

交通部應立即針對電子收費系統相關發展，審視與遠通公司之合約，並做必要之變更，且此一無線電頻率使用費應依 NCC 之核定價格由遠通公司全額負擔。

提案人：管碧玲 林明濤 魏明谷 葉宜津 劉權豪
林佳龍

十九、查徵求「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」招商文件之民間參與付費模式，規定民間參與部分採委辦服務費付費模式，遠通電收將通行費收入繳交高公局後，再由高公局將委辦費用支付遠通電收。但其後卻規定電子收費專用信託帳戶所產生孳息部份歸屬遠通電收所有，極不合理。爰提案要求交通部應與遠通公司協調修改合約，由民眾儲值的專用信託帳戶應由高公局所有，其產生孳息部份亦應歸屬高公局。

提案人：管碧玲 劉權豪 林佳龍
連署人：魏明谷 葉宜津 王進士

二十、有鑒於交通部訂定「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」之計算公式中耗油量數據，係源於民國 72 年交通部交路（72）字第 14720 號令修正發布之附表（一）、（二）此後近 30 年僅增列項目而未修改其中耗油量數據，遂致超收汽車燃料使用費逾 30 年，又查經濟部能源局訂定「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」皆由經濟部會銜交通部修正發布，然交通部卻未依職權與時更新計算方式而仍舊依據舊有標準向汽車所有人徵收汽車燃料費，請交通部於 1 個月內就現行汽燃費徵收自用車與營業車，汽車與機車，自用車與公共運輸交叉補貼情形，提送試算書面報告。

提案人：劉權豪 葉宜津 羅淑蕾 魏明谷 林佳龍
連署人：陳其邁

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

二、本院議事處 101 年 4 月 19 日函，為請本會審查行政院函請審議「航業法修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

主席：進行討論事項。

討 論 事 項

審查行政院函請審議「航業法修正草案」案。

主席：請交通部毛部長說明修正要旨。

毛部長治國：主席、各位委員。首先感謝各位委員對交通業務的關心與指導，今天應邀列席貴委員會，就行政院提送之「航業法」修正草案提出報告。交通部管轄的重要航港法律有船舶法、船員法、商港法、航業法等四大項，其中船舶法、船員法及商港法都分別在 99 年 12 月、100 年 6 月及 100 年 2 月完成修正發布，本次航業法之修正，可說是國內航港管理最後一項待修正之法律。此次航業法修正草案係因應國際經營環境快速變化之趨勢，使國內海運經營體制能與國際接軌，

健全投資環境，並配合行政院組織改造及其他行業實務管理作業之需要，擬具該修正草案。上開法案研擬過程期間，充分徵詢航運團體及有關部會、地方政府的寶貴意見，今天若能獲得各位委員鼎力支持與協助，將有助於航運產業的發展，提升經營效率，廣續為我國航運事業再創佳績。以下就請航政司祁司長就修正草案內容進行重點說明，敬請賜教，謝謝各位。

主席：請交通部航政司祁司長補充說明修正要旨。

祁司長文中：主席、各位委員。首先感謝各位委員對交通業務之關注與指導，今天應邀列席貴委員會，就行政院提送 大院審議之「航業法」修正草案重點提出報告，敬請 指教。

壹、前言

航業法自民國七十年六月三日制定公布施行迄今，其間歷經三次修正。為使我國航業經營制度能順應國際快速變化之趨勢、活絡投資環境及增加投資意願，提供業者更優質的經營環境，保障消費大眾權益，並落實簡政便民及符合行政程序之規定，爰擬具「航業法」（以下簡稱本法）修正草案，以為因應整體需求。

貳、本次修正重點

本法原計六十九條，全文修正後計六十一條，共新增條文八條、修正條文五十三條、刪除條文十六條。以下謹就修正重點摘述如下：

- 一、為使航業管理機關事權明確，以符航港體制改革實務，原航業業務辦理機關「航政局」，修正為「航政機關」。
- 二、鑑於十餘年來皆無船舶出租業經營之事實，考量船舶出租屬一般租賃行為，適用民法等規範，無須納入特許行業，爰刪除船舶出租業相關規定。
- 三、為使船舶運送業負起經營風險之責任，增訂業者須投保營運人責任保險規定，並為旅客投保人身傷害保險時，不受保險法第 132 條第 1 款須載明被保險人姓名等基本資料之規定，以符實務及保障旅客權益。
- 四、為穩定民生物資之價格，明定政府機關及公營事業機構進口之物資、器材，由本部認可之專責機構規劃推薦本國籍船舶運送業配合運送。
- 五、基於尊重分業管理、符合國際規範及契合實務，爰限制海運承攬運送業不得光船承租船舶運送其所承攬貨物。
- 六、船員訓練、僱用、違法行為之處分等相關規定已由船員法規範，為免與該法競合，爰予刪除。
- 七、檢討修正不同航業別之違規處分要件，俾利明確。

參、結語

冀望藉由本法之修正完成，提供航運相關產業之優質發展，帶動我國海洋經濟活動，使在現今日益複雜及變化快速之國際海運經營環境，能持續為我國航運事業再創佳績。敬請各位委員鼎力支持，使本次修正草案審議通過。以上報告，敬請 賜教，謝謝！

主席：現有臨時提案一案。請問各位，對於在進行詢答之前先處理臨時提案有無異議？（無）無異議，現在先處理臨時提案。

臨時提案

桃園機場公司應於有必要時才得提撥特別公積，其有必要提撥特別公積不得超過稅後盈餘之 25%。

提案人：葉宜津 林明濤 楊麗環 魏明谷 管碧玲
李昆澤 陳根德 廖正井 劉權豪

主席：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。首先向陳委員及楊委員表示抱歉，本席並非反對先提撥機場盈餘 18%給地方政府一案，而是已有法定公積 10%，如果另外再提 18%，確實會對其他 16 個機場造成排擠效應，尤其是馬祖機場。我並非責怪你們提出此案，本席擔任 8 年縣長，交通部給馬祖多少錢？合計南北竿機場只給了 2,400 萬做左右跑道燈，此事部長很清楚。主席對發言時間的分配可能不當，其實每人發言時間應該是 3 分鐘或 2 分鐘，得再延長 2 分鐘即可，過長的發言時間，導致登記順序較後面的委員都無法發言，李昆澤都是第一名，李委員能夠充分發言，他發言完畢後，我們登記在後面的委員就沒有辦法講話。此事如果沒有弄好，我回去後會被馬祖鄉親罵，所以我要特別在此表達我的立場。

葉委員宜津：（在席位上）不會啦！那個提案讓陳委員連署，陳委員就不會被罵了。

陳委員雪生：大家都是好朋友，我就不請部長上台備詢，我在此表明我的立場。謝謝主席。

主席：這樣各位知道主席難為了吧！

現在來處理臨時提案。

毛部長治國：（在席位上）報告主席，建議此案文字上稍做修正。

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。建議本案文字修正為「桃園機場公司於完納稅捐彌補虧損後，有必要時才得提撥特別盈餘公積，提撥時不得超過 25%。」

主席：請問各位，對修正建議有無意見？

陳委員根德：（在席位上）沒有意見。

主席：本案修正為「桃園機場公司於完納稅捐彌補虧損後，有必要時才得提撥特別盈餘公積，提撥時不得超過 25%。」請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。連署人加上陳雪生及李鴻鈞二人。

現在開始針對航業法進行詢答，每人發言時間 8 分鐘，得延長 2 分鐘，現在截止發言登記。

首先請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。航業法全文共有 69 條條文，但交通部的報告只有 3 頁，總共是 726 個字，實在非常離譜。航業法是行政院的重要優先法案，基於跟國際接軌，保障消費者權益的法案。在治軍嚴謹的毛部長領軍之下，交通部的幕僚針對此一重要法案竟然只提出 3 頁、726 個字的報告，是這個法案不重要嗎？請毛部長說明。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。法案的重要性不在於說明文字的長短。

李委員昆澤：但是也要適當的說明，不至於只有 3 頁啊。

毛部長治國：從結構性來講，這次修法變動比較大的是把航業法之下的子行業刪除掉，這是結構性最大的變動，其他都是文字性的變動。譬如過去的「港務局」，現在變成「航港局」等等，大部分是文字性的，屬於行政事務面的調整修正，相對而言比較瑣碎。

李委員昆澤：基於時間關係，針對這部分，我會在明天的質詢或以書面質詢來處理。最重要還是在於小港機場，南部人的心情非常沉重，尤其看到桃園機場的發展一枝獨秀，桃園機場發展為國際機場，全國有八、九成的旅客由桃園機場出入。松山機場也急起直追，4 月 30 日馬英九總統很風光的參加松山與金浦的直航。松山機場的東北亞航圈逐漸形成，就像東京、首爾和上海的直航航圈漸漸形成。但小港機場獨自憔悴，部長剛剛也明確的提出，小港機場沒有必要再擴建、跑道延伸或任何未來發展計畫，你認為在 10 年內小港機場仍然夠用，這就回到雞生蛋、蛋生雞的問題。我們一直在推動南進南出或北進南出的計畫，就是要讓小港機場的功能和設備能提升。我們立委對於商港基金、國道基金或是民航作業基金，都非常希望能夠爭取協助地方整體發展。現在桃園國際機場一枝獨秀，松山機場急起直追，小港機場站尾包衰。有關南部高高屏地區的未來發展，高雄港旁緊接著小港空港，而且也緊接著國道，不但有非常便利的運輸體系，還有很大的腹地可以發展航空業，部長應該要多多支持。

毛部長治國：跟委員報告兩點。第一點，交通部在看各行業和各都市的發展，就像一個手掌，五個指頭各有長短。高雄的長處是海運，海港一定是高雄港當領頭羊，絕對錯不了；但相對來講，高雄在空運方面也當不了領頭羊。我覺得要以己之長去搏人之短，我們對高雄的發展是以海港作為核心發展，這是我第一點要報告。海運一定是高雄當中心，但空運一定是以桃園為中心。第二點，對小港機場的發展，因為國內航線已減掉很多，現在多數要靠國際航線。國際航線有兩塊，像這次從三百多班增加到五百多班的兩岸航線，我們用各式各樣的方式鼓勵航空公司開航到高雄，所以高雄的航班增加約 80%，將近一倍。從這次由三百多班增加到五百多班航班的過程中，我們有注意到這個問題，將來會持續努力。另外，將來在包機這一塊也有很大的空間，像台中機場，光包機一個禮拜就有兩百多班，這些都可以協助小港機場的發展……

李委員昆澤：你說只有桃園機場可以作為空運中心，但我們也看到松山機場急起直追。為什麼不能發展成雙核心，南北各一個重要的國際機場，這樣的要求很過份嗎？本來就應該北部有一個重要的國際機場，南部也有一個重要的國際機場……

毛部長治國：松山機場的容量已接近上限，國際航班最多再增加兩、三班就到頂。任何中心不可能分成兩個，分成兩個，任一個都成不了中心，所以海港中心一定放在高雄，其他都是輔助性的；如果要分成兩個中心，中心就永遠扶不起來，這是現實。

李委員昆澤：但是南部也有發展的需求，為什麼一定只能有一個中心？北部有一個重要的核心，這是時空環境造成的優勢，不容我們否認。但是政府有必要忽視南部嗎？跑道延伸有沒有問題？

毛部長治國：跑道延伸因為用地的因素，當然有問題。我們在海運方面絕對不會在北部弄一個跟高雄港競爭的港口。

李委員昆澤：是經費的問題嗎？

毛部長治國：不是經費問題，是用地問題。

李委員昆澤：你要能跟高雄市政府一起解決。

毛部長治國：對，但是目前沒有到這個時間點。海運部分我不會在北部搞一個跟高雄競爭的港，這是很清楚的；所以空運方面我們也不可能自己弄一個跟桃園競爭的機場。

李委員昆澤：就是因為沒有國際機場的規模，讓客運、貨運都沒辦法……

毛部長治國：它一定是輔助性的。

李委員昆澤：部長，我堅決反對你這樣的政策思想和方法。為什麼要把高雄變成輔助性的機場？你應該讓很多的觀光客能到小港機場……

毛部長治國：如果旅客的目的地就在高雄，我們當然鼓勵直接去高雄；但如果要轉機，要發展轉運中心，就只能有一個點，不可能有兩個點。

李委員昆澤：跑道延伸先做，至少大型的貨機……

毛部長治國：貨運尤其困難，以前也有人說貨運每天有 10 萬、20 萬件就可以飛，但大家要知道，10 萬、20 萬件的目的地是全世界各地，所以一定要有個點，那個點有很多到不同點的貨機，每個貨物都可以分配到各自不同目的地的貨機上。

李委員昆澤：部長這樣的政策思考我絕對不能接受。

毛部長治國：這是專業考量，我絕對可以拿出資料……

李委員昆澤：你不給高雄資源，然後你說高雄沒有辦法發展？這樣的說法我不能接受。

毛部長治國：我可以提出分析資料給委員……

李委員昆澤：你這樣對南部的民眾也沒有辦法交代，交通部針對南部的發展應該要有具體的策略。

毛部長治國：所以我說高雄航班可以增加的部分，我們一定更努力的增加，但是要把它發展成一個轉運為主的中心機場，這有難度，我也坦白向委員報告。

李委員昆澤：南部高雄本來就要建立成第二大的國際機場。

毛部長治國：它有這個潛力。

李委員昆澤：你說有潛力，但連最簡單的跑道延伸，部長都沒辦法答應。其他機場的代替方案，包括南星計畫或是到彌陀等等比較有優勢環境的地方，部長你有沒有思考過？

毛部長治國：目前還沒有這個規劃，但時間到了我們會來規劃。

李委員昆澤：民航作業基金部分，高雄小港機場民國 101 年度的預算是怎麼樣的規劃？我非常羨慕桃園機場，5 年之內編了將近 50 億總預算，要幫桃園機場代拆、代建軍事設施，還有機場捷運部分，價值將近 7,000 萬的土地你們要無償撥用，你們對桃園機場真的很好，我們都很羨慕。

毛部長治國：我們對高雄港也有一個以幾千億計算的長期計畫要推動，那是其他海港都沒有的。

李委員昆澤：部長你重視高雄港我們當然很高興……

毛部長治國：所以海空運要分開，如果要求各地平均分配資源，每個都發展不起來。一定要搭配，有主從的關係，如果什麼都平均分配，那通通發展不起來。

李委員昆澤：我們也沒有要桃園機場這麼多的經費。但你沒有辦法具體的照顧高雄，高雄機場有這麼好的環境，離海港又近，又有國道，又有捷運，又可以接高鐵。這樣的優良環境你為什麼不好

好推動呢？

毛部長治國：我們讓高雄的班機倍增，可以增加的我們都在做。

李委員昆澤：你對高雄小港機場成為台灣第二重要、第二大的國際機場應該沒有意見吧？

毛部長治國：對，它本身就有資格來作為……

李委員昆澤：有資格你卻不投資？

毛部長治國：因為現在還沒到投資的需要。

李委員昆澤：我建議你再做評估，要求相關部門對小港機場未來的發展以及需要的投資做一個規劃。

毛部長治國：這沒有問題。

李委員昆澤：一個月內能提出報告嗎？

毛部長治國：給我們多一點時間。

李委員昆澤：那三個月可以嗎？

毛部長治國：好，給我們多一點時間。

主席：請林委員明濤發言。

林委員明濤：主席、各位列席官員、各位同仁。首先請教部長，現在修正條文的第二條，你們的草案條文是「本法之主管機關為交通部，航業之業務由航政機關辦理之。」，我們的組織再造中，交通部已經改為「交通及建設部」，這裡的名稱是不是要修正比較符合現況？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。對，第二條的部分可能要修正。

林委員明濤：是不是修正為「交通及建設部」？

毛部長治國：但是此處還有另一個考量，因為現在交通部的組織法還沒有正式通過，所以這部分如果修改的話，在體例上可能也會有點問題。

林委員明濤：將來如果組織再造完成之後，是不是要再修正一次？

毛部長治國：可能採取一個通案性的包裹立法，把相關的問題都提出來，然後一次修正。

林委員明濤：航政機關是不是應該改為「航港局」？

毛部長治國：這個可以討論。

林委員明濤：修正為「航港局」比較符合吧？

毛部長治國：我想寫成這樣的另一個原因也是因為目前航港局的組織條例還沒有通過。

林委員明濤：還沒有通過？

毛部長治國：對，這兩個都是受限於法律上體例的問題。

林委員明濤：這個法通過之後，組織再造又通過了。

毛部長治國：將來可能會有一個包裹立法。

林委員明濤：沒有問題嗎？

毛部長治國：對，將來研考會統一處理，因為各部會都有這個問題。

林委員明濤：交通部觀光局在 2010 年 9 月時規劃在三年內把日月潭打造成綠色的日月潭，就是把

遊艇全部改成電動化，我想部長應該非常了解，目前實施的情況為何？我記得現在只有兩艘船改為電動，現在推動的進度呢？

主席：請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。有關日月潭的客船改裝成電動，今年度日管處已經編列了 1,500 萬元的預算準備改裝 4 艘船，這 4 艘船包括了加裝船舶的辨識系統，後續會看辦理的情形再來增加預算補助，整個案子的主管機關是日管處。

林委員明濤：現在日管處已經草擬一個計畫，就是日月潭推動電動遊艇補助要點，這個要點送到交通部，好像還沒有審核通過？

黎局長瑞德：就我們了解，4 月 19 日已經核定公告。

林委員明濤：今年度有沒有增加預算補助船隻？

黎局長瑞德：今年度就是 1,500 萬元。

林委員明濤：1,500 萬就是補助 4 艘船？

黎局長瑞德：是。

林委員明濤：1 艘船補助多少經費？

黎局長瑞德：大概不到 400 萬。

林委員明濤：改成電動經費要這麼高？

黎局長瑞德：就是改為電動。

林委員明濤：1 艘就要 400 萬？

黎局長瑞德：對。

林委員明濤：這個方案非常好，打造綠色的日月潭是有必要的，所以明年度希望能多編列一些預算補助，趕快讓日月潭的船隻改造為電動遊艇，提升日月潭的綠色功能。

黎局長瑞德：是，我們再向日管處反應。

林委員明濤：另外，4 月 20 日日月潭發生遊艇擦撞事件，下雨或起霧的時候，在日月潭水面上經常視線模糊，請問遊艇上是不是可以像飛機一樣裝設預警其他船隻接近的儀器，有沒有辦法來做？

黎局長瑞德：這就是船舶自動辨識系統，我們簡稱 AIS，目前法令上沒有強制規定船舶必須裝設，但是日管處在他們的補助辦法內也有規範，就是優先補助電動船裝設 AIS 系統。

林委員明濤：裝設 AIS 的價格會不會很貴？

黎局長瑞德：船上的接收設備不貴，大概十幾萬，但是要架設一個岸台，日管處準備明年編列 200 萬元架設這個岸台。

林委員明濤：我想這是比較重要的，岸台先裝設之後，每一艘船再裝設自動辨識系統，這個只要十幾萬元比較容易，所以先鼓勵遊艇裝設這個系統，然後再繼續推動改裝為電動遊艇，是不是？

黎局長瑞德：是，我們再向日管處反應。

林委員明濤：因為現在日月潭的觀光客非常多，如果再發生意外事件就很慘，沒有辦法收拾這個局面，所以希望台中船務中心趕快處理。

黎局長瑞德：是。

林委員明濤：再來是爭取增加日管處管理日月潭的權責，不然現在日管處在執行上有權無責，部長有何看法？

毛部長治國：有權無責？還是有責無權？

林委員明濤：有責無權，就是有責任卻沒有權。

毛部長治國：這部分就我的了解，日管處有時候也結合相關的其他跨部會的單位，例如上次處理違規的船屋，我們也感謝檢察官系統強力執法，掃蕩違法的情形，現在所有留在湖面上的大概都是合法的。所以基本上我們很多地方也是借力使力，我們是以這樣的方式來推動。

林委員明濤：現在遊艇超速由誰取締？遊艇的速度好像不得超過 40 海里？

黎局長瑞德：有關遊艇超速這部分，由於視線不好時很難取締，就我剛才講的，如果裝設了 AIS 以後，岸台就可以從螢幕上監控這艘船的航向、航速和位置，都可以顯示出來，那就比較容易監控。

