核發給許可證)之程序，似乎有其需要。 二、責任保險單查核問題，非本案委託研究範圍。					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	單之規定，使公布並剔除不合格之保險單，可使規矩依法辦理保險之業者在本法規範內，獲得公平競爭之機會。						
25	肆、營運及管理問題 一、無論是否以本身名義簽發提單、自為運送與否，海運承攬運送人即使代簽船舶運送業提單，其責任亦須負責至航完、交貨為止，不於船務之代理業離開所代理之港口或國家為止。雖則同為運送人，其所負責任又不	一、海運承攬運送業似乎沒有「代簽」船舶運送業提單之實務。民國102年5月31日以前之航業法規定，海運承攬運送業若發提單，則須比照船舶運送業報價表，故本	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	等同船舶之運送責任：船舶運送業須承擔因船舶所引發之污染、碰撞、船員等第三人責任(參本審查意見之四)。其他理由則於本席期中審查報告之「柒」敘之甚明(如後附)。誠如期末報告第175業9.1之3所指：「民國102年5月31日公布之航業法並無要求海運承攬運送業須比照船舶運送業報備之規定」，應即免除海運承攬運送業之	研究提出回歸原法規範事項，尚無不妥；亦不會影響海運承攬運送業之發展。 二、本案建立後續議題，非本案範圍。					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	表核備規定。研究團隊於第176頁表9-2之說明中，以「基於衡平考量，其權利義務須與船舶運送業要求一致」，有鄉愿之虞，討好船舶運送業，卻危害了海運承攬運送業之發展，違反「促進發展，繁榮經濟」之大原則。 二、另則研究團隊雖則採納了本席期中報告意見，於第186頁後續研究方向之(2)，考慮航業法應增列海運承攬運送業直接發放小提						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	單之規定(如後附期中審查意見之拾肆)，然則這是影響海運承攬拉攏客戶、節約開支、避免來回訊息錯誤之最佳方式，為何還等下次？研究可慢慢來、國家競爭力則不容稍待，應請於本次修法一次完成，以「促進航業發展，繁榮國家經濟」。						
26	附期中審查意見之「柒」與之「拾肆」柒、鬆綁航業法部分之8—海運承攬運送業之集運費率報備查之審	一&二、美國要求NVOCC要報備運價表；大陸亦要求「無船承運人」要報備費率表	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	查意見： 一、海運承攬運送業既多為攬載併櫃貨送船運送，面對貨方，理應以船舶運送業之集運費率作為報價佐證，因此要求船東運送人或海運同盟報備費率應為已足。 二、美國 OSRA, 1998 之規定較特殊，要求公共運送人以自動報價系統公開費率(第八條(a)(1)(B))，報備部份則要求公共運送人制定之協議、公共運送人之協議	(本案期中報告第 36 頁並未說明大陸沒有要求無船承運人報備費率表?)，楊鈺池委員(審查意見 54)亦說明大陸的無船承運人要報備費率表。 2002 年 1 月 1 日起生效之「國際海運條例」第 20 條提供參考：經營國際班輪運輸的國際船舶運輸					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	(第四條(a))、碼頭營運人或碼頭營運人與公共運送人之間的協議(第四條(b))、以及服務契約(較大宗貨物之契約)(第八條(c)(2)(B))須報備。大陸國際海運條例，則僅要求船舶運送業(OCC)報備費率表，未要求無船承運人報備費率表(期中報告第36頁)。 三、依現行航業法第35條「運價表應容許船舶運送業自由決定其運費、票價。」對船舶運	營者的運價和無船承運業務經營的運費，應當按照規定格式向國務院交通主管部門備案。國務院交通主管部門應當指定專門機構受理運費備案。備案的運價包括公佈運價和協議運價。公佈運價，是指國際船舶運輸經營者和無船承運業務經營者本					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	送業尚且如此，可了解對承攬運送業要求報備運價表，確無其必需要性。且報備與否非重點，公權力能否有效查核報備資料之真實性、有效調查、強制業者出席接受調查、落實處分等（如 Article 11 a, Article 12, 13 of OSRA, 1998）方為重點。否則徒有訂定而無實質意義。 四、目前實務作法，承攬運送人對託運人通常憑船東費率表做口頭報價，議價時	載明的運價；協議運價，是指國際船舶運輸經營者與貨主、無船承運業務經營者約定運價。公佈運價自國務院交通主管部門受案之日起滿30日生效；協議運價自國務院交通主管部門受案之日起滿24小時生效。國際船舶運輸經營者和承運					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	業務人員 再機動隨 淡、旺季彈 性調整。因 此承攬運 送業自有 之費率表 之報備，用 途僅為向 主管機關 報備之用，無其他 實質用途。	務經營者 應執行之 備案。三、 要求報備 運價與運 送業者訂 定運價高 低，係不 同事項； 又航政機 關能否查 核運價， 與是否要 求報備運 價表，亦 係不同事 項；似乎 不宜以此 理由免除 報備運價 之制度。 四、海攬 業者是否					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
		實際運送人之運價表，而提出其報備運價表，乃屬業者之航業，與政機關之要求運價報備制度，亦不同事務，不宜要求免除報備運價之制度。					
27	拾肆、其他研究議題之15—對航業法修正之其他建議：建議航業法增列海運承攬運送業直接發小提單之權利規定。一、基於航業法鬆	本議題非屬本案委託案之研究範圍。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	綁便民之考量，併櫃貨小提單(delivery order, D/O)之發放目前多由海運承攬運送業製作內容傳送船舶運送業，再由船舶運送業製作小提單回傳海運承攬運送業核對，確認無誤後，海運承攬業再赴船舶運送業領回小提單發放進口商，此一來回作業，除增加承攬運送人成本支出，浪費時間成本並增加分割小提單的成本外，無實質意義。 二、併櫃貨既為海運						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	承攬運送人承攬，相較於鄰近韓、日、新加坡、香港等地，由海運承攬運送人自行製作並逕行發放小提單之作法，台灣若干船舶運送業(據查陽明等已自動開放，僅韓進海運)之獨攬作法，使程序迂迴且不合理，徒減弱台灣海運承攬業務之競爭力。因此建請航業法本次修改，能同時能為海運承攬運送業解套。 三、本案之解套或使船舶運送業損失製單費小						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	利，但整體 考量卻因 此加強承 攬運送業 之競爭力。						
包嘉源副教授-開南大學物流與航運管理學系							
28	一、本人針 對報告結 論以外之 相關內 容，已於期 中報告審 查提出意 見，不再贅 述。	謝 謝 包 委 員 指 導。	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
29	二、僅針對 期末報告 第九章結 論與建議 ，提出意 見如下： (一) 針對 結論「1. 航業法是 否須納入 無船公共 運送人議 題方面」 ，同意研究 團隊之結 論：「從 實務作業 及法令安 定性觀點 考量，我國	(一) 謝 謝 包 委 員 之 意 見。 (二) 謝 謝 包 委 員 之 意 見。 (三) 感 謝 委 員 對於本 研究計 畫分析 及建議 的肯定！ (四)、 同 意 包 委 員 之 意見，暫	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	業法暫時 無須納入 無船公共 運送人 (NVOCC)之 規定」，表 9-1 所提之 修法建議 亦僅「建議 四」可行。 (二) 針對 結論「2. 海運承攬 運送業是 否須申報 集運費率 之議題」， 同意研究 團隊之結 論修法恢 復費率之 報備制 度，以維航 運秩序，並 與船舶運 送業之運 價申報義 務保持衡 平性。至結 論 3 有關 費率申報 之內容，可 另行邀集 業界研議。 (三) 針對	不修正 航業法 第 25 條。 (P182 & 185)					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	結論「4. 貨櫃秤重方面」，基於行政簡便及最低成本之原則考量，同意研究團隊將責任加諸汽車駕駛人，讓其自行設法秤重，如其無法秤重，自然會將所產生之問題反應至運送人，此將產生良性之循環，不致再讓相關業者產生僥倖之心理。 (四) 針對結論「10. 航業法指定船舶運送業經營特定航線方面」，研究團隊建議將航業法第25條之「維持航						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	運秩序」情形移除，恐有不妥。此「維持航運秩序」的理由雖不明確，但賦予航政機關之執行工具，譬如本報告P.186有關「考慮是否 在航業法內增訂不公平競爭之相關法條」即可使用「維持航運秩序」之理由而採取必要之措施。						
30	三、本人於期中報告審查會議中曾針對「現行航業法刪除原航業法第十三條有關設立發展之航業委員會法源」，建議研究	因本議題非屬本委託案之研究範圍，故列為後續研究方向。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	隊可考量 增列一些 輔導或發 展航業之 架構條 文，俾供未 來主管機 關作為推 動政策執 行之依 據。惟本報 告將之列 為後續研 究方向，實 有遺珠之 憾。						
葉建明常務理事長-台北市海運承攬運送商業同業公會							
31	針對「期末 報告初稿」 第三章海 運覽運送 業相關問 題之探討 「關於無 船公共運 送(NVOCC) 是否納入 我國航業 之可行性 分析」，本 會主張且 支持研究 團隊歸納 之第一優 先選項，即	謝謝葉 建明常 務理事 支持本 案研究 之結論。	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	建議四『維持現行制度，暫無修法需求』，特此聲明。						
32	有關期末報告書中攬運乙種承攬及海運承攬國際複合運輸，應更正為海運承攬乙種承攬及海運承攬業完成國際複合運輸之輔助安排。	謝謝葉建明常務理事指導，期末報告主文已修正，未該論述。	請補充修正頁碼。	期末報告主文已修正，未有該論述。	同意研究單位處理意見。		
33	集運費率應鼓勵自由競爭，不應恢復報備，建議另訂規範管制如下： Forwarder所收取之集運費率應合理反映代為安排或委託運送之	謝謝葉建明常務理事指導。	請配合管運價制綜合量納研究內容。	期末報告主文已修正，未有該論述。	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	相應成本，不得隱匿、扭曲不當轉移成本為惡性競爭之手段。						
34	建議開放Forwarder能簽發小提單給貨主，與已完成立法開放Forwarder可申報艙單之一貫性。	謝謝葉建明常務理事指導，非本議題範圍。	同意研究單位處理意見。				
經濟部國際貿易局							
35	一、報告全文，TPP中文譯名為「跨太平洋夥伴協定」，RCEP中文譯名為「區域全面經濟夥伴協定」，ASEAN中文譯名為「東亞國家協會」，請統一修正。	依照建議修正內容。(P24-29, 128)	TPP中文名為「跨太平洋夥伴協定」，RCEP中文譯名為「區域全面經濟夥伴協定」，修正並補充頁碼	已修正P25、139、320、P、27、28、29、139、319、320	同意研究單位處理意見。		
36	二、第24頁：最後1段，「…簡	依照建議修正內容	同意研究單位處理意見				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	稱 TPP)前身為 2006 年…加拿大、日本另以 TPP 為名先後加入談判。…100% 產品項目列入關稅減讓談判，其內容比其它自由貿易協定…還包括實現服務業的自由化，保護智慧財產權…如智利於 P4 就為本國的…在 P4 已經生效的 4 國中」。	容。 (P24)	見。				
37	三、 1. 「2. P4 及 TPP 的發展…」 2. 「(2) 起步階段…四國於 2005 年共同簽署了跨太平洋戰略經濟	依照建 議修正 報告內 容。 (P25)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	夥伴關係協定(P4)…」 3. 「(3)快速發展階段…美國政府將 P4 作為美國介入並主導亞太地區 …2009 年底 P4 被更名為 TPP…迄今為止，TPP 已進行 19 回合談判…」						
38	四、第 26 頁： 1. 第 1 段「但其談判大綱明確提出要樹立為…也包含智慧財產權、勞工、環境、商務人士暫准入境…但在關稅減免、服務貿易、智慧財產權…TPP 盼實現全部貿易品	依照建議修正報告內容。(P26)	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	零關稅… 在服務貿 易領域， TPP則採取 負面表列 這一自由 化程度較 高的方 式，特殊業 別設置例 外條款。在 智慧財產 權領域， TPP對智慧 財產權保 護所提出 的要求則 明顯高於 TRIP。…國 有企業等 領域也提 出不少高 於一般FTA 的內容和 標準。」 2. 第 2 段 「…TPP 在 智慧財產 權、勞工… 首先，TPP 談判大綱 明確指出，要在智 慧財產權 領域實 施…提高 智慧財產						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	權標準將 有助於美 國…其次，TPP協 定中專門 增設…出 口產品實 施貿易制 裁…」						
39	五、第 27 頁： 1. 第一大 點倒數第 7 行「美國、 俄羅斯因 現沒有與 東盟建立 自由貿易 關係」請修 正為「因尚 未與東協 簽署自由 貿易協 定」。 2. 倒數第 3 行「…還將 涉及智慧 財產權保 護…」。 第二大點 第 3 行 「RCEP 倡 議是以東 協發表的 東盟地區 全面經濟 夥伴關係	依照建 議修正內 容。 (P27)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	框架的形 式出 台的」，建議 修正為 「RCEP 倡 議起源於 東協發表 的東協區 域全面經 濟夥伴關 係框架」。						
40	六、第 28 頁： 1. 「在印 尼巴里島 舉行」。 2. 「(2) 目 標框架… 技術合 作、 <u>智慧財 產權</u> 、競 爭、 <u>爭端解 決</u> …(V) <u>智 慧財產權</u> 方面：通過 促進 <u>智慧 財產權</u> 利 用…來降 低與 <u>智慧 財產</u> 相 關…」。	依照建 議修正 報告內 容。 (P28)	同意研 究單位 處理意 見。				
41	七、第 128 頁： 1. 第 2 段第 8 行「我國 目前積極 參加的各	依照建 議修正 報告內 容。 (P137)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	類型雙邊或多邊之國際經貿協定談判(如 TiSA、TPP、RCEP)」，由於我國目前尚非 TPP、RCEP 成員，因此尚無法參加 TPP、RCEP 之談判，目前政府正積極推動申請加入 TPP、RCEP。建議修正為「我國目前積極參加各類型多邊之國際經貿協定談判(如 TiSA)、並積極爭取加入 TPP、RCEP 以及推動與貿易夥伴簽署雙邊自由貿易協定」 2. 第 2 段 「我國目						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	前積極參加的各類型雙邊或多邊之國際經貿協定談判，如表 6-3 所示」。						
42	八、第 130 頁：第 1 段「截至 2015/04/26 共有 161 個會員體，23 個觀察員」。	依照建 議修正 報告內 容。 (P139)	同意研 究單位 處理意 見。				
43	九、第 134 頁：第 3 段關於「漸進式自由化」係規定於 GATS 第 19 條。	依照建 議修正 報告內 容。 (P143)	同意研 究單位 處理意 見。				
44	十、第 135 頁：第 1 段「複合運輸業務」，第 2 段「承諾表之內容及格式如表 6-4 所示，該表內容為我國在 2003 及 2005 年提交給 WTO	依照建 議修正 報告內 容。 (P144)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	的海運服 務業承諾 表」。						
45	十一、第 143 頁：第 2 段，我國 於 2002 年 申請加入 WTO 時，並 未承諾開 放海運服 務業，在杜 哈回合談 判時才新 增承諾開 放海運服 務業，請釐 正相關文 字內容。	已 修 正。 (P152)	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				
鄭燕黛經濟秘書(葉琪助理)-經濟部經貿談判代表辦公室							
46	130 頁 1 段 5 行 文字 我 國 (TPKM, Chinese Taipei) 修改建議 我國於 WTO 名稱請用 全稱臺澎 金馬個別 關稅領域 (The Separate Customs Territory	依 照 建 議 修 正 報 告 內 容。 (P139)	同 意 研 究 單 位 處 理 意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu)						
47	132 頁 7 段 倒數 2 行 文字 初步檢視 其申請及 核照 <u>成</u> 程 序應不會 造成對服 務貿易不 必要障礙 修改建 「成」為贅 字請刪除，另本段 缺少不會 造成對服 務貿易不 必要障礙 之相關論 述。	依照建 議修正內 容。 (P141)	同意研 究單位 處理意 見。				
48	133 頁 4 段 倒數 1 行 文字 凡是各國 管理規範 係以阻礙 進入市場 為目的 者，皆為 <u>GATS 所不 允許</u>	依照建 議修正內 容。 (P142)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	修改建 依據 GATS 第 16 條，會員得於承諾表填寫相關限制措施，並非皆不允許，建議改為「GATS 所規範」。						
49	134 頁 3 段倒數 2~4 行文字 我國在申請加入 WTO 過程中，已放棄享受開發中國家之各項保留權益…原則上我國並不能受益。 修改建 <u>整段有誤解，建議刪除。理由：</u>我國雖以已開發國家之資格進行入會審查，然而	依照建議修正內容。 (P143)	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	並未放棄 開發中國 家權益，我 國仍主張 開發中國 家及新入 會員彈性。						
50	140 頁 4 段 1 行 文字 TiSA 最初 23 個參與 成員(即所 謂服務業 真正好友 成員共有 23 個 修改建議 真正之友 成員僅有 16 個，建議 參考本辦 公室 TiSA 簡介修改 文字。	依照建 議修正內 容。 (P149)	未修正。	已修正 P151。	同意研 究單位 處理意 見。		
51	141 頁 2 段 1 行 文字 TiSA 會議 在 2013 年 4 月 27 日 至 2015 年 2 月 13 日 期間已開	依照建 議修正內 容。 (P150)	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	會 10 次 修改建 TiSA 會議 最近一次 回合於 2015 年 4 月舉行，已 召開 11 次，建議參 考本辦公 室 TiSA 簡 介修改文 字。						
52	141-142 頁 表 6-56 段 文字 表 6-5 各回 合主要討 論重點 修改建 部分用字 有誤或不 清，例如金 額服務業 應為金融 服務業、公 路服務應 為陸運服 務等，建議 參考本辦 公室 TiSA 簡介修改 文字。	1. 金 融 服 務 業 錯 字 已 修正。 2. 本 段 英 文 為 Road transpo rt。運輸 學術名 詞，公路 服 務 為 Road transpo rt，而陸 運 服 務 為 Land transpo rt(包括 公路及 鐵路 (Road and Rail transpo	未修正。	1. P152 、153 2. 本段 英文為 Road transpo rt。運輸 學術名 詞，公路 服務為 Road transpo rt，而陸 運服務 為 Land transpo rt(包括 公路及 鐵路 (Road and Rail transpo rt)，不 可混淆。	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
		rt)，不 可混淆。					
53	143 頁 1 段 倒數 1 行 文字 負面表列 則係指各 成員在承 諾表上排 除特定項 目內容，未 列於項目 者則不開 放，留待未 來逐步開 放 修改建 負面表列 未列於項 目及措施 者為開放。	依照建 議修正內 容。 (P152)	同意研 究單位 處理意 見。				
54	143 頁 2 段 1 行 文字 我國於 2002 年申 請加入 WTO 時，在海運 服務業之 開放程度， 相較其他 國家…參 RCEP 會形 成開放大 力… 修改建	1. 依照 建議修正 報告內容。 (P152) 2. 參 考交通部 另案報告 之結論。 3. 參 考交通部 另案報告 之結論。	1. 我國 於 2002 年加入 WTO 時海 運服務業 談判未完 成，故我 國未提出 海運服務 承諾。未 修正。	1. 資料 重複已 刪除。 2. 參 考交通部 另案報 告之結 論。(如 附件影 本) 3. 參 考交通部 另案報	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	1. 我國於2002年加入WTO海運服務談判完成，我時出海服務承諾。 2. 表6.4為我國2005年海運服務承諾表，看出其他開放程度比較。 3. 另本「章我加則形大壓力」之結論，此論述，是否適，建議再酌。		2. 表6.4為我國2005年海運服務承諾表，請補充說明其他開放程度比較。 3. 我參加RCEP則不成「大開放壓力」之相關論述，請補充說明。	告之結論。(如附件影本)			
楊鈺池副教授-高雄海洋科技大學							
55	1. <u>海運承攬業可否從事無船公共運送人之業務問題</u>	1. 各國行業名稱不同，依各國航業法規	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	1.1 問題： 航業法內 可否增設 開放海運 承攬業從 事無船公 共運送人 之業務， 值得考慮 之課題 1.2 案例： 對於是否 增設無船 公共運送 人在航業 法之內， 大有兩種 方式，第一 無需設立 者，如韓國 海運法和 日本海上 運送法並 無相關此 行業規定， 第二需 設立者，如 中國大陸 國際海上 運送條例 第7條規定： 經營無船 承運業 者應向國 務院辦理 提單登記， 並繳納	之實質 內容為 內依據， 我國現 行稱為 「海運 承攬運 送業」。 2. 本案 已研究 秉持楊 委員所 稱「無 船運和 船舶運 送人對 於託運 人或主 貨而言， 承擔運 送責任， 因此是 業流實 可承行 之原則， 進行分 析之基礎。					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	保證金。至於台灣是要選擇哪一種方面發展呢，值得深思課題。 其次，目前船公司設立國際物流公司從事運承攬業者專門承攬拆併櫃、物流加值、project 業務、海空運等業務並且以自己名義發行提單，例如長榮海運設立長榮物流公司承攬貨物從事國際物流業，此行業應該稱為海運承攬業或是無運送或是公共運送或是國際物流業。						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	者，此等皆 需要釐清 1.3 建議： 從創造就 業機會和 繁榮國民 經濟考 量，可以正 面思考評 估設立無 船公共運 送人之可 行性，但是 根據中國 大陸案例 得悉無船 公共運送 人和船舶 運送人對 於託運人 或是貨主 而言，承擔 相同運送 責任，因此 無論，是海 攬業或物 流業其實 皆可承做 此行業，因 此建議如 需要設立 無船公共 運送人入 法時，應該 視為準船 舶運送人 和運送人						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	負擔相同 權責關 係，以鼓勵 更多航運 相關業者 有興趣投 入此行 業，創造就 業機會和 開創貨源 商機。						
