

本報告僅供委員參考

「船舶法部分條文修正草案」評估報告

法制局 胡文棟 撰

中華民國 107 年 4 月

「船舶法部分條文修正草案」評估報告

目次

摘要.....	2
壹、背景說明.....	3
貳、「船舶法部分條文修正草案」要點.....	4
參、問題檢討與建議.....	6
一、「自用遊艇」及「特種用途船」之用詞定義內容宜考量修正（草案第 3 條）.....	6
二、增修不適用船舶法規定之船舶（草案第 4 條）.....	7
三、依法制體例酌予相關法律規定文字修正（草案第 24 條、第 66 條）.....	7
四、修正對於危險物品之運送管理之規定（草案第 34 條之 1、第 90 條）.....	7
五、對水翼船、氣墊船、高速船等用語定義仍宜規範（草案第 37 條）.....	8
六、修正強化船舶海難事故救濟制度規定（修正草案新增之 101 條之 1）.....	9
七、法案性別及人權影響評估.....	10
肆、結論.....	10
伍、條文對照表.....	12
參考文獻.....	59
附錄	
一、「船舶法部分條文修正草案」評估報告（初稿）座談會紀錄及參採情形.....	60
二、行政院法案及性別影響評估檢視表.....	69
三、法制局法案性別與人權影響評估檢視表.....	85

摘要

船舶法自民國 19 年 12 月 4 日制定公布，20 年 7 月 1 日施行後至今，其間歷經 6 次修正，最近一次係於 99 年 12 月 8 日修正公布。鑑於前次修正後因歷經航港體制改革，相關船舶檢丈業務回歸航政機關辦理，實務管理有若干扞格之處，為解決實務作業執行上之問題，強化船舶安全管理，並因應國際公約與國內各相關法規之增訂、修正，配合增修相關規定，以與國際接軌，行政院爰擬具「船舶法」部分條文修正草案，於 107 年 3 月 21 日以院臺交字第 1070168213 號函送請本院審議。

經研析並就其性別及人權影響評估結果予以檢視後，本報告建議如下：一、「自用遊艇」及「特種用途船」之用詞定義內容宜考量修正（草案第 3 條）。二、增修不適用船舶法規定之船舶（草案第 4 條）。三、依法制體例酌予相關法律規定文字修正（修正第 23 條、第 24 條）。四、增列對於船舶自行停航未申請許可者之處理規定（修正第 28 條之 2）。五、修正對於危險物品之運送管理之規定（修正第 34 條之 1、第 90 條）。六、對水翼船、氣墊船、高速船等用語定義仍宜規範（修正第 37 條）。七、修正強化船舶海難事故救濟制度規定（修正草案新增之第 101 條之 1）。俾供本院委員於審查本法案時之參考。

「船舶法部分條文修正草案」評估報告

壹、背景說明

船舶法自民國 19 年 12 月 4 日制定公布，20 年 7 月 1 日施行後至今，其間歷經 6 次修正，最近一次係於 99 年 12 月 8 日修正公布。鑑於前次修正後因歷經航港體制改革，相關船舶檢丈業務回歸航政機關辦理，實務管理有若干扞格之處，為解決實務作業執行上之問題，強化船舶安全管理，並因應國際公約與國內各相關法規之增訂、修正，配合增修相關規定，以與國際接軌，行政院爰擬具「船舶法」部分條文修正草案，於 107 年 3 月 21 日以院臺交字第 1070168213 號函送請本院審議¹。

「船舶法」是保障船舶航行與海上人命安全，並規範船舶國籍登記、檢查丈量與設備管理的基礎，相關規定多參照國際海事組織(IMO)制定的「海上人命安全國際公約」(SOLAS)及其他船舶安全管理相關國際公約訂定，為降低人為因素造成海難的風險並強化高齡船舶的管理，交通部參考國際公約規範檢討修正「船舶法」，藉由管理流程標準化及內部稽核、定期評鑑等機制，建立國內航線船舶安全營運與防止污染的管理制度；另針對船齡超過 20 年的高齡船舶，新增加強該等船舶檢查頻次及強度的規定，並就已停航且超過 5 年未檢查者，註銷其船籍，以保障航行安全及維護海洋環境。