林委員明濤：這個權責是由誰執行？是電力公司嗎？還是哪一個單位？縣政府？

黎局長瑞德：日管處。

林委員明濤：但是日管處說這不是他們的權責。

黎局長瑞德：水域主管機關是縣政府。

林委員明濤：不是電力公司嗎？

黎局長瑞德：不是。

林委員明濤：所以我們將來要給日管處一些權責，像是超速部分就由他們取締，否則日管處明知道超速也沒有辦法取締，沒有辦法開罰單，所以這部分船務公司應該與縣政府進一步協調，把取締超速的權責劃分給日管處執行，因為日管處人力比較多，你給電力公司、縣政府的話，他們都沒有人派駐在那邊，怎麼去執行取締？是不是？

黎局長瑞德：是。

林委員明濤：此事是不是請部長來協調，讓超速的取締由日管處執行？

毛部長治國：我們來研議，看看哪個單位來辦理比較好。

林委員明濤：不然現在日管處人力最多，但是他們沒有取締的權責，他們看了很生氣卻無法取締，萬一有事故發生，日管處又要負責，所以這一點希望能改進、研究，讓日管處有這個權責。

毛部長治國：是。

主席：現在已接近中午，中午延長開會至蔡其昌委員發言結束後休息。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我要詢問有關海運的部分，請主管官員說明。請問司長，政府占陽明海運多少股權？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。35%。

葉委員宜津：陽明海運的董事是不是全部由交通部指派？是不是？請快一點答復，我的時間很寶貴

的。是不是？

祁司長文中：是。

葉委員宜津：我知道答案，但你們不能比我還不知道。陽明海運最近三年的獲利有多少？繳給國庫多少？時間暫停，這一題我沒有答案，要等你們給我答案。

祁司長文中：這部分請科長說明。

主席：請交通部航政司航務科賴科長說明。

賴科長威伸：主席、各位委員。去年陽明海運是虧損的狀態，虧損將近九十七億元左右，前年航運景氣比較好，當年的盈餘大概將近 100 億元。

葉委員宜津：為什麼會有這麼大的落差？繳給國庫多少錢？當有 100 億元盈餘時繳給國庫的金額有多少？負的就不會繳給國庫。

賴科長威伸：繳給國庫的部分係由部內的會計處在處理。

葉委員宜津：請問會計處有沒有官員可以答復？時間暫停，你們沒有答案等於在虛耗我的時間。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。第一點，他們的獲利起伏會很大，因為航運業有兩個敏感因素，一個因素是油價，另一個因素是國際運價，所以獲利起伏很大。第二點，有盈餘的話，針對盈餘有一部分要提列公積，一部分做股利分配，然後它可以分到政府這一塊，充其量也只有 35%，大概是這樣。

葉委員宜津：我不是要問這 35%，它還要提撥公積多少，今天不能給我……

毛部長治國：我們可以提供資料。

葉委員宜津：好，請提供資料給我。

再請教，陽明海運現在有多少子公司？有多少孫公司？誰可以答復我？主席，時間暫停。

祁司長文中：委員，很抱歉，我現在手上沒有準確的資料，是否會後提供給委員？

葉委員宜津：又要會後再提供，好。所以交通部太大了，有很多你們沒有管到的地方。

部長，我上次就問了，我問到陽明海運，你就知道我要問什麼了。陽明海運本來已經有一家「好好物流」的子公司，在美國。這家公司有多少人？你們也答不出來，請會後給我資料。我現在所有的問題，除了那 100 億以外，你們都沒有給我答案。

請問，好好物流公司到底聘請了多少人？這家好好物流公司又再去成立一家分公司，叫做 GOLDEN 物流，聘請了多少人？你們今天也沒辦法答復，對不對？有辦法就趕快答復，沒辦法答就用書面，沒有關係，我還會提書面質詢。

一個子公司，再去成立一個分公司，結果陽明海運在美國的貨運，以前都是陽明海運直接去跟卡車業者簽約，現在跳過子公司，再跳過孫公司，由孫公司代理，然後多繳 5 元貼給 GOLDEN 物流，為什麼要這樣？不知道？我今天都白問的，我丟一堆問題，你們統統沒辦法答復。

主席，我問不下去了，我問這麼多問題，沒有一個人可以答復。

主席：講真的，今天審航業法，當然陽明海運也算是航業的部分，身為司長，對這方面實在應該要

去了解，不能一問三不知。

葉委員宜津：好，我現在就是拋問題，沒有答案的時候，我們下午就需要有答復，要不然審不下去。

為什麼需要這樣？為什麼需要子公司、再孫公司，有多少人？財務是怎樣？到底是賺或賠？因為我們接到檢舉，設了子公司、孫公司，統統在淘空。而且人員互相兼來兼去。有關陽明海運，你們上次告訴我一定要成立，不然沒有辦法。但是我們查的結果不是這樣，陽明海運的孫公司-GOLDEN 物流負責人是陽明海運負責人的妻子去兼董事、兼執行長、兼財務長，等東窗事發以後，就剩下行政秘書一職。

祁司長文中：那是初期，後來就換了。

葉委員宜津：我們沒有在這裡揭露的話，他也不會換啊！他本來全部兼耶！兼董事、兼執行長、兼財務長、兼秘書，現在什麼都不行，只能做行政秘書，但是事實上，這樣就是一個空殼公司，這樣亂搞。

此外，陽明海運政府持股 35%，董事長是代表政府出任的，這算不算廣義的公務員？部長，這個恐怕要你來回答，不然司長大概不敢答，陽明海運根本是亂搞。部長，陽明海運官股的董事長算不算是廣義的公務員。

毛部長治國：廣義來說應該算。

葉委員宜津：好，應該算。部長，我曾經公開這樣講，政務官裡面，你算是我肯定的技術官僚，特別在選舉的時候也真的站在自己的工作崗位為人民做事，不是為政黨，是為國家、為人民，而且在選舉期間，你力求中立，這都是我肯定你的地方。可是，這個廣義的公務員，陽明海運的董事長，他可以擔任馬吳航港後援會的全國總召集人，這有沒有違反行政中立？還是因為他一定要去兼一下全國總召集人，所以陽明海運就可以胡搞、瞎搞？

毛部長治國：這個我可以來了解。

葉委員宜津：請去了解一下，因為這麼多的問題，我知道交通部的幅員廣闊，可能有一些下游的單位會管不到，但是也因為這樣而放任他們胡搞、瞎搞，這樣也不行。

另外，剛才有一個數字，你應該要有警覺，油價不管漲得怎麼離譜，怎麼可以在 1 年之內從賺 100 億到虧了 7 億，你們不會覺得其中必有鬼嗎？

毛部長治國：沒有啦！基本上國際整個運價調整，油價又趨穩時，他就可以賺錢。如果國際運價普遍……

葉委員宜津：部長，這 2 年，油價並沒有差那麼多啦！

毛部長治國：對，但是國際運價差很多，如果賠錢的美國線、歐洲線漲價，他就賺錢，如果一跌價，他就賠錢，所以從這個角度來講，他是靠天吃飯。

葉委員宜津：部長，我再講一次，沒有差這麼多，至少我提出來的這個例子……

毛部長治國：我會要他們提供資料。

葉委員宜津：他們認為他是在洗錢，設子公司、設孫公司……

毛部長治國：不會啦！據我了解，他設子公司、設孫公司相當大的部分是受當地法律的限制，他必

須設立一個地方的公司才能運作。

葉委員宜津：你要拿出資料給我們啊！設立的子公司、孫公司賺的錢到哪裡去了，有沒有被洗掉，到底怎麼一回事？

毛部長治國：我們可以提供資料給委員。

葉委員宜津：所有職務全部由自己的妻子兼任，變成一人公司，獨攬陽明海運的業務，統統都歸他一個人，這其中沒有弊端嗎？

毛部長治國：我想不至於，像他們有些兼任職務，最主要是要省預算。

葉委員宜津：好，我下午就要答案。我剛才問了一串的問題，你們都沒有告訴我，我知道這個不是你們直接的問題，但是我是提醒你們，上次如果沒有我在這裡質詢，他還是繼續亂搞。

毛部長治國：沒有，上次質詢的時候，他已經換人了。

葉委員宜津：好啦！那是因為他知道我要質詢，他甚至有來找過我。我還要求不要因為政府轉投資沒有過半，就放任轉投資公司上下其手來 A 納稅人的錢。我會把書面直接送出來，下午要有答案。

主席：請蔡委員其昌發言。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。方才葉委員質詢有關陽明海運的問題，這本來不是我關心的問題，但是聽到你們的答詢，本席發現一個很嚴重的問題。部長，陽明海運的董監事，是否全為官派？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。目前都是推薦的。

蔡委員其昌：董事長更是推薦的？

毛部長治國：是。

蔡委員其昌：為什麼交通部對於這樣一家董監事全部都是政府派的，董事長也是政府派的，但是卻一問三不知，問題出在哪裡？部長，我沒有怪你，你不懂，至少是因為你業務太多，但是為什麼交通部航政所屬的官員們沒有一個人可以回答葉委員的問題，你覺得問題出在哪裡？

毛部長治國：因為有些屬於比較細節的部分。

蔡委員其昌：有些比較細節的部分，我沒有疑問，但是葉委員所質疑的很多點，事實上都是大問題，甚至他講的很多是對的，部長，這裡面是烏雲密佈啊！

毛部長治國：沒有啦！像陽明整個收入面的情形，其實我可以跟各位講，海運業最近這幾年都在打擺子，他賺錢的時候可以賺到 3 位數字，賠錢的時候也就……

蔡委員其昌：部長，我問的不是葉委員質疑的差距那麼大的問題，葉委員還有提出很多疑問，我要問的是，為什麼交通部對這家公司都一問三不知？同樣的道理，政府在中華電信的持股有三成多，但是有關中華電信的問題，我相信部長自己就可以回答了，不需要任何幕僚來回答。

毛部長治國：不一定。

蔡委員其昌：然而同樣持股比例的這家公司，董監也都是政府派的，但是交通部似乎對這家公司置之不理。

毛部長治國：沒有，沒有置之不理。我剛才也有說明，據我們了解，他們確實設立很多子公司、孫公司，特別是孫公司部分，但是海運界有很多都會涉及地方法令的問題，地方希望在地能夠有比較正式的法人代表，那時候就必須設立這些分公司。

蔡委員其昌：我想可能立法院也有責任，如果我們疏於對這家公司的監督，交通部認為立法委員對這家公司沒有興趣，可能交通部就會對這家公司放任不管。

毛部長治國：沒有放任不管。

蔡委員其昌：部長，我們是不是應該請他們來做專案報告？讓交通部對這家公司有所了解，包括方才葉宜津所提的問題，我想在交通委員會不曾出現這種情形，照理說，很多問題你幾乎都能回答，不會像今天這樣，葉委員提出了很多問題，但是交通部都不知道。

回到今天本席要問的主題，今天主席把時間切割成兩部分，所以剛才本席所問的是 **part I**，現在要問的是 **part II**，但是好像民航局長已經離開了，那就請部長來回答。

本席看報紙報導，松山機場開闢了松山飛金浦的航線。馬總統也在啟航之後表示這是一日生活圈。我覺得這樣很好，但是本席對一件事很有興趣，為什麼我們蓋航廈的品質老是會出問題？剛才你回答說，希望在明年春節之前，台中清泉崗機場新建航廈能夠完工。但是桃園機場一下雨就漏水，連台北松山機場也一樣，一下雨就漏水。這很奇怪，只要是中華民國蓋的航廈，一遇到水，人家是遇水則發，我們是遇水則漏。部長，是不是應該檢討一下？

毛部長治國：當然要檢討，會漏水的幾個機場航廈都是老屋頂。

蔡委員其昌：這應該優先處理啊！與其風光的舉辦一些細節的活動，還不如從最基本的做起。我想對所有的觀光客及國人都是一樣，這是門面，連基本的門面都做不好，你說管理有多厲害，那不可能。

部長，你覺得松山機場漏水的問題要多久可以改善？

毛部長治國：這個要馬上改善。

蔡委員其昌：要給你多久的時間可以做到不漏水？

毛部長治國：我正在進一步了解原因，我們會提供資料給委員，好不好？

蔡委員其昌：好。部長，你覺得台中清泉崗機場新蓋的航廈會不會漏水？

毛部長治國：新蓋的應該不會。

蔡委員其昌：真的喔！要講好。

毛部長治國：如果漏水，我真的要嚴辦了。

蔡委員其昌：太好了，這句話本席可以接受。另外，據報導，有旅客抱怨松山機場地面凹凸不平，這是什麼原因？

毛部長治國：松山機場地面凹凸不平？如果有的話，應該是它最後還有一塊區域，整個地板和天花板都還沒有處理。

蔡委員其昌：下陷的問題呢？

毛部長治國：因為入境的大通道是後來擴建出去的，在兩個接縫的地方造成下陷。

蔡委員其昌：這個問題也要解決。

毛部長治國：是。

蔡委員其昌：這個是很基礎的問題，不是很複雜的事。

毛部長治國：對。

蔡委員其昌：另外，有關台中航空站的噪音問題，本席擔任第六屆立委爭取清泉崗機場可以飛香港、胡志明市，但是噪音的問題到今天為止，連裝個氣密窗都沒辦法解決，這件事什麼時候可以解決？

毛部長治國：這部分，民航局有一套辦法，我們照辦法來執行，好不好？

蔡委員其昌：這個問題已經拖很久了，基本上是要補助附近住戶加裝氣密窗來減少噪音，但這件事已經拖延七、八年了。這是很簡單的事，並沒有多困難，到今天卻還無法解決，可不可以在兩週之內開一個協調會來解決這個問題？

毛部長治國：可以，這部分我們按照規定來辦理。

蔡委員其昌：附近居民深受噪音之苦，我們很希望航線、航班能夠增加，透過機場來繁榮發展，但是我們要考慮到附近居民長期忍受噪音的問題，現在每一戶只不過補助 5 萬元讓他們加裝氣密窗，這個費用與機場動輒上百億的工程預算來比，只是很小額的錢。

本席覺得，類似這種小問題，如果我們機場跟周邊的一些小問題，例如剛才我問的機場門口積水的問題，像這種小問題如果都沒辦法解決的話，我們要告訴人家機場評比要做得多好，機場管理有多好，我想那是不可能做到的。

毛部長治國：是，我們照規定來辦理。

蔡委員其昌：好，謝謝。

毛部長治國：謝謝。

主席：蔡委員，11 點以前的那個會是交通與內政委員會的聯席會議，所以沒辦法和這個會議合併。

現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息（12 時 18 分）

繼續開會（14 時 30 分）

主席：現在繼續開會。請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。有關台東的交通問題，在與部長幾次接觸當中，發現部長對台東的交通有深入的了解。部長提到南迴鐵路電氣化明年年底將通車，這是部長一再做的政策承諾與宣示，我們樂觀其成，也非常期待，部長一直提到鐵路電氣化通車之後，台東到台北的直達車只要 3.5 小時，所以部長是承諾台鐵會發台東至台北的直達列車嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。直達車可能是在宜蘭及花蓮各停一站。

劉委員權豪：我這裡並沒有挑戰部長的意思，我是樂觀其成，但也容我提醒部長，現在每天一班或兩班從台北到台東來回的火車，最快也要 4 小時 40 分鐘。

毛部長治國：我們將來會增加班次。

劉委員權豪：我一再強調我是樂觀其成，但也要再一次提醒部長，因為部長在許多場合不斷提到年底通車，3.5 小時內可以從台東抵達台北，請部長一定要嚴格貫徹，並要求部屬，無論鐵工局或鐵路局都要貫徹到底。既然在時間上，已經承諾 3.5 小時可以到達，班次部分是否也能確定？

毛部長治國：具體的時間是否為 3.5 小時，或者 plus or minus 幾分鐘，希望委員給我們一點空間。

劉委員權豪：當然，若是 3 小時 32 分鐘，我們不會這麼不通人情，但 3.5 小時與 4 小時就不同。

毛部長治國：那當然！這部分的加減空間需要精算。至於班次多少，我會要求他們最近將調度方式規畫出來。

劉委員權豪：明年底通車已經固定，希望不要在通車前兩、三個月才出現班次規劃，可否要求鐵路局的初步方案在年底前提出，若本席或立法院其他同仁有意見，還有一年的討論空間，但部長提出來的方案，至少要比目前的班次更密集、更多。

毛部長治國：當然，我們會要求早點排班。

劉委員權豪：另外，鐵路局許多年計畫採購傾斜式列車，如目前俗稱的太魯閣號，未來台東部分也要有另外的名稱，這一點部長也曾承諾。

毛部長治國：我想這部分沒有問題。

劉委員權豪：按照鐵路局的採購計畫，將來會運用多少這類的列車行駛台東台北之間。

毛部長治國：事實上，太魯閣號目前只有 6 列，其中 1 列不能用，將來要採購 17 列，換言之，數量增加很大，基本上，我們將優先滿足東部所需要的部分，也相信一定會有多的部分可以供西部使用，因為目前的 6 列班車有時也會支援西部幹線，未來增加近三倍的列車，所以我們一定優先滿足東部的需要，再將多的部分用於西部。

劉委員權豪：我們在這裡要求部長，是因為西部走廊已經有高鐵，便利性非常大，鐵路局最主要的業務量將是在北迴、東部及南迴鐵路，所以我們不只要求鐵路電氣化能通車，更希望這些新購置的漂亮車廂能在台東使用。

毛部長治國：我們一定優先用在這裡。

劉委員權豪：包括年底通車、車廂及班次調配等都希望能計畫好。

毛部長治國：沒問題，我們會做規劃。

劉委員權豪：至於名稱的部分，請交通部及早跟台東縣政府及民間討論，我想台東也有自己的屬地性，希望有列車能代表台東。

毛部長治國：名稱會在另外一個程序處理，我們要滿足大家的情緒。

劉委員權豪：不只是情緒的問題，事實上這有擴及的效應，我們不只有太魯閣號，也許台東會有都蘭號或寶山號，可以有不同的名稱來代表地方性，這對全國而言，是非常好的措施。

接下來的問題比較細節性，部長可能不清楚，希望部長能責成民航局處理，民航局根據噪音防制法規定，因為噪音程度不同，有補助電費給機場附近的民宅。在台東機場附近，有一間豐年國小在 92 年拆除舊建築重建新校舍，民航局及台東機場認定豐年國小為新建物，不列入補助。學校是永久存在的，它與定義中的新建物不同，豐年國小的學生在上課期間，窗戶若沒有緊閉，噪音非常難受，相關的資料會提供給部長參考，請部長責成民航局或其他相關單位處理，使我們

豐年國小的小朋友，能有比較安靜的環境可以讀書。

毛部長治國：我會記錄下來，並且去了解狀況。

劉委員權豪：謝謝。

主席：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天反而比較少談到修法的部分，請問航業法有非常急迫需要通過或實施上有遭遇到急迫的困難嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。基本上這個法的修正內容相對單純，也放了很久，有 2 年多，若委員可以支持我們趕快通過，讓現況及未來發展都能完全符合。

管委員碧玲：2010 年 8 月麗星郵輪因為颱風變更行程，因而發生罷船事件，距離現在也已經 1、2 年，我們在修正航業法時，為何沒有考慮到比照民航法的罷機規定，將罷船放進航業法？

毛部長治國：請司長說明。

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。謝謝委員的關心，其實我們已經列在商港法內，不需要在航業法……

管委員碧玲：商港法的規定與民航法的規定雷同嗎？

祁司長文中：對，可以依照這些法源，動用警察權做必要的處理，我們會將條文提供給委員。

管委員碧玲：好的。本席因為沒有看到商港法，所以我有弄個修正案送進來。

毛部長治國：我們盡快把商港法的條文查出來，供委員參考。

管委員碧玲：我們待會討論時提出來比對，若不必加就留在商港法。

毛部長治國：謝謝。

管委員碧玲：另外，我們對於民間有一些要求，譬如指定民間營運特定航線或是要求人民配合政策，因為人民不得拒絕這些要求，所以對人民造成的損害應該給予補償，這部分沒有問題。但是應該如何補償，我希望法律也能有一些授權，而文字補充的部分，待會討論時我們也可以補充。