56	<u>2. 針對貨櫃秤重強制規定法源修訂建議</u> 2.1 問題： p. 95 表 4-1 針對貨 櫃秤重的 強制規定 法源修訂 建議 蒂法對於 外籍船舶 運送業之 管理如何 因應與國 際締約之 檢討問題 ，由於本 計畫所論 及 TPP 和 RCEP 主要 涉及貨物 貿易和稅 降低相	感謝委員 的用心閱 讀與建議 ，研究團 隊回覆如 下： 2.1 貨櫃 秤重的原 始想法極 為來自國 際公約的 修正，IMO 修正 SOLAS 規定，自 2016 年 7 月 1 日起 ，所有的 出口貨櫃	同意研究 單位處理 意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	關課題，建議儘可能找尋和海外運相關國際協約來討論。 2.2 案例：由於參考鄰近國家對於貨櫃秤重強制規定，由於貨櫃車超重可能造成道路路面壓壞問題，徒增地方政府路維護成本問題。該計劃書建議採用 1. 貨櫃拖車板架上裝設秤重裝置 2. 橋式機上設置秤重裝置 3. DP world 模式行動採取秤重 4. 進行即秤胎壓。前述方式所然立意良好，依據前述方	律需要強制秤重。然而對於進口貨櫃的重量限制乃是牽涉我國的道路交通安全管理，交通安全管理乃是國家的主權事項，目前並未有國際統一規範各個國家的道路荷重標準。 2.2 計劃書上的四項可做的第1、					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	面皆要在港區內找地方設置，目前除台中港有地之外，其他如基隆港或高雄港皆為缺地大戶，找地有點困難。其次，由於目前高雄港每天進出港區大約2~3萬個貨櫃，只要增加5分鐘的秤重時間，則需要耗費10萬到15萬分鐘秤重時間，在加上船舶大型化和策略聯盟關係裝卸時間過於集中，不僅會造成整櫃拖車排隊秤重怠速，造成裝卸效率降低，同時空	2、3、4項做法因為與貨物裝卸同步作業，所以不會增加任何的額外時間來進行秤重。 2.3 委員的建議很有創意、也很用心思考協助改善本研究計畫品質。但有關對於人民應該繳納的任何稅費負擔的增加，關係人民的權利義務事項，應該立					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	汙排放和噪音問題更是加劇嚴重。 2.3 建議：建議採用碼頭通過費收取方式來取代秤重作法，再由收取碼頭通過費成立港區道路養護基金，統籌提撥作為給港區聯外道路的面養護和維修費用比較簡單。例如高雄港 2014 年貨櫃處理量為 1000 萬 TEU，如果扣除 50%轉口貨櫃，則為進出口貨櫃為 500 萬 TEU，換算成 40 尺大櫃，如果一車收 100 元則大約	進行，不適合因為行政機關的獨斷而任意收取。況且違規的車輛屬於少數，反而多數的守法車輛來繳交負擔守此不法所產生的額外費用，並不使用者的付費原則。況且目前車輛繳交的牌照稅、燃料稅是按照車輛汽缸排量來徵收（汽缸排量通常與					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	每年有250,000萬元收益，為統籌國際商港聯外道路的養護工程業務支出，當然如果未來港務公司成立「航港建設公司」，此業務自然成為業內營收來源之一，當然要擺平地方勢力介入了又是一個溝通藝術。	車輛的重量又高度關聯性)，以維護道路及空氣品質。所以非常不適合於相同的理由（道路維護），對於人民重覆課徵稅費！					
57	3. 對於海運承攬運送業是否申報集費率之議題 3.1 問題：對於海運承攬運送業是否申報集費率之議題，將取決於是否成為無船公共運送人簽發名義	本案報告9.1節之第3點（表9-2），已依楊委員意見提出修法建議。（P190）	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	之提單。 3.2 案例： 一般大型 貨運承攬 運送業會 和主要航 線船東簽 訂運費協 約，用此較 具有成本 優勢來爭 取貨源，所 以自己運 價報價給 客戶甚至 簽發提單。 其他中 小型貨運 承攬運送 業因未取 得有利運 價，雖然也 可以用 Co-load 方 式取得合 作業者間 之運價，但 是和原先 大貨運承 攬業者取 得運價仍 有落差，因 為需要加 點自己利 潤在內。承 前 面 所 述，海運承						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	攬運送業 可以成為 無船公共 運送人， 可以視為 準船舶運 送人，因 此需要傳 送價表給 航港單位。 如果將會 海運承攬 運送業可 以明文化 從事無船 公共運送 業務在章 則新聞報 或網路公 開航線和 船期，應 該根據航 業法第二 十條規定 船舶運送 業經營固 定航線之 客、貨運 價表，應 報請航政 機關備查。 中國大陸 海運條例 第二十條 規定，經 營國際定						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	船運輸業 務的國際 船舶運輸 經營者無 運價和運 船承運業 務經營的 運價，應 按照規定 格式向國 務院交通 主管部備 案。國務 院交通主 管部門應 指定專門 機構受理 運價備案。 3.3 建議： 如果海運 承攬運送 業未來如 果可以擔 任公共運 送人的角 色，則需要 將運費上 傳給航港 局備查。為 了方便民 眾和申請 效率提高 ，建議可 將資料關 於港貿單 或航港單						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	口來傳輸，搭配雲端和大數據分析功能，減少傳統書面資料所佔據空間過多，並且透過分析所提報運價是否造成市場惡性競爭。						
58	<u>4. 我國沿岸航行權是否開放可行性，建議不開放。</u> 4.1 問題：我國沿岸航行權是否開放給國外業者之可行性 4.2 案例：中國大陸國際海運條例第 28 條規定：「外國國際船舶運轉經營者不得經營中國港口之間的船舶運輸業	「內水航線」為國境內之水域而言，而「內陸水域航線」從字面上來看應係指內陸水域而言，或未含港區水域內航間之航行區域。因此保留原先所建之「內水航線」。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	務，也不得利用租用的中國籍船舶或艙位，或者以互換艙位等方式變相經營中國港口之間的船運業務」。美國1920年商船法、日本船舶法、法國海運法對於沿岸航行採取保守政策。其次關於該計畫將特定水域明訂清楚，更改為「內水航線」，所謂內水航線係指本國湖泊江河內陸水道或港區內之航線而言。根據韓國海運法第二條	並將內線航定係「本國江河湖泊及水道區航而」。					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	第二款規定所謂海上旅客運輸業，係指在海上或連接海上的內「內陸水域航線」執行的旅客船、水面飛行船舶運送旅客、或運送旅客或貨物、或者其他相關業務而言。 4.3 建議： 由於台灣地區市場較少如果開放其他外籍航商經營國內航線，對於台灣現有航運業者經營和營運能力較為脆弱，完全開放市場後有可不受公平競爭壓力和供需失衡之虞。						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	者，因此沿岸航行權應該保留給國內業者，建議暫時不開放。承前所述理由，塑建議將「內水航線」能夠更改為「內陸水域航線」較能明確清楚，泛指本國內陸地區江河湖泊水域航行之船舶而言。						
59	<u>5. 研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議。</u> 5.1 問題：研究勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議 5.2 案例：我國航業法第一條規定：「為健全航業	依照楊委員建議修正期末報告內容 (P168)	P168 表格下第 4 列「航港局和港局得上船處理…」。 請修正	P171 已經修正	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	制度、促進航業發展、繁榮國際經濟，特制本法。」，從設立主旨，主要扶持我國航業健全發展和繁榮國際經濟，如果想使用該法來處理船舶運送人和乘客之間糾紛問題，仍有諸多疑義待解，似乎和設立趣旨有所出入。 1. 國內船舶處理運送人和旅客發生消費糾紛，船籍國有司法管轄權，可以根據消費者保護法或其他國內法來處理。 2. 但是國						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	外船船主客交較處為屬籍司轄除非或或要港面彼紛爭則上船或驅客離船，依據處以涉件起為如引內刑 企業旅間紛難理，因船於國法權，除船東或客航出此或端，否要勸強離離法較理屬外處來棘果用法 和之糾難理，因船於國法權，除船東或客航出此或端，否要勸強離離法較理屬外處來棘果用法						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	法想驅 離乘客 或員工 霸船事 件更為 困難，除 非經船 舶運送 人或駐 台大使 館或辦 事處人 員要求 ，方能 上船處 理。 該計畫 建議在 商港內 增列條 文，處 理船舶 運送人 和旅客 間爭議 問題， 由航港 局直接 處理， 由於商 港法第 43是論 及港口 設施保 (ISPS) 港口議 題，和 此增列 運送人 和旅客 之議 題，似 乎和處 理運送						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	人和旅客處理商務有所出入，因此有待商榷。 5.3 建議： 對於船公司運送人和旅客糾紛問題，應該區分國內船舶和國外船舶來處理： 1. 國內船舶旅客服務糾紛處理：根據船東、船長或旅客請求處理糾紛要求，航港局和港局得上船處理相關糾紛或爭端，根據國內法來處理。 2. 國際船舶旅客服務糾紛處理：經船東、船長、旅客、駐台大使館或						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	辦事處人員要求，航港局方能上船介入管理，根據涉外法律來處理。						
60	<u>6. 其他事項</u> 1. PP. 13~21 國際聯營組織論及定期船運費同盟，由於遠東歐洲運費同盟號稱最後一個運費同盟瓦解。如果可能的話，請分析策略聯盟發展現況，比較貼近現在發展現況，特別是策略聯盟對於任何港口爭取貨源和獲得最佳優惠措施的談判籌碼。例如最近 G6 和 CKYHE 的越	1. 策略聯盟發展實際運作對港口之影響，非屬本委託案之研究範圍。 2. 兩岸海運相關議題，非屬本委託案之研究範圍。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	太平洋線將大船配置釜山港和高雄港作為轉口樞紐港，雖然對於高雄港是增加航線或貨源是利多消息，但是如何維持 G6 如現在東方海外、美國總統輪船和現代商船，CKYHE 的陽明海運、韓進以及長榮據續增列航線和繼續承租碼頭以增加貨源，成為當務之急。 2. 第六章國際航運協議之規範部分，由於兩岸簽訂 ECFA(兩岸經濟合作架構)後對於後續服務貿易						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	和貨物貿易協定對台灣市場航運產業影響甚鉅，國際協約應該直接和相關引用有關貿易來是用。特別是我們和中國大陸簽訂的海運直航協定、服務貿易等相關市場和航業開放議題。根據兩岸可能簽訂服務貿易協定，中國大陸可以藉資模式進入台灣來經營航運業包括船舶運送業、海運承攬業、船務代理業、船舶貨						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	物裝卸業 和貨櫃集 散站業。以 中國某大 船公司為 例，未來有 可能自己 成立航運 合資公司 後提供客 戶一條龍 式服務，是 否會對於 台灣中小 型航運業 造成很達 衝擊，值得 觀察，因此 建議將兩 岸所簽訂 ECFA、服務 貿易和貨 物貿易也 納入分析 範疇之列 ，以補遺 珠之憾，以 作為日後 交通部談 判海運國 際協約之 參考依據。						
李昭功秘書長-貨櫃全聯會							
61	一、P88 4-1 「貨櫃超重 比較容易	感謝李 秘書長 的指正，已經	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	發生在小公司…大公司不會出現大的問題」和實際的情形有點出入，大小公司均會發生，源頭管制不嚴是主因，貨主或航商，趁機以身試法。	修正為「貨櫃超運重的情況，在大公司都會發生，但發生機率有些微差別！」(P90)					
62	二、P88 第四行 謝謝報告詳細敘明，因貨櫃聯駛人。確實是無法知其貨櫃的真正重量，確實應依行政法第七條之規定，不應該加以處罰。最後一行「2. 修改道路交通管制處罰款第2項的規	感謝委員對於研究分建肯定 感謝委員的建議，但是「故意或過失」字句包括所	股利請修正為鼓勵。	已修正。	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	定，對非出於該駕駛人的故意或過失者。不予記點處罰」。非常感謝貴團的明察秋毫。駕駛人絕對不會有捨輕，而故意去載重的行為。因此建議記要修改，是否應修改得更為明確一點，將「故意或過失」等字刪除，從交通安全面來看，確實不允許有此事情發生。應加強查詢，並追究託運者之責任加以處罰。	有駕駛人員非故意的行情況，針對惡意的駕駛行為法規上斷然無鼓勵或豁免其責任的理由。					
63	三、P93 40 呎板架，裝載兩個 20 呎貨櫃，公路總	感謝委員提供的詳細作業資訊	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	局有明確的規定，但20呎的托運問題，還有一些問題存在： 1. 現在國內各港口的設施問題。 2. 「道路交通安全規則」第38條附件11的規定，應做切適的修正，因該附件11係以軸距之長短來決定，半拖車之總聯結重量，以20呎半拖車為例。其軸距為538公分，因此其核定總聯結重量為31.5公噸（不論其軸組型態為單軸、後雙軸或後參軸，均為31.5公噸），實際	及公路的總局規範！但是本研究對於台灣公路鋪面所能承單位的面積安全載荷供詳細計算與佐證，此為土木工程的議題，超出本範圍甚多，將會列入後政續府應該積極進行的相關研究中！					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	上，國際潮流 20 呎的超重櫃，其載重量已達 30.48 公噸。雖在 p95、96 有提到「因應 imo 要修改 SOLAS 之規定」，立意是非常的正確，但應考量實際之操車性能是否有問題。						
航務組							
64	1. 期 末 報 告 書 第 126-127 頁：航業法第 49 條及第 50 條，建議修正條文並未配合第 34 條及第 35 條修正。	依照建議修正報告內容。(P126-127; P180-182)	同意研究單位處理意見。				
65	2. P34 頁第 14 列「第二章 2.2 節」應修正為「第二章 2.1 節」。	依照建議修正報告內容。(P34)	同意研究單位處理意見。				
66	3. 第 三 章 共 有 3 議	依照建議修正	同意研究單位				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	題，建議本章節調整如下： 第三章 海運承攬運送業相關問題之探討 3.1 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之可行性 3.1.1 初步分析 3.1.2 第一次座談會各單位對無船公共運送人(NVOCC)是	報告內容。(P34-82)	處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	否納入我國航業法之可行性之意見 3.1.3 關於無船公共運送人(NVOCC)是否納入我國航業法之深入分析 3.1.4 修法衝擊分析 3.2 恢復恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	率報請備 查法源探 討(航業法 第42條) 3.3 海運承 攬運送業 之集運費 率表含括 項目定義 與檢討 3.4 本章 小結 3.4.1 無船 公共運送 人(NVOCC) 是否納入 我國航業 法之可行 性小結 3.4.2 恢復 恢復航業						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	法有關海 運承攬運 送業之集 運費率報 請備查法 源探討小 結 3.4.3 海運 承攬運送 業之集運 費率表含 括項目定 義與檢討 小結						
67	4.第3章缺 3.2及3.3 之論述及 本章小結 3.4.2及 3.4.3(可 參第9章結 論P175)。	悉遵委員 意見調整 作成。 (P.83、 87~89)	同意研究 單位處理 意見。				
68	5.第5章共 有2議題， 建議本章 節調整如 下： 5.1 國內航 線 5.2 沿岸航	悉遵委員 意見調整 作成。 (P114-1 27)	同意研究 單位處理 意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	行權 5.3 本章小 結						
69	6.P106 頁 4.6 本章小 結，請配合 「道路交 通管理處 罰條例」第 85 條第 1 項轉歸責 機制規定 酌修。	悉遵委員 意見調整 作成。 (4.7， P112)	同意研 究單位 處理意 見。				
70	7. 請依本 組所提書 面資料卓 修文字(含 書目錄、表 目錄、圖目 錄及 P1、 2、3、5、 9-13、15、 21、22、 23、 26-28、 30-34、 36-37、 83-88、 92-93、 97-98、 100、101、 103-109、 112-113、 115-119、 128、129、	已修正。	1. 目錄:P. II I，缺少附 錄 11(摘要 本)。 2. P. 1 第3段內容 未更新至 103 年，建 議刪除或 合併至 (一)船運 送該段後 面。 3. P. 9 未修正。 4. P. 10 請補充議 修 12 項之 原因，即 為要	1. 已補充。 2. P2， 已修正。 3. P10， 已修正。 4. 請參閱 第九章。 5. P31， 已修正。 6. P32， 已修正。 7. P103， 已補充。 8. P109、 111，已	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	157-158、 164、169、 172-175、 178-179、 183)。		修，打算 要如何 修改，請 補充說 明。 5. P. 30 表格內 文字大 小不一。 6. P. 31 表格內 文字大 小不一。 7. P. 103 (初稿 P. 97) 目前港 務管理 規則修 正進度 及現況 補充。 8. P. 109 (初稿 P. 103) 格式未 對齊。 9. P126- 127(初 稿 P117-11 9)未修 正完整。 10. P. 15 2(初稿 P. 143) 建議補 充之內容 請補充。 11. P184 請補充 有關航 業法25 條之相 對罰責。 12. P. 19 9(初稿 P. 186頁	修正。 9. 已依 目前可 得資料 與陳專 員所資 門一平 提供資 料進行 修改。 10. P154 ,已修正 補充。 11. 第25 條未建 議修正 ，故亦 無。 12. 請參 閱第九 章。			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
			背面) 如不的請維有的分修何如? 如克服? 如善協? 會或協行令即如法問何請說。 背結建議修項補持法利析法障何後何(召開商跨部商? 或協行令即如法問何請說。 政修可不現題解決? 補充。				
71	8. 5 月 15 日工作會曾與研究團隊討論：「有關單一航線單一業者經營通常是虧損狀況，如將評鑑結果納入補貼參	有關本之建補期報告 P155 & P159-161。	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	考是否適切？請研究團隊研究實務上應如何操作較洽當？」本次期末報告未見本議題具體研議內容。另有關評鑑結果如何與獎懲做適當之連結？建議可做的獎懲為何？(P.151)						
港務組							
72	一、有關「貨櫃強之制秤重問題與因應」本組補充說明如下： (一)為落實交通部管制政策，初步研析口櫃的源頭在起運	感謝港務組長建議，研究團隊回覆如下： 有關港區實施進口貨櫃過磅之執法依據源	同意研究單位處理意見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	港，但國內 規範僅及 於船舶運 送業者，故 希望在「航 業法」律定 船舶運送 業者應提 供正確櫃 重資料，俾 利貨櫃司 機得以適 當運具載 運，以避免 超載受罰。 雖本研究 結果建議 不應於「航 業法」規範， 但本組很感 謝研究團隊 蒐集很多資 訊供參考， 也提出應修 正「道路交通 管理處罰條 例」，對非 出於駕駛人 的故意或過 失者，不予 記點處罰之 建議，以保 障無辜的貨 櫃司	正，建議 於航港 局另外 正在進 行中的 商港法 的研究 案中進 行為 宜。以免 使本研 究案(航 業法修 正案)失 去研究 聚焦點。 但如果 真的需 要本研 究提出 相關修 建建議， 可以修 改的法 規如下： 民國100 年新修 正之商 港法及 國際規 範PSC 及ISPS 的規定， 在第42，43					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	機，倘該修 正條文為 路政機關 接受，本組 樂見其成。 (二)對於 防止貨櫃 超載運出 港區的議 題，於104 年5月交通 部曾次長 招開會 議，以做成 決議，應朝 四項措施 推動，即1. 公告我國 道路載重 限制，並請 海運公會 及業者轉 知國外相 關業者；2. 研議於港 區設置地 磅；3.公布 櫃重；4.研 議轉歸責 可行作法。 有關公布 櫃重措施 ，將配合 SOLAS 公約 要求貨櫃 裝船前均 應秤重之	條增加 ISPS 的 執行法 源，另在 第 58, 59,60 條 增加 PSC 的執行 法源。故 本議題 或許可 援例第 25 條對 危險性 貨品裝 卸之規 定，或許 增加第 25 條之1 對「進口 貨櫃超 重源頭 管制」或 第 30 條 進行立 法修正 規範。 另外也 可參考 本研究 期中有 關「針 對貨櫃 秤重強 制的					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	規範(預計於 105.7.1 實施)，於商港法訂定相關修文，以確保櫃重資料之正確性；至於設置地磅之研究成果倘屬可行，亦有必要檢討制定實施港區過磅之執法依據。	法源修訂建議」對照表，摘錄兩個可能修法的法條及建議修正內容如下： (1)商港法第 25 條：入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營機構、航港局或機指關指定停泊點後，方得					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
		港 …… 。船舶卸 載的貨 櫃化貨 物於離 港前須 先行秤 重， … …。 (2)商 港 法第 30 條：船舶 應在商 港經營 事業機 構、航港 局或指 定機關 指定之 地點裝 卸貨物 上下及 船員及 旅客， 並對港 貨櫃裝 載貨物 進行秤 登記。)					
73	二、有關建 議勸導或 強制乘客 離船增訂 於商港法 一事，本組 持不同意	有關第 二次座 談會所 提之相 關建議 均已呈	同意研 究單位 處理意 見。				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	見理由如下： (一) 本研究案建議增訂條文係參採空運運送糾處理方式，該規範律定於民用航空法第47條，該法立法目的為「為保障飛航安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民用航空之發展」，與航業法立法目的相同，故研究團隊以立法意旨為由，認為不適合訂於航業法理由不成立。 (二) 商港法第43條所屬章節為「第四章	於期未 報告 (P167) ，惟綜整各方意見後，本團隊建議乘客拒絕離船事件影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營機構及港務機多等相關關係，屬公權力介入之性質事件，建議納入商港法增訂第43-1條，使其具有法源					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	安全及污染防治」，而乘客與船舶運送人間之運送糾紛應僅屬航運秩序之範疇，與商港之安全管理仍屬不同；且旅客罷船行為僅止於船上，旅客拒絕下船，未有妨礙港區安全行為。 (三)況且商港法第43條第1項係規範本局查核對象為「港口設施」並不及於私人船舶，再者，本局查核「保全措施及保全業務」，係	據。					