交通部表示，本次「船舶法」修正程序嚴謹，除藉由委託研究發掘問題及提出修正草案外，並多次邀集航運相關產官學界座談，凝聚修法共識，針對本次修正的三大重點說明如下：

一、參考國際公約制訂國內航線船舶安全管理制度(National Safety Management, NSM)：參考國際海事組織(IMO)制定安全管理國際章程(ISM

¹行政院全球資訊網，資訊與服務之第 9 屆本院送請立法院審議法案，網址：
https://www.ey.gov.tw/Content_List.aspx?n=2FED67AD2F649AF9，瀏覽日期：107 年 3 月 23 日。

Code)的精神與作法，船舶安全管理須由航商與船員平時對船舶的管養著手，為提升其安全意識及品管能力，並降低人為因素風險，藉標準流程制定，搭配稽核與評鑑機制，推動總噸位 100 以上、乘客定額超過 150 人的客船，及總噸位 500 以上貨船取得建立安全營運與防止污染評鑑合格證書，違者將禁止航行，並處 3 萬元以上 15 萬元以下罰鍰。

二、加強高齡及高風險船舶監理強度：針對船齡超過 20 年的高齡船舶，為降低意外與污染的風險，將船舶檢查週期減半並進行船體、水密、艙間及推進系統等設備的高強度檢查，以督促航商加強管理，另要求國內航線裝載危險品或大量散裝化學品或液化氣體貨物之船舶，應比照國際航線取得相關國際公約證書，以強化航安，未依規定辦理者，將禁止航行及限期改善，並處 6 千元以上 6 萬元以下罰鍰。

三、強化逾期檢查船舶的船籍管理機制：針對未有出港航行紀錄，且超過 5 年未辦理檢查的船舶，經通知船舶所有人辦理檢查及公告 3 個月的程序，於無利害關係人提出異議下，賦予航港局註銷相關船舶登記及相關文書的權力，使該等船舶無法再航行與交易，保障航安與船舶市場秩序。

本次修法參照國際公約增訂船舶安全營運與防止污染的管理機制，並加強高齡船舶的檢查強度，另清查及註銷逾期 5 年未檢船舶的船籍，對於強化船舶管理與航行安全均有所助益，交通部將加速推動，以進一步保障海上人命安全及維護海洋生態環境²。

貳、「船舶法部分條文修正草案」要點³

「船舶法部分條文修正草案(以下簡稱本草案)」，其修正要點如下：

²行政院即時新聞，交通部新聞稿，網址：

https://www.ey.gov.tw/News_Content2.aspx?n=F8BAEBE9491FC830&sms=99606AC2FCD53A3A&s=6694B5916A8204BF，瀏覽日期：107 年 3 月 23 日。。

³同註 1。

- 一、為因應船舶管理實務之需要，明確船舶分類，爰參考海上人命安全國際公約(SOLAS)及其修正案、規則、章程等相關規定，新增船舶、載客小船、貨船、特種用途船、乘客、乘員、特種人員、豁免與等效等定義，並配合船舶分類，修正船舶檢查及發證之規定。(修正條文第 3 條、第 23 條及第 24 條)
- 二、為確實履行重要國際海事公約，強化船舶管理，並配合實務需求，修正船舶應具備相關公約文書規定；推動船舶安全營運與防止污染管理制度，增訂船舶安全營運與防止污染管理規定。(修正條文第 11 條、第 30 條、第 30 條之 1、第 31 條、第 33 條及第 34 條)
- 三、為利船舶管理及航行安全，增訂自國外輸入現成船需檢附相關文件向航政機關申請核定及其船齡輸入年限之規定，並將遊艇船齡年限納入統一規範。(修正條文第 15 條之 1、第 58 條及第 71 條)
- 四、為強化高齡船舶安全管理，爰增訂船齡屆滿 20 年之客船、貨船提高檢查強度規定，以增進航行安全。(修正條文第 25 條、第 30 條及第 81 條)
- 五、為提升船舶安全，避免船舶所有人於申請檢查後，超過三個月仍未完成檢查，致影響檢查作業正常之執行及船舶航行安全，爰新增申請定期或特別檢查應於 3 個月內整修完善並完成檢查；未於期限內完成檢查視為檢查不合格，航政機關得責令停航及停、復航相關申請之規定。(修正條文第 28 條及第 28 條之 2)
- 六、為積極處理失聯船舶之船籍，減少檢丈稽催及行政人力資源浪費，新增船舶、小船或遊艇定期檢查、特別檢查或自主檢查逾期達五年以上，未再申請檢查或提送者，經航政機關通知仍未辦理，由航政機關公告後逕行註銷其所有權登記或註冊，並註銷船舶證書、遊艇證書或小船執照，以督促船舶、小船或遊艇所有人積極辦理船舶檢查。(修正條文第 28 條之 1、第 72 條及第 82 條)
- 七、為維護船舶航行安全，增訂船舶搭載乘員人數限制及抽查之規定。(修正條文第 28 條之 3)
- 八、為維護船舶及乘客之安全，參照民用航空法、鐵路法及其他大眾運