另外，為了貨運或乘客安全，我們這次修法也有調整保險的部分，但是保險的部分主要是政府機關可以核定保險的金額嗎？所以對於業者所做的保險能不能退保，或退保時要不要主管機關同意的部分，你們又給予一個開口，沒有規定，這部分本席認為，為了乘客或保障貨運的安全、品質而課予業者責任險的部分最好是要求他們續保，但如何能確保其退保後有續保呢？退保時必須經由主管機關同意是最強烈的手段，但至少也應該用書面給主管機關備查，這部分應該要更完備，這些部分看起來都是比較技術性的，所以這次航業法的修訂，本席看起來是比較存在一些細節性、技術性的修法。

毛部長治國：對，性質上就是這樣子。

管委員碧玲：為什麼放了那麼久都不會過？

毛部長治國：因為根本沒有列入議程。

管委員碧玲：所以是被忽略了？

毛部長治國：沒有排入議程。

管委員碧玲：放了幾年？

毛部長治國：聽說有兩年了。

管委員碧玲：目前比較有爭議的大概就是空船的僱用。

毛部長治國：對，那個是因為目前沒有這個發生的事實。

管委員碧玲：攬貨的業者對於這一條是還有爭議的，但船業者是希望政府能夠排除的，所以這一點可能是……

毛部長治國：這個有事先討論過了，基本上大家都可以接受。

管委員碧玲：都有共識了嗎？業界有共識了嗎？

毛部長治國：對。

管委員碧玲：所以等一下討論時，對民間不同業界所持的看法應該要充分說明，好不好？

毛部長治國：好。

管委員碧玲：本席其實是長期關心的，可是一直都沒有辦法得到好的解決，過去本席主要是從教育部下手來關心這件事，但是看來看去，教育部其實受限於專業跟業務主管，所以今天既然修航業法，本席還是要再度提出來。我們在談航業法時，當然希望國家的航運產業在國際上能有立足之地，跟人家有競爭，而非常重要的一點是，人才的培育是最上游的，但是人才的培育在這一塊上卻徹底被忽略。2011年5月14日是海科大65年校慶，海科大訓練海事人才已經65年了，馬總統在這裏再度承諾一定要替大家打造一條合格的實習船，部長，你知不知道為什麼要強調合格的實習船？馬總統的承諾是要打造一條17米長、6,000噸的實習船，你知不知道為什麼這麼重要，還要馬總統親自來承諾這件事？

毛部長治國：這個算是船員教育的一環。

管委員碧玲：你知道我們國家船員教育在這一塊上是怎樣的嗎？是我們國家的訓練不被國際組織承認，國際組織說我們國家這方面的訓練不合格，完全不被承認，為什麼不合格？因為我們國家現有的一艘實習船「育英二號」只有1,846噸，而這個實習船馬力不足、噸位不足，我們的學生在這條實習船上面所做的海上訓練資格、發證不被國際組織承認。我們的學生在畢業之前要靠這艘實習船受足半年或一年的海上實習訓練，結果這艘實習船不合格，也只有這樣一艘，而且是在海事職業學校所管理的。我們海科大在訓練相關人才，卻沒有合格的實習船，所以這門在學校的必修課被改成選修課，學生可能沒有這樣的實習、訓練，但目前國際組織規定無論是管輸人員或船務人員都要有一年的實習、訓練。

毛部長治國：據我了解，要上船實習並不見得非要這條船不可，我們的航商都可以開放。

管委員碧玲：問題就來了，學校沒有實習船，必修課改成選修課，學生完全要靠去航商那裏實習，而根據船員法第九條規定，主管機關必須商請教育部設置或調整海事院校相關科系，而且要協助安排海事院校學生上船實習，這是依船員法第九條規定主管機關要有的責任，請問船員法主管機關是誰？是你們嘛，對不對？

毛部長治國：對。

管委員碧玲：船員法第九條特別要求你們要去安排上船實習，結果呢？你們沒有執行這個業務，所以學生往往考個兩、三年還考不上，要上船去實習，相當辛苦，要去湊足這一年的實習，必須到處請求，到處去……

毛部長治國：跟委員報告，因為過去的時間，船員的考試都是考試院在考，現在船員的考試馬上要重新移還給交通部，所以將來就這部分的執行，我們會讓學生在就學期間完成所有必要的，包括這些實習等，所有課程也都符合國際的規定、要求。

管委員碧玲：你願意承諾嗎？

毛部長治國：對，我們計畫只要考試院那邊將船員考試的業務移過來，我們整個做法就是這樣子。

管委員碧玲：什麼時候會移過來？

毛部長治國：這部分是不是請司長來說明？

管委員碧玲：什麼時候移過來？

祁司長文中：謝謝委員的關心，其實有關航海人員……

管委員碧玲：現在真的是三不管，真的很可憐，所以我們都僱用國外人士。

祁司長文中：有關航海人員的考試，今年 8 月 1 日就開始由我們接辦，至於國際公約 STCW 的這些學程也都已納到學校的學程中，讓學生在畢業之前就可以取得應有證照。

管委員碧玲：可是實習這一塊，一直到今年校長所寫的陳情報告都還在談這件事，海上實習的經歷國際不予承認，學生必須在海上實習一年，在校生成臨畢業時實習艙位根本不足，所以沒有辦法完成海上實習，畢業之後，必須自己尋找船公司補足實習資歷，這種惡性循環，造成學生謀職之路坎坷不平，進而選擇離開海勤職場，這不合理。

祁司長文中：報告委員，這些問題我們都有處理了，我們可以給委員詳細的書面資料。

管委員碧玲：沒有，校長來的報告……

毛部長治國：你講的惡性循環，我們這一刀已經切斷了，就是從今年 8 月份開始，我們將整個考試權從考試院那裏拿回來以後，這個惡性循環就切斷了，好不好？

管委員碧玲：就承擔了，好不好？

毛部長治國：對，我們承擔。

管委員碧玲：這惡性循環你們就承擔起來嘛。

毛部長治國：對，我們的目標就是讓學生畢業之前儘量取得相關的證照，讓他們一畢業就可以正式上船。

管委員碧玲：部長剛剛的承諾很清楚，雖然能否取得還要看其作為，但你們要提供的就是畢業以前完成一年實習，而且要符合國際組織的標準，好不好？

毛部長治國：對，我們會把這個路鋪平，至於路要走得通，他自己也要努力。

管委員碧玲：對，沒有錯，所以要你承諾他們都考上是不可能的。

毛部長治國：對，這個沒有問題，我們現在整個設計是這樣子的。

管委員碧玲：8 月會移撥回來給你們嗎？

毛部長治國：是。

管委員碧玲：你們大概什麼時候可以完成？下個學年，9 月開學的那個學年你們來得及嗎？對下學年度的畢業生做得到嗎？

祁司長文中：跟委員報告，其實現有教育部的辦理方式還會繼續 3 年，補考的部分……

管委員碧玲：那個不行。

祁司長文中：我們是從今年 8 月開辦，第一次考試是 9 月初就會考了，有關媒合的……

管委員碧玲：今年 9 月進入 4 年級的……

祁司長文中：可能要漸進式。

管委員碧玲：所以你們還來不及就對了，兩年內一定要完成剛剛部長承諾的，好不好？

祁司長文中：應該兩年內就可以相當程度達到了。

管委員碧玲：未來的第 4 年一定要儘量完成，希望你們……

祁司長文中：我們的目標是大三、大四就可以完成國際公約的一些專業學程，而且完成實習。

管委員碧玲：現在的 3 年級，也就是明年的 4 年級生，你們一定要儘量讓他們完成，好不好？

祁司長文中：是。

管委員碧玲：謝謝。

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，航業法確實是有點拖時間，我想今天能講的大概就是你們訂定投保的部分，交通部是不是有個投保金額？就是授權是給交通部，可是大部分保險都是在行政院的金融監督管理機關，這樣訂定會不會跟整個金融保險有不一致的情況？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。請局長來說明。

主席：請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。應該不至於有這種現象，因為我們訂定的時候會找相關的金融管理機關代表共同研商。

楊委員麗環：你們到目前為止是用什麼樣的方法？是以一筆固定的金額投保？會比照一般的金融保險的方式來訂定嗎？

黎局長瑞德：方式是類似，但不一定是同一個標準。

楊委員麗環：你們的草案有提到沒有續保或投保之後無故退保的部分。無故退保的部分有沒有相關不准或其他的規定？只有後面第五十二條規定開罰，但已經退保了要如何開罰？這個部分我不太了解。

黎局長瑞德：沒有經過許可退保，我們可以限制他的航行、不准他出航。

楊委員麗環：後面才是罰則的部分。

黎局長瑞德：對。

楊委員麗環：無故退保的狀況有寫在條文裡面嗎？都是在後面有罰則的規定。我的意思是有沒有事先防範無故退保的狀況？因為等到事後再去追查，可能都太晚，是否有這個問題？基本上我認為應該讓這個法案趕快通過。

關於台灣航運的部分，是從我們這屆開始才用心的推動船舶、船員和與此行業相關的法規。長久以來因為跟中國大陸的政治因素、國家安全、領土安全，導致在航運的部分非常保守，所以關於人才培育，過去沒有很完整的交由交通部針對需要的人才、法規甚至學習的項目，與未來發展的國家政策做連貫的規劃。我們一路上希望把每個關節打通，但我覺得一致性的東西應該同時推出，包括未來整個政策的發展要跟學校、課程、實習，還有將來他們可能從事的職業方向、創業方向都能同時配合，希望交通部能做全面性的主導。事權能夠歸交通部整體來規劃，可能推動的力道會比較強。

毛部長治國：是，這也是我們花了三、四年從考試院把考試權拿回的原因。

楊委員麗環：另外就是航空城未來能不能具有規模的問題。舉例來說，林口的開發已經二十年，但當初開發時所期待的人口數，到目前為止只達到 40 % 左右。產生的現象就是有主幹線交通的地方經常打結，但除有主幹線連結的地方以外，都沒有可以連結的交通網，所以我今天特別找了台鐵局的范局長和有關規劃鐵路高架捷運、綠線捷運的人士。很多地方政府都受到不同層級的民意代表、地方勢力的影響，所以在規劃的時候常常無法宏觀；或對一個城市未來 20 年、30 年的走向或我們所期待的政策導向不是那麼清楚，他們只關心當前的利益是否受損、能不能立刻獲利，這個部分希望部長能注意。我很關注中壢和桃園火車站未來規劃的規模，舉例來說，一個建築物一旦開工，可能很長一段時間無法再被移動，更何況是一個車站。對桃園來說，如果沒有規劃一個適合長久發展的規模，就等於把本來可以翻身的機會踩死。中壢和桃園這兩個城市的車站都位於舊城區，而舊城區的道路狹窄、人口密集，還有周邊的開發區塊有限，因此如果建一個獨大的車站而沒有對周邊的土地做全面性的改變，會引來很多人但卻沒有疏散跟發展的條件。地方政府不盡然像交通部有很強的專業，所以交通部在規劃中難免必須要求地方政府配合，中央也應指導地方關於對未來發展的定位，否則永遠互相遷就，會造成不做還好、一做反而毀壞未來城市發展的結果。

毛部長治國：我們最近會找桃園縣政府針對航空城進行討論，我也會把委員所關心的鐵路高架所造成的問題，與他們交換意見。

楊委員麗環：你一定要用一個主導的態度說服地方配合，因為一旦著手就已經決定，如果作的是小規模，就如同我們的機場在當時算是大規模，可是 30 年、40 年後我們要改建很困難，而且還妨害未來發展的條件。機場還可以再建一個，但原來的車站卻很難改變。希望部長在進行重大交通、捷運建設時，能說服地方政府做整體性的城市更新。

毛部長治國：我們會盡力去做。

主席：請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。今天在討論航業問題之前，我想先請教部長對一件事的回應。這幾天花蓮縣長對交通部有所批評，並針對鐵路車站改建工程及太魯閣號的部分，指控台鐵車票大量被黑道買斷，請問你們對這些問題的了解、掌握及回應是怎麼樣？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。有關台鐵賣車票的問題，據我了解，台鐵跟檢察官等等都有很密切

的聯繫，所以我認為不會發生被黑道壟斷這件事。如果有這種事情，歡迎大家舉證，但據我了解是沒有。事實上，他們有一套處理的方式，就算預先訂也要在兩天之內付款，如果沒有付款，那些票就會重新拿出來賣。

蕭委員美琴：你能夠保證沒有這個事情嗎？對於縣長這樣的指控……

毛部長治國：我們會希望他拿資料出來，只要他拿資料出來，我們一定嚴辦，因為過去也有黃牛。

蕭委員美琴：黃牛是另外一個問題。

毛部長治國：對。

蕭委員美琴：還有一個問題也是漏洞，雖然不見得違法，可是很多地方業者為了吸引陸客，就事先大量訂票。

毛部長治國：中間有一度曾經有這種情形，但我們已經設計一個機制來避免這種情形。

蕭委員美琴：上個月，這個案子才在地方媒體上大幅報導，相關業者為了吸引客人，就上網大量訂票或用團體票的名義跟你們訂。

毛部長治國：目前已經有一個機制，可以避免這種情形。

蕭委員美琴：但現在買票還是困難重重，像我每個禮拜要回去，都買不到臺北到花蓮的票，還要自己開車到羅東，然後從羅東再換別的車子。

毛部長治國：我上任之後，有針對一票難求之事做了一些基本的解決，例如西部的自強號拉到東部來開，所以有一段時間買票的緊張情形有獲得紓解，但後來成長的運量又把我們增加的運能清除掉了。

蕭委員美琴：目前蘇澳到花蓮這一段有大量陸客，是否能夠加開特別列車來滿足觀光客，不要讓這些大型的團占到個別自由行或旅行業者的名額。

毛部長治國：對，我們現在就是這個作法，針對此特殊需求，我們有特別……

蕭委員美琴：但買票困難，甚至買不到票的現象還在持續中。

毛部長治國：我們改善的運量都被成長的運量消除掉，若要進一步澈底解決這個問題，一定要有新車進來，並增加司機人員。

蕭委員美琴：我今天要問的另一個重點，也跟航業有關，就是東部藍色公路的問題。雖然以前失敗的花蓮輪有發生事情，但多年來交通問題一直是人民的痛，包括車票買不到也是一個痛。地方媒體或業者甚至提出一些新型的船，像澳洲軍艦改裝的船，不管在速度及穩定度上都相當具有競爭力，也能夠疏解相關的交通運輸，甚至農民開的那種上面載滿農產品的小貨車，他們以前是為了把東西運到臺北賣，可說冒著生命危險走蘇花公路。如果他可以直接上蘇澳、花蓮之間的這一段，你們的看法是怎麼樣？

毛部長治國：我們認為這部分是市場機制，所有的政策我們都樂觀其成。

蕭委員美琴：你說市場機制，但現在已經有這個需求。

毛部長治國：如果有需求，業者就會跳進來，我們會協助他們把這個市場打開。

蕭委員美琴：你們有什麼方式可以協助他們？

毛部長治國：他要碼頭就提供碼頭，他要什麼樣的設施，我們也可以看看現在的設施夠不夠？

蕭委員美琴：現在航業法的鬆綁程度是只要有興趣的業者，不管是幾家，只要他們願意來做，現在的法令就可以允許，而且政府也願意馬上在地方碼頭建設上或做一些相關設施。

毛部長治國：現在的碼頭基本上沒有問題。

蕭委員美琴：以目前蘇澳及花蓮這兩個碼頭來看，現有的設備當然沒有辦法因應。

毛部長治國：要看他是什麼船？

蕭委員美琴：涉及到車子的進出、遊客上下岸的相關設施。

毛部長治國：跟他採用的船有關係，所以業者要先提出構想，例如要用什麼船，要從側面進、還是前後進等等，然後我們再看看設施。

蕭委員美琴：只要有業者提出，現在就可以在相關硬體設施上馬上進行規劃。

毛部長治國：如果有人要做，我希望儘快看到他的計畫是什麼？

蕭委員美琴：好。另外，今天在航業法上做相關的修法，看起來有一部分的鬆綁，例如從過去的許可制改成報備制。雖然臺灣是一個海洋國家，可是海上船隻在通行上，長期以來都是用極度保守的態度在面對，其實用更開放的態度，對於臺灣的長期發展，不管是觀光、運輸，甚至一些運動都會有正面的發展，這一點是要肯定的。可是有一部分的鬆綁會讓人有一定的疑慮，就是最近行政院公布的開放陸資投資項目中，有幾項涉及交通建設，我感到非常疑惑的是，像這一部分的交通建設，例如橋梁、隧道等設施也願意開放陸資。請問目前我們有哪一項橋梁及隧道設施缺乏民間資金？目前這些全部都是公共服務性質，有哪個缺乏民間資金，需要陸資進來投資的？為什麼現在急著要開放這幾項呢？

毛部長治國：有些公共工程是由政府編列預算來做。

蕭委員美琴：幾乎都是啊！

毛部長治國：如果地方政府有公共工程，他們也願意開放人家用 BOT 的方式……

蕭委員美琴：部長，你自己想像有哪個橋梁及隧道需要用民間資金的方式來做？而且是有利可圖，沒有其他政治意圖，純粹以商業考量來幫你蓋隧道及橋梁，有沒有這樣的案例？

毛部長治國：除非是 BOT。

蕭委員美琴：如果是 BOT 案，請問他是用什麼樣的方式來回收資金，除非是承包政府工程，但我們已經講明中資不可以延攬承包工程。

毛部長治國：對，不能承包。

蕭委員美琴：如果純粹是投資，那就有進、有出，而且要可以賺到錢。如果他們投資高鐵或其他有收門票的設施，我還可以理解，因為有潛在利益，可能多年後有利可圖而投資，但問題是我們的隧道、公路及橋梁，他們要投資什麼？我們到底有什麼 BOT 需求？我覺得非常納悶和奇怪，為什麼我們急著開放這些項目？令人更擔心的是，我希望你們能夠做好相關配套，並且更謹慎地把關，因為我們在鬆綁的同時，也希望臺灣作為一個海洋國家，在海上活動上能夠更加頻繁。但現在裡面若有一項海底產業，甚至港口、船舶的經營都由他們，那我們的水文分析資料、岸邊相關的海防及國防，會不會受到一定的影響？不知道為什麼我們急著開放這幾項？如果民眾還有疑慮，我希望你們提出確保我們及國家安全的相關配套。雖然我們想採購潛艦，但一直買不到，即使

想在特別預算中編列，但有錢也買不到我們現在的海防，因此正面臨一個極度不對稱的狀態，現在我們又要開大門，讓他們經營一些海底事業……

毛部長治國：沒有開大門。

蕭委員美琴：你們現在開放的一些海底事業指的是什麼？

毛部長治國：我們把相關資料整理一份給委員參考，好不好？

蕭委員美琴：就是我特別有疑慮的這幾項。

毛部長治國：例如哪些開放、開放的方式是怎麼樣？

蕭委員美琴：我已經看到工程會把哪些開放列表出來，現在問的是跟交通有關的這幾項，包括公路、橋梁、隧道、海底事業、船舶及營運。現在你們對外籍船隻還有所管制，要求他們一定要設分公司，但我在你們修的航業法中，並沒有看到你們對中國籍的船隻……

毛部長治國：我們在這邊沒有規範。

蕭委員美琴：對於中國籍的船隻，你們是比照外國籍船隻來處理，還是中國籍船隻就直接照行政院自行片面頒布的這些公共工程……

毛部長治國：這不是在航業法裡面規定。

蕭委員美琴：那請問是在哪裡規定？如果是在那些開放的公共工程項目裡面規範的話，我真的很擔心。因為外籍船隻必須在臺灣設立分公司，中資船隻則不用，他們就直接進來、直接經營。如果按照現在公共工程開放的程度，還有海底事業、海底設施，請問這部分到底是指什麼？

主席：請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。航業法只規範到船舶運送業的部分，有關……

蕭委員美琴：現在船舶也開放了啊！對不對？

黎局長瑞德：這部分是兩岸人民關係條例……

毛部長治國：委員，這部分我想我們另外準備資料給您，因為這部分是由兩岸人民關係條例規範，而不是在航業法裡面規範。

蕭委員美琴：我希望知道你們針對公路、橋梁、隧道這些部分的思考到底是什麼，有什麼樣的 BOT 的準備？無利可圖的、具有服務性質的公共工程為什麼要讓中資進來？這點一定要說清楚。