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	源於防範恐怖攻擊、國家安全之需要，而依 SOLAS 公約 ISPS 章程，要求每一港口設施必須建立保全計畫，並由本局查核該保全措施。至乘客運送等民事糾紛並非此規範範疇，如於商港法第 43 條或 43 條之 1 為乘客運送糾紛之規範，有體系混亂之問題，本組建議應於航業法增訂專章規範。 (四)另於第二次座談會各單						

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	位對研提 勸導或強 制乘客離 船之法源 亦有討 論，亦有持 不贊同增 訂於商港 法的意見 ，惟不見 研究團隊 採納意見 ，亦無回 應，應請研 究團隊綜 整各方意 見後再研 提妥適規 定。						
74	有關冠博 法律事務 所王律師 於其中座 談會發言 之內容與 研究團隊 所載記錄 有誤差，請 協助更正	P169 已 修正，請 參照表 7-5。	同意研 究單位 處理意 見。				
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會/許秘書長洪烈							
75	(一)推動航 業發展，建 議需有航 業發展法 及基金。	本議題 非本委 託案研 究範圍。	同意研 究單位 處理意 見。				
76	(二)有關國	1. 英文 用語非	同意研 究單位				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	際聯營組 織、無船公 共運送業 及海運承 攬運送業 之英文定 義需釐清。	本委託 案研究 範圍。 2. 我國 現行法 規英譯 本之用 語如下： 國際聯 營組織 (Intern ational Joint Service Organiz ation) 及海運 承攬運 送業 (Freigh t Forward er)。	處理意 見。				
77	(三)航業法 規範之運 價(航業法 第22條)與 海運承攬 運送業所 規範之集 運費率 表、手續 費、服務費		未見航 業法規 範之運 價(航業 法第22 條)與海 運承攬 運送業 所規範 之集運 費率 表、手續	1. 已建 議修正 (結論 9.1 第3 點)。(p. 191) 2. P84 , 報告3.3 節加入 內容,說 明海運 承攬運	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	等(海運承攬運送業管理規則第16條)不一致；另航業法規範之裝船載貨證券(航業法第20條)與海運承攬運送業所規範之提單及收貨憑證(海運承攬運送業管理規則第15條)不一致，以上須於航業法釐清後再於相關子法執行。		費、服務費等(海運承攬運送業管理規則第16條)不一致之說明。	送業與船舶運送業之收費項目及憑證不同之原因。			
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會/王秘書長國傑							
78	(一)貨櫃超重應對源頭管制。	航港局已朝源頭管制方向進行。	同意研究單位處理意見。				
79	(二)有關船務代理業定義：指受	1. 非本言議題。 2. 有權	同意研究單位處理意見				