輸等規定，增訂危險品不得攜帶或託運進入客船及載客小船之規定。(修正條文第 34 條之 1 及第 82 條)

九、為配合推廣遊艇活動及因應實務需求，修正自用遊艇或船長未滿 24 公尺之非自用遊艇免勘劃載重線；增訂全長 24 公尺以上之非自用遊艇應施行建造中檢查，未施行建造中檢查者，不得變更船舶種類規定；增訂量產製造遊艇之簽證單位，及推進動力未滿 12 瓩之自用遊艇自主檢查，不適用特別檢查及定期檢查，並修正自用遊艇及非中華民國之遊艇不得作為非自用遊艇使用之規定。(修正條文第 60 條、第 61 條、第 63 條、第 66 條及第 70 條)

十、為船舶航行安全，航政機關得就船舶施行抽查，於船舶載運人數逾航政機關核定乘員人數、經抽查有適航性疑義時或危險物品未經許可攜帶或託運進入有載運乘客之客船，或違反安全營運與防止污染管理制度等事項，增訂罰則之規定。(修正條文第 89 條、第 90 條及第 92 條)

十一、為符合處罰明確性原則，修正僅屬船舶所有人應辦事項之罰則規定，另為配合代理船長、駕駛或執行其職務者，違反關於船長或駕駛準用規定，及船舶租用人違反關於船舶所有人準用規定，爰增訂其罰則規定。(修正條文第 92 條至第 94 條、第 97 條、第 98 條及第 100 條)

十二、增訂海事評議與調查之執行，及未完成調查前航政機關得限制船舶及船上人員離境之規定。(修正條文第 101 條之 1)

參、問題檢討與建議

一、「自用遊艇」及「特種用途船」之用詞定義內容宜考量修正（修正第 3 條）

參考草案第 3 條說明第 4 點，「特種用途船」包括研究船、訓練船、水產加工船、拖船、救難船、起重船、佈纜船、勘測船、潛水支援船及佈管船等，換言之，實際含括範圍，包括用於從事研究、考察和測量之船舶；用於培訓航海人員之船舶；不從事捕撈之鯨魚與魚類加工船舶；

不從事捕撈之加工其他海洋生物資源之船舶；或設計特點和營運方式與上述船舶類似，主管機關或航政機關認為可列入該組別之其他船舶⁴。作妥適之用詞修正，俾能精確指稱該用詞定義。爰修正第 4 款為：「特種用途船：指經主管機關或航政機關公告，供載有特種人員從事研究、考察、救難、勘測、培訓航海人員，或供其他特定任務之船舶。」。

其次，本草案第 3 條用詞定義，經參考民法第 464 條「使用借貸」之法律定義，修正第 6 款自用遊艇關於「無償借予他人之」之通俗用詞，較為妥適。

二、增修不適用船舶法規定之船舶（草案第 4 條）

現行條文第 4 條第 1 款規定於 99 年 12 月 8 日經總統公布，原本即為「建制」文字，本次並未修正。行政院提案條文於本款劃線以示修正，顯示誤植，應予更正。

其次，第 3 款將「岸置之公務小船」修正為「供救災或搜救用途之岸置公務小船」，以明示係「供救災或搜救用途」者。

三、依法制體例酌予相關法律規定文字修正(修正第 24 條、第 66 條)

本草案第 24 條，其修法意旨係考量船舶因分類、噸位、載運貨物型態、適航水域不同，其設備項目亦不相同，而予以修正，擬文字調整，再修正為：「第二十四條 船舶因分類、噸位、載運貨物型態、適航水域不同，前條第二項第八款所稱船舶設備，其船舶設備之項目、規範、豁免及等效、證書及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。」，俾更符法意。