毛部長治國：實際情況不是這樣，我們會把相關資料提供給委員。

主席：請黃委員偉哲發言。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。我有幾個問題，首先是陸客和遊覽車的供需依舊失衡。去年靠近大選的時候，有人說是因為台商要回來，所以對岸把陸客團做了管控，暫時減少或中止，造成臺灣觀光景點人潮減少，遊覽車、飯店、旅館的業績也統統減少，業者還為此哇哇叫，可是現在又不一樣了，每天進來 1 萬人，導致遊覽車供不應求。原先說遊覽車已經成長到 8,000 部，現在變成 1 萬 5,000 部，可是依舊不夠，造成遊覽車司機體力嚴重透支，請問部長對此有何看法？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我覺得陸客市場具有季節性，通常每年 4 月是高峰，進入 5 月之後就會慢慢退燒，所以如果以尖峰時間來講，基本上真的是很緊張的，因為尖峰時的量會比正常的時候高到四分之一甚至三分之一，但是尖峰過後，情況又不一樣。一般交通系統通常都是按照平均數加減準備容量，不可能針對尖峰來準備容量，所以尖峰時間一定會擁塞。我們認為這段尖峰時間過去之後，整個情況就會恢復正常。

黃委員偉哲：就是你說的 5 月過了以後？

毛部長治國：對，通常 4 月一定會拉高，5 月就會慢慢下降。這是第一點要說明的。

第二，整體來講，我們認為遊覽車的供需還是一個問題，但相對來講，車子的問題反而比較小，司機的問題才比較大。按照現在的操作模式，一部車一個司機，車子一跑甚至就是一個禮拜，中間都沒有停，所以最好是一部車能有超過一個司機，讓他們跑過一趟之後可以有休息的時間。如果從這樣的標準來看，現在司機是不夠的。而遊覽車司機在專業駕駛裡面的等級是最高的……

黃委員偉哲：應該是聯結車吧！

毛部長治國：對，我是指客運的部分，遊覽車司機的等級最高。光開過計程車的人也不能馬上來開遊覽車，必須一層一層地過來。過去這個市場的常態是在公路客運業或市區巴士業開過一陣子的人來開遊覽車，但是現在公路客運業和巴士本身的司機也不夠，當他們沒有繼續往遊覽車這邊流動的時候，遊覽車司機的供給就斷線了。針對這個整體性的問題，我們正在研議有什麼樣的方式，可以在確保司機品質的前提下加速流動。

黃委員偉哲：我記得臺灣山區過去發生過好幾起遊覽車重大車禍，所以遊覽車有車齡的限制。

毛部長治國：對。

黃委員偉哲：現在陸客很多，這方面的限制有沒有鬆動？

毛部長治國：我們後來發現，遊覽車純以車齡來限制可能會發生反淘汰的問題……

黃委員偉哲：那是改成按照車況嗎？

毛部長治國：現在基本上是按照車上的裝備，譬如煞車系統是不是採用最先進的技術等等，有幾個配套，如果採用那種系統，車價通常會高一半以上。那些裝備比較現代化的遊覽車，即使車齡較高也還好，所以我們現在也有針對這些部分做調整，重點是避免反淘汰，以免過一陣子大家反而不去買性能比較好的車，都去買那些比較便宜的車。

黃委員偉哲：比較陽春，但是車齡新的？

毛部長治國：對，我們認為那樣有點反淘汰，所以這部分我們也有在做調整，希望可以修正為車齡不是唯一的標準。

黃委員偉哲：誠如部長所言，車輛供需有尖峰和平常之分，希望大家不要為了解決尖峰期的問題而盲目購入車輛。

毛部長治國：對，這點要避免，以免到了離峰的時候，大家又開始叫說沒客人，這樣反而不正常。

黃委員偉哲：供需秩序會失調。

毛部長治國：是的。

黃委員偉哲：另外，部長提過我們要和東亞主要城市的機場連結，譬如韓國的金浦和臺北的松山，或者日本和其他國家的機場。4 月底我們和金浦機場的航線開通之後，這條機場網絡已經連結起來了，可是以臺灣和韓國觀光客逆差的情形來講，這條航線的開通到底哪邊受惠比較多？我不希望你回答雙方都便利。

毛部長治國：我覺得這部分有待觀察，因為這次增加的航班除了松山和金浦之外，仁川和桃園其實也有因應臺韓航約的修訂而增班，所以將來究竟是我們吸引他們比較多，還是他們吸引我們比較多，從專業的角度來講，我目前當然不會亂下定論，因為這要看兩邊如何各顯神通。

黃委員偉哲：那你有沒有把握？

毛部長治國：我覺得過去這段時間我們對韓國的促銷應該已經摸到一些「眉角」，所以我們會盡最大的努力。

黃委員偉哲：坦白講，對於在第一線作戰的觀光局人員，我們希望可以為他們加油，但是根據過去的經驗，我們實在不希望這樣的航線開通反而助長南北之間的問題。因為臺灣出國的人還是以北部為多，尤其是雙北市，所以這條航線的開通便利了他們出國，但是某種程度上對吸引外國觀光客而言，一來一往之間，我們希望能夠……

毛部長治國：可以這樣講，針對韓國客人特別喜歡的景點和活動方式，我們都在積極推動，尤其是南部，有機會的話，我們也會特別凸顯這一塊。

黃委員偉哲：去南部？那就不是台北松山了？

毛部長治國：也不見得一定要如此。

黃委員偉哲：還是你要陸客來個環島之旅？

毛部長治國：這是有可能的。

黃委員偉哲：好的。謝謝部長。

主席：接下來登記發言的陳委員根德、王委員進士均不在場。

現在輪由本席發言，請葉委員宜津暫代主席。

主席（葉委員宜津代）：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。航業法從民國 70 年制定到現在，幾乎都沒有修正過，若今天能夠將其修正通過，請問這對台灣航業有何實質上的幫助？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。這可以讓我們跟國際更進一步的接軌，其實今天大多是文字上的修正，實質修正的並不多，主要是分成兩部分，一個是刪除了一項行業，因為自民國 70 年以來，從來沒有發生過這樣的業務事實，加上我們有與相關業者討論過，所以我們決定予以刪除，另外就是保險的部分定得更明確。

李委員鴻鈞：這方面不是我的專長，但我發現長期以來我們的國輪，就是真正掛我們國旗的船隻，比例真的非常的低，應該只有 13%左右，所以港口的競爭力以及我們未來在海上的實力等問題，都是政府要注意的。

事實上，我們很多民間商船在世界上是占有一定份量的，比方說長榮的船隻，應該有超過 170

艘，可是掛我們國旗的船隻，應該只占全部的 7%到 8%而已，其他則都是掛外國籍的，的確，這不光是交通部的問題，可能還牽涉到財政部等單位，因此，大家必須注意的是，我們港口的競爭力漸漸的下滑，可是我們可以想辦法增加某一方面的競爭力，這就是一個可以努力的方向，先不談如何讓外國船來掛我們的旗，光是如何讓我們的船隻來掛我們的國旗，就是我們要去努力的，而這就牽涉到免稅、噸位稅等問題，像這些我們都應該通盤去考量，所以政府既然要修航業法，就應該從這些方向去著手。

各位都知道，香港、新加坡還有我們的船隻都很喜歡掛巴拿馬籍，因為比較方便，而且還有稅方面的考量，所以今天如何讓台灣的船隻也覺得方便，稅的方面他們也覺得可接受，無形之中就會增加我們的競爭力，也可以提升我們在國際上的地位，像長榮的船隊，在全世界可能是前幾名的，據了解，台塑油輪的船隊也是位居世界第二，可見我們的民間企業在世界上是占有相當的份量，可是政府卻沒有辦法跟他們做一個充分的結合，因此，應該要從這個角度來做處理，以上是我有感而發的一個感想。

毛部長治國：謝謝委員的指教，當然台灣航業的發展上，民間的潛力可說是非常的大，而且這也是一項事實，當然在掛旗、國輪、船隊等問題上，李委員方才也點出了幾個關鍵，一個就是稅的問題，即全世界很多的船，包括一些大的船公司，都會把他們的船掛所謂的權宜旗，比方說掛巴拿馬的旗、掛維京群島的旗，這有相當的部分是基於稅的考量，另外就是因為過去兩岸不通，而大陸又是主要的客源市場，所以若船籍登記為國際的，可能還比較好走，登記為台灣的，可能就比較不好走，反觀現在兩岸通航後，就變成另外一個情況，就是國輪可以跑兩岸，而外籍船在這部分反而就不能跑了，所以事實上兩岸通航後，也有一些外籍的船公司在考慮來掛中華民國的旗，當然這是一個很複雜的問題。

總而言之，這是一個市場因素，當然航線如何佈局也是有關係，另外就是船員比例的規定，既然要變成國輪船隊，僱用本國籍船員就會要求有一定的比例，這部分目前在海員工會同意的情況下，也有一定彈性的做法。另外，海員的供給也是有關係的，所以我們在船員法上也做了一些修正，希望學以致用的這條路可以暢通，讓那些人不至於學完之後還要等個兩、三年才能考上證照、才能進入海運界服務，這樣一樣在中間等待的時間可能有人就永遠離開，再也不回來了，過去航運界對這部分多所反映，我們現在就把這條路打通，即便有船員比例的規定，但若船員供給沒有問題的話，則船隻回來掛我們國籍的意願相信也會隨著提高。總之，要多管齊下，俟周邊的條件具備了，其比例就會增加了。

李委員鴻鈞：部長都把問題點出來了，其實真正兩大問題就是，第一，有幾艘船就要僱用一定比例的台灣船員，的確是有這樣的限制在。另外一個就是噸位稅的問題……

毛部長治國：噸位稅的部分，現在已經通過了。

李委員鴻鈞：通過的門檻是多少？

毛部長治國：跟其業務有關。

李委員鴻鈞：所以今天我們就把這些問題通盤的 review 一次。

毛部長治國：同意。

李委員鴻鈞：就是希望大家多掛我們的旗，甚至也希望外國的船隻也來掛我們的旗，就像方才部長說的，可能因為兩岸的關係，搞不好人家還來搶掛我們的國旗，這樣子的話，我們在海運整體的實力就可以展現，而這就是我們的競爭力。

毛部長治國：完全同意。

主席（李委員鴻鈞）：接下來登記發言的陳委員雪生、江委員啟臣、廖委員正井皆不在場。

請林委員佳龍發言。

林委員佳龍：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要恭喜部長，等了 14 年的台北松山機場到首爾金浦機場航線正式開航，而且價錢也算滿公道便宜的，對於整個天空的開放，兩岸之間已經相當開放了，對於亞太國家應該更是如此。

部長，我在媒體上看到一則涉及國際航權分配與包機的相關新聞，請問部長，國際航權分配及包機審查綱要是什麼時候制定的？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。應該有一段時間了。

林委員佳龍：多久？

毛部長治國：有關運輸業，包括陸運與空運，都有這種原則性規定，因為同樣一條路線，我們通常會保障已經進入者的權益到一個程度，以避免惡性競爭。像這樣的規定，過去相對來說是比較嚴格的，現在世界各國都在開放天空，臺灣與很多對方國也慢慢執行到開放天空，同樣的航點、班次多到每天有很多航班的部分，過去在家數方面的限制，我們認為可以檢討，我也要求民航局要去檢討，將來再分配時就要以新規定來分配。

林委員佳龍：本席曾在國安會工作過，我瞭解過去有其時空背景，不管是戡亂、戒嚴或是冷戰時代，國際航空的天空比較保守，這個審查綱要與當時兩岸之間要逐步開放且通航是透過港澳也有相當關係，那時候是以臺灣的華航為主，長榮想要進來，當然基本上就要有秩序，我覺得這也達到相當的功能，現在則是進入了一個新的時代，確實誠如部長所說，應該要有通盤檢討，畢竟有些已經是一、二十年前的規範了。

毛部長治國：是，我們現在就要這樣做。

林委員佳龍：我看到民航局有回應，不過這總是幾家歡樂幾家愁，請問部長，松山到金浦與桃園到首爾到底屬不屬於同一航線？

毛部長治國：我想這是見仁見智，目前討論這個問題的意義不大，現在就是要往前看，將來航權分配怎麼樣能夠在儘量開放的基礎上，滿足哪些條件，我們就朝開放的方向來走，我想這是我們努力的重點。

林委員佳龍：所以政策方向是開放，讓大家有更好的競爭，並提供高品質、安全的航空服務。

毛部長治國：對。

林委員佳龍：在這個航線開航之前似乎有一些競爭，復興航空想要加入，他們透過很多方式去反映與陳情，甚至到了馬總統那裡，當時有人解釋松山到金浦是新增航線，而專案申請應該是針對既有航線，但是因為松山到金浦與桃園到仁川是同一條航線，所以才會以審查綱來要分配給這二家

，我的意思是有些原則應該要一致，總之，我看到三月初民航局曾表示要在半年內完成審查綱要的修訂，請問部長，現在的進度如何？

毛部長治國：現在他們正在找業者討論這個問題，已經啟動程序進入到檢討階段了。

林委員佳龍：今天的議程是航業法修正案，本席認為不管是空運、陸運或海運，相對的行政命令也應該要做通盤檢討，讓臺灣的航空公司在國際化與全球化時代中能更有競爭力，現在飛東南亞真的很方便，到河內只要 1.5 小時到 2 個小時，我相信臺灣與韓國的關係未來只會增加不會減少，這是互利的，所以不只是這個綱要，對於其他的部分，也希望你們能夠全面的去檢視。

毛部長治國：謝謝委員提醒，我們現在的做法就是這樣，甚至於在兩岸之間，除非是非常熱門的航線，例如北京、上海等城市可能會設限之外，對於其他不需要設限的二線城市，將來是朝開放的天空的方向來走，如果兩岸之間都可以這樣，我們現在與韓國方面，除了首爾之外，其他的點也是開放的，對日本來說，除了東京那二個機場，其他日本境內的機場也是全面開放的，台中就藉此機會拉了很多包機進來，非常厲害。

林委員佳龍：我也要為台中發聲，雖然台中是有增加，但是整個航站、機場航道、航線等，台中的感覺還是比較像「細漢仔」！

毛部長治國：沒有啦，等到明年初機場擴建完成，容量就能增加一倍，我覺得那個條件是有相當幅度改善的。

林委員佳龍：是不是可以不要等到整個擴建完成，就能先有成長規劃？甚至協助小規模的航業，其實我覺得對新進入市場的航業，政府應該多花心思去協助他們站穩腳步。

毛部長治國：有關兩岸的部分，過去大部分是集中於桃園，我們現在的方向是儘量鼓勵大家往中南部落點，上次從三百多班擴增為五百多班，南部機場的航班都有相當大幅度的增加了。

林委員佳龍：好，對於我的問題，感謝部長願意做個更積極全面的……

毛部長治國：也到了這個時間，應該做這樣的調整了。

林委員佳龍：好，謝謝。

毛部長治國：謝謝委員。

主席：請吳委員育昇發言。（不在場）吳委員不在場。

請邱委員志偉發言。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，你到過世界上很多機場吧？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。是的。

邱委員志偉：你覺得轉機服務做得最好的是哪個機場？

毛部長治國：我覺得香港做得不錯。

邱委員志偉：轉機服務？

毛部長治國：對。

邱委員志偉：亞洲也是？全球也是？

毛部長治國：最近這幾年我很少出國，有些新的機場，例如仁川機場我就沒有去過。

邱委員志偉：阿姆斯特丹的 Schiphol 機場呢？

毛部長治國：阿姆斯特丹不錯，以歐洲的機場來說，阿姆斯特丹的機場是不錯的。

邱委員志偉：你從這二個機場沒有學到什麼經驗，可以有更多的創意與作法來吸引更多的轉機旅客？

毛部長治國：簡單來說，就是要把機場主題化，所謂主題化就是機場不光是機場……

邱委員志偉：要有誘因？

毛部長治國：對，不光是機場，如果購物方便，等機的時候有很多事可做或是很有趣等等，這都是方向。

邱委員志偉：所以要有誘因，提供旅客便捷舒適的服務，或是讓他們願意拿錢出來消費。

毛部長治國：對，當有幾個機場可以選擇專機時，他們會因為這個理由而選擇我們。

邱委員志偉：是，之前我與幾位學者聊天時，他們給我一些啟發與看法，有些人曾在歐洲留學，在 Schiphol 機場有梵谷美術館，對不對？

毛部長治國：那大概是新弄的，我好久沒去了。

邱委員志偉：不是，那個已經弄很久了。很多人是因為這個梵谷美術館而去的，因為沒有辦法到市區，但是到機場就可以看到……

毛部長治國：我完全同意。

邱委員志偉：另外還有一個過境轉機的 casino，荷蘭不能 casino，但是對於過境旅客卻提供 casino 服務，聽說不少歐洲客為了 casino 而捨棄 CDG 及 Hislop，而跑去阿姆斯特丹，所以這也是個創意嘛！我剛才說的從藝文面、娛樂面、服務面為導向……

毛部長治國：主題化啦！

邱委員志偉：不只是主題化，你要有更多的旅客……

毛部長治國：變成博物館就是主題化，變成 casino 也是個主題化，可以綜合起來。

邱委員志偉：所以類似這種創意，我們應該多思考。桃園機場公司化之後，有很多行銷的人才……

毛部長治國：報告委員，將來第三航廈就會朝此方向規劃。

邱委員志偉：或者可以規劃一個主題園區，讓國際旅客可在最短時間內瞭解臺灣文化。這部分是以後桃園機場公司要去努力行銷的目標。

毛部長治國：瞭解，對，這方面想像的空間很大。

邱委員志偉：如此才有機會吸引更多的轉機客，增加國家的稅收。

毛部長治國：完全同意。

邱委員志偉：4 月 26 日本席接到民眾陳情表示，因為暴雨的關係，造成桃園機場行李輸送區產生積水現象……

毛部長治國：那是在停車場。

邱委員志偉：不是停車場，而是行李輸送區。行李輸送區很重要，一旦積水到某種程度，機器停擺，旅客的行李都會受影響，此事很嚴重，本席看到照片嚇一跳，所以馬上就到現場去看。還好郭蔡董事長有相關的危機管理經驗，他也是桃園縣副縣長，曾擔任過交通部政次，他在最短的時間

內就將積水的狀況解決，此點本席要予以肯定。但此一事件透露一個問題，剛才蔡其昌委員也提及，為何桃園機場不是「遇雨則發」，而是逢雨就漏水，這究竟是施工的問題、管理的問題還是維修的問題？為什麼這種現象一直存在？昨天又發生第一航廈的施工圍籬被風一吹就倒，為什麼施工的品質如此令人提心吊膽？如何強化施工品質以及施工的管理，請問這部分該由誰負責任，是交通部嗎？

毛部長治國：報告委員，昨天三夾板倒下的問題，那是因為一個施工區施工完成以後開放，開放時原來的圍籬部分沒有特別加以固定，這部分我們要致歉。

邱委員志偉：是，所以本席特別提醒，現在第一航廈正在整修，對於工程的管理及施工的品質要更加嚴格地把關。

毛部長治國：對，我們希望趕快完成整修開放後，這一個階段就過去了。

邱委員志偉：希望畢其功於一役，不要整修完成後，後續還要修修補補。另外，東北亞黃金三角—金浦、羽田跟松山是都會區機場，可以讓松山機場活化，但為何關愛的眼神卻無法落到小港國際機場呢？作為一個高雄市選出來的立法委員，我常常為小港機場抱不平。小港機場的市場規模大概不亞於臺北都會區，其腹地從嘉義以南到屏東以北，那麼多人口都需要有一個國際機場來提供服務，為什麼不能安排適度的航班飛航小港機場與金浦、羽田之間，為什麼所有航班都停降松山？

毛部長治國：報告委員，日本羽田、韓國金浦，甚至包括上海的虹橋，這幾個機場的管理當局講得非常清楚，他們基本是不開放其他的航點，如果要，就是符合他們的條件者才開放，否則基本上他們的機場是作為國內機場。