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	船舶運送業或其他有權委託人之委託...，其他有權委託人係指何人須釐清。	委託之人，例如船舶運送業。	見。				
80	(三)建議法規應鬆綁，使業者自主性提高。	謝謝王秘書長之意見。	同意研究單位處理意見。				
運輸研究所/鄔委員德傳							
81	一、有關海運承攬運送業乙節，建議參見前期意見；另後續如有強化監理權之需求與共識時，建議可參考美國制度，即法規授權主管機關針對不爭執或公平競爭者可與執行行政作		請補充說明。	一、有關海運承攬運送業乙節，根據多數審委員席審議意見，建議第一方案為「暫不修正」，故不進行法規細節討論。	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	為之權限。			二、有 關 美 國 制度，係 屬 海 運 承 攬 運 送 業 管 理 規 則 之 細 節 規定，因 母 法 暫 不 修 正，故不 進 行 後 續 法 規 細 節 之 討論。			
82	二、本 研 究 內 容 詳 實，然多屬 質 性 資 料，建議後 續可考量 補充量化 資料，如貨 櫃 超 重 乙 節，可連結 路 政 監 理 系統、關港 貿 資 訊 系 統等，分析 近 年 超 重 件數，及其 相 關 進 口 國家、承攬		請 補 充 說明。	在後續研 究建議中 加入第 7 項如下： 本就報告 中已經對 於貨櫃超 重 的 問 題，蒐集 了國內外 各個國家 的做法， 提供可行 的決策方 案，且進 行了政策 衝 擊 分	同意研究 單位處理 意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	業者、承運人與汽車貨櫃貨運業者等，俾利強化相關修法之參據。			析。雖然貨櫃流向的調查及相關資料庫的建立與分析對於相關航運政策制定很有助益，但囿於本計畫的研究範圍並未包括貨櫃流向的調查，建議後續研究可另案委託專業單位辦理。			
83	三、有關國內航線擬將「特定水域」改為「內水航線」乙節，因特定水域係有其立法考量，且研究團隊所參		請補充說明。	國內航線之酌作修正，俾使特定水域文義明確。以「內水航線」取代。並將內水航	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	考之船舶設備規則僅係行政規則，此外，依1982聯合國海洋法公約內水係指領海基線向陸延伸之水域，即領陸之概念，且行政院前於2009年依據「中華民國領海及鄰接區法」公告修正「中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線」，爰此，建議研究團隊考量將特定水域以函示等方式之可行性。			線界定係指「本國江河湖泊及水港或港區內之航線」而言。為求一致性，亦建議同步修正第3條第9款「固定航線」之定義。			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
84	四、報告書 P141-142 ，表 6-5 TiSA 各次 會議討論 重點，最末 項僅列歐 盟於 2015 年 4 月 13-17 日主 持第十一 回 TiSA 會 議，建請補 充該次會 議討論重 點。		請補充 說明。	P153 已 補充資 料。(表 6-5 TiSA 各次會 議討論 重點)	同意研 究單位 處理意 見。		
85	五、報告 書 P146，船 舶運送業 營運與服 務評鑑執 行要點(草 案)，建議 參考部屬 機關(如公 路汽車客 運業營運 與服務評 鑑執行要 點)，增列 「客運」乙		請補充 說明。	P157-16 3，已增 列。 P158，依 據審查 委員意 見修改。 有關大 眾運輸 營運與 服務評 鑑結 果，新增 第九條 作為其	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	詞，俾利明確；另該要點（草案）第九點提到「甲等」部分，惟並無其計算標準，建議明列評鑑結果（如優等係 90 分以上；甲等係 80 分以上，未滿 90 分）。			計算標準。			
86	六、報告書 P156，有關乘客強制離船乙節，研究團隊所提二建議均係建議修法於商港法，建議合併；惟 P159 等資料顯示航務組似有不同意見，因均屬局之權限，建議宜		請補充說明。	P170，依據審查委員建議，將研究團隊所提二建議及三併，並新增建議港局航務整合航務組意見，以利後續修法進行。	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	整合協調，俾利後續推動修法作業；另建請研究團隊就內政部警政署所提建議(P159)，研擬其建議方案之可行性。			有關警政署所提建議針對商港法第36及65條之處罰規定修改，然本研究係針對海上旅客運送糾紛事件，港務警察機關行使的職權的法源依據。有關商港法罰則相關議題，非屬本委託案之研究範圍。			
87	七、有關航運國際聯營組織及航運協定，研究團		請補充說明。	P196，於「表9-4國際聯營組織及國際	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	隊擬以組 成專家小 組審查核 轉主管機 關認可乙 節，建議考 量如現行 公共工程 經費審議 機制等，於 航業法授 權另訂專 案小組審 查作業規 定或增列 審議機制。			航運協 議航業 法修法案 建議案對 照表」 中，增訂 第四項 關於「專 案小組 之組織 準則及 審議規 則，由主 管機關 定之。」			
88	八、報告 書P164，有 關國際郵 輪部分，研 究團隊建 議後續可 針對郵輪 糾紛之責 任歸屬進 行釐清乙 節，建請研 究團隊於 最末章研 提後續辦 理方向之		請補充 說明。	有關郵 輪旅客糾 紛議題， 因為涉 及不同 國際郵 輪公司 不同的 處理辦 法，因 此建議 成立跨 部會 協調	同意研 究單位 處理意 見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	具體建議。			單位，整合航港局及觀光局的意見，訂定適用台灣旅客搭乘國際郵輪之相關辦法，以保障旅客之權利，並維護航商之利益。			
89	九、本報告後續如公開出版，建議部分內容可考量酌修，如： (1)報告書P84，倒數第二行，「現在是12月您5月如有…」似直接引用網站資		請補充說明。	(1)P93已修正。 (2)P110已修正。 (3)表4-2 臺灣主要國際商港橋式起重機部數統計表，資料來源係Google	同意研究單位處理意見。		

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	料。 (2)P101， 「讓當地 人民了解…，從小 就灌輸人民守法的 重要性」， 似非本研 究範疇。 (3)P102， 表 4-2 臺 灣主要國 際商港橋 式起重機 部數統計 表，資料來 源係 Google Earth 及其 他網路統 計。 (4)P106， 「道路交 通處罰條 例第 29-2 條規定與 行政罰法 第 7 條規定 之精神應 該是不相			Earth 及 其他網 路統計。如有 不妥，將 建議航 港局協 助發函 給台灣 各港口 的貨櫃 碼頭裝 卸公司，請其 彙整資 料後由 研究團 隊加總。 (4)P115 , 192, 41 3 已修 正。			

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
	符，建請應 該加以修 正」乙節， 考量其係 公路總局 業管範 疇，建議另 以開會協 調等方式， 以尋求修 法共識。						
90	十、建議 研究團隊 將 12 項議 題歸納併 綜整相關 修法建議 方案(針對 須修法部 分臚列各 方案建議 順序)，研 提後續推 動相關議 題修法之 優先順序。		請補充 說明。	P201，於 報告中 補充。	P203 議 題6無須 修法,依 P180 內 容第二 階段需 修正,請 一併修 正 P199 及 421-422 。 P198 8. 董事相 關議題 (P199、 421-422)請修 正。	P528、 202 已修 正。	同意研 究單位 處理意 見。

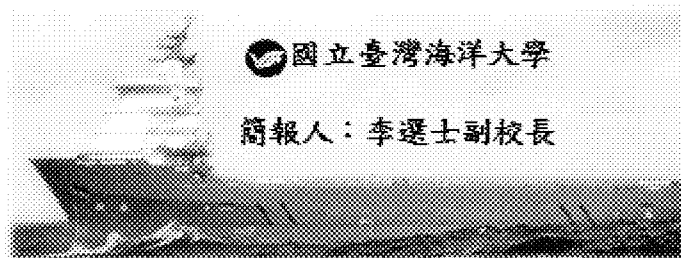
項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
91					P198 7. 「客船 糾紛調 處與服 務評鑑 方面」應 包含下 列3議題 請分別 說明(1) 「如何 建立國 內固定 客運航 線船舶 運送業 之營運 及服務 評鑑機 制？」 (2)「研 提勸導 或強制 乘客離 船之法 源依據 及修法 建議」 (3)「針 對國際 郵輪行 程變更	P522-52 7、 P197-20 2，已修 正。	同意研 究單位 處理意 見。

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
					涉旅客 權利維 護及國 際處理 慣例之 相關研 究」， (P198、 420-421)請修 正。		
92					P423 及 P200, 9 除透過 公權力 進行船 舶設備 檢查、舉 辦維安 (Securi ty)及安 全 (Safety)演練 外，航業 法應如 何規範 業者遵 行？ 請補充 說明內	建議目 前無須 修正航 業法，因 為航業 法第 25 條即提 供公權 力進行 船舶設 備檢 查，與 要求航 商舉辦 維安及 全演練 的法律 依據。只 要依據 航業法	同意研 究單位 處理意 見。

項	審查委員 所提之書 面意見	研究單 位 處理情 形(1)	承辦單 位 審查意 見 (1)	研究單 位 處理情 形 (2)	承辦單 位 審查意 見 (2)	研究單 位 處理情 形 (3)	承辦單 位 審查意 見 (3)
					容	第 25 調來訂 定 NSM 管 理辦法 即可。	
93					附錄 八、各議 題重點 摘要與 附錄十 一、摘要 有重 覆，已協 助修正 併為附 錄十一， 請老師 協助檢 視修正 後附錄 十一及 刪除附 錄八是 否洽當	附錄八 重複已 刪除。	同意研 究單位 處理意 見。
94					請重新 檢視頁 碼並修 正。	已修正	同意研 究單位 處理意 見。

海運產業發展政策研究
航業法修正之研析

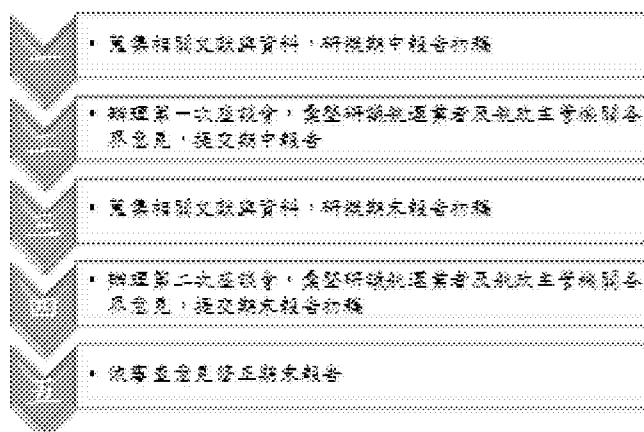
期末報告審查



航業法研究議題

[illegible]

研究流程



章節安排

章節	12項議題內容	辦理 期程
第三章	議題3：無船公共運送人(NVOCC)於航業法入法之可行性	期 中 報 告
	議題8：依現航業法有關海運承攬運送業之無運費率報請備置法源探討(航業法第42條)	
	議題8.1：海運承攬運送業之無運費率表含括項目定義與檢討	
第四章	議題4：因應IMO擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝箱前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重量限管制之市南港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。	

章節安排

章節	12項議題內容	期望 期限
第三章	議題3：船舶運送業之國際航運業務(航業法第3條) 議題5：關於臺灣船舶之國家(外)船舶稅、日本(其)等航行稅(CABOTAGE)制度與航運業經營之可行性探討(航業法第4條)	初 次 報 告
第六章	議題1：因應國際海運及國際航運，檢討航業法第3條第10、11項、第24條及第25條海運業經營範圍及可管理範圍 議題2：因應國際海運(除分TISA、TPP、RCEP)，航業法第25、26及第30條海運船隻	
第七章	議題10：如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務標準？研擬標準應考慮不同航線之經營情況，如東航、中興航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂船務之經營標準 議題11：研究「客運航線運送人船舶經營標準」中，客運航線船隻應運送之客運及貨運船舶中時，研擬標準或強制客運船舶之營運紀錄及營運標準，並針對客運船舶時程及客運標準制定及國際標準制定之相關研究	
第八章	議題6：航業法第2條規範船舶運送業之營業，從運入其他法律應注意事項有無異者，應於營業登記後30日內報請航務機關備查，惟其辦理營業登記事項已包含主管機關審核，航業法是否仍有必要再為備查 議題11：如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理機制，除透過公權力進行船舶設備檢查、船舶維修(Security)及保安(Stability)外，航業法應如何規範業者進行 議題7：航業法第16條，主管機關得不當時需要，指定船舶運送業特種船舶之客運運送，業者如未照會辦理，主管機關可隨時之處置作急及停泊運輸，另據航業法第19條，急增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得限制必要之船舶或運送船舶運送業採取必要之配合措施，其必要運用時機為何，航業19條是否應予配合	

航業法是否須納入無船公共運送人議題²⁰

我國現行航業法規範四大行業別：「船舶運送業，船務代理業，海運承攬運送業，及貨櫃集散站經營業」，是否需增加「無船公共運送人(NVOCC)」該行業別，需求進一步之探討。

航業法是否須納入無船公共運送人議題⁽²⁾

本研究所建議四個方案，提供未來是否修法之參考。

建議方案	優點與缺點	立法模式	立法優先
建議一	直接將現有業者(約為300家左右)分為：海運貨物承攬或無船公共運送，故將其許可證設置與更換程序與條件訂定與原法一致更，故業者無需付費；另外，行政作業成本亦將花費很少。	以原法內現行業務及體制，故修法影響較大及可行性低。	第四優先
建議二	直接將「海運承攬運送業」分為甲、乙種，將現有業者(約為300家左右)皆為甲種業者，若業者要求改為乙種業者，則可提出申請變更，條件家數不多，行政作業成本亦花費很少。	直接將上法執行之貨物承攬之乙種業者很少，行政管理意義不大。	第三優先
建議三	直接將納入一併執照制「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。	新增一執照制「海運承攬業」，對現行業者沒有影響，但額外申請業者將很少。	第二優先
建議四	維持現行制度，暫無修法需求，現行航業法關於「海運承攬運送業」之業務，可以就其承攬貨物承攬之代理業務(類同美國條例之FF)，或運用「介入權」，就其自行運送貨物之業務(類同美國條例之NVOCC)，且其實業業務執行自民國84年修法以來已達約20多年，運作順暢，故目前無修法之需求。	維持制度，運作順暢，暫無修法需求。	第一優先

國立臺灣海洋大學

海運承攬運送業是否需申報集運費率之議題

民國103年1月22日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第42條參照)。而現行(民國103年04月29日修正公布)海運承攬運送業管理規則(第16條)要求：「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費，服務費報請航政機關備查，變更時亦同。」之規定，因已無母法依據，應立即修正。

另外，若主管機關決定不進行對現行「海運承攬運送業」之規定的修法，考量海運承攬運送業已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，則對於要求「海運承攬運送業」比照「船舶運送業」需報備運價表之規定，須恢復102年5月修法之前的規定，要求「海運承攬運送業」報備運價表。故而，建議修正航業法第42條之規定。

國立臺灣海洋大學研究團隊

國內進口貨櫃超重源頭管制(1/3)

貨櫃拖車司機乘載進口貨櫃，不知道其所乘載貨櫃超重，而被公路警察抽查驗重，因超重而被記點，每次違規超重的記點為2點，半年內累積滿6點，該貨櫃車駕駛即被吊扣駕照，導致貨櫃拖車司機的工作權，非因為其自己本身之疏失或過錯，而喪失工作權利。

國內進口貨櫃超重源頭管制(2/3)

因應IMO已經修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃自2016年7月份起，強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，世界各主要港口國將會陸續配合，貨櫃超重的問題會與目前的美國國土安全部海關邊境保護局(即US Customs and Border Protection)所公佈的反恐作業規範(The Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT))及世界海關組織所公佈的WCO SAFE(the SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework))架構類似，貨櫃在海外裝船前即已經確保誠實的申報貨櫃重量，落實真正的在裝貨港時候已經進行源頭管制。

國內進口貨櫃超重源頭管制(33)

如要在卸貨港進行強制秤重，建議修法如下：

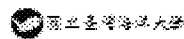
商港法第二十五條：

①入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港……。

②船舶卸載的貨櫃化貨物於離港前須先行秤重，
或

商港法第三十條：

船舶應在商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之地點裝卸貨物或上下船員及旅客，並對卸港貨櫃裝載貨物進行秤重登記。



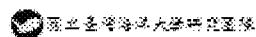
國內航線(33)

◦ 航業法第3條第7項(名詞定義)

◦ 「國內航線係指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線」

主要爭議

- 「特定水域內」文義不清，造成適用與意見分歧之困擾
- 目前對於在港區內之水域經營之航線，是否為國內航線亦有爭議，有關遊覽港區之問題應歸誰所職掌無法明確劃分



國內航線⁽²⁾

我國航業法第3條修正建議

修正前條文	修正後條文	修正理由
第3條 本法所用名詞，定義如下： 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或 <u>內水</u> 航線內，經營客貨運送之路線。	第3條 本法所用名詞，定義如下： 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或 <u>特定</u> 水域內，經營客貨運送之路線。	國內航線之定義，前作文字修正，俾使「特定水域」文義明確，而以「內水航線」取代，並參照船舶設備規則第五條將內水航線界定係指「本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線」而言。

- 。俾使「特定水域」文義更為明確，以符現今航運實務已有客船業者經營港區或湖泊水域內之情形。

國立臺灣海洋大學研究團隊

沿岸航行權

- 。航業法第4條(運送客貨船舶國籍之限制與特許)
「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限」。
- 。沿岸航行權(Cabotage)之目的
旨為保護國內航運產業免受外國競爭，以國家安全為目的，守護國家領海，以宣示國家主權。
- 。沿岸航行權之開放
則係指外籍船舶能否於同一國境各港間運送客貨問題。

國內學者胡念祖(1995)：國內港口間之航行，僅限國輪為之，是國家主權表現形式之一，少有國家將國內沿岸航行權開放給外國船舶。基於平等互惠原則，若兩國彼此就對方船舶開放國內沿岸航行權，則係主權國家間合意協議達成。

國立臺灣海洋大學研究團隊

各國沿岸航行權限制與比較(15)

限制情形 國家	限制禁止	例外情形
臺灣	我國 航運法第4條	我國航運法第4條：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨，但經主管機關特許者不在此限」
日本	日本 船舶法第3條	1. 日本船舶法第3條：「對於沿岸航運，依日本船舶法第3條規定，外國船舶無法在日本沿海港口間進行貨物或旅客之運送，除非為避免捕獲或海難，或者有法律規定或條約另有規定，或已獲得國土交通大臣特許者，不在此限」 2. 日本於WTO杜哈(Doha)回合會議，致力於讓國際海上運送營運人，依合理且非歧視性條件下進入該國航運市場

