

## 議題研析

### 一、題目：海上交通安全法制研析

### 二、議題所涉法規

無

### 三、背景說明(緣起)

現行我國航政相關法規漁港法、海商法、商港法、船舶法等分散不同機關主管，交通部航港局負責船隻及船員發照，農業部漁業署負責漁港及漁船管理。因交通部、農業部未具備航政執法人員、船舶，故由海洋委員會海巡署(下稱海巡署)負責執法。然而，因為法律主管機關並非海巡署，故而造成執法上的困境，如查緝船舶超載時，僅能蒐證後函文交通部依船舶法裁處；查緝走私時，若走私集團在船體增設隔板或隔間夾藏物品，海巡人員無法事先查驗船體<sup>1</sup>；若民眾在港區釣魚，海巡人員僅能勸離，須函文農業部依漁港法裁處<sup>2</sup>。

### 四、問題爭點

目前海上航行秩序，係由海巡署配合業務主管機關的法規命令協助執法<sup>3</sup>，因法律主管機關並非海巡署，故而造成執法上的困難。因此，為維護交通秩序及保障航行安全，或可借鏡參考外國海上交通安全管理之經驗，研議制定海上交通安全專法之可行性。

<sup>1</sup> 依船舶法規定，調整船體是由航政機關查驗船舶布置圖後許可航行，船舶法是為了安全而規定，而非防止走私。摘自翁至成、李奕昕、林昭彰，美日中均有海上安全專法 台法規不一讓海巡有責無權，聯合報數位版，2024年11月10日，網址：<https://vip.udn.com/vip/story/121942/8344053>，最後瀏覽日期：2024年11月26日。

<sup>2</sup> 翁至成、李奕昕、林昭彰，同前註。

<sup>3</sup> 海巡署，海巡新聞，2024年10月14日，網址：<https://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=162651&ctNode=650&mp=999>，最後瀏覽日期：2024年11月26日。

## 五、探討研析

### (一) 日本海上交通安全法簡介

日本於 1899 年即制定船舶法，之後陸續制定船舶安全法、港灣法、海上運送法、海上交通安全法、海上衝突預防法、港則法等法律。

海上衝突預防法<sup>4</sup>係原則性規範，若作為航行船舶的遵循規範，顯然不足以解決繁雜的海上交通狀況<sup>5</sup>，因此，日本海上保安廳<sup>6</sup>為維持往來東京灣、伊勢灣、瀨戶內海三大海域之船舶航行安全，於 1972 年制定海上交通安全法，透過在船舶交通繁忙的海域中，對船舶交通制定特別的交通方式，並且訂定規範預防船舶在航行過程中可能遭遇的危險，以此達到保障船舶交通安全的目的<sup>7</sup>。

#### 1、航行方式

日本海上交通安全法共計 5 章(總則、航行方式、危險之預防、其他規定、罰則)，在航行方式上，明定海上航線一般航行、各航線導航、特殊船舶航線交通方式的特別規定、海上航線以外水域航行、預防危險的交通限制、船舶燈光設置、協助船舶安全航行的措施、異常天氣因應措施、指定海域的措施等事項<sup>8</sup>。基此，就一般航行而言，行經各航線船舶之航行方式，必須遵照相關規定，例如行進中的避航、時速限制、超越前方船隻之警示信號方式、橫渡航道方式及限制、禁止在交通航線上拋錨（包括繫泊在錨地的船舶）等<sup>9</sup>。

針對特殊船舶通行各航線時，亦定有相關特別規定：

(1)大型船舶、裝載危險物品之船舶及透過拉動或推動之船舶通行時，船長必須事先提供該航線的船名、總噸位、長度、預

---

<sup>4</sup> 海上衝突預防法係依據 1972 年國際海上避碰規則的規定制定有關船舶必需遵守的航行方法、號燈號標與燈光的相關事項，以防止船舶在海上發生碰撞，進而維護船舶的交通安全。摘自 e-GOV，海上衝突預防法第 1 條，網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/352AC0000000062>，最後瀏覽日期：2024 年 11 月 27 日。