邱委員志偉：你們有沒有爭取過？

毛部長治國：報告委員，小港機場航班的增加，我一直念茲在茲，所以去年下半年我們將兩岸航班從 378 班增為 558 班時，我特別要求小港機場的航班要用任何方式使其儘量增加，所以去年分配之後，小港機場的航班增加 85%。

邱委員志偉：這還不夠。

毛部長治國：對，我們還會繼續努力。報告委員，那部分我一直放在心上。

邱委員志偉：航點航線的倍增計畫要當作一個目標來推動，不要辜負南部鄉親的期待，不要讓南部鄉親對交通部有重北輕南的看法。

毛部長治國：我瞭解，我一直放在心上。不會。

邱委員志偉：不要讓高雄市政府孤單地單打獨鬥，我們需要中央政府，特別是交通部有經驗的部長來帶動小港機場的起飛。

毛部長治國：不會。我放在心上，報告委員，此事我一直放在心上。

邱委員志偉：我很期待你把你的魄力跟專業用在改造小港機場上。

毛部長治國：是。

邱委員志偉：另外，臺灣跟愛爾蘭的地理位置有點類似，愛爾蘭在歐洲大陸外英國旁邊，臺灣則為在亞洲大陸的中國旁邊。請問部長知道 LCC 吧？

毛部長治國：是。

邱委員志偉：RYANAIR 跟 EASYJET 都屬於 LCC 之類的航空公司，以 RYANAIR 為例，它的 base 在 DUBLIN，DUBLIN 人口不多，但 RYANAIR 從 DUBLIN 飛出去的航班一天約有兩百多班，遍及東歐、南歐所有重要航點，載客率幾乎達到 80%，這家 LCC 航空公司竟然第二年就賺錢。

毛部長治國：它的客源都是愛爾蘭自己的旅客嗎？

邱委員志偉：當然不可能，它的客源包括英國及其他歐洲國家。

毛部長治國：所以英國人也轉機到 DUBLIN 去嗎？

邱委員志偉：它在倫敦也有一個 base—STANSTED，另外在 MANCHESTER 也有一個 base。所以，我們可以用這個愛爾蘭的經驗……

毛部長治國：我會來研究這個案例。

邱委員志偉：特別要研究 RYANAIR 這個成功的 model，為什麼人家可以做？

毛部長治國：好，我來研究一下。

邱委員志偉：臺灣也可以發展 LCC 啊！但是我們每次都是抓大放小，重點扶植，所以臺灣沒有任何 LCC 航空公司。新加坡有，韓國有，日本也有，香港也有……

毛部長治國：報告委員，這部分相當程度我們要尊重市場機制，據我瞭解，我們的航空公司也在考慮這個發展的可能性。

邱委員志偉：不，政府要以政策扶植，不能完全尊重市場機制，市場機制就是唯利是圖嘛！

毛部長治國：對啦，報告委員，只要業者有意願推動，我們會協助它。

邱委員志偉：這次金浦飛臺北的都是 LCC 公司，臺灣方面則是兩大家，永遠都是兩大家航空公司獨占。政策上沒有去扶植 LCC，就沒有讓它發展的機會。

毛部長治國：據我瞭解，即便是另外要進來的，他們也不見得用 LCC 的方式，因為 LCC 有它一定的條件。謝謝委員的提醒，我願意去研究一下您提的這個愛爾蘭的例子。

邱委員志偉：其實連泰國、新加坡、馬來西亞都做得到，而且都大賺錢，臺灣沒有理由做不到，就是我們的政策不支持，都是華航、長榮。

毛部長治國：沒有啦。剛才有委員提及這部分，我也承諾我們會檢討分配的政策。

邱委員志偉：航空市場朝向低價化、大眾化、公車化是一個趨勢，請問部長同意嗎？

毛部長治國：是。

邱委員志偉：所以，LCC 市場的前景不可限量，當各國都紛紛扶植 LCC 公司去分食航空業的大餅時，我們卻一直靠我們的兩大航空。

毛部長治國：不會，整個航線分配有其原則，事實上，現存的幾家小公司也成長得很好。但目前業者尚未下定決心要發展 LCC，我願意研究一下委員講的這個案例。

邱委員志偉：我們的航空政策太過僵化，應該參考其他國家的情況。下一次再請毛部長來會備詢時，部長能否要求相關幕僚針對 RYANAIR 這個成功的 model 作一個分析？做完功課是否可以提供本席一份報告作為參考？

毛部長治國：好，我會要求幕僚做功課，做完功課再跟委員請教、討論。

邱委員志偉：部長，我們一起努力。

毛部長治國：是。謝謝。

主席：接下來登記發言的黃委員昭順、楊委員瓊瓔、林委員正二、薛委員凌、陳委員歐珀、廖委員國棟、賴委員士葆、吳委員育仁、吳委員秉叡、李委員桐豪、潘委員維剛、紀委員國棟、羅委員淑蕾、蔣委員乃辛、蘇委員清泉、江委員惠貞、徐委員欣瑩、顏委員清標、王委員惠美、陳委員亭妃、黃委員文玲、蘇委員震清、林委員滄敏、徐委員耀昌、蔡委員正元、張委員慶忠、簡委員東明、陳委員其邁、呂委員學樟、呂委員玉玲、姚委員文智、張委員曉風、高委員金素梅、魏委員明谷及盧委員嘉辰均不在場。

所有登記發言委員，除不在場者外，均已發言完畢，詢答結束。接著進行法案的處理，在處理法案之前還有臨時提案，所以先休息。委員部分，請先進行溝通，請問委員方面有沒有特別需要溝通之處？

葉委員宜津：（在席位上）都溝通好了。

主席：那就直接通過？

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。先處理臨時提案，其內容如下：

一、臨時提案

鑒於酒後駕車事件層出不窮，多年以來政府也不斷修法加重酒後駕車刑罰刑度，然成效似乎不彰。事實上預防勝於治療，主管機關除了應該繼續研究提高酒後駕車懲罰刑度之外，對於初犯後如何強制防止再犯的執行措施，顯然比刑罰的輕重還重要。關於防止初犯再犯的監測機制，國外有相關先進的作法，譬如美國加州是全美車輛擁有數最多的一州，如果「酒駕」被首次發現，該州規定，駕駛人強制在車內安裝一個對酒味異常敏感的電子裝置。這是個類似于呼氣式酒精濃度探測儀的東西，裝在儀錶板上，駕駛人須先對之呼氣，如果低於事先設定的值才能點火，否則不能開車。爰建議主管機關針對事前防範酒駕的類似機制，召集相關專業單位研究可行的作法，並向交通委員會提出報告。是否有當，敬請公決。

提案人：江啟臣 李昆澤 李鴻鈞 魏明谷 林明溱
陳根德 楊麗環 葉宜津

二、近年來員林鎮積極推廣鎮內觀光休閒娛樂，建設許多觀光步道，而位於本鎮出水巷出水段通往隴頂古道之路段，目前步道狹小且崎嶇難行，造成運動民眾不便及危險，有鑑於此，建請交通部觀光局參山國家風景區協助此路段之規劃，以達提供遊客一個更完善、安全之觀光休閒步道。

提案人：魏明谷
連署人：蔡其昌 葉宜津

三、鑑於彰化縣永靖鄉五汴村中山路 3 段 299 門號前省道台 1 線路段因道路側溝及箱涵排水

功能不佳，年復一年每遇豪雨路面即積水盈尺雨水淹入民宅，建請交通部訓令公路總局儘速辦理排水改善工程。

提案人：魏明谷

連署人：葉宜津 蔡其昌

四、鑑於苗栗縣苑裡鎮省道台 1 線苑裡段（介壽路）多年未維護，部分結構物老化鋼筋外露、路面坑洞、水溝蓋移位、路面裂縫，嚴重影響道路行車安全與鎮容觀瞻，建請公路總局對該路段之路況進行改善。

提案人：魏明谷

連署人：蔡其昌 葉宜津

五、我國多年來船員人力不足、航運人才短缺及斷層嚴重，但政府對於海事教育及航運人才之培育及經費，始終未予應有的重視與投資；目前全國海勤科系學生畢業前必須從事之海上實習訓練，僅賴全國唯一一艘 1846 噸級的「育英二號」實習船，且已即將除役。2011 年 5 月 14 日馬英九總統於出席國立高雄海洋科技大學 65 週年校慶時，公開允諾打造 1 艘長 17 米、6000 噸的實習船，但迄今毫無進展、形同戲言。長期以來有關實習船建造及養護問題，在交通部與教育部之間互踢皮球，影響我國海洋相關產業之永續發展。爰要求交通部應值航港體制改革落實之際，勇於承擔國家海洋人才經營之責，主動與教育部協調合作，儘速完成實習船之建造與經營管理事宜，是否有當，請公決案。

提案人：管碧玲 葉宜津 林明濤 李鴻鈞

六、鑑於南投日月潭是國內最受歡迎景點之一，導致日月潭水域繁忙，船隻容易發生擦撞而造成旅客受傷，爰建議交通部應於三個月內研擬日月潭船舶搭載航行紀錄器補助及管理措施，以減少意外發生，進而影響國內旅遊品質。

提案人：林明濤

連署人：管碧玲 李鴻鈞 蔡其昌 葉宜津

七、鑑於南投日月潭是國際旅客與陸客來台觀光最受歡迎的景點，且被美國有線電視新聞網（CNN）評選為全球十大最美自行車道之一，為落實政府節能減碳政策，趁油價上漲之際鼓勵現有柴油遊艇汰換為電動船舶，爰建議交通部應於三個月內核定日月潭推廣電動船補助要點，建構日月潭做為電動遊艇示範區，做為政府節能減碳的政策宣導。

提案人：林明濤

連署人：管碧玲 李鴻鈞 蔡其昌 葉宜津

主席：請問各位，對第一案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第二案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第三案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第四案有無異議？（無）無異議，通過。

關於第五案，我們把「形同戲言」的部分刪掉好了。

請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。實習船的主管機關是教育部，事實上，教育部也開過好幾次會，目前還有一些問題在處理當中，所以我們希望倒數第 3 行「爰要求交通部應……」修正為「爰建議交通部……」，畢竟主導權是在教育部，而交通部當然會予以協助。

主席：倒數第 3 行修正為「爰建議交通部……」，還有「形同戲言」等 4 字刪掉，請問各位，照上述建議修正意見通過有無異議？（無）無異議，修正通過。

請問各位，對第六案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第七案有無異議？（無）無異議，通過。

現在進行逐條討論。

因為條文很多，我們就不用刻意的逐條去唸，所以當我說第一條時，委員就請參閱第一條，用這樣的方式，審查的速度才會快一點，這是跟議事人員商量好才決定的，不然唸完這些條文後，天可能就暗了，所以我們就依上述的方式來進行。

行政院提案：

行政院函

受文者：立法院

發文日期：中華民國 101 年 2 月 20 日

發文字號：院臺交字第 1010003089 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如文

主旨：函送「航業法」修正草案，請查照審議。

說明：

- 一、本案經提本（101）年 2 月 16 日本院第 3286 次會議決議：通過，函請立法院審議。
- 二、檢送「航業法」修正草案條文對照表（含總說明）1 份。

正本：立法院

副本：交通部

航業法修正草案總說明

航業法（以下簡稱本法）自七十年六月三日制定公布施行迄今，其間歷經三次修正。鑑於航運事業經營環境之複雜及變化快速，為使國內海運經營制度能與國際接軌，爰將經營國內固定航線由許可證制改為登記制；另船舶出租業自本法八十四年修正公布迄今，並無經營之事實，且光船出租登記於船舶登記法已有規範，爰將船舶出租業之相關規定刪除；復鑑於船員法已將船員訓練、僱用及違法行為之處分等事項納入，乃配合刪除相關規定。爰擬具「航業法」修正草案，其修正要點如下：

一、為符實務，並使航業辦理機關權責事權明確，原航業業務辦理機關「航政局」，修正為「航政

機關」。(修正條文第二條)

- 二、鑑於本法自八十四年修正公布迄今已逾十餘年，並無船舶出租業經營之事實，且船舶運送業租賃船舶營運係屬市場經營機制之一環，而光船出租登記於船舶登記法已有規範，在尊重市場自由競爭及業者經營意願之原則下，爰將本法有關船舶出租業之相關規定刪除。
- 三、為使國內海運經營制度與國際接軌，並提供船舶運送業營運之彈性，爰將經營國內固定航線之許可證制改為登記制，並就船舶運送業經營國內固定客運航線之停航或減班，由事前「核准」，修正為事前或事後「備查」。(修正條文第十三條)
- 四、為使船舶運送業者確實負起經營風險之責任，增訂業者須投保營運人責任保險之規定。另為落實海商法第八十一條規定，增訂業者為旅客投保人身傷害保險時，不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制，以保障旅客權益，並利實務運作。(修正條文第十四條)
- 五、為發展國家整體經濟，穩定民生物資之價格，並鼓勵擴大國輪船隊，政府機關及公營事業機構進口物資器材時，由交通部認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業配合運送，以提升效率並符合實務運作需要。(修正條文第十七條)
- 六、考量船員訓練、僱用、違法行為之處分等相關規定，已於船員法加以規範，為避免法規之競合，爰刪除現行條文第三十條至第三十二條及第六十一條。
- 七、現行條文第五十九條就不同航業別之罰則於同一條文加以規範，其處罰對象及違規事實構成要件並不明確，爰依其業別分條訂定其罰則。(修正條文第五十四條至第五十八條)

航業法修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第一章 總則	第一章 總則	章次及章名未修正。
第一條 為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法。	第一條 為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，特制定本法； <u>本法未規定者，適用其他法律之規定。</u>	本法與其他法律之適用順序關係須個案判斷，為免爭議，爰刪除後段規定。
第二條 <u>本法之主管機關為交通部；航業之業務由航政機關辦理之。</u>	第三條 航業由交通部 <u>主管</u> ；其業務由航政局辦理之。	一、條次變更。 二、現行條文有關「航政局」之名稱，考量目前航政業務係由港務局代辦，爰依現況修正為「航政機關」，並酌作文字修正。又配合本條修正，現行條文所定之「交通部」，均統一修正為「主管機關」。
第三條 本法所用名詞， <u>定義如下：</u>	第二條 本法所用名詞定義如左：	一、條次變更。 二、序文「如左」修正為「如

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

一、航業：指經營船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站、船舶出租等事業。

二、船舶運送業：指以船舶經營客貨運送而受報酬之事業。

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之事業。

五、貨櫃集散站經營業：指提供貨櫃集散站之場地及設備，經營貨櫃貨物集散而受報酬之事業。

六、船舶出租業：指船舶所有人以船舶光船出租與船舶運送業營運而收取租金之事業。

七、航線：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。

八、國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線。

九、國際航線：指以船舶在本國港口與外國港口間或在外國港口間經營客貨運送所航行之路線。

十、固定航線：指以船舶在一定港口間經營經常性客貨運送之路線。

十一、國際聯營組織：指船舶運送業間訂立協定，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租備艙位、或與該航線經營有

下」，並酌作標點符號修正。

三、參考民法用語，酌修現行條文第一款至第五款各業別之定義文字。

四、鑑於本法自八十四年修正公布迄今已十餘年，並無船舶出租業經營之事實，且船舶運送業租備船舶營運係屬市場經營機制之一環，而光船出租登記在船舶登記法已有規範，在尊重市場自由競爭及業者經營意願之原則下，船舶出租為船舶運送業商業行為之一種，為活絡投資環境及增加投資意願，船舶出租係屬一般租賃行為，其契約行為應適用海商法或民法之規定，毋須以許可行業予以規範，爰刪除現行條文第一款有關「船舶出租」文字及第六款規定，並依序調整各款款次。

五、修正條文第二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。

六、現行第五款貨櫃集散站經營業之定義酌作文字修正，俾利與地方政府管轄之貨櫃堆置場有所區隔。

<p>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<u>國際常設組織或非常設之聯盟</u>。</p> <p><u>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。</u></p>	<p>關之<u>其他事項</u>之組織。</p>	<p>七、修正條文第七款國內航線之定義增列「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。</p> <p>八、修正條文第八款國際航線酌作文字修正，俾明顯區隔國內航線與國際航線。</p> <p>九、修正條文第九款固定航線之定義酌作文字修正，俾使文義明確。</p> <p>十、為因應國際聯營組織之多樣化發展趨勢，「海運聯營」簽署之型態有以正式協議，並設有秘書處處理日常事務者，亦有以協會、論壇取代海運同盟之名稱者，其中又以「運能或運價穩定同盟」(capacity/rate stabilization)「討論或對話協議」(talking agreement)、「航運組合」(consortia)或「策略及全球聯盟」(strategic/global alliance)為最主要的類型，爰修正條文第十款國際聯營組織之定義酌作文字修正，俾符實義。</p> <p>十一、為依國際實務，規範經營國際航線之船舶運送業者間所簽訂之契約、協議或其他方式之合意事項，爰增訂第十一款「國際航運協議」之定義。</p>
<p>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<u>主管機關</u>特許者，不在此限。</p>	<p>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<u>中華民國政府</u>特許者，不在此限。</p>	<p>依實務經驗並配合本法統一用語，將「中華民國政府」修正為「<u>主管機關</u>」。</p>
<p>第五條 航業所有之資產及其運送之物品，非依<u>法律</u>，不得檢查、徵用或扣押。</p>	<p>第五條 航業所有之資產及其運送之物品，非依<u>法律</u>不得檢查、徵用或扣押。</p>	<p>為使文義明確，爰酌作標點符號修正。</p>
	<p>第六條 (刪除)</p>	<p>一、<u>本條刪除</u>。</p>

		二、本條已於本法八十八年二月三日修正公布時刪除，本次係全案修正，爰將條次予以刪除。
	第七條 經營航業之最低資本額，由交通部視其所營事業之性質，斟酌實際情形定之。	一、本條刪除。 二、各航業最低資本額之規定，已於修正條文第二十七條、第三十三條、第四十三條及第四十八條等條文授權訂定之相關法規規範，本條已無規定必要，爰予刪除。
第六條 小船從事客貨運送或其他業務， <u>不適用本法之規定</u> 。	第八條 小船從事客貨運送或其他業務，依船舶法之規定。	一、條次變更。 二、船舶法係規範有關小船檢查、丈量、註冊、給照等航政業務與船舶安全事項，至以小船從事客貨運送或其他業務，為顧及各地方水域特性及適時有效管理，宜交由各地方政府以自治法規規範管理，對發展地方特色及水上活動服務業有其正面助益，爰修正小船從事客貨運送或其他業務，不適用本法之規定。至小船保險事宜亦可由當地政府依其所需明定於自治法規中。
第二章 船舶運送業之管理	第二章 船舶運送業	鑑於船舶運送業之管理涉及國內外船舶運送業，其體系較為複雜，爰參照民用航空法體例，修正章名，並將原規範國籍船舶運送業之第二章及外國籍船舶運送業之第三章分別改列為本章第一節及第二節；另船舶運送業參加或設立國際聯營組織或簽訂國際航運協議等事務則列為第三節。
第一節 船舶運送業		節次及節名新增，理由同前。
第七條 經營船舶運送業，應具備營業計畫書，記載船舶購建規範、資本總額、籌募計畫，連同其他有關文書，	第九條 經營船舶運送業，應具備營業計畫書，記載船舶購建規範、資本總額、籌募計畫，連同其他有關文書，	一、條次變更。 二、為統一法律用語，第一項「核准籌設」修正為「許可籌設」。