國立臺灣海洋大學研究團隊

各國沿岸航行權限制與比較(25)

限制情形 國家	限制禁止	例外情形
中國	中華人民 共和國海運法 第4條	1. 中華人民共和國海運法第4條：「中華人民共和國港口之間的海上運送和航線，由經營中華人民共和國船舶的船舶經營。但是，法律、行政法規另有規定的除外」；「非經國務院交通主管部門批准，外國籍船舶不得經營中華人民共和國港口之間的海上運送和航線」 2. 2013國務院《中國(上海)自由貿易試驗區總體方案》：「允許中國公司擁有或經營擁有非五星旗船，先行先試外資進口貨物在國際沿海港口和上海港間的沿海捎帶業務」
印度	1. 1958年 印度商船法 第406條 2. 1958年 印度商船法 第407條	1. 1958年印度商船法第406條，有關印度籍船舶和船舶之管理會有一款印度籍船舶或吉印公司或公司(或合資)所承租之船舶，不得在印度國際港口運出，除非經此種管理當局所頒發之許可證，但經中央政府經濟與工業部對公眾利益有關係者，可根據本條又條是特許由印度公民或公司(或合資)所承租的係何種別之船舶 2. 1958年印度商船法第407條，任何非印度籍船舶或吉印公司或公司(或合資)滿足第21條第(2)或第(3)條之要求所承租之船舶，不得從事印度的沿海航運貿易，除非經此種管理當局所許可 3. 外籍船舶得以經由加爾各答或科欽港(Kerala)科欽(Cochin)的「國際貨運轉運中心」運出，從事沿海貨運運輸

國立臺灣海洋大學研究團隊

各國沿岸航行權限制與比較(35)

限制情形 國家	限制情況	已開放/部分開放
美國	1. 1886年美國客輪服務法案 (Passenger vessel services act, 1886) 2. 1920年商船法案第27條 (The Jones Act, 1920)	
加拿大	外國所有的國際船舶管理公司得以獲准進駐加拿大，但不准參與沿岸航行貿易	
歐洲	希臘、義大利、法國、西班牙、葡萄牙 在1992年歐盟沿岸航行權自由化政策，進行改革計畫和擬定實施進度，以確保安全，並對環境等不致他之船舶，進入海運市場之自由權為目標 現今歐盟國家可參加其他任何歐盟成員國的沿岸航行貿易活動，但每便國家可對外籍船舶的船員國籍要求、船舶所有權要求，以及對外籍船舶財政徵收稅費	英國、丹麥、荷蘭、德國、比利時

國立臺灣海洋大學研究團隊

各國沿岸航行權限制與比較(45)

限制情形 國家	已開放/部分開放
新加坡	雖未有沿岸航行權限制，但有完善的光船租賃登記制度
澳大利亞	沿岸航行權政策非常寬鬆，沿岸貿易並未保留給澳大利亞國輪，船員薪資支付依澳大利亞之規範為要求
紐西蘭	包括貿易、工業、運輸與財政之政策，沿岸航行貿易自由化全面性改革
馬來西亞	1952年商船條例免除條款，免除對非國籍船舶在多個國內港口間所規範航行限制

國立臺灣海洋大學研究團隊

各國沿岸航行權限制與比較(55)

- 基於國家安全之觀點，為宣示一國國家主權並守護國家領海，確保國家航運能力
- 在經濟產業方面，因有必要從根本維護沿岸航行權制度，也為本國居民提供可靠的日常用品運輸供應，並確保國內船員就業，減少國家產業經濟之威脅
- 為保全國家安全與經濟產業發展，建議效仿日本之立法精神，採取「原則禁止，例外許可」之規範方式
- 保留我國對於沿岸航行權之限制，原則上以不開放為基礎，再由雙方協商，以特定條件或於特定港口經營客貨運送之特許方式達成合意

國立臺灣海洋大學研究團隊

航運國際聯營組織及航運協定議題(14)

傳統國際聯營組織之定期船海運同盟(Liner conference)，由於貨櫃船運業者間組成營運策略聯盟之興起，加以歐盟(EU)自2008年10月18日起，廢除定期船海運同盟之制度，使得傳統海運同盟更加式微。故而，我國航業法第3條第1項第10款及第11款，關於「國際聯營組織」及「國際航運協定」之定義，建議參考現行海運實務，酌作文字修正。

條文修正前	條文修正後	說明
第三條本法所用名詞，定義如下：十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、裝卸、運量、強運地位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。	第三條本法所用名詞，定義如下：十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、裝卸、運量、強運地位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。	定期航運為求在市場上穩定經營或降低成本，始自西元1930年代，即組成聯營合作組織，稱為海運同盟(Liner conference)或運費同盟(Freight conference)，為各國及托拉斯法所允許，為求配合各體航運合作之發展及符合現代航運實務，爰酌作文字修正。
十一、國際航運協定：指國際聯營組織為規範營運事項之相互關係，運送作業、收費、聯運及航貨等事項而訂立之約定。	十一、國際航運協定：指國際聯營組織為規範營運事項之相互關係，運送作業、收費、聯運及航貨等事項而訂立之約定。	隨著貨櫃運輸業務之發展，業者間各種聯盟(Alliance)營運之情形，更為普遍。國際定期海運業者為因應市場變化及營運需求，乃經常締結各項協議，為求文義明確易懂，爰酌作文字修正。

航運國際聯營組織及航運協定議題(2)

關於主管機關(交通部)對「國際聯營組織」及「國際航運協定」之認可程序，經探求實務運作之情形，行政院公平交易委員會對於航運業之目的事業主管機關「交通部」於審查航運業之國際聯營組織案時，對於未違反公平交易法聯合規定之案例，為簡政便民，並未要求所有大小案例須轉送會商，方得認可。

考量其他國家對於「國際聯營組織或國際航運協定」仍有審查之規定，為增加我國法規對於「國際聯營組織或國際航運協定」之審查認定更為週延，故建議修正現行航運法第34條及第35條之規定，其修正條文對照如下。

21

國立臺灣海洋大學研究團隊

航運國際聯營組織及航運協定議題(3/4)

現行法規定	建議修正	修正理由
第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，並經航政機關核准主管機關核准後，方得認可。 第三十五條 國際聯營組織以協商運賃、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織提供之會員公司視為市場航政機關備查。 第三十二條規定，於國際聯營組織準用之。	第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，並經航政機關核准主管機關核准後，方得認可。 第三十五條 國際聯營組織以協商運賃、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織提供之會員公司視為市場航政機關備查。 第三十二條規定，於國際聯營組織準用之。	一、查公平交易法第15條但書規定事業之聯合行為在特定條件下又有益於整體經濟與公共利益得非經主管機關許可後為之，為促進我國航運之發展，並同時兼顧運送產業之需求，航運國際聯營組織之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國航運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召開相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合研議小組，考量國家整體利益作成結論後，報請主管機關認可，爰修正第一項之規定。 二、第二、三項未修正。

22

國立臺灣海洋大學研究團隊

航運國際聯營組織及航運協定議題(4/4)

中華民國	中國	美國
第 35 條 船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。	第 35 條 船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。船舶運送貨物在中華民國領海航行，應遵守海運法之規定。	一、為尊重定期海運之營運特性，並符合我國公平交易法相關規定之規範，在促進我國航運之發展，並同時維護運送貨物之安全，對於我國商運之國際航運協議之認可，應尊重我國競爭因素，並應平衡我國航運人、航運商及港口業者之利益，並由主管機關與國際航運組織(公平交易委員會)、全國性航運業者、航運商會代表小組，傳達國家整體利益作最終決定，經轉主管機關認可，應尊重第一項之規定。
	二、進行海運業務對於國際航運協議之內容，並不當然影響我國航運之安全，應於第二項及第三項之規定。	

23

國立臺灣海洋大學航運學院

國際締約議題(1/2)

關於國際締約時，航業法對外商來臺經營業務之程序審查及核發許可證之規定議題，經研究得知，不論TPP、RCEP或TISA等群體各國之間協商海運服務業之市場開放或國民待遇等問題時，其基本參考架構乃是WTO服務貿易總協定(GATS)。GATS 第六條關於「國內規則」原則之制定，主要用來確保核照條件、核照程序、資格條件、資格程序、技術標準五項，不會構成服務貿易不必要的障礙，但也不能用來禁止會員在其領土內，為了達成國家政策目標而執行現有服務供給相關法規和引進新法規。至於原則適用範圍也僅限於各會員在服務業之特定承諾，未做承諾和已經排除之部分也不適用。

24

國立臺灣海洋大學航運學院

國際締約議題(2)

我國航港事業屬於特許事業者，航業法目前有四行業：船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；商港法有二行業：船舶理貨業、港口貨物裝卸承攬業。經研析並檢視航業法對外商來臺經營業務之申請及核照成程序應不會造成對服務貿易不必要之障礙。

加以我國海運服務業在市場開放或國民待遇等承諾上，相較其他國家而言，開放程度很高。故而，航業法第28、29及第30條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，目前無須修正。

如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制

目前離島航運營運管理面所面臨之問題如下：

問題	說明
1. 市場規模有限，投資意願不足	由於我國大多數服務離島居民之航線，係由公營航運業者經營，營運市場不大，且投資意願不足，現在航線之狀況下才能正常營運。
2. 投資時有爭執或風險情形	在初期開發及營運時，由於客運航線之經營，係屬低利及競爭激烈之行業，故在投資時，常有爭執或風險情形。
3. 地方政策不善影響營運人才與資金之投入與維持	地方政策之實施，對公營公司之營運，影響甚大，故在營運時，常有人才與資金之投入與維持問題。
4. 離島航線營運管理不善	離島航線，由於政府及民間投資意願低，故在營運時，常有營運不善之情形，且由於離島航線之營運，係屬低利及競爭激烈之行業，故在營運時，常有營運不善之情形。
5. 經營離島航線之民營公司規模較小，經營規模有限	由於離島航線之營運，係屬低利及競爭激烈之行業，故在營運時，常有經營規模有限之情形，且由於離島航線之營運，係屬低利及競爭激烈之行業，故在營運時，常有經營規模有限之情形。
6. 在營運設備與服務品質下，營運者投入競爭能力有限	除了小規模航線及營運設備外，在營運時，常有營運者投入競爭能力有限之情形，且由於離島航線之營運，係屬低利及競爭激烈之行業，故在營運時，常有營運者投入競爭能力有限之情形。

法源依據

依據「發展大眾運輸條例」第七條規定訂定之「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」中所規定：

- ◆ 第二條第一項第五款及第六款分別規定「船舶運送業」及「載客小船經營業」之服務評鑑辦理機關分別為中央主管機關及船舶所在地之航政主管機關。
- ◆ 第三條規定評鑑項目及配分標準；
- ◆ 第四條規定主管機關應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。

國立臺灣海洋大學研究團隊

船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）

序號	內容
一	本要點依據大眾運輸營運與服務評鑑辦法第四條規定訂定之。
二	本要點適用於經營國內航線之船舶運送業。
三	評鑑項目及配分標準： 場站設施與服務（百分之二十）、運輸工具設備與安全（百分之三十）、旅客服務品質與駕駛員管理（百分之三十）、公司經營與管理（百分之二十）。 訂定評鑑項目、配分標準及評鑑指標如附件。
四	交通部（以下簡稱本部）為辦理船舶運送業之營運與服務評鑑，成立船舶運送業營運與服務評鑑委員會（以下簡稱評鑑委員會）。
五	評鑑委員會置委員十一人，由本部相關單位代表及本部遴選之學者專家四人組成，並由本部交通事業管理小組執行秘書兼任主任委員。 評鑑委員會委員均為無給職，但非屬本部人員得依規定支給出席費。
六	經本部遴選之學者專家委員，聘期均為二年，聘期屆滿得再予續聘一任，續聘委員人數以不超過初聘委員人數為原則。
七	評鑑委員會會議各委員應親自出席，出席有全體委員過半數之出席始得開會，有出席委員過半數之同意始得決議。
八	評鑑委員會下设工作小組，協助評鑑委員會辦理評鑑事務。
九	評鑑作業時程 評鑑工作以每二年辦理一次，自辦理評鑑當年六月開始，作業時程以6個月為原則，惟不得少於4個月。

國立臺灣海洋大學研究團隊

船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）

條次	內容
一	評鑑方式： （一）評鑑作業採書面審查與現場稽核方式辦理。（二）書面審查：全評鑑之船舶運送業者應於評鑑作業開始前一個月內提供相關書表及相關資料送審地航政主管機關審查，並於十日內將審查結果送本部。（三）現場稽核：由評鑑委員及工作小組赴現場查核辦理。（四）召開評鑑委員會會議評定，評鑑作業由本部辦理，並得視實際需要委託公正專業之公私機構或個人團體協助辦理。
二	相關書表： （一）接受評鑑前應向法院提供資料如下：1. 船舶或客貨船清單（註明最近半年是否否為租用）。2. 船舶及航政相關證書及文件副本。3. 申請評定區域方式及進出口管紀錄。4. 教育訓練人次及公司僱用船員工人数統計表。5. 船舶及客貨船營運使用文件。（二）各港航政主管機關應協助提供委員會審查資料如下：1. 海警案件及其詳細處理資料。2. 違反船舶法、航運法及相關航政法規之紀錄。3. 駕駛人員管理情形及違反船舶法或海運法條等情事之調查紀錄。4. 其他不遵守相關管理規範，經主管機關發覺違規之次數。
三	大眾運輸營運服務評鑑標準：予以公告及通知接受評鑑之業者，並作為主管機關對大眾運輸航線營運、營運虧損補貼計畫及其他大眾運輸補助計畫審核之參考依據。對評鑑成績達甲等以上之業者，得核發獎牌、獎狀或獎金，並公開表扬；評鑑結果屬丙等之業者，通知限期改善，逾期未改善者，予以公告處。
四	除船舶運送業營運服務評鑑作業研擬經費，由本部撥款及徵收填列。
五	本要點未規定之事項依本部法規定辦理。
六	本要點自公告日施行。

國立臺灣海洋大學航運系

國內固定客運航線服務評鑑機制建議

條次	建議
1	基於大眾運輸永續發展之必要性，可參考交通部船舶資訊網公告之「船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式建議（草案）」作為國內固定客運航線船舶運送業營運及服務評鑑機制之參考依據。
2	由於離島航線的服務多屬於單一航線單一服務，可以藉由輔導機制提升離島航線的服務品質及經營成效。對於改善目前營運虧損補貼之作法，依據「船舶運送業營運與服務評鑑執行要點（草案）」，將歷年相關服務評鑑指標結合其結果進行補貼作業之參考依據，將補貼分為全額補貼及部分補貼。對於不同航線別的特性，訂定合理之成本補貼機制，以符合公平性。
3	補貼的方式應同時採現金補貼與非現金補貼二種方式進行。在非現金補貼方面，可透過政府的協助來改善大眾運輸的經營環境，例如：大眾運輸基礎設施之完備程度與補助船舶購置等，其產生之效果應較營運虧損補貼方式為佳。
4	針對部分航線僅單一經營業者之情況，為維持一定服務水準，建議改為公營交通船，由離島縣政府船舶管理單位統一經營管理。
5	簡化補貼績效評估指標內容，例如若班次數固定，船舶上限亦已限制，則航線率即可做為補貼績效的評量指標。至於肇事、傾點等情節則於個別補貼優先順序時再給予扣分。

國立臺灣海洋大學航運系

研究勸導或強制乘客離船之法源依據及 修法建議(13)

問題緣由

國際郵輪近幾年在亞太地區積極發展佈局，台灣位居東北線與東南線樞紐，旅客人數與郵輪航次將會持續增加。但是，近年來由於參加郵輪旅遊之旅客因旅遊消費糾紛而發生拒絕離船事件頻傳，例如去年歌詩達郵輪因颱風影響而改變行程，導致旅客拒絕離船事件的發生。

有鑒於此，航港局為避免乘客拒絕離船事件妨害港區秩序，影響港口安全，使各商港經營事業協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件具有法源依據。故研擬增列條款，將港務警察機關派員勸導或強制滯留乘客離開船舶之協助處理法制化，以符合法律保留原則。有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及乘客行動自由之限制，為防止妨礙他人自由、維護社會秩序之必要下，應訂定具有法律位階之法源依據，以利執行名義。