<sup>5</sup> 姚忠義等，研訂海上交通安全法必要性之研究，交通部運輸研究所，2005 年 3 月，頁 3-6。

<sup>6</sup> 海上保安廳(海上保安庁)是日本政府為在海上保護人民生命財產、預防違法犯罪、進行搜查鎮壓而設置的海事安全機構。摘自 e-GOV，海上保安廳法第 1 條、第 2 條，網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/323AC0000000028>，最後瀏覽日期：2024 年 11 月 26 日。

<sup>7</sup> e-GOV，海上交通安全法第 1 條參照，網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/347AC0000000115>，最後瀏覽日期：2024 年 11 月 27 日。

<sup>8</sup> e-GOV，同前註，海上交通安全法第 2 章參照。

<sup>9</sup> 黃友信，日本「海上交通安全法」簡介，海巡，第 2 期，2003 年，頁 17。

定航行時間、與該船舶的通訊方式等，並須由國土交通省向海上保安廳長官報告<sup>10</sup>。

- (2) 海上保安廳長官認為有必要防止大型船舶航行而發生海上交通危險的可能性時，可指示船長變更預定航行時間、調配船舶等<sup>11</sup>。
- (3) 執行緊急服務的消防船或其他船舶、從事漁撈之船舶，得視情形不適用海上交通安全法相關規定<sup>12</sup>。

## 2、罰則

- (1) 處 3 個月以下有期徒刑或日幣(下同)30 萬元以下罰款  
船舶在交通航線上拋錨、未獲海上保安廳長官許可之行為、未採取海上事故應變措施、違反海上保安廳長官之指示<sup>13</sup>。
- (2) 處 50 萬元以下罰款  
違反航線導航義務、違反時速限制、違反橫渡航道方式及限制、違反各航線航行規定<sup>14</sup>。
- (3) 處 30 萬元以下罰款  
違反改變航道通知措施、違反燈光設置規定、未提供大型船舶航行報告、未提供進入指定海域的通知、未獲得海上保安廳長官許可之情事、未事先向海上保安廳長官報告之情事<sup>15</sup>。

## (二) 借鏡國外做法，研議制定海上交通安全專法

有論者認<sup>16</sup>，制定海上交通安全法有其必要性，理由為：1. 有關航行安全管理事務之法令規章，分散於各航政法規中，有其適用範圍之限制，亦有欠完整明確；2. 諸多航政法規之附則條款因應國際公約之要求、規定，或直接引用國際公約執行之權宜措施，未儘符合行政程序；3. 諸多航政業務分屬不同機關管理，難以達成事權統一之效，

<sup>10</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 22 條參照。

<sup>11</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 23 條參照。

<sup>12</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 24 條參照。

<sup>13</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 51 條參照。

<sup>14</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 52 條參照。

<sup>15</sup> e-GOV，同註 7，海上交通安全法第 53 條參照。

<sup>16</sup> 姚忠義等，同註 5，頁 2-10 至 2-12；交通部運輸研究所，「研訂海上交通安全法必要性之研究」簡報資料，2004 年 11 月 12 日，頁 5-10，網址：

[https://www.iot.gov.tw/zh\\_tw/archive/pub/reports/-97232581](https://www.iot.gov.tw/zh_tw/archive/pub/reports/-97232581)，最後瀏覽日期：2024 年 11 月 27 日。

而需另行立法取得法源再行「委託行政」以維法制；4. 諸多國內法規涉及航政管理安全者，需要制定適當法規明定執行項目，才得有效執行；5. 賦予海上交通安全主管機關及執行機關行政執行權，以有效遏止影響航行安全之違規情事。

我國海事法制問題主要在於海上航行與交通安全係分散於不同法律規範，而各法律又因各有其立法目的及主管機關，對海上航行與交通安全之問題自難周全<sup>17</sup>。如前述，確有必要針對海上交通管理、海上航路規劃、交通秩序維護及航行安全保障等制定基本法，是以，相關機關宜研議制定海上交通安全專法之可行性，借鏡日本海上交通安全法相關法制規範，完備我國海事法制，俾利執法機關執行，並保障海上航行之安全。

撰稿人：林鈺琪

---

<sup>17</sup> 姚忠義等，同註 5，頁 13-1。