<p>申請航政機關核轉<u>主管機關許可</u>籌設。</p> <p>船舶運送業應自<u>許可籌設之日起六個月內</u>，依法辦理公司登記，置妥<u>中華民國國籍之自有船舶</u>，具備有關文書，申請航政機關核轉<u>主管機關許可</u>並核發許可證後，始得營業。</p> <p><u>未依前項規定期限申請核發許可證者，其籌設許可應予廢止。但有正當理由者，得於期限屆滿日起算之三十日前申請展延；展延期限為六個月，並以二次為限。</u></p> <p>船舶運送業之組織，除本法<u>中華民國八十四年八月九日</u>修正之條文施行前經核准者外，以股份有限公司為限。</p>	<p>申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。</p> <p>船舶運送業應在核定籌設期間內，依法辦理公司登記，置妥自有船舶，具備有關文書，申請當地航政機關核轉交通部發給船舶運送業許可證後，始得<u>依法營業</u>。</p> <p>船舶運送業之組織，除本法修正施行前經核准者外，以股份有限公司為限。</p>	<p>三、為利實務執行及使業者有所依循，修正條文第二項籌設期間定為六個月，另將「置妥自有船舶」修正為「置妥中華民國國籍之自有船舶」，俾利明確。</p> <p>四、為避免業者於船舶運送業籌設許可後不依期間完成船舶運送業許可證之核發申請，及藉取得許可籌設或展延事由限制其他業者參與同航線經營之權利，爰考量實務上業者購建船舶所需時間，就展延之期限及次數加以規範，避免業者無限制之申請展延及保障其他業者參與之權利，以維護航運秩序，爰增訂修正條文第三項之規定。</p> <p>五、第三項遞移為第四項，又該項規定船舶運送業之組織應以股份有限公司為限，係本法於八十四年八月九日修正公布時所增訂，爰予定明，以資明確。</p>
<p>第八條 船舶運送業應自取得許可證之日起六個月內開始營業，屆期未開始營業者，由航政機關報請<u>主管機關廢止其許可並註銷其許可證</u>。但有正當理由者，得於<u>期限屆滿日之三十日前申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限</u>。</p> <p>船舶運送業自行停止營業或喪失<u>中華民國籍自有船舶</u>滿六個月者，應自<u>停止營業或喪失自有船舶</u>滿六個月之次日起三十日內，將原領許可證繳送航政機關轉送<u>主管機關廢止其許可並註銷其許可證</u>；屆期未繳送者，由</p>	<p>第十條 船舶運送業經領取許可證後，應於六個月內開始營業，屆期未開始營業，由<u>當地航政機關報請交通部廢止其許可證</u>。但有正當事由，得申請展期一次，並以六個月為限。</p> <p>船舶運送業自行停止營業滿六個月者，應自屆滿之日起三十日內，將原領<u>船舶運送業許可證</u>繳送<u>當地航政機關轉送交通部廢止</u>；屆期未繳送，由交通部逕行廢止其許可證。但有正當事由，得申請展期一次，並以六個月為限。</p> <p>船舶運送業結束營業，</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、第一項酌修文字，以資明確。</p> <p>三、第二項鑑於經營國內航線僅有一艘中華民國籍自有船舶之船舶運送業者常於賣船或其他因素（如船舶遭拍賣或沉沒等），以致於喪失中華民國籍自有船舶後滿六個月仍無購船營運之意願，反而以尚有租船營運業務為由拒絕繳送原領船舶運送業許可證，有違成立國籍船舶運送業之意旨，為維護航運秩序，爰予修正。另明確規定船舶運送業自行停止營業或喪失中華民國籍自有船舶申</p>

<p>航政機關報請主管機關逕行廢止其許可並註銷其許可證。但有正當理由者，得申請展延；展延期限為六個月，並以一次為限。</p> <p>船舶運送業結束營業，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。</p>	<p>應先報請當地航政機關轉報交通部備查，並自結束營業之日起三十日內，將原領船舶運送業許可證繳送當地航政機關轉送交通部廢止；屆期未繳送，由交通部逕行廢止其許可證。</p> <p><u>船舶運送業許可證之廢止，由交通部通知公司登記中央主管機關。</u></p>	<p>請展延之起算日，以杜絕上述情事之發生。</p> <p>四、配合行政程序法規定之程序及用語，將現行條文第二項及第三項之「廢止其許可證」修正為「廢止其許可並註銷其許可證」。</p> <p>五、查公司法第十七條第二項已明確規範目的事業主管機關廢止營業許可時，應於處分確定後，通知公司登記之中央主管機關，爰刪除現行條文第四項規定。</p>
<p>第九條 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>第十一條 船舶運送業設立分公司或變更組織、名稱，應報請當地航政機關轉報交通部核准，並依法辦理分公司登記或公司變更登記後換領船舶運送業許可證。</p> <p>船舶運送業之負責人、經理人或其他經核准登記事項之變更，均應報請當地航政機關轉報交通部備查。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、第一項增訂相關作為期限之規定，另配合實務需求，將船舶運送業設立分公司之核准程序修正為於辦妥登記後三十日內報請航政機關備查，並移列為第三項。</p> <p>三、現行條文第二項「負責人」於組織以股份有限公司為限之船舶運送業，係指董事；另為簡化行政作業管理，修正為應於辦妥登記後三十日內，報請航政機關備查，爰酌作文字修正。</p>
<p>第十條 船舶運送業將其所有之船舶拆解或以光船出租、抵押、出售於國外，或將船舶變更為非中華民國籍，應敘明理由，報請航政機關核轉主管機關備查。</p> <p>船舶運送業租船經營固定航線者，應報請航政機關備查。</p>	<p>第十二條 船舶運送業將所有之船舶拆解或以光船出租、抵押、出售於國外，應敘明理由，申請船籍港航政機關核轉交通部核准。</p> <p>船舶運送業租船營運者，於向當地航政機關申請核准時，應檢送租船契約。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、鑑於船舶運送業對船舶之處分行為係屬商業行為，為避免因行政權之干預而影響其經營策略之彈性，並參酌其他海運先進國家對船舶運送業之船舶拆解或抵押之行為均採開放管理態度，爰將第一項之核准程序修正為備查程序。另為避免業者將其所有船舶國籍變更為非中華民國籍後影響我國戰時動員業務，而有將業者異動船舶之情形提供相關機關瞭解之</p>

		<p>必要，故將其納為第一項應報主管機關備查之事項。</p> <p>三、為規範船舶運送業者之公共運送行為與兼顧實務運作及明確業者責任，爰將經營固定航線業者租船營運納為航政機關之備查事項。另租船屬商業行為之一，為促使航業發展，並避免行政干預，爰刪除租船營運需檢附租船契約之規定。</p>
	<p>第十三條 交通部為促進航業發展，得聘請有關機關代表及專家、學者，設立航業發展委員會，就左列事項審議之：</p> <p>一、船舶營運之分析、規劃及有關之獎助措施。</p> <p>二、航線開闢及調查。</p> <p>三、航業合作。</p> <p>四、船員培訓及僱用。</p> <p>五、協助船舶購建之資金籌措及獎助國內造船事宜。</p> <p>六、其他有關之獎助措施。</p> <p>航業發展委員會之組織，由交通部擬訂報請行政院核定之。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u></p> <p>二、鑑於中央行政機關組織基準法第二十八條規定，機關得視業務需要設任務編組。現行法制體例已不於法律中明定設置任務編組，本條爰予刪除。</p>
<p>第十一條 船舶運送業建造船舶，應就<u>資金籌措、船舶規範、營運計畫</u>等事項，報請航政機關備查。</p>	<p>第十四條 船舶運送業建造船舶，應於建造前擬具造船計畫，申請交通部核定。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為使船舶運送業能永續及謹慎經營，其對於建造船舶所需資金籌措、船舶規範、營運計畫等事項應自行詳加評估，航政機關則應就航運秩序之維護及航行安全之維持詳加評估，另為簡化行政程序，將「核定」修正為「備查」，並酌作文字修正。</p>
<p>第十二條 船舶運送業自國外購買現成船，其船齡不得超過允許輸入之年限，並應於購買前擬具購船營運計畫書</p>	<p>第十五條 船舶運送業自國外購買現成船，其船齡不得超過允許輸入之年限，並應於購買前擬具營運計畫書，檢</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為鼓勵船舶運送業者購買船齡低之船舶，強化國輪船隊服務品質及維護船舶航行</p>

<p>，申請航政機關核轉<u>主管機關</u>核定。</p>	<p><u>附船舶規範，申請當地航政機關核轉交通部核定。</u> <u>前項船齡年限，由交通部定之。</u></p>	<p>安全，其自國外購買現成船之船齡除應符合相關年限之規定外，並應擬具購船營運計畫書，另配合本法相關條文酌修現行第一項之文字，俾文義明確，並列為修正條文。 三、考量立法精簡原則，現行條文第二項移列至修正條文第二十七條授權法規予以規範。</p>
<p>第十三條 船舶運送業申請經營固定航線，應檢附營運計畫及相關文件，於船舶配置完成後，向航政機關辦理航線登記。 <u>前項登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記。</u> 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<u>三日</u>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<u>三日</u>內報請航政機關備查。 <u>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></p>	<p>第十六條 船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線。 船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線，從事客貨運送。 經營國內固定航線客貨船舶非有正當理由，不得停航。停航時，應先報請當地航政機關轉請交通部核准。 第二十六條第一項、第二項船舶運送業經營國際固定航線者，應向當地航政機關辦理經營固定航線登記，並依前條規定報備運價表後，始可在我國港口攬運客貨。 船舶運送業經營國際固定航線業務，應依所登記之航線，從事客運運送。</p>	<p>一、本條由現行條文第十六條及第二十六條第一項、第二項合併修正。 二、經營國內固定航線與經營國際固定航線均改為登記制，並刪除申請核發國內固定航線證書之規定。另為使立法簡潔，現行條文第十六條第一項與現行條文第二十六條第一項合併修正為修正條文第一項，並明確規範權責機關為航政機關；另基於實務上船舶運送業者經營非固定航線業務前須先將租船合約等資料報經航政機關同意後始得營運，爰增訂相關規定。 三、考量航政機關管理及實務作業之需要，第一項航線登記內容有變更時，應向航政機關辦理變更登記，爰增訂第二項。 四、現行條文第十六條第二項及第二十六條第二項移列為修正條文第三項。 五、第四項規定業者於減班或停航時，應於事前在營業場所公告及利用有效方式周知乘客，因不可抗力因素所致者，應即時周知乘客，並於事後報請航政機關備查。另</p>

		<p>考量實務上本國籍船舶運送業並無經營國際客運航線，而貨運航線減班或停航與不特定消費者權益較無涉，應回歸海商法及民法相關規範，為使行政管理主體明確及有效可行，乃將減班或停航之規範限於經營國內固定客運航線之船舶運送業者。</p> <p>六、鑑於臺灣附近海域易受東北季風影響，致使海象環境不利航行，降低乘客搭乘意願，並考量船舶故障維修所需時程，爰增訂第五項，規範停航期間及申請展延停航期間之規定，俾符實務管理之需，並與修正條文第八條第二項自行停止營業及第三項結束營業之規定有所區隔。</p>
<p>第十四條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。</p> <p>船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。</p> <p>前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。</p> <p>第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。</p>	<p>第十七條 船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保人身傷害保險。</p> <p>前項投保方式及投保金額，由交通部會商有關機關定之。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為使船舶運送業者確實負起經營風險之責任，爰比照一般許可行業，於第一項增訂業者須依規定保險金額投保營運人責任保險，以保障交易安全。</p> <p>三、海商法第八十一條規定應將「保險金額載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內」，故此傷害保險之要保人為旅客而非船舶運送業。實務上，旅客購買客票與船舶運送業訂立運送契約時，即視為同意授權業者以其名義簽訂人身保險契約，爰將現行條文第一項移列為修正條文第二項，規定經營旅客運送業者，除須投保營運人責任保險外，須另為旅客投保傷害保險，且本項旨在保障旅客權益，業者不得主</p>

		<p>張已為旅客投保傷害保險，而取代營運人責任保險。</p> <p>四、依保險法第一百三十二條第一款規定，傷害保險契約應載明被保險人之姓名、年齡、住所及與要保人之關係，於運送實務尚難以執行。另保險法第一百三十五條準用第一百零五條及第一百零七條規定，考量本法以法律強制業者須為旅客投保傷害保險之情形，並無道德危險之顧慮，爰於第三項排除前開條文之適用，俾保障旅客之利益。</p> <p>五、現行條文第二項有關投保方式及投保金額之規定，考量立法精簡原則，將其移併於修正條文第二十七條授權法規之授權項目。</p> <p>六、為保障旅客及託運貨物之權益，於修正條文第四項增訂第一項及第二項之保險期間屆滿時，應予續保。</p>
	<p>第十八條 自中華民國港口裝載客貨發航之中華民國船舶，應依郵政法之規定，負責載運郵件。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u></p> <p>二、郵政法第二十六條已規定以運送為業之交通工具均有輔助載運郵件及其處理人員之責，本條無規範必要，爰予刪除。</p>
<p>第十五條 <u>船舶運送業經營國內固定航線申請實施聯營者，應檢附聯營實施計畫書及相關文件，申請航政機關核轉主管機關許可。</u></p> <p><u>前項聯營許可之申請、變更、管理、廢止及監督等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</u></p>	<p>第十九條 <u>船舶運送業非經許可不得實施聯營。</u></p> <p><u>船舶運送業申請實施聯營，應擬具聯營實施計畫書，並檢附有關文件，報請交通部許可；交通部許可聯營時，得附加條件、期限、限制或負擔。</u></p> <p><u>船舶運送業不依核定之計畫實施聯營，或許可聯營事由消滅或聯營事項有違公共利益或航業發展者，交通</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、查公平交易法第十四條對於聯合行為，係採原則禁止，例外許可之規定。船舶運送業者間如涉及聯合行為自應依該法規定，事前取得行政院公平交易委員會之許可後，再依本法辦理相關事宜，現行條文第一項無規定必要，爰予刪除。</p> <p>三、現行條文第二項移列為第一項，並將規範對象明定為</p>

	<p><u>部得廢止許可、變更許可內容、命令停止或改正聯營行為。</u></p> <p><u>船舶運送業聯營之監督辦法</u>，由交通部定之。</p>	<p>經營國內固定航線之船舶運送業者，另酌作文字修正，俾資明確；又依行政程序法第九十三條規定，行政機關作成行政處分有裁量權時，本得為期限、條件、負擔等附款，無需再於本法規定，爰將本項後段文字刪除。</p> <p>四、現行條文第三項屬依修正條文第二項所訂辦法規範之管理事項內容，爰予刪除。</p> <p>五、現行條文第四項移列為修正條文第二項，並將聯營許可之申請、變更、管理、廢止及監督等相關事項授權主管機關會商有關機關（如行政院公平交易委員會等）定之。</p>
<p>第十六條 <u>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，經確實核算後，由政府補償之。</u></p>	<p>第二十條 交通部得依實際需要，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，經確實核算後由政府補償之。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、配合本法相關條文用語酌作文字及標點符號修正。</p>
<p>第十七條 <u>為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以合理價格及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</u></p> <p><u>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可及管理等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</u></p>	<p>第二十一條 <u>為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材之運送辦法，交通部得會同其主管機關訂定之。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為彰顯現行條文意旨，並考量政府採購法公平競爭之精神、國籍船隊運輸能量之提昇及國家經濟之穩定發展，使有關政府機關及其公營事業機構進口物資器材能順利運送，爰將現行條文分為二項，並酌作文字修正及增訂由主管機關認可之專責機構規劃推薦適當船隊運送，俾適時適地完成任務之機制。</p>
<p>第十八條 <u>外國政府或外國籍船舶運送業對中華民國船舶</u></p>	<p>第二十二條 <u>外國政府或外國船舶運送業對中華民國船舶</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、配合本法相關條文用語酌</p>

<p>運送業採取不利措施時，<u>主管機關得進行調查，並會同有關機關採取必要之措施。</u></p>	<p>運送業採取不利措施時，交通部得進行調查並會同有關機關採取必要之措施。</p>	<p>作文字及標點符號修正。</p>
<p>第十九條 船舶運送業刊登招攬客貨廣告，應載明公司名稱、船名、航行港口及船舶運送業許可證字號；<u>其經營固定航線者，並應載明航線及船期。</u></p>	<p>第二十三條 船舶運送業刊登招攬客貨廣告，應載明公司名稱、船名、<u>航線、船期、航行港口及船舶運送業許可證字號。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、為區隔經營固定航線之公共運送人及經營非固定航線業者刊登廣告之應記載事項，以確保公共利益及落實管理效能，爰將現行條文規範對象及廣告應記載事項予以明確化。</p>
<p>第二十條 船舶運送業簽發載貨證券或客票，應先將載貨證券或客票之樣本報請航政機關備查後，始得為之；變更時，亦同。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u> 二、為健全航運秩序並保障託運人權益，爰將船舶運送業及船舶出租業管理規則第二十四條規定移列本法。</p>
<p>第二十一條 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。</p>	<p>第二十四條 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。</p>	<p>一、條次變更，其餘未修正。 二、船舶運送業如因船期等因素不及裝載貨物，託運人得請求其簽發裝船載貨證券為運送契約之佐證文件，並於貨物裝船後由船舶運送業者簽署正式之載貨證券。</p>
<p>第二十二條 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，<u>並以電信網路、新聞紙或雜誌等公開方式公開其運價資訊；經營固定客運航線者，應另於營業處所公開其運價資訊。</u></p> <p>前項運價表，航政機關認為有不合理或不利於國家進出口貿易或航業發展者，得令業者限期修正，必要時得暫停全部或一部之實施。</p>	<p>第二十五條 船舶運送業經營固定航線之客、貨運價表，應報請<u>當地航政機關核轉交通部備查。</u></p> <p>前項運價，<u>當地航政機關如認為顯有不當或不利於中華民國進出口貿易或航業發展者，得報請交通部責令其修正，必要時得暫停其全部或一部之實施。</u></p> <p><u>前二項規定，於國際聯營組織適用之。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、參考二〇〇二年修正美國航業法第八條規定運送人須確保運費相關資訊之公開，及消費者保護法第四條規定，企業經營者應就其服務提供消費者充分與正確資訊，爰第一項增訂船舶運送業運價表應報請航政機關備查，並以電信網路、新聞紙或雜誌等公開方式公開其運價資訊，並規定經營固定客運航線業務者，應另於營業處所（含公司、分公司、售票處及乘客候船處等）公開運價資訊，俾保障消費大眾之權益。其中「運價表」包括各種附加費、計費方式、運輸</p>

		<p>條件及運輸章則。</p> <p>三、第二項所稱「不合理」係指業者所報運價與市場行情差異過大（含過高或偏低）或申請項目與國際航運實務不合；另考量責令業者修正運價表屬航政機關之權責，為使規定明確，爰刪除「報請交通部」等文字。</p> <p>四、原第三項移列至第三十四條第三項，以符本法章節規定。</p>
	<p>第二十六條 船舶運送業經營國際固定航線者，應向當地航政機關辦理經營固定航線登記，並依前條規定報備運價表後，始可在我國港口攬運客貨。</p> <p>船舶運送業經營國際固定航線業務，應依所登記之航線，從事客運運送。</p> <p>經營前項國際固定航線，停航前應先報請當地航政機關核准。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、本條第一項及第二項已移併於修正條文第十三條第一項及第二項，至於第三項則無規範必要，爰予刪除。</p>
<p>第二十三條 船舶運送業經營國內、國際固定航線客貨運送，應依前條第一項備查之運價表收取運費。但運送雙方訂有優惠運價者，不在此限。</p> <p>船舶運送業對乘客或託運人不得有不合理之差別待遇。</p>	<p>第二十七條 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。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、參照美國海運法規定，對海運市場維持運價上限管制之原則，及考量實務上優惠運價因涉及業者商業機密及其行銷策略之運用，業者所申報之運價表並未包含優惠運價在內。為兼顧市場及政府管理之機制，爰增訂第一項運送雙方（含客運）間得議定優惠運價運送契約之規定。</p> <p>三、現行條文部分移列為第二項，並增列對乘客亦不得有不合理之差別待遇。</p>
<p>第二十四條 航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供</p>	<p>第二十八條 航政機關於必要時，得通知船舶運送業提供</p>	<p>條次變更，內容未修正。</p>