國立臺灣海洋大學

研究勸導或強制乘客離船之法源依據及 修法建議(23)

問題討論	建議
適用海商法	商港法之立法目的為商港之規劃、建設、經營與安全，而客船與船舶運送人之運送糾紛事項已涉及了商港安全(交通部、南部航務中心)，有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及增加人民義務之條文，應提升位階至商港法(交通部)。涉及運送人、乘客、航港局及港務警察機關等，為公權力介入之公法性質，以公權力處理海上運送糾紛事項相關規定，建議納入商港法增訂。
不適用海商法	航業法之立法目的為健全航業制度，促進航業發展，非處理客船旅客消費糾紛之公權力所得範圍，且「航業法」罰則又未臻于「嚴密」行政義務，尚無法以「航業法」作為行政管理法源。

國立臺灣海洋大學研究團隊

研究勸導或強制乘客離船之法源依據及 修法建議(33)

建議	法源
應增加《海上交通安全法》第43-1條	商港法第44條第一項，得就「妨礙港區安全」等管理事項，授權交通部訂「商港港務管理規則」，該規則訂有港區安全專章，核該船舶林運消費糾紛，似不屬港區通行事項，因此建議新增第43-1條規範之。

國立臺灣海洋大學研究團隊

23

國際郵船行經變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究(2-4) 郵輪乘客權利法案

編號	內容
一	在郵輪上無法安全提供必需品（例如，食物、水、洗手間設施和醫療護理）時有從停駐船隻上岸的權利。這一權利僅受船隻對乘客安全的考慮以及港口海關和移民規定的約束。
二	因船載故障而取消航程的全額退款或因故障險在港早結束航行的部分退款的權利。
三	在變換河海或沿海水域過季的船舶上，隨時使用岸上緊急醫療設施，並回運岸上醫療護理的權利。
四	在出現船載故障或緊急情況時，及時獲得調整船期行程的最終資訊，和及時獲得船務服務故障工作途徑最新資訊的權利。
五	獲得在緊急和疏散措施方面受過正當培訓之船組人員的權利。
六	在出現主要醫療船載故障時獲得應急醫療的權利。
七	在航行因船載故障提前結束的情況下抵達岸船務服務港或港務服務城市的權利。
八	在航行因船載故障提前結束的情況下在岸提供港口監督時的必要住宿和國際醫生的權利。
九	在每家郵船公司的網站上提供免費熱線電話，以便提出關於船上操作的問題或獲得此類資訊的權利。

國立臺灣海洋大學研究團隊

24

國際郵輪行經變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究(3-4)

國際郵輪處理慣例

INCIDENT	USA	UK	EUROPE	ASIA	AFRICA
航程前取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	1、行程變化將直接或透過旅行社通知如旅客2、24小時內旅客可以選擇現金退款或未來郵輪信貸	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款(扣除住宿費用)	旅客有權利要求全額退款
航程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	將不會提供客人任何補償	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款
航程前取消、延遲或改變，因機械故障	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款2、旅客有權利得知行程變更的消息	旅客有權利要求全額退款	旅客有權利要求全額退款	1、旅客有權利要求全額退款2、旅客有權利得知行程變更的消息

 國立臺灣海洋大學研究團隊

國際郵輪行經變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究(3-4)

國際郵輪處理慣例

INCIDENT	USA	UK	EUROPE	ASIA	AFRICA
航程前取消、延遲或改變，因郵輪公司的因素	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	如行程變更是為必要，無論有無通知，將不退款	1、退還部分現金2、提供從港口至航程中附近的離船港口或居住城市3、在行程計劃未有的港口離船或過境，必須為旅客安排住宿	部分退款	部分退款
航程前取消、延遲或改變，因不可抗力因素	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	如行程變更是為必要，無論有無通知，將不退款	不另行通知，並互不負責任去退款、補償	部分退款	部分退款
航程前取消、延遲或改變，因機械故障	1、旅客有權利要求部分退款2、提供從港口至航程中附近的離船港口或居住城市3、在行程計劃未有的港口離船或過境，必須為旅客安排住宿	1、旅客有權利要求部分退款2、旅客有權利得知行程變更的消息3、提供從港口至航程中附近的離船港口或居住城市4、在行程計劃未有的港口離船或過境，必須為旅客安排住宿	1、旅客有權利要求部分退款2、提供從港口至航程中附近的離船港口或居住城市3、在行程計劃未有的港口離船或過境，必須為旅客安排住宿	部分退款	1、旅客有權利要求部分退款2、旅客有權利得知行程變更的消息3、提供從港口至航程中附近的離船港口或居住城市4、在行程計劃未有的港口離船或過境，必須為旅客安排住宿

 國立臺灣海洋大學研究團隊

研究結果

本研究蒐集世界主要五家國際郵輪公司的處理慣例，比較分析每一家郵輪業者所訂定的規定均有所差異，實難歸納整理出一致性的國際處理慣例。以麗星郵輪為例，由於船公司投保額外保險，因此無論旅程前後之取消、延遲或改變等因素，均給予旅客權利要求退款。然其他國際郵輪公司的處理原則可做為國內郵輪法規的借鏡。

44



國立臺灣海洋大學研究團隊

船舶運送業董事、經理人變更之備查(12)

問題緣由

此研究議題的源起乃是同一事件需向兩機關申請不便民，例如船舶運送公司之董事、經理人其他依法應登記事項有變更，需向公司主管機關辦理登記後，再至航政機關報請備查，業者常因忘記報請航政機關備查，而遭罰款。

此乃肇因於「航業法第9條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後30日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查」所產生之問題。

45



國立臺灣海洋大學研究團隊

船舶運送業董事、經理人變更之備查(22)

現況分析

經查經濟部已於103年2月19日核准「G301011船舶運送業」、「G401011船務代理業」、「G402011海運承攬運送業」、「G404011貨櫃集散站經營業」等依公司法辦理變登記時，副知航港局。(若公司實收資本額5億以上由經濟部商業司業管、公司實收資本額5億以下非設立於5都由中部辦公室業管、公司實收資本額5億以下設立於5部分別由臺北市政府、新北市政府、臺中市政府、臺南市政府、高雄市政府業管。

目前航商至公司主管機關變更董監事，部份主管機關有副知航港局，若所有公司主管機關皆已有副知航港局，則此議題將不再是問題。

23

國立臺灣海洋大學研究團隊

國內船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制(13)

問題緣由

近一年來，在韓國及中國大陸陸續發生多起大型的客船運外事故，這些客輪都是行駛該國的國內航線，並不受到國際海事組織推動的ISM之規範，如何利用航業法的規範而達到有效引導經營國內航線的船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制，乃是刻不容緩的議題。

40

國立臺灣海洋大學研究團隊

國內船舶運送業建立內部營運風險及 安全管制機制(2/3)

台灣曾於民國66年發生蘇澳港翻船，造成32名大學師生死亡。當時教育部蔣彥士部長引咎辭職，小船翻覆的意外，導致多名大學生往生。後來交通部才開始修訂動力小船管理規則，於民國68年十月一日交通部（68）交航字第 20984號令修正發布。接著民國79年 8月25日晚間日月潭發生翻船意外，造成57人死亡；小船管理規則馬上於中華民國八十年十二月十八日以交通部交航發字第8039號令修正發布。

所以如何避免在重大船難事故發生後，再進行亡羊補牢的立法工作，改為事先主動積極的引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管制機制乃是當務之急。除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦保安(security)及安全(safety)演練外，航業法應如何規範業者運行及如何防範意外於未然，乃是航港主管機關責無旁貸的義務。

國立臺灣海洋大學研究團隊

國內船舶運送業建立營運風險及 安全管制機制(3/3)

船舶法將新增第38條之1「中華民國船舶其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。安全管理制度之項目、內容、檢查、證明文件之核發、換(補)發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費、證明文件之收取，證明文件有限期間，管理其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。第一項之規定自本法公布後一年施行。」，故不建議在航業法修法。

國立臺灣海洋大學研究團隊

航業法第16條與第25條之競合關係(1/3)

問題緣由

依航業法第16條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第25條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第16條是否產生競合

43

國立臺灣海洋大學研究團隊

航業法第16條與第25條之競合關係(2/3)

航業法第16條規定：

「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。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。」

航業法第25條規定：

「為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」

44

國立臺灣海洋大學

航業法第16條與第25條之競合關係(13)

第25條關於「維持航運秩序」規定含糊籠統，在缺乏明確法令依據之情形下，航政機關要求船舶運送業配合政府措施，全憑航政機關之行政裁量，容易陷入違反依法行政之困境。況且，航業法之執行，其目的之一就是為「維持航運秩序」。建議刪除「維持航運秩序」之規定：

擬修正之條文	現行法
第二十五條 為維護國家安全，增進公共利益及促進航業發展之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。	第二十五條 為維護國家安全，增進公共利益，<u>促進航業發展及維持航運秩序</u>之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。

感謝聆聽

敬請指教

附錄十、重點摘要(懶人包)

1 航業法是否須納入無船公共運送人議題方面

現行航業法並無「無船公共運送人(NVOCC)」之行業別，是否需增加該行業別之分析。

說明：

有關航業法是否須納入無船公共運送人(NVOCC)之議題，經研析我國航業法自民國 84 年修法以來，對現行「海運承攬運送業」之規定，已可執行美國法例規定之無船公共運送人(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC)及海運承攬業(Ocean Freight Forwarder, OFF)之業務。故而，目前並無需求將美國法例規定之無船公共運送人(NVOCC)制度，納入我國航業法之急迫性。又實務上之運作亦未產生問題，海運承攬運送業者亦不盡同意該等修法之提議。故從實務作業及法令安定性觀點考量，我國航業法暫時無須納入無船公共運送人(NVOCC)之規定。

前文(第三章)已說明，本案在民國 104 年 1 月 14 日舉行第一次座談會時，代表船舶運送業者的團體(例如：全國船聯會及全國船代會)並不贊同海運承攬業執行「介入」及「介入之擬制」而成為「契約運送人」身分之業務。而海運承攬運送業公會之代表則說明，該業自民國 84 年正名為「海運承攬運送業」以來，執行貨物承攬業務(Freight Forwarder, FF)或簽發提單執行類同無船公共運送人(NVOCC)之業務，並無問題；故只要航業法「修法的意義就是符合現狀，而不是走回頭路」即可(附錄三)。

關於我國之「海運承攬運送業」是否可以簽發提單執行類同無船公共運送人(NVOCC)之業務，其已說明並無問題。航業法於 84 年之修法已確立，海運承攬運送業之定義承襲自民法第 660 條「承攬運送人」之定義，故可依據民法債編第十七節「承攬運送」之規定，執行代理貨主(或託運人)及其貨物送交運送人完成貨物運輸之單純的「貨物承攬」業務；或承攬運送人可進一步「自行運送物品」，承擔與運送人相同之權利義務(民法 663 條)，學者黃茂榮(2012)稱其為承攬運送人之「介入權」，其存在已久遠。關於其對於如何承擔與運送人相同之運送責任、提單填發及運費收取等問題，其案例不勝枚舉(劉得寬，1983；周獻隆(2010))。

期中審查會議時，包嘉源委員(開南大學副教授)亦明確說明：「海運承攬運送業自民國 70 年納入管理以來，海運承攬運送業在航業法之定義並未改變，僅其名稱作過更動。……查我國航業法對海運承攬運送業，是來自民法之承攬運送章，

其定義與民法 660 條同。因此，航業法內雖未具體規範海運承攬運送業之業務範圍，但已賦予海運承攬運送業有「介入」及「介入之擬制」成為運送人身分之權利。另查我國民法有關承攬運送人之定義並非我國獨創，其規定與其他大陸法系(如德國)之規定類同。NVOCC 僅是美國 FMC 所訂規範運送人形態之 Freight Forwarder，大陸也是很晚期由當時之交通部另訂 NVOCC 納入規範，而另一型態之「貨代」則屬外經貿部之轄管，歐洲基本上對 Freight Forwarder 並無特許之營運管理。目前全世界及我國之 Freight Forwarder 在經營型態方面，均已從事運送人形態之 Freight Forwarder，單純從事 Forwarding agent 的 Freight Forwarder 業者已微乎其微。因此，我們要將 Forwarding agent 的類型單獨另立一個行業，屆時是否有現行之海運承攬運送業者僅願從事 Forwarding agent 類型之情形，值得進一步觀察。」

雖然現行航業法沒有出現如美國法例之無船公共運送人(NVOCC)名稱，但實質營業內容已包含美國法例之無船公共運送人(NVOCC)及海運承攬運送業(Ocean freight forwarder)之業務在內。從航業行政法規實用性及最小變動性為考量觀點，則我國現行航業法似乎並無急迫性須改變關於「海運承攬運送業」之規範。

關於本議題是否修法之建議，如表 9-1 所示。

表 9-1 航業法納入「無船公共運送人(NVOCC)」修法建議衝擊分析

修法建議	修法衝擊分析	優缺點	優先順序
建議一	因建議將現有業者(約為 800 家左右)分為：海運貨物承攬或無船公共運送，故而其許可證須重新更換。惟其換發許可證係因法令變更，故業者無需付費；另外，行政作業成本亦將花費很少。	①改變國內現行實務及體制，故修法後影響較大及可行性低。 ②利益團體遊說，導致管制政策制定受限。	第四優先
建議二	因建議將「海運承攬運送業」分別為甲、乙種，因現有業者(約為 800 家左右)皆為甲種業者，若有業者需求改為乙種業者，則可提出申請變更。估計家數不多，行政作業成本亦花費很少。	①因實務上單純執行貨物承攬之乙種業者很少，分級管理意義不大。 ②利益團體遊說，導致管制政策制定受限。	第三優先
建議三	因建議新納入一新航業別「海運承攬業」，對現行業者沒有影響。	①新增一航業別「海運承攬	第二優先

		業」，對現行業者沒有影響。但預計申請業者將很少。 ②修法程序繁複。 ③修法效果不佳。	
建議 四	維持現行制度，暫無修法需求。 現行航業法關於「海運承攬運送業」之業務，可以執行單純貨物承攬之代理業務(類同美國法例之 FF)，或使用「介入權」，執行自行運送物品之業務(類同美國法例之 NVOCC)，且其實際業務執行自民國 84 年修法以來已進行 20 多年，運作順暢。故目前無修法之急迫性。	現行制度，運作順暢，暫無修法需求。	第一優先

2. 海運承攬運送業是否需申報集運費率之議題

是否恢復航業法有關海運承攬運送業之集運費率報請備查之法源探討(航業法第 42 條)。

說明：

對於海運承攬運送業是否需申報集運費率之議題，經查民國 103 年 1 月 22 日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第 42 條參照)。故而，現行(民國 103 年 04 月 29 日修正公布)海運承攬運送業管理規則(第 16 條)要求：「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請航政機關備查，變更時亦同。」之規定，因已無母法依據，應立即修正。

另外，若主管機關決定如上述說明之結論，不進行對現行「海運承攬運送業」之規定的修法，考量海運承攬運送業已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，則對於要求「海運承攬運送業」比照「船舶運送業」需報備運價表之規定，須恢復民國 102 年 5 月修法之前的規定，要求「海運承攬運送業」報備運價表。故而，建議修正航業法第 42 條之規定；其修正條文對照如表 9-2 所示。

有關本研究第二章所提有關航業法如何納入無船公共運送人(NVOCC)之修法建議，若未來航政機關政策決定須修法時，則可供參考。

3 海運承攬運送業之集運費率表含括項目定義與檢討

海運承攬運送業係提供複合式運輸服務，惟其集運費率表內之費率項目僅列示集運費(整櫃費用、併櫃費用及其他)、服務費及手續費，並未列示服務項目之細項，造成付費者不易瞭解其繳交費用所含括之項目，爰建議研究團隊協助蒐集其他國家之案例，及集運費率表組成之背景資料後，再予針對海運承攬運送業之集運費率表含括項目再予研析及定義，俾規範集運費率含括項目以利後續檢討資訊公開之可行性，減少付費者對其繳付費用使用對象之疑慮。