本草案第 66 條第 3 項規定，建議依本法慣常用語酌作文字修正為：「自用遊艇應依前二項規定辦理，始得航行。」。

四、修正對於危險物品之運送管理之規定(修正第 34 條之 1、第 90 條)

本法新增第 34 條之 1 條文草案，對於危險物品之運送管理予以規定，查所參考之民用航空法第 43 條第 1 項至第 3 項規定：「危險物品不得攜帶或託運進入航空器。但符合依第四項所定辦法或民航局核定採用之國際間通用之危險物品處理標準有關分類、識別、空運限制、封裝、標示、申報

⁴周和平、王偉輝、李彌等 9 人，船舶法修正草案研究，中國航海技術研究會，交通部航港局委託研究，104 年 5 月 28 日，船舶法修正條文對照表修正條文第 3 條第 3 款規定及立法說明，第 73-74 頁。。

及託運人責任事項之規定者，不在此限。(第一項)民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業及航空貨物集散站經營業不得託運、存儲、裝載或運送危險物品。但符合第四項所定辦法或民航局核定採用之國際間通用之危險物品處理標準有關分類、識別、空運限制、封裝、標示、申報、託運人責任、航空器所有人或使用人責任、資訊提供、空運作業、訓練計畫、申請程序與遵守事項、失事與意外事件之通報及其他應遵行事項之規定者，不在此限。(第二項)前二項危險物品名稱，由民航局公告之。(第三項)……」本條參考該條體例，對於客船部分，建議再修正第1項刪除「所定」、「有載運乘客之」文字；其次，由於貨船搭載旅客，須依船舶法第五十七條規定申請航政機關核准，惟其關於運送危險品在本條並未規範，恐有法律上的漏洞，亟待填補，爰於本條第一項句末增列「或第五十七條所定兼搭載乘客之貨船」文字，俾資周妥。另第2項增列「前項」兩字。

本草案第90條，配合上開第34條之1條文刪除「有載運乘客之」文字，爰第3項亦作刪除該相同文字之修正；並增列「或第五十七條所定兼搭載乘客之貨船」文字。。

五、對水翼船、氣墊船、高速船等用語定義仍宜規範（修正第37條）

本法第3條草案規範相關用詞定義，但現行第3條原關於水翼船、氣墊船、高速船等之定義則未予納入。另本法第37條草案，由於僅有本條出現水翼船、氣墊船、高速船等用語，其用詞定義，仍宜規範，爰建議參照現行第3條第4款至第6款所定水翼船、氣墊船及高速船等用詞定義，於第37條第2項予以規定且本條酌予調整為3項並酌作文字修正，擬再修正為：「第三十七條 水翼船、氣墊船、高速船及其他經主管機關認可及公告採用國際章程之船舶，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，取得證書後，始得航行。(第一項)前項所稱水翼船，指裝設有水翼，航行時可賴水翼所產生之提昇力，使船身自水面升起而行駛之特種船舶。所稱氣墊船，指利用船舶內連續不斷鼓風所形成之空氣墊，對其下方水面產生有效反作用力，使船身自水面升起，藉噴氣、空氣螺槳、水下螺槳或其他經航政機關認可之推進方式，在水面航行之特種船舶。所

稱高速船，指依國際高速船安全章程設計、建造，且船舶航行時最大船速在參點柒乘以設計水線時排水體積之零點壹陸陸柒次方以上，以每秒公尺計(公尺/秒)之船舶。(第二項)第一項船舶之檢查、構造、裝置、設備、乘客艙室、乘客定額、證書之核發、換(補)發、註銷、撤銷或繳銷、檢查費、證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。(第三項)。

六、修正強化船舶海難事故救濟制度規定(修正草案新增之第 101 條之 1)