<p>其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	<p>其營運、財務狀況及其他有關文件，以供查核。</p>	
<p>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，<u>主管機關</u>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。</p>	<p>第二十九條 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，交通部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。</p>	<p>一、條次變更。 二、配合本法相關條文用語酌修文字。</p>
	<p>第三十條 交通部為適應航業需要，應分年訂定船員培育計畫，設立船員訓練機構，訓練船員。船員訓練機構之組織規程，由交通部擬訂，報請行政院核定。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、本條規定於船員法第一條、第九條及第十條已有相關規範，爰予刪除。</p>
	<p>第三十一條 船舶運送業僱用之船員，應經體格檢查合格，且依規定領有船員服務手冊、執業證書後，始得在船上服務；其僱用契約範本及體格檢查辦法，由交通部定之。 外國船舶運送業僱用中華民國船員，應申請交通部審核許可始得僱用；其辦法由交通部定之。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、本條規定於船員法第二章及第三章已有相關條文規範，爰予刪除。</p>
	<p>第三十二條 船舶運送業不得包庇、唆使或以其他<u>非正當</u>方法，使船員走私貨物進口或出口。但船員走私，經查明不可歸責於船舶運送業者，該船舶運送業者不負責任。 船員發現船上有走私或未依規定完稅之貨物時，應即報告船長或向有關機關舉發之，並得予以獎勵。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、現行條文第一項前段規定於海關緝私條例第二十七條第一項已有規範，至第一項但書及第二項有關船員之規定，船員法第六十九條及第七十九條亦有相關規範，本條無規範必要，爰予刪除。</p>
<p>第二十六條 船舶運送業兼營本法所定其他各業之業務時，應依本法及<u>其授權訂定之各業管理法規</u>，申請航政機關核轉<u>主管機關</u>許可並核發</p>	<p>第三十三條 船舶運送業兼營本法所定其他各業之業務時，應依本法及依本法所發布之命令，申請<u>當地</u>航政機關核轉交通部核發許可證後，</p>	<p>一、條次變更。 二、為使文義明確，酌作文字修正。</p>

<p>許可證後，始得營業。</p>	<p>始得營業。</p>	
<p><u>第二十七條</u> 船舶運送業之<u>最低資本額</u>、<u>籌設申請</u>、<u>許可證之核發與換發</u>、<u>公司變更登記</u>、<u>船舶購建與拆售</u>、<u>自國外輸入船齡之限制</u>、<u>營運、管理、運價表備查</u>、<u>投保金額及證照費收取</u>等事項之規則，由<u>主管機關</u>定之。</p>	<p><u>第三十三條之一</u> 船舶運送業之<u>籌設申請</u>、<u>許可證之核發與換發</u>、<u>公司變更登記</u>、<u>船舶購建與拆售</u>、<u>營運、管理、運價表申報</u>、<u>證照費收取及外國籍船舶運送業之管理</u>等事項之<u>管理規則</u>，由交通部定之。</p> <p><u>船舶出租業之籌設申請、許可證之核發與換發</u>、<u>公司變更登記</u>、<u>船舶購建與拆售</u>、<u>營運、管理及證照費收取等事項之管理規則</u>，由交通部定之。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、因應現行條文第七條、第十五條第二項、第十七條第二項及第六十五條之刪除，將本國籍船舶運送業相關事項集中納入本條授權法規予以規範，並刪除有關外國籍船舶運送業之管理事項，於第二節增訂第三十三條授權就外國籍船舶運送業相關管理事項訂定法規。</p> <p>三、配合修正條文第三條刪除「船舶出租業」之業別，第二項規定併予刪除。</p>
<p>第二節 外國籍船舶運送業</p>	<p>第三章 外國籍船舶運送業</p>	<p>現行第三章修正為第二章第二節，理由如第二章章名之修正。</p>
<p><u>第二十八條</u> 外國籍船舶運送業非<u>依法設立分公司</u>或<u>委託中華民國船務代理業</u>代為處理船舶客貨運送業務，不得在<u>中華民國境內攬運客貨</u>。</p>	<p><u>第三十四條</u> 外國籍船舶運送業非<u>經委託中華民國船務代理業</u>代為執行或處理船舶客貨運送業務，不得在<u>中華民國境內攬載客貨</u>。<u>但在中華民國依法設立分公司者</u>，不在此限。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、外國籍船舶運送業於我國攬運客貨之方式有二：一為設立分公司，二為委託我國船務代理業辦理；爰將現行條文酌作文字修正，俾資明確。</p>
<p><u>第二十九條</u> 外國籍船舶運送業在<u>中華民國設立分公司</u>，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<u>航政機關核轉主管機關許可籌設</u>。</p> <p>外國籍船舶運送業應自<u>許可籌設之日起六個月內</u>，依法辦理認許及分公司登記，具備有關文書，申請<u>航政機關核轉主管機關許可並核發許可證後</u>，始得營業。</p> <p>外國籍船舶運送業<u>分公司結束營業</u>，應自<u>結束營業之日起三十日內</u>，將原領許可證繳送航政機關轉送主管</p>	<p><u>第三十五條</u> 外國籍船舶運送業在<u>中華民國設立分公司</u>，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<u>當地航政機關核轉交通部核准籌設</u>。</p> <p>外國籍船舶運送業應在<u>核定籌設期間內</u>，依法辦理認許及分公司登記，具備有關文書，申請<u>當地航政機關核轉交通部發給許可證後</u>，始得<u>依法營業</u>。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為統一法律用語，爰現行條文第一項「核准籌設」修正為「許可籌設」。</p> <p>三、第二項籌設期間明定為六個月，並酌作文字修正，以利業者遵行。</p> <p>四、參照修正條文第八條第三項本國籍船舶運送業結束營業之相關規定，增訂第三項外國籍船舶運送業分公司結束營業之相關規定，俾資周延。</p>

<p><u>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。</u></p>		
	<p>第三十六條 外國籍船舶運送業在中華民國境內設立分公司之營運資金，由交通部定之。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、基於立法精簡原則，現行條文移併至修正條文第三十三條授權法規中規定，本條爰予刪除。</p>
<p>第三十條 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<u>辦妥代理登記後，始得營業。</u></p>	<p>第三十七條 外國籍船舶運送業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，由該船務代理業申請航政機關辦理代理登記。</p> <p><u>前項外國籍船舶運送業在其本國設立登記文件及代理契約，應經中華民國駐外使領館、代表機構或該國駐華使領館、代表機構驗證。但代理契約之驗證，得以中華民國法院之公證代之。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、為明確規範本條之經營要件，爰將現行條文第一項酌作文字修正，俾符實情。 三、現行條文第二項係屬行政作業規範之事宜，改列於修正條文第三十三條授權之法規中規定。</p>
<p>第三十一條 外國籍船舶運送業申請在我國設立分公司經營業務或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，有事實足認為有下列情事之一者，得不予許可或登記：</p> <p>一、<u>申請文件不足或不符，經限期改正而屆期未改正。</u></p> <p>二、有侵害乘客或託運人合法權益之不良紀錄未滿三年。</p> <p>三、財務欠佳而有實據未滿三年。</p> <p>四、其他有妨礙航運秩序。</p>	<p>第三十八條 航政機關依前條第一項規定審核外國籍船舶運送業之代理登記時，如有事實足認為有左列情事之一者，得不予核准：</p> <p>一、文件不足或不符者。</p> <p>二、有侵害託運人合法權益之不良紀錄者。</p> <p>三、財務欠佳而有實據者。</p> <p>四、其他有妨礙航運秩序者。</p> <p><u>前項規定，於外國籍船舶運送業申請在中華民國設立分公司者，準用之。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、將現行條文第一項及第二項合併規定，並修正第二款及第三款之情形為未滿三年者，另酌作文字修正。</p>

<p>第三十二條 <u>第十三條、第十四條、第十九條至第二十六條、第三十四條及第三十五條</u>規定，於在中華民國設有分公司或委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務之外國籍船舶運送業，準用之。</p>	<p>第四十一條 第十七條、第十八條、第二十三條至第二十九條及第三十二條之規定，於在中華民國設有分公司或委託中華民國船務代理業代為執行或處理船舶客貨運送業務之外國籍船舶運送業，準用之。</p>	<p>一、條次變更。 二、配合相關條文條次之變更，修正所引條次，並增列準用修正條文第二十條、第二十六條、第三十四條及第三十五條，以資周延。</p>
<p>第三十三條 外國籍船舶運送業在中華民國設立分公司經營業務者，其籌設申請、許可證之核發與換發、變更登記之管理、營運資金、證照費收取或委託船務代理業攬運客貨等事項之規則，由主管機關定之。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。 二、授權就外國籍船舶運送業在中華民國設立分公司經營業務之相關管理事項，由主管機關另定之。</p>
<p>第三節 國際聯營組織及國際航運協議</p>		<p>本節新增，理由如第二章章名之修正。</p>
<p>第三十四條 船舶運送業在中華民國經營業務者，<u>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</u>。聯營組織變更或解散時，亦同。 國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，<u>應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查</u>。 第二十二條規定，於國際聯營組織準用之。</p>	<p>第三十九條 加入為國際聯營組織會員之<u>中華民國及外國籍船舶運送業</u>，在中華民國有營業行為者，應將其所參加國際聯營組織之名稱、聯營協定內容及會員名錄報請當地航政機關轉請交通部備查。聯營組織變更或解散時，亦同。 <u>前項國際聯營組織</u>，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，得由國際聯營組織代為申報。 <u>未依第一項規定辦理者，航政機關於必要時，得暫停該船舶運送業全部或部分運價表之實施</u>。 第二十五條第三項 前二項規定，於國際聯營組織適用之。</p>	<p>一、條次變更。 二、配合修正條文第三條第十款「國際聯營組織」、第十一款「國際航運協議」，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。 三、第二項修正國際聯營組織會員公司運價表，由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。 四、配合實務運作，刪除現行條文第三項規定。 五、第三項由現行條文第二十五條第三項移列，定明修正條文第二十二條於國際聯營組織準用之。</p>
<p>第三十五條 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。 二、有關船舶運送業在中華民</p>

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>前項運價表應容許船舶運送業自由決定其運費、票價。</p>		<p>國經營業務，有簽訂國際航運協議者之相關管理事項於本條第一項及第二項中規範。</p> <p>三、另為與國際海運實務接軌，第三項規定對於所協議之運價表，應容許船舶運送業自由決定其運費、票價。</p>
<p>第三章 船務代理業、海運承攬運送業之管理</p>	<p>第四章 船務代理業海運承攬運送業</p>	<p>章次配合現行第二章與第三章之合併而修正，章名配合第二章增列「之管理」之文字。</p>
<p>第三十六條 經營船務代理業，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可籌設。</p> <p>船務代理業應自許可籌設之日起六個月內，依法辦妥公司登記，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。</p>	<p>第四十二條 經營船務代理業，應具備有關文書申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。</p> <p>船務代理業應在核定籌設期間內，依法辦理公司登記，並申請當地航政機關核轉交通部核發許可證後，始得依法營業。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為統一法律用語，爰第一項「核准籌設」修正為「許可籌設」。</p> <p>三、第二項籌設期間明定為六個月，並酌作文字修正，以利業者遵行。</p>
<p>第三十七條 船務代理業經營代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。</p>	<p>第四十三條 船務代理業所經營之代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。</p>	<p>條次變更，並酌作文字修正。</p>
	<p>第四十四條 有左列情形之一者，不得為船務代理業之經理人；已充任者，解任之，並通知公司登記中央主管機關：</p> <p>一、有公司法第三十條各款情事之一者。</p> <p>二、曾經營船務代理業受廢止許可證處分未逾三年者。</p> <p>前項規定於公司發起人、負責人、董事及監察人，準用之。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、鑑於公司法第三十條相關規定較現行條文第一款規範事項更具體明確，另考量現行第二款於實務面，自本法公布施行以來並無依此規定，限制擔任船務代理業經理人、公司發起人、負責人、董事及監察人之情事，爰予刪除。</p>

<p>第三十八條 船務代理業所代理之外國籍船舶運送業，在中華民國國境內攬運之客貨，發生運送糾紛或爭議者，船務代理業應協助妥善處理之。</p>	<p>第四十五條 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載之客貨，未依約到達目的地或交付受貨人前，船務代理業應負責協助處理，至客貨到達目的地或交付受貨人時為止。</p>	<p>一、條次變更。 二、為維護航運秩序，對於船務代理業代理外國籍船舶運送業，應依一般契約規範之代理事項及雙方簽訂契約內容協助處理客貨運送事宜，若有運送糾紛發生時，應依上述代理範圍負責處理相關事宜；若於代理期間發生非代理範圍事項之糾紛或爭議時（如海事、污染或船員欠薪等事項），船務代理業仍應基於其業務代理人之角色協助被代理之船舶運送業辦理相關事宜，故為使其角色定位能予明確化，爰酌作文字修正，俾符實務管理。</p>
<p>第三十九條 經營海運承攬運送業，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。 經營海運承攬運送業者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，海運承攬運送業應予以續保。</p>	<p>第四十六條 經營海運承攬運送業應具備有關文書，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。 海運承攬運送業應在核定籌設期間內，依法辦理公司登記，並申請當地航政機關核轉交通部核發許可證後，始得依法營業。</p>	<p>一、條次變更。 二、為統一法律用語，爰將現行條文第一項「核准籌設」修正為「許可籌設」，並酌作文字及標點符號修正。 三、第二項籌設期間明定為六個月，並酌作文字修正，以利業者遵行。 四、為符合法律保留原則，將現行海運承攬運送業管理規則有關保證金及責任保險制度之機制，於本條第三項及第四項增訂之。</p>
<p>第四十條 外國籍海運承攬運送業非依法設立分公司或委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，不得在中華民國境內營業。 前項海運承攬運送業代理外國籍海運承攬運送業在中華民國之業務，於代理時</p>	<p>第四十七條 海運承攬運送業得兼代理外國海運承攬運送業在中華民國之業務，於代理時應檢附有關文書，向當地航政機關辦理登記。 海運承攬運送業經營前項業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。</p>	<p>一、條次變更。 二、外國籍海運承攬運送業於我國營業之方式有二：一為設立分公司，二為委託我國海運承攬運送業辦理；為符實務管理需要，爰增列修正條文第一項。 三、現行條文第一項及第二項</p>

<p>應檢附有關文書，向航政機關辦理登記。</p> <p>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。</p>		<p>，酌作文字修正後，移列為修正條文第二項及第三項。</p>
<p>第四十一條 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。</p>	<p>第四十八條 海運承攬運送業除船舶運送業兼營者外，不得租備船舶，運送其所承攬貨物。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、海運承攬運送業得以論程及論時傭船方式，運送其所承攬之貨物，惟「光船租賃」因涉及「船舶運送業」營運業務之範疇，需具有「船舶運送業」資格並依修正條文第十條第二項規定報經當地航政機關備查後始得為之。考量船舶運送業與公共運輸人（Ocean Common Carrier）之特性，爰酌作文字修正，俾使文義明確。</p>
<p>第四十二條 <u>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</u>規定，於船務代理業及外國籍船務代理業準用之。</p> <p><u>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</u>規定，於海運承攬運送業及外國籍海運承攬運送業準用之。</p> <p><u>第二十八條、第二十九條及第三十一條</u>規定，於外國籍船務代理業準用之。</p> <p><u>第二十九條</u>規定，於外國籍海運承攬運送業準用之。</p> <p>。</p>	<p>第四十九條 第十條、第十一條、第二十三條、第二十四條、第二十七條至第二十九條、第三十三條及第三十五條之規定，於船務代理業及海運承攬運送業準用之。</p> <p>第二十五條、第二十六條、第四十四條及第四十五條之規定，於海運承攬運送業準用之。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、考量船務代理業與海運承攬運送業規範內容不盡相同，爰將海運承攬運送業所準用之條文統一於修正條文第二項規定，俾利適用，並配合現行條文第二十六條第一項及第二項已併入修正條文第十三條予以規範，另第四十四條條文刪除及相關條文條次之變更，爰酌作相關條文條次修正。</p> <p>三、為配合我國加入世界貿易組織所作承諾，外國籍船務代理業及外國籍海運承攬運送業，享有國民待遇，另船舶運送業並未列為開放業別之承諾，各國皆然。為因應實務管理之需要，爰於修正條文第一項及第二項分別增訂外國籍船務代理業及外國籍海運承攬運送業與本國籍業者準用相同條文。</p>

		四、外國籍船務代理業及外國籍海運承攬運送業在我國之經營型態參照外國籍船舶運送業，爰增訂第三項及第四項，明定其準用條文，俾資明確。
<p><u>第四十三條</u> 船務代理業之<u>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></p> <p>海運承攬運送業之<u>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。</u></p>	<p><u>第四十九條之一</u> 船務代理業與海運承攬運送業之<u>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管理規則，由交通部定之。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、考量船務代理業與海運承攬運送業規範內容不盡相同及外國籍業者設立分公司經營業務之需要，另配合現行條文第七條之刪除及修正條文第四十條第一項之增訂，爰將現行條文授權訂定法規之規定，分為二項予以規範，及增列由主管機關訂定外國籍船務代理業與外國籍海運承攬運送業設立分公司經營業務之營運資金事項。</p>
<p><u>第四章 貨櫃集散站經營業之管理</u></p>	<p><u>第五章 貨櫃集散站經營業、船舶出租業</u></p>	<p>配合現行第三章納入修正第二章及船舶出租業之刪除，修正章次及章名。</p>
<p><u>第四十四條</u> 經營貨櫃集散站業務，應具備有關文書，申請航政機關核轉<u>主管機關許可籌設。</u></p> <p>貨櫃集散站經營業，應自<u>許可籌設之日起六個月內</u>，依規定置備足供貨櫃、貨物、車輛、機具存放及貨物起卸場所，辦理公司登記，檢附有關文書，申請航政機關核轉<u>主管機關許可及核發許可證</u>，並向海關登記後，始得營業。</p>	<p><u>第五十條</u> 經營貨櫃集散站業務，應具備有關文書，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。</p> <p>貨櫃集散站經營業，應在<u>核定籌設期間內</u>，依規定置備足供貨櫃、貨物、車輛、機具存放及貨物起卸場所，辦理公司登記，檢附有關文書，申請<u>當地航政機關核轉交通部核發許可證</u>，並向海關登記後，始得<u>依法營業。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、為統一法律用語，爰現行條文第一項「核准籌設」修正為「許可籌設」。</p> <p>三、第二項籌設期間明定為六個月，並酌作文字修正，以利業者遵行。</p>
<p><u>第四十五條</u> 貨櫃集散站之貨櫃運輸出入通道，應與鐵路</p>	<p><u>第五十一條</u> 貨櫃集散站之貨櫃運輸出入通道，應與鐵路</p>	<p>條次變更，並酌作文字修正。</p>

<p>、公路運輸系統為適當之配合，不得妨礙交通秩序及安全。</p>	<p>、公路運輸系統為適當之配合，不得妨礙交通秩序與安全。</p>	
	<p>第五十二條 貨櫃集散站經營業之經營業務及其應具備之設備標準，由交通部定之。 在貨櫃集散站內設立之聯鎖倉庫，其設備標準依海關之規定。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、鑑於現行條文第一項已移併至修正條文第四十八條授權法規中規範，另第二項規定海關管理貨櫃集散站辦法已有規範，本條無規定必要，爰予刪除。</p>
	<p>第五十三條 經營船舶出租業應具備有關文書，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。 船舶出租業應在核定籌設期間內，依法辦理公司登記，並申請當地航政機關核轉交通部核發許可證後，始得依法營業。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、配合船舶出租業之刪除，本條爰予刪除。</p>
	<p>第五十四條 船舶出租業供租賃之船舶，以自有船舶光船出租與船舶運送業為限，並應依船舶登記法之規定為租賃權之登記。 船舶出租業將供租賃之船舶出售、出租或設定抵押權於國外時，應依第十二條之規定辦理。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u> 二、配合船舶出租業之刪除，本條爰予刪除。</p>
<p>第四十六條 貨櫃集散站經營業之營業費率表，應報請航政機關備查；變更時，亦同。</p>	<p>第五十五條 貨櫃集散站經營業營業費率<u>上下限</u>，由當地航政機關報請交通部核定；其有變更時，亦同。 <u>貨櫃集散站經營業營業費率</u>，由該經營業在前項之<u>上下限範圍內擬訂</u>，報請當地航政機關核定後實施。</p>	<p>一、條次變更。 二、基於市場自由競爭之原則，貨櫃集散站經營業營業費率應由業者自行訂定，報請當地航政機關備查即可，爰修正第一項規定，並酌作文字修正，第二項予以刪除。</p>
<p>第四十七條 <u>第七條第三項、第八條、第九條及第二十三條至第二十六條</u>規定，於貨櫃集散站經營業及外國籍貨櫃集散站經營業準用之。</p>	<p>第五十六條 <u>第十條、第十一條、第二十八條、第二十九條、第三十三條、第三十五條及第四十四條</u>之規定，於貨櫃集散站經營業、船舶出</p>	<p>一、條次變更。 二、第一項配合相關條次之變更及刪除現行條文第四十四條與船舶出租業之規定，爰酌作相關條文條次文字修正</p>