說明：

依據我國海運承攬運送業管理規則(民國 103 年 4 月 29 日發布)第十六條規定，海運承攬運送業者可以收取的費用有三項，包括：集運費率、手續費及服務費。集運費率項目係指定期航運之基本運價及各類附加費(Surcharge)；手續費及服務費指承攬運送業者為託運人提供之專業服務，例如：報關、文件製作、購買保險、簽證、關稅繳納、預付海運運費、安排貨物存倉、目的地分貨等。承攬運送業者則可依其提供之服務項目，向託運人收取相關的服務費及手續費等。

前已說明，民國 102 年 5 月 31 日修正公布之航業法，並無要求海運承攬運送業需比照船舶運送業將定期航線運價表報請航政機關備查之規定(第 42 條參照)。故若要恢復要求海運承攬運送業報備費率表，則需修法如表 9-2 所示。

另外，有關我國運價表報備制度之規定是仿照美國聯邦海事委員會(FMC)之要求，但因我國缺乏如 FMC 之人力與機制去進一步追查業者所報之運價表。基本上，對於行政機關執行監督管理或一般託運人而言，運價表報備制度有其必要性，但必須有一套查核機制。關於運價表備查後，是否要執行詳細稽查工作，即能否有效查核報備資料之真實性、有效調查、強制業者出席接受調查、落實處分等事項，因牽涉到航政機關人力配置及經費支用，且須詳細立法以為執行依據，建議另案評估，較為妥當。

表 9-2 航業法第 42 條修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用	第四十二條 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。	現行航業法之「海運承攬運送業」沿襲民法「承攬運送」章之規定，已介入執行「契約運送人」之無船承運業務，並簽發海運承攬運送人之提單。基於衡平考量其權利義務須與「船舶運送業」

之。 第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十二條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	第七條第三項、第八條、第九條、第十九條至第二十一條、第二十四條至第二十六條、第三十一條及第三十八條規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。 第二十八條、第二十九條及第三十一條規定，於外國籍船務代理業準用之。 第二十九條規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。	要求一致，需報備運價表。爰修正第一項及第二項之規定。
--	--	-----------------------------------

4.貨櫃秤重方面

因應 IMO 擬議修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，研議國內進口貨櫃超重源頭管制之由商港法或航業法或其他法規予內國法化的可行性建議。

說明：

本研究參考行政罰法第 7 條的規定精神(亦即:「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」)，建請與公路總局開會協調有關目前道路交通管理處罰條例第 29-2 條第二項的規定，由目前的「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第 3 項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點。」修正為「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，.....汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點，但非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰」(詳見 4.1 節)。雖然對於善意的汽車貨櫃運輸業者或者是其所聘僱的駕駛不予處罰，但是對於謊報貨櫃重量的人員應該仿效澳洲作法，建立運輸責任鏈制度，修改我國「道路交通管理處罰條例」對於率先導致一連串的違法者加以嚴厲處分；如此就無需修改我國商港法來強迫規範進口貨櫃進行秤重。

如果政策因素考量而不願修改目前現行的「道路交通管理處罰條例」第 29-2 條第二項的規定，則可以參考 DP World 在澳洲雪梨港口的進口貨櫃秤重作法，建議貨櫃碼頭採用 Weight In Motion(WIM)設備來成立行動中秤重車道(每小時車速 5

公里以內)，以避免耽誤碼頭進出口貨櫃車的作業流暢度。或者可以在貨櫃橋式起重機吊架的四個角落鉗鎖加裝精確的秤重裝置，在貨櫃裝卸過程中，同步進行秤重，而不耽誤碼頭作業效率。然而配合上述的兩個新增裝置的增設，我國必須修改商港法第 25 條或者商港法第 30 條，修正後之條文如下：

- (1) 商港法第 25 條：①入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港……。②船舶卸載的貨櫃化貨物於離港前須先行秤重，
- (2) 商港法第 30 條：船舶應在商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之地點裝卸貨物或上下船員及旅客，並對卸港貨櫃裝載貨物進行秤重登記。

以加裝橋式起重機吊盤四個角落鉗鎖的秤重裝置售價、使用壽命及我國國際港部的進出口重櫃數量推算，每個 20 尺單位(TEUs)的貨櫃重櫃，所需承擔的貨櫃秤重成本僅為新台幣 0.48 元，對於進口商的成本影響微乎其微。

有關貨櫃秤重是否有航業法及商港法的管轄法規競合問題？本研究團隊認為貨櫃在港區落地秤重與否的問題，皆是發生在商港區域內，且目前的國際公約規範的是貨櫃出口秤重的事項，與進口港完全無涉，所以很難謂有貨櫃進口落地秤重有任何內國法化的問題！既然與國際公約無涉，且秤重與否之動作是在商港區域產生，所以理應將商港法第四章(安全與污染防治)第 25 條與 30 條加以明確化，將落地貨櫃秤重的要求納入商港法對於港區安全的相關規範，以解決汽車貨櫃貨運業者所聘僱司機因為不知貨櫃超重而受罰的困境。商港法開宗明義第 1 條及敘明「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定。」；反觀航業法的第一條規範「為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法」。我國目前的航業僅包括船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；而汽車貨櫃貨運業絕非航業法內的業別。單從該兩法律的立法宗旨，即可看出港區的安全管理事項，應該由商港法加以規範及管轄。

研究團隊廣泛蒐集國內外相關文獻，目前所有文獻僅就出口貨櫃在裝貨港秤重有相關的報導。進口貨櫃落地秤重的報導，目前僅發現澳洲的進口貨櫃卸船後有若干貨櫃碼頭經營業者有對該類貨櫃秤重，且是該業者的自發性行為，該行為乃是碼頭業者的善意以保護整個運輸鏈的安全。惟目前我國的相關碼頭業者對於貨櫃在碼頭卸貨進行秤重，多有疑慮，與澳洲的貨櫃碼頭經營業者理念差異甚大，所以最後還是回歸修改非本局業務之法規命令，再行政程序較難協調達成，故針對本局可著力採行措施，可優先提出建議，另洽港務組未來修法方向，其預為處置之作法，納入更新。

目前航港局已經協調相關單位採取本研究報告中航業界專家建議的若干措施，僅摘要詳列如下。(1)函請航商轉知國外起貨港(已於 104 年 5 月 11 日函請國內航商告知國外起貨港)我國拖車運能限制，以達源頭管控目標，讓所有的國外貨運承攬業、託運人、出口商等熟知我國的貨櫃車載種限制，以免因為無知而觸犯

我國的相關處罰條例！(2)航港局港務組也正思考修正相關的管理規則，可能就商港法的相關規定(例如第 25 條或者 30 條)展開修法條文草擬。(3)委託專業顧問公司展開台中港需內設置公用地磅規劃案，即將完成期末簡報。(4)於今年 2 月份委託專業法律及航運相關的律師事務所，就我國的商港法之修正展開更為詳盡的研究評析，其中也包括了貨櫃在碼頭進行源頭管制的議題。

未來為了配合 IMO 修正 SOLAS 規範對於出口的貨櫃需要就重量進行驗證，並將在 2016 年 7 月 1 日生效，我國的交通部航港局莫不全力以赴，希望能藉由此次法規的檢討，建立配套的完整行政措施，以協助我國的航運相關業者符合國際上的規範，進一步使我國的航運產業更為成長茁壯！

解決方案：

(1)短期解決方案：

建議中華民國汽車貨櫃貨運商業業者對於因為善意託運貨櫃而被開立超重記點的駕駛給予法律諮商輔導，引用「道路交通管理處罰條例」第 85 條第 1 項轉歸責機制規定(第 85 條亦即「本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期末依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰」。且建議中華民國汽車貨櫃貨運商業公會全國聯合會，發出公告給會員，普遍教育拖車駕駛，使其了解其因為非其故意或過失而被開立貨櫃超重罰單時候，需要把握時效進行轉規則的申請。此外，建請與公路總局開會協調有關目前道路交通管理處罰條例第 29-2 條第 2 項的規定，修正為「汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，……汽車駕駛人仍應依第 63 條第 1 項第 2 款規定記違規點數二點，但非出於該駕駛人的故意或過失者，不予記點處罰」，更能便利拖車駕駛，避免依照該條例第 85 條的轉規則規定所產生後續的冗長申述程序。

(2)中期解決方案：

因應 IMO 已經修改海上人命安全公約(SOLAS)，規劃自 2016 年 7 月份起，強制執行貨櫃裝船前的秤重規定，世界各主要港口國將會陸續配合，貨櫃超重的問題會與目前的美國國土安全部海關邊境保護局(即 US Customs and Border Protection)所公佈的反恐作業規範(The Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)) 及世界海關組織所公布的 WCO SAFE(the SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework))架構類似，貨櫃在海外裝船前即已經確保誠實的申報貨櫃重量，落實真正的在裝貨港時候已經進行源頭管制。

(3)長期解決方案：

強化公民教育，使我國的進口商了解貨櫃超重且匿報其重量的嚴重性，提

升商業道德教育，因為進口商一定知道其所進口貨物的重量，藉由我國進出口商業同業公會適當教育其會員，使其了解我國道路荷重的規範，如此進口商在進口貨櫃化貨物時候，一定會囑咐出口商物超過我國道路荷重的上限，消弭貨櫃超重而破壞道路的問題於無形。

5. 國內航線與沿岸航行權方面

5.1 船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第3條)

5.2 討論與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第4條)。

說明：

5.1 船舶運送業之國內航線定義適用檢討(航業法第3條)

有關我國航業法第3條第7款「國內航線」之定義，為使其文義更為明確，擬建議修正如下。此外，為求一致性，亦建議同步修正同條第9款「固定航線」之定義。

表 9-3 我國航業法第3條修正建議

擬修正條文	現行條文	修正理由
第三條 本法所用名詞，定義如下： 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>內水航線</u>內，經營客貨運送之路線。 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>內水航線</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 	第三條 本法所用名詞，定義如下： 七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或<u>特定水域</u>內，經營客貨運送之路線。 九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或<u>特定水域</u>內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。 	國內航線之定義酌作文字修正，俾使特定水域文義明確。以「內水航線」取代。並將內水航線界定係指「本國江河湖泊及內陸水道或港區內之航線」而言。

5.2 討論與我國情相似之國家(例如新加坡、日本)其沿岸航行權開放案例及我國開放之可行性探討(航業法第4條)。

有關我國沿岸航行權之規範，建議效仿日本之立法精神，為保全國家安全與經濟產業發展，採取「原則禁止，例外許可」之規範方式，即保留我國對於沿岸航行權之限制，原則上以不開放為基礎，再由雙方協商，以特定條件或於特定港口經營客貨運送之特許方式達成合意。

6. 航運國際聯營組織及國際締約方面

6.1 因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。

6.2 因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施

說明：

6.1 因應實務需要及國際潮流，檢討航業法第 3 條第 10、11 項、第 34 條及第 35 條等國際聯營組織認可及管理相關規定。

傳統國際聯營組織之定期船海運同盟(Liner conference)，由於貨櫃船運業者間組成營運策略聯盟之興起，加以歐盟(EU)自 2008 年 10 月 18 日起，廢除定期船海運同盟之制度，使得傳統海運同盟更加式微。故而，我國航業法第 3 條第 1 項第 10 款及第 11 款，關於「國際聯營組織」及「國際航運協定」之定義，建議參考現行海運實務，酌作文字修正，其修正條文對照如表 9-4 所示。

關於主管機關(交通部)對「國際聯營組織」及「國際航運協定」之認可程序，經探求實務運作之情形，行政院公平交易委員會對於航運業之目的事業主管機關「交通部」於審查航運業之國際聯營組織案時，對於未違反公平交易法聯合規定之案例，為簡政便民，並未要求所有大小案例須轉送會商，方得認可。考量其他國家對於「國際聯營組織或國際航運協定」仍有審查之規定，為增加我國法規對於「國際聯營組織或國際航運協定」之審查認定更為週延，故建議修正現行航業法第 34 條及第 35 條之規定，其修正條文對照如表 9-4 所示。航政機關組成審查專案小組，則可更周延地邀請相關單位(包括公平交通委員會、與航運營業相關之公協會團體及專家學者等)，共同審查國際聯營組織或國際航運協定，以確保我國相關利害人之權益。

表 9-4 國際聯營組織及國際航運協議航業法修法建議案條文對照表

擬修正之條文	現行法	說明
第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量或其他與該航線經營有關事項之國際組織或聯盟。	第三條 本法所用名詞，定義如下： 十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、<u>租傭艙位</u>或其他與該航線經營有關事項之<u>國際常設組織</u>或<u>非常設之聯盟</u>。	定期航運為求在市場上穩定經營或降低成本，始自西元 1950 年代，即組成聯營合作組織，稱為海運同盟(Liner conference)或運費同盟(Freight conference)，為各國反托拉斯法所允許。為求配合各種航運合作之發展及符合現代航運實務，爰酌作文字修正。
十一、國際航運協議：指<u>船舶運送業者</u>為規範協議成員間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	十一、國際航運協議：指<u>國際聯營組織</u>為規範營運者間之相互關係、運送作業、收費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。	隨著貨櫃運輸業務之發展，業者間各種聯盟(Alliance)營運之情形，更為普遍。國際定期海運業者為因應市場變化及營運需求，乃經常簽訂各項協議。為求文義明確易懂，爰酌作文字修正。
第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫、<u>運費或票價之協商機制</u>及相關文件向航政機關提出申請，<u>經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可</u>。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營	第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關會商有關機關認可。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，	一、查公平交易法第十五條但書規定，事業之聯合行為在特定條件下，又有益於整體經濟與公共利益，得申請主管機關許可後為之。為促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，航運國際聯營組織之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，考量國家整體利益作成結論後，核轉

協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。 第一項專案小組之組織準則及審議規則，由主管機關定之。	應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。	主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、第二、三項未修正。 三、增訂第四項，關於專案小組之組織準則及審議規則，授權由主管機關定之。
第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄等資料，向航政機關提出申請，經航政機關組成專案小組審查後核轉主管機關認可。國際航運協議變更時，亦同。	第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，<u>申請航政機關核轉主管機關認可</u>。國際航運協議變更時，亦同。 <u>國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。</u> <u>前項運價表應容許船舶運送業自由決定運費、票價。</u>	一、為考量定期海運之營業特性，並符合我國公平交易法對事業聯營之規範。在促進我國航業之發展，並同時兼顧週邊產業之需求，針對航運業者間之國際航運協議之認可，除應考慮市場競爭因素，尚應平衡我國託運人、航運業者及港口業者等之利益，故宜由航政主管機關召請相關機關(公平交易委員會)、公協會或學者專家，組成聯合組成小組，考量國家整體利益作成結論後，核轉主管機關認可。爰修正第一項之規定。 二、現行海運實務對於國際航運協議之內容，並不容許協商運費或票價之事宜，爰刪除第二項及第三項之規定。

6.2 因應與國際締約(諸如 TiSA、TPP、RCEP)，航業法第 28、29 及第 30 條因應措施

關於國際締約時，航業法對外商來臺經營業務之程序審查及核發許可證之規定議題，經研究得知，不論 TPP、RCEP 或 TiSA 等群體各國之間協商海運服務業之市場開放或國民待遇等問題時，其基本參考架構乃是 WTO 服務貿易總協定(GATS)。GATS 第六條關於「國內規則」原則之制定，主要用來確保核照條件、核照程序、資格條件、資格程序、技術標準五項，不會構成服務貿易不必要之障礙，但也不能用來禁止會員在其領土內，為了達成國家政策目標而執行現有服務供給相關法規和引進新法規。至於原則適用範圍也僅限於各會員在服務業之特定承諾，未做承諾和已經排除之部分也不適用。

我國航港事業屬於特許事業者，航業法目前有四行業：船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業；商港法有二行業：船舶理貨業、港口貨物裝卸承攬業。經研析並檢視航業法對外商來臺經營業務之申請及核照成程序應不會造成對服務貿易不必要之障礙。加以我國海運服務業在市場開放或國民待遇等承諾上，相較其他國家而言，開放程度很高。故而，航業法第 28、29 及第 30 條對外國籍船舶運送業如何在我國境內經營攬載客貨之規定，目前無須修正。

7. 客船糾紛調處與服務評鑑方面

7.1 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？評鑑指標能反應不同航線之經營情況，如東琉、布馬航線為多家業者經營，基隆-馬祖、高雄-馬公航線僅有一家業者經營，同時檢討航業法是否需增訂相關之獎懲依據