船舶海難事故發生時，必然引起海事爭議(Maritime Dispute)，本條新增內涵係規範海難事故救濟事宜，茲節略說明我國海難事故救濟制度，關於海事一詞意義，論者從「船員法」及「臺灣地區各港務局海事評議委員會組織規程」相關法令綜合觀之，認為有關海上運送所涉及之船舶、船員、貨載、旅客於航行上或停泊中一切非正常狀況下所生之事變者，均屬其範疇。而海事爭議係指船舶在從事海上運送或其他相關作業中，發生違約或侵權行為當事人間之權利與義務之爭執，有關海事案件的處理，我國曾於 41 年 4 月由基隆、高雄兩港務局成立「海事評議委員會」，而交通部為求審慎處理海事案件，同時給予審級利益，亦自 44 年 5 月依交通部組織法第 26 條規定，成立「海事復議委員會」，以復議各港務局海事評議委員會所作之評議書。上述所作之海事評議書及海事復議書內容，論者認為具有行政、司法上的參考效力，可認定為海事案件發生、處理及處理過程之證明事實文件⁵。

本草案於其新增之第 101 條之 1 中，明文規範航政機關為辦理海事評議，得設置海事評議小組，惟由於現行交通部配合行政院組織改造，已無復議委員會之設置，則前述海事評議似缺乏以往之復議機制，換言之，新增訂之第 101 條之 1，雖將海事評議制度予以法律明文化，惟對於後續之復議或再評議制度則未再進一步明文建置。

基於上開說明，有關第 1 項句首增列「船舶」兩字，以彰顯本條係船舶海事案件評議之規定。

其次，增列第 3 項後段，參考飛航事故調查法第 32 條第 1 項規定：

⁵彭銘淵，航運行政事務法制管理體系架構之解析與評論，五南圖書出版公司印行，100 年 2 月，第 386-409 頁。

「受訪談之人員或其主管，違反第十八條規定，規避、拒絕接受或妨礙訪談，或為不實之陳述者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得按次連續處罰。」體例定之，以落實執行調查效果。

前述海事評議似缺再評議機制乙節，惟查「臺灣地區各港務局海事評議委員會組織規程」第 17 條第 1 項規定：「當事人對海事評議書有異議時，得於收到評議書之日起三十日內，向交通部申請復議。」按海事再評議事涉人民權益，為重要的行政救濟手段，依該組織規程觀之，海事評議之復議機關為交通部，爰建議於本條增訂第 7 項，載明復議機關及相關程序以明文完備海事評議整套行政救濟制度設計。

七、法案性別及人權影響評估

依附錄行政院法案及性別影響評估檢視表略為，本次船舶法修正草案係因應航港體制改革，相關船舶檢丈業務回歸航港局辦理，為解決實務作業上問題，強化船舶安全管理，以符合規定並達與國際接軌之目標，尚無限制公民與政治權利課題，亦無限制經濟社會文化權利課題。另本草案為強化船舶安全管理之修正，並未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象，未涉特定性別。也不因性別、性傾向或性別認同而有所差異，執行上亦無性別差異。執行結果尚無涉性別事項。

再依附錄立法院法制局法案性別與人權影響評估檢視表關於專家學者綜合說明部分，亦強調檢核本修正案主要規範「船舶安全」、「管理制度」，以保障船舶與人員安全，其與積極正面促進性別平等之意涵無涉。同時檢視修正條文中，與人員有關部分，其相關權利與義務，無因性別不同而有所差異，且無相關與性別有關之歧視及權益議題。另針對船舶安全管理部分之規範、執行與結果，亦與性別議題無關。是本修正案於性別影響評估部分應屬合宜。

肆、結論

本次「船舶法」修正係參考國際公約規範予以檢討，藉由管理流程標準化及內部稽核、定期評鑑等機制，建立國內航線船舶安全營運與防止污

染的管理制度；另針對船齡超過 20 年的高齡船舶，新增加強該等船舶檢查頻次及強度的規定，並就已停航且超過 5 年未檢查者，註銷其船籍，以保障航行安全及維護海洋環境，行政院爰擬具「船舶法」部分條文修正草案，經研析後提出以下修正建議：

一、「自用遊艇」及「特種用途船」之用詞定義內容宜考量修正（草案第 3 條）。

二、增修不適用船舶法規定之船舶（草案第 4 條）。

三、依法制體例酌予相關法律規定文字修正（修正第 24 條、第 66 條）。

四、修正對於危險物品之運送管理之規定（修正第 34 條之 1、第 90 條）。

五、對水翼船、氣墊船、高速船等用語定義仍宜規範（修正第 37 條）。

六、修正強化船舶海難事故救濟制度規定（修正草案新增之第 101 條之 1）。