7.2 研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

7.3 針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

說明：

7.1 如何建立國內固定客運航線船舶運送業之營運及服務評鑑機制？

基於大眾運輸永續發展的必要性，對於改善目前營運虧損補貼之作法，可由歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，並結合完整的配套輔助措施，進而提升業者與全民的福祉。

大眾運輸營運虧損補貼措施執行多來，其補貼方式是依據中央及各地方政府

主管機關每一年度所編列的補貼款額度，以及相關績效評估指標所估算的補貼執行績效，來進行補貼款的分配作業，而後再依實際虧損情形直接補貼予業者。此種模式對政府而言，執行成本最低，但並非最有效率。

近年來營運虧損補貼執行績效顯示，目前營運虧損補貼措施，無法促使接受補貼業者提昇營運績效的意願與誘因，而部份業者為求能符合政府的補貼門檻標準，常有調降路線服務班次數的作法。此種為接受政府補貼而降低路線服務品質的現象，即為業者近年來慣用的模式之一。

表 7-1 船舶客運運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式(草案)

評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
A 場 站 設 施 與 服 務 20 分	候船設施 與 服務(A1)	1.候船室及碼頭有旅客服務台及服務人員（穿著制服及配戴識別證）	3	現場稽核
		2.是否設置播音設備或服務人員引導及通知乘客乘船之服務	2	
		3.服務人員是否於碼頭協助旅客安全上下船	5	
	乘船資訊 服務 (A2)	1.班次時刻表是否標示清楚	2	現場稽核
		2.靠泊碼頭、營運航線示意圖標示是否明確	2	
		3.票價表標示是否清楚明確	2	
		4.候船室是否提供轉乘資訊服務	2	
		5.航班識別標誌是否清晰	2	
B 運 輸 工 具 設 備 與 安 全 30 分	客船船齡 比例指標 (B1)	航線客船平均船齡情形	2	各業者提供 書面審查
	客船設備 舒適度 (B2)	1.船艙內提供盥洗設施，且能維持清潔及正常可使用	2	現場稽核
		2.船艙內座椅完好	2	
		3.船身內外保持完好與整潔	2	
		4.行李放置空間是否足夠且適當管理	2	
		5.船艙內環境舒適(是否禁煙、整潔)	1	
	客船設備 及紀錄 (B3)	1.客船航海日誌之使用及考核	3	各業者提供 現場稽核
		2.客船內備規定數量可正常使用且符合規定之救生衣、消防及安全設備，並保持勘用及標示清楚	3	現場稽核

		3.客船逃生設備數量符合規定,且可正常使用及標示清楚	3	
		4.評鑑前二年度有責海事死傷人數	3	各主管機關協助提供，書面審查
		5.客船維修保養制度及執行狀況	4	各業者提供，書面審查。現場稽核
		6.評鑑前二年度違反船舶法及航業法相關條文（歸責客船所有人之條款）之次數	3	各主管機關協助提供，書面審查
評鑑項目	評鑑指標	評分項目	配分	資料來源
C 旅 客 服 務 品 質 與 駕 駛 員 管 理 30 分	準點 (C1)	班船準點性 (航班提早或超過預訂發船時間均算誤點)	5	現場稽核
	船員管理及服務 (C2)	1.船員管理制度及執行狀況 (含駕駛人登記制度辦理情形及勞動條件)	4	各相關機關提供書面審查及現場稽核
		2.駕駛員出勤前是否實施酒精檢測	3	各業者提供書面審查,現場稽核
		3.駕駛員航行時是否有嚼食檳榔、抽菸或其他不當行為之情形	3	現場稽核
		4.船員服務態度(是否穿著制服配戴識別證及對待乘客之態度)	3	
		5.船員航行時是否有使用手機、其他通訊設備聊天或其他危險駕駛之情形	3	
		6.船員之駕駛行為(駕船途中是否經常性任意加減速、變換航道...等行為)，致使乘客有不適者。	3	
	申訴及處理 (C3)	1.是否設置申訴服務電話(設置 0800 免費服務專線或消費者服務專線正常使用且於候船室及船艙外標示清楚)	1	現場稽核
		2.是否設置供乘客反映之意見箱	1	

		3.申訴案件能妥善處理,加以列管追蹤,並有紀錄可查	2	各業者提供,書面審查.
		4.船長及駕駛員姓名是否於船艙內外清楚標示	2	現場稽核
D 公 司 經 營 與 管 理 20 分	監督 管理 (D1)	1.評鑑前二年度違反船舶法等航政法令規定被舉發	4	各相關主管機關協助提供,書面審查
		2.是否按時確實製作營運報表並提報	2	
		3.評鑑前二年度噪音與排廢氣之環保品質	5	
	教育 訓練 (D2)	教育訓練人次與成果	5	各業者提供,書面審查
	財務 成本 (D3)	財務報表及成本控管確實性(民營業者財務報表是否經合格會計師簽證)	4	各業者提供,書面審查

為能有效反應不同航線之經營情況，本研究提出具體建議如下：

- (1)基於大眾運輸永續發展的必要性，爰用交通部乘船安全資訊網公告之「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」及「船舶運送業營運與服務評鑑項目、指標及配分方式總表(草案)」作為國內固定客運航線船舶客運運送業營運及服務評鑑機制之參考依據，建議採逐年評鑑並公告於交通部乘船安全資訊網，如此可以做為業者改進服務品質及旅客督促業者提升服務品質之參考依據。
- (2)由於離島航線的服務多屬於單一航線單一服務，可以藉由輔導機制提升離島航線的服務品質及經營成效，對於改善目前營運虧損補貼之作法，依據「國內固定客運航線船舶運送業之營運評鑑執行要點(草案)」，將歷年相關服務評鑑指標所估算結果來進行補貼作業之參考依據，將補貼分為全額補貼及部分補貼。對於不同航線別的特性，訂定合理之成本補貼機制，以符合公平性。
- (3)補貼的方式可同時採行金錢補貼與非金錢補貼二種方式進行。在非金錢補貼方面，可透過政府的協助來改善大眾運輸的經營環境，例如，大眾運輸基礎設施之完備程度與補助船舶購置等，其產生之效果應較營運虧損補貼方式為佳。
- (4)針對部分航線僅單一經營業者的情況，為維持一定服務水準，建議改為公營交通船，由離島縣政府船舶管理單位統一經營管理。

7.2 研究「客船乘客與運送人糾紛調處程序」中，若乘客經船長要求離船之要求而仍留滯於客船中時，研提勸導或強制乘客離船之法源依據及修法建議

有關航港局協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件之法源依據，乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察等多方權利義務關係，屬公權力介入之公法性質事件，建議納入商港法增訂，故研擬增列條款，將港務警察機關派員勸導或強制滯留乘客離開船舶之協助處理法制化，以符合法律保留原則。有關處理運送人糾紛之強制手段因涉及乘客行動自由之限制，為防止妨礙他人自由、維護社會秩序之必要下，應訂定具有法律位階之法源依據，以利執行名義。

建議修法部分如下：

一、有關船公司運送人和旅客糾紛問題應該區分國內船舶和國外船舶處理

國內船舶旅客服務糾紛處理：根據船東、船長或旅客請求處理糾紛要求，航港局得上船處理相關糾紛或爭端，根據國內法來處理。國際船舶旅客服務糾紛處理：經船東、船長、旅客、駐台大使館或辦事處人員要求，航港局方能上船介入管理，根據涉外法律來處理。

二、建議將勸導或強制乘客離船之規定修法於商港法

本研究目的為研擬航港局協助處理因海上旅客消費糾紛導致之乘客拒絕離船事件之法源依據，乘客拒絕離船事件因影響商港安全，事涉運送人、乘客、航港局、商港經營事業機構及港務警察機關等多方權益關係，屬公權力介入之公法性質事件，建議納入商港法增訂。

商港法第 5 條提及商港區域內之治安秩序維護係由港務警察機關執行之，有關乘客拒絕離船事件實屬港區治安秩序問題，檢視商港法條文第 43 條有規範港務警察機關之相關權責，因此建議新增第 43-1 條以明訂港務警察機關勸導或強制乘客離船之法源依據。

此外，商港法第 44 條第一項，得就「妨礙港區安全」等管理事項，授權交通部訂「商港港務管理規則」該規則訂有港區安全專章，核該船舶旅運消費糾紛，似不屬港區通行事項，因此建議新增第 43-1 條規範之。如表 7-5 所示。

三、建議航港局針對修法內容進行內部協調，整合航務組及港務組之意見，以利後續推動修法作業。

7.3 針對國際郵輪行程變更涉旅客權利維護及國際處理慣例之相關研究

有關郵輪旅客乘船糾紛議題，因為涉及不同的國際郵輪公司有不同的處理辦法，因此建議成立跨部會協調單位，整合航港局及觀光局的意見，訂定適用台灣旅客搭乘國際郵輪之相關辦法，以保障旅客之權利，並維護航商之利益。

國際郵輪行程變更涉及旅客權利維護及國際處理慣例參考五家國際郵輪公司的處理慣例，雖然每家公司的條文內容有所差異，但是基本都有遵守國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association, CLIA) 所發布的郵輪行業乘客權利法案，包括國際郵輪協會 (Cruise Lines International Association) 所發布的郵輪乘客權利法案及五間主要國際郵輪公司的處理慣例，以此做為國內法規的借鏡國際郵輪處理慣例。國際郵輪協會的成員致力於確保環遊世界的遠洋郵輪能令所有乘客感到舒適與照料。為了實現這個承諾，我們的成員已同意採納以下整套的乘客權利：

- (1) 在郵輪上無法充分提供必需品（例如，食物、水、洗手間設施和醫療護理）時有從停駐船舶上岸的權利，這一權利僅受船長對乘客安保的考慮以及港口海關和移民規定所拘束。
- (2) 因機械故障而取消旅程的全額退款或因此等故障而提早結束航行的部分退款的權利。
- (3) 在遠離河流或沿海水域運營的船舶上，隨時使用專業緊急醫療救治，直至獲得岸上醫療護理的權利。
- (4) 在出現機械故障或緊急情況時，及時獲得調整船舶行程的最新資訊，和及時獲得排除機械故障工作進度最新資訊的權利。
- (5) 獲得在緊急和疏散措施方面受過正當培訓之船組人員的權利。
- (6) 在出現主要發電機故障時獲提供應急電源的權利。
- (7) 在航行因機械故障提前結束的情況下被送至船舶預定登陸港或乘客所屬城市的權利。
- (8) 在航行因機械故障提前結束的情況下在非預定港口登陸時的必要住宿和過夜留宿的權利。
- (9) 在每家郵輪公司的網站上獲提供免費熱線電話，以便提出關於船上操作的問題或獲得此類資訊的權利。(對在某區域內可鏈接到該網站的所有國家均可行可用。)

8. 董事相關議題方面

航業法第 9 條規範船舶運送業之董事、經理人其他依法應登記事項有變更者，應於變妥變更登記後 30 日內報請航政機關備查，惟其辦理變更登記事項已經公司法主管機關審核，於航業法是否仍有必要再需備查。

說明：

回顧航業法、船舶運送業管理規則、海運承攬運送業管理規則、貨櫃集散站經營管理規則接對於董事變更時有需要向航政機關報請備查的規定。民用航空運輸業管理規則、普通航空業管理規則、航空貨運承攬業管理規則、航空貨物集散站經營業管理規則、航空站地勤業管理規則也有要求該等業者在董事、監事變更時需要向民用航空局報備的義務。

所以如果要達成簡政便民的政策目標，建議航港局可以透過交通部向經濟部做行政協商，請求經濟部商業司在接獲上述航業的董監事變更時候，電腦系統預設為附知交通部航港局，如此即可減少上述航業需要向經濟部商業司登記完畢後、又需要向交通部航港局報備的重複申報困擾。

現階段作法：

經濟部已於 103 年 2 月 19 日核准「G301011 船舶運送業」、「G401011 船務代理業」、「G402011 海運承攬運送業」、「G404011 貨櫃集散站經營業」等依公司法辦理變登記時，副知航港局。

解決方案(初期解決方案分兩部分)：

第一階段：MTNet 航政監理 BPR 系統與公司登記系統（係屬 E 政府平臺）資料介接，MTNet 航政監理 BPR 系統依排程自動更新最新公司異動資料。

第二階段：修正航業法第 9 條、第 42 條及第 47 條準用第 9 條之相關規定，業者於公司主管機關辦理變更董事、監察人及經理人等登記後，將免除再向航政機關報請備查，達便民之利。

9. 如何引導船舶運送業建立公司內部營運風險及安全管理機制

除透過公權力進行船舶設備檢查、舉辦維安(Security)及安全(Safety)演練外，航業法應如何規範業者遵行？

說明：

建議臺灣政府在推動 NSM(國內航線船舶安全管理品質認證制度)時候，仿照歐盟的做法，直接採用 ISM 章程，如此使得我國的國內航線輪船船隊與輪船公司可以與國際接軌，增加我國國內航線船舶及船公司安全管理的透明度。

船舶法將新增第 38 條之 1「中華民國船噸其總噸位一百以上之客船及總噸位三百以上之貨船，應建立安全管理制度，並具備主管機關委託之驗船機構或航政機關核發之證明文件，始得航行。安全管理制度之項目、內容、檢查、證明文件之核發、換(補)發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費、證明文件之收取、證明文件有限期間、管理其他應遵行事項之規則，由主觀機關定之。第一項之規定自本法公布後一年施行。」，故不建議在航業法修法。

11. 航業法指定船舶運送業經營特定航線方面

依航業法第 16 條，主管機關得依實際需要，指定船舶運送業經營特定航線之客貨運送，業者如未配合辦理，主管機關可採行之處置作為及修法建議。另據航業法第 25 條，為增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施，其主要適用時機為何，與第 16 條是否產生競合。

說明：

現行航業法第 25 條規定：「為維護國家安全，增進公共利益，促進航業發展及維持航運秩序之需要，主管機關得採取必要之措施或通知船舶運送業採取必要之配合措施。」又第 16 條規定：「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。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。」

經研析航業法第 25 條及第 16 條之規定，可知航業法第 25 條乃為一原則性之規定，其目的乃賦予行政機關審酌若第 25 條所述之四種情形(即：維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序)出現時，則可採取必要之措施消除該等不利益情形，或通知船舶運送業採取必要之配合措施以消除或緩和該等

不利益情形。故而，第 16 條規定之「依實際需要」則可視為行政機關審酌第 25 條所述之不利益情形出現時，則依據第 25 條後段規定「要求船舶運送業採取必要之配合措施」，即「經營特定航線之客貨運送」。惟第 16 條進一步規定，若船舶運送業因配合政府措施而產生之營運損失，由政府補償之；並授權航政機關訂定補償辦法。故第 16 條所指之「實際需要」，航政機關考量之啟用時機，則可援引第 25 條所列舉之四種情形，亦即為「維護國家安全、增進公共利益、促進航業發展及維持航運秩序」等。

航政機關依據第 16 條之規定，訂定之「指定船舶運送業經營特定航線客貨運送補償及監督辦法」，其適用之條件為發生天災或其他不可抗力事件，造型「臺灣與離島間、離島間」之交通中斷，無法立即恢復時，航政機關得視當地需求，報請主管機關指定船舶運送業經營特定航線，並援用災害防救法啟動該業務。該類行動屬「增進公共利益」之行政作為。若配合航業法第 25 條列舉：為「維護國家安全」而進行船舶之動員準備及徵用，其補償方式則可援用「全民防衛動員準備法」之規定處理之。

航業法第 25 條所述之另外兩種情形(即：促進航業發展及維持航運秩序)則尚無法明確法規，以為執行依據。民國 88 年以前之航業法訂定有設立航業發展委員會，審議促進航業發展之措施(第 13 條參照)；惟民國 102 年修正後之航業法已刪除該等規定。另外，關於「維持航運秩序」則顯得含糊籠統，在缺乏明確法令依據之情形下，航政機關要求船舶運送業配合政府措施，全憑航政機關之行政裁量，容易陷入違反依法行政之困境，航政機關執法須更為謹慎，避免侵害人民法益。為保持彈性運用與因應災害應變及國際情勢演變需辦理撤僑之緊急處理，航業法第 16 條及第 25 條之現行規定，建議暫不修正。