<p><u>第二十八條</u>有關依法設立分公司始得在中華民國境內營業與<u>第二十九條及第三十一條</u>規定，於外國籍貨櫃集散站經營業準用之。</p>	<p><u>租業</u>準用之。</p>	<p>，另為配合我國加入世界貿易組織所作承諾及因應實務管理之需要，增訂外國籍貨櫃集散站經營業與本國籍業者準用相同條文。 三、外國籍貨櫃集散站經營業在我國之經營型態比照外國籍船舶運送業，爰增訂修正條文第二項，明定其準用條文，俾資明確。</p>
<p><u>第四十八條</u> 貨櫃集散站經營業之<u>最低資本額或外國籍貨櫃集散站經營業設立分公司經營業務之營運資金、設備基準、經營項目、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、證照費收取等事項之規則</u>，由<u>主管機關</u>定之。</p>	<p><u>第五十六條之一</u> 貨櫃集散站經營業之經營項目、籌設申請、許可證之核發與換發、公司變更登記、營運、管理、證照費收取等事項之<u>管理規則</u>，由交通部定之。</p>	<p>一、條次變更。 二、配合現行條文第七條及第五十二條之刪除，並考量外國籍業者設立分公司經營業務之需要，本條爰增列授權主管機關另定規則之項目。</p>
<p><u>第五章</u> 罰 則</p>	<p><u>第六章</u> 罰 則</p>	<p>章次變更，章名未修正，並依各業業別及罰責輕重調整本章各條條文之順序。</p>
<p><u>第四十九條</u> 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<u>第三十四條第二項</u>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。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。 二、修正條文第一項增訂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或聯營事由消滅，其聯營認可之廢止事由。 三、配合修正條文<u>第三十四條</u>及<u>第三十五條</u>規定，對違反該二條第二項規定者，航政機關於必要時，得暫停其運價表全部或部分之實施。</p>
<p><u>第五十條</u> 國際聯營組織之<u>運作或國際航運協議之實施</u>，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</p>	<p><u>第四十條</u> <u>前條</u>國際聯營組織所訂協定內容有礙中華民國航運秩序或經濟發展者，航政機關得責令其限期改善；<u>拒絕改善或改善無效者</u>，航政機關得禁止或限制其全部或部分會員公司在我國營運</p>	<p>一、條次變更。 二、將現行條文<u>第四十條</u>前段文字移列為修正條文第一項。 三、未於限期完成改善者，則廢止其認可，並列為修正條文第二項予以規範。</p>

<p><u>機關會商有關機關廢止其認可。</u></p>	<p>。</p>	
<p>第五十一條 <u>未經許可而經營船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業或貨櫃集散站經營業者，由航政機關處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰，並令其限期改善；屆期未完成改善者，得按次處罰至完成改善為止。</u></p>	<p>第六十條 <u>未經核准而經營船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業或船舶出租業者，由當地航政機關處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並得沒入其營業設備之一部或全部。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、配合船舶出租業之刪除，刪除本條相關文字；另鑑於實務上已少有法規對違規經營之業者施以沒入營業設備之規定，且該處罰方式將造成港口之擁擠或行政機關辦公場所空間之不足；復為避免罰則太輕，無法有效降低違法行為之發生，爰將本條規定之罰鍰金額提高至新臺幣十萬元以上五十萬元以下，並限期改善，及得按次處罰。</p>
<p>第五十二條 <u>船舶運送業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並令其限期改善及得停止其營業之全部或一部：</u> 一、<u>違反第十條規定，將船舶拆解或以光船出租、抵押、出售於國外、船舶變更為非中華民國籍，或租船經營固定航線，未報備查。</u> 二、<u>違反第十三條規定，經營固定航線業務，未辦理航線登記、航線變更登記或未依登記之航線及船期表，從事客貨運送；或經營國內固定客運航線，於減班或停航時，未依規定期限報請航政機關備查，或報備查後未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。</u> 三、<u>違反第十四條規定，未依規定投保營運人責任保</u></p>	<p>第五十七條 <u>船舶運送業有下列情事之一者，由當地航政機關處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並責令其限期改善及得停止其營業之全部或一部：</u> 一、<u>違反第十二條規定，未經核准擅自將所有之船舶拆解，或以光船出租、抵押或出售於國外者。</u> 二、<u>經營國內固定航線業務，違反第十六條第一項、第二項規定，未請領航線證書或不依航線證書所載之航線，從事客貨運送者。</u> 三、<u>經營旅客運送業務，違反第十七條第一項規定，未為旅客投保人身傷害保險者。</u> 四、<u>經營國際固定航線業務，違反第二十六條第一項、第二項規定，未辦理固定航線登記，或未依所登記之航線，從事客貨運送者。</u></p>	<p>一、條次變更。 二、現行條文第一項序文「左列」修正為「下列」。 三、現行條文第一項第一款配合修正條文第十條第一項酌作文字修正，並將該條第二項納為本款處罰事項。 四、現行條文第一項第二款酌作文字修正，並配合現行條文第二十六條移併至修正條文第十三條，將現行條文第一項第四款刪除。 五、配合現行條文第十七條條次之變更及確保保險權益，將現行條文第一項第三款酌作文字修正。 六、配合現行條文第三十二條之刪除，現行條文第一項第五款併予刪除。 七、配合國內固定航線證書之制度改為登記制度，現行條文第二項酌作文字修正，第四項併予刪除。 八、現行條文第三項為符合行政程序法之用語，爰酌作文字修正。</p>

<p><u>險、旅客傷害保險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。</u></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得廢止其航線登記之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守停止營業之處分或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p><u>五、違反第三十二條第一項規定，包庇、唆使或以其他非正當方法使船員從事走私，經查明有據者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得廢止其航線證書之全部或一部。</p> <p>經前項限期改善而未改善，或未遵守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，廢止其船舶運送業許可證。</p> <p><u>依第二項規定廢止航線證書之船舶運送業，自廢止之日起六個月內，不得重新申請核發原航線之航線證書或恢復營業。</u></p> <p><u>船舶出租業違反第五十四條第二項規定者，依前四項規定處罰。</u></p>	<p>九、現行條文第五項配合船舶出租業之刪除，併予刪除。</p>
<p><u>第五十三條 外國籍船舶運送業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並令其限期改善及得在六個月以內期間禁止在中華民國各港口上下乘客、裝卸貨物或入出港：</u></p> <p><u>一、違反第四條規定，未經主管機關特許，在中華民國各港口間運送客貨。</u></p> <p><u>二、違反第二十八條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理船舶客貨運送業務，而在中華民國境內攬運客貨。</u></p> <p><u>三、違反第三十二條準用第十三條規定，經營固定航線業務，未辦理航線登記、航線變更登記或未依登</u></p>	<p><u>第五十八條 外國籍船舶或外國籍船舶運送業違反第四條、第三十四條、第三十五條、第三十七條或第四十一條之規定者，由當地航政機關處新台幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰，並得定期禁止在中華民國各港口裝卸客貨或入出港。</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、配合相關條文條次變更及為使外國籍船舶運送業違反本法相關規定之相關罰則與本國籍業者取得一致並求語意明確，現行條文「定期」修正為「在六個月以內期間」、「裝卸客貨」修正為「上下乘客、裝卸貨物」。</p> <p>三、參照修正條文第五十二條第一項各款，將本條之違法構成要件明確化，爰將現行條文所訂事項，依其性質分列四款予以規範，並增訂第二項及第三項。</p> <p>四、現行條文第三十七條係對受託之我國籍船務代理業所為之規定，另現行條文第四十一條所列外國籍船舶運送業之準用條款，其涉及處罰之事宜已分別納入本條及修</p>

<p><u>記之航線及船期表，從事客貨運送；或經營國內固定客運航線，於減班或停航時，未依規定期限報請航政機關備查，或報備查後未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。</u></p> <p><u>四、違反第三十二條準用第十四條規定，未依規定投保營運人責任保險、旅客傷害保險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。</u></p> <p><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。</u></p> <p><u>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。</u></p>		<p>正條文第五十五條予以規範，爰均予刪除。</p>
<p>第五十四條 船舶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：</p> <p>一、<u>違反第九條規定，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。</u></p> <p>二、<u>違反第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船舶運送業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</u></p> <p>三、<u>違反第二十條規定，載</u></p>	<p>第五十九條 船舶運送業、<u>船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業、船舶出租業</u>有左列情事之一者，由<u>當地</u>航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並責令其限期改善：</p> <p>一、<u>依本法規定應辦理變更登記或換領許可證，而不辦理者。</u></p> <p>二、<u>違反第二十五條第一項或第五十五條規定，運價表、營業費費率，未經報請核准或備查而實施者。</u></p> <p>三、<u>未依本法規定提供營運財務狀況等文件，或提供</u></p>	<p>一、現行條文第五十九條分別列為修正條文第五十四條至第五十八條規範。</p> <p>二、配合船舶出租業規定之刪，及考量現行條文第一項各款有處罰構成要件不明確之疑慮，爰依處罰對象不同，將相關處罰事宜分別於本章相關條文予以規範。另將現行條文第一項序文「左列」修正為「下列」。</p> <p>三、現行條文第一項第四款相關業別之罰責已移列至修正條文第五十二條第一項第二款予以規範，爰予刪除；另為維護航運秩序，將業者違</p>

<p><u>貨證券或客票樣本未報備查。</u></p> <p>四、<u>違反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></p> <p>五、<u>違反第二十二條第二項規定，經限期修正，屆期未修正。</u></p> <p>六、<u>違反第二十四條規定，未提供營運、財務狀況或其他有關文件。</u></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p><u>之文件虛偽不實者。</u></p> <p>四、<u>經營國內、國際固定航線業務，違反第十六條第三項或第二十六條第三項規定，未經報請核准或核備而停航者。</u></p> <p>五、<u>其他應受檢查或限期改正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未改善，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，廢止其許可證。</p> <p><u>第二項停止營業期間，不得超過六個月。</u></p>	<p>反修正條文第九條、第十九條、第二十條、第二十二條及第二十四條規定之行為納為處罰態樣，列為修正條文第一項各款。</p> <p>四、配合實務作業之需求及明確規範處分之期間，現行條文第二項酌作文字修正。</p> <p>五、為符合行政程序法之用語，爰將現行條文第三項「廢止其許可證」修正為「廢止其許可並註銷其許可證」。</p> <p>六、現行條文第四項有關停業期間之規定，已合併至修正條文第二項，本項予以刪除。</p>
<p>第五十五條 <u>外國籍船舶運送業</u>有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：</p> <p>一、<u>規避、妨礙或拒絕依第十八條規定所為之調查。</u></p> <p>二、<u>違反第三十二條準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或外國籍船舶運送運送業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</u></p> <p>三、<u>違反第三十二條準用第二十條規定，載貨證券或客票樣本未報備查。</u></p> <p>四、<u>違反第三十二條準用第二十二條第一項規定，運價表未報備查或運價資訊</u></p>	<p>第五十九條 <u>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、船舶出租業</u>有左列情事之一者，由當地航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並責令其限期改善：</p> <p>一、<u>依本法規定應辦理變更登記或換領許可證，而不辦理者。</u></p> <p>二、<u>違反第二十五條第一項或第五十五條規定，運價表、營業費費率，未經報請核准或備查而實施者。</u></p> <p>三、<u>未依本法規定提供營運財務狀況等文件，或提供之文件虛偽不實者。</u></p> <p>四、<u>經營國內、國際固定航線業務，違反第十六條第三項或第二十六條第三項</u></p>	<p>一、本條由現行條文第五十九條部分移列修正。</p> <p>二、為使現行條文第五十九條第一項處罰對象及其各款構成要件明確，爰將有關外國籍船舶運送業之違規事項，參照修正條文第五十四條第一項第二款至第六款違規事項規範於本修正條文第一項第二款至第六款；另將規避、妨礙或拒絕依修正條文第十八條規定所為之調查列為第一項第一款。</p> <p>三、配合實務作業之需求及明確規範停止營業處分之期間，現行條文第二項酌作文字修正。</p> <p>四、為符合行政程序法之用語，現行條文第三項「廢止其許可證」修正為「廢止其許</p>

<p>未公開。</p> <p>五、<u>違反第三十二條準用第三十二條第二項規定，經限期修正，屆期未修正。</u></p> <p>六、<u>違反第三十二條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></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p><u>規定，未經報請核准或核備而停航者。</u></p> <p>五、<u>其他應受檢查或限期改正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未改善，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，廢止其許可證。</p> <p><u>第二項停止營業期間，不得超過六個月。</u></p>	<p>可並註銷其許可證」。</p> <p>五、現行條文第四項有關停止營業期間之規定，已合併至修正條文第二項，本項爰予刪除。</p>
<p>第五十六條 <u>船務代理業或外國籍船務代理業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並令其限期改善：</u></p> <p>一、<u>違反第四十二條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後三十日內報備查。</u></p> <p>二、<u>違反第四十二條第一項準用第十九條規定，刊登廣告未載明公司名稱、船名、航行港口或船務代理業許可證字號；或經營固定航線而未載明航線及船期。</u></p> <p>三、<u>違反第四十二條第一項準用第二十條規定，載貨證券或客票樣本，未報備查。</u></p> <p>四、<u>違反第四十二條第一項</u></p>	<p>第五十九條 <u>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、船舶出租業有左列情事之一者，由當地航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並責令其限期改善：</u></p> <p>一、<u>依本法規定應辦理變更登記或換領許可證，而不辦理者。</u></p> <p>二、<u>違反第二十五條第一項或第五十五條規定，運價表、營業費費率，未經報請核准或備查而實施者。</u></p> <p>三、<u>未依本法規定提供營運財務狀況等文件，或提供之文件虛偽不實者。</u></p> <p>四、<u>經營國內、國際固定航線業務，違反第十六條第三項或第二十六條第三項規定，未經報請核准或核備而停航者。</u></p> <p>五、<u>其他應受檢查或限期改</u></p>	<p>一、本條由現行條文第五十九條部分移列修正。</p> <p>二、為使現行條文第五十九條第一項處罰對象及其各款構成要件明確，爰將有關船務代理業或外國籍船務代理業營運之違規事項，參照修正條文第五十四條第一款至第三款及第六款違規事項規範於本條第一款至第四款；另有關於外國籍船務代理業在中華民國營運，修正條文第四十二條第三項已有準用修正條文第二十八條依法設立分公司或委託中華民國船務代理業代為處理業務，始得在我國營業規定，爰於第五款明定其違反義務時之處罰。</p> <p>三、配合實務作業之需求及明確規範停止營業處分之期間，現行條文第二項酌作文字修正。</p> <p>四、為符合行政程序法之用語</p>

<p><u>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></p> <p>五、<u>違反第四十二條第三項準用第二十八條規定，未依法設立分公司或未委託中華民國船務代理業代為處理業務，而在中華民國境內營業。</u></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p><u>正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未改善，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，廢止其許可證。</p> <p><u>第二項停止營業期間，不得超過六個月。</u></p>	<p>，現行條文第三項「廢止其許可證」修正為「廢止其許可並註銷其許可證」。</p> <p>五、現行條文第四項有關停止營業期間之規定，已合併至修正條文第二項，本項爰予刪除。</p>
<p>第五十七條 <u>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：</u></p> <p>一、<u>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。</u></p> <p>二、<u>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。</u></p> <p>三、<u>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。</u></p>	<p>第五十九條 <u>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、船舶出租業有左列情事之一者，由當地航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並責令其限期改善：</u></p> <p>一、<u>依本法規定應辦理變更登記或換領許可證，而不辦理者。</u></p> <p>二、<u>違反第二十五條第一項或第五十五條規定，運價表、營業費費率，未經報請核准或備查而實施者。</u></p> <p>三、<u>未依本法規定提供營運財務狀況等文件，或提供之文件虛偽不實者。</u></p> <p>四、<u>經營國內、國際固定航線業務，違反第十六條第三項或第二十六條第三項規定，未經報請核准或核備而停航者。</u></p>	<p>一、本條由現行條文第五十九條部分移列修正。</p> <p>二、為使現行條文第五十九條第一項處罰對象及其各款構成要件明確，爰將有關海運承攬運送業或外國籍海運承攬運送業營運之違規事項，參照修正條文第五十四條第一項第一款至第三款及第六款違規事項規範於本條第一項第三款至第六款；至違反繳納保證金、投保承攬運送責任保險等規定，則規定於本條第一項第一款；另修正條文第四十條已明定，外國籍海運承攬運送業非依法設立分公司或委託中華民國海運承攬運送業代為處理業務，不得在中華民國境內營業，爰於本條第一項第二款明定違反者之處罰。</p> <p>三、配合實務作業之需求及明</p>

<p>四、<u>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。</u></p> <p>五、<u>違反第四十二條第二項準用第二十條規定，載貨憑證樣本未報備查。</u></p> <p>六、<u>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></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p>五、<u>其他應受檢查或限期改正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未改善，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，廢止其許可證。</p> <p><u>第二項停止營業期間，不得超過六個月。</u></p>	<p>確規範停止營業處分之期間，現行條文第二項酌作文字修正。</p> <p>四、為符合行政程序法之用語，現行條文第三項「廢止其許可證」修正為「廢止其許可並註銷其許可證」。</p> <p>五、現行條文第四項有關停止營業期間之規定，已合併至修正條文第二項，本項爰予刪除。</p>
<p>第五十八條 <u>貨櫃集散站經營業或外國籍貨櫃集散站經營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：</u></p> <p>一、<u>違反第四十六條規定，營業費率表，未報備查。</u></p> <p>二、<u>違反第四十七條第一項準用第九條規定，未換領許可證，或未於辦妥變更登記或未於辦妥分公司登記後三十日內報備查。</u></p> <p>三、<u>違反第四十七條第一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></p> <p>四、<u>違反第四十七條第二項準用第二十八條規定，未</u></p>	<p>第五十九條 <u>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、船舶出租業有左列情事之一者，由當地航政機關處新臺幣一萬二千元以上十二萬元以下罰鍰，並責令其限期改善：</u></p> <p>一、<u>依本法規定應辦理變更登記或換領許可證，而不辦理者。</u></p> <p>二、<u>違反第二十五條第一項或第五十五條規定，運價表、營業費率表，未經報請核准或備查而實施者。</u></p> <p>三、<u>未依本法規定提供營運財務狀況等文件，或提供之文件虛偽不實者。</u></p> <p>四、<u>經營國內、國際固定航線業務，違反第十六條第</u></p>	<p>一、本條由現行條文第五十九條部分移列修正。</p> <p>二、為使現行條文第五十九條第一項處罰對象及其各款構成要件明確，爰將有關貨櫃集散站經營業或外國籍貨櫃集散站經營業之違規事項參照修正條文第五十四條第一項第一款及第六款違規事項規範於修正條文第一項第二款及第三款；至營業費率表未報備查，則列為修正條文第一項第一款；另有關於外國籍貨櫃集散站經營業，修正條文第四十七條第二項已有準用修正條文第二十八條有關依法設立分公司始得在我國營業之規定，爰於修正條文第一項第四款規定其違反</p>

<p><u>依法設立分公司，而在中華民國境內營業。</u></p> <p>未於前項限期內完成改善者，除按次處罰及再限期改善外，並得在六個月以內期間停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未完成改善，或未遵守前項停止營業之處分，或於二年內違反第一項同一款規定達三次者，廢止其許可並註銷其許可證。</p>	<p><u>三項或第二十六條第三項規定，未經報請核准或核備而停航者。</u></p> <p>五、<u>其他應受檢查或限期改正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</u></p> <p>未於前項限期內改善者，除應按次連續處罰及再限期改善外，並得停止其營業之全部或一部。</p> <p>經前項再限期改善而未改善，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，廢止其許可證。</p> <p><u>第二項停止營業期間，不得超過六個月。</u></p>	<p>義務時之處罰。</p> <p>三、配合實務作業之需求及明確規範停止營業處分之期間，現行條文第二項酌作文字修正。</p> <p>四、為符合行政程序法之用語，現行條文第三項「廢止其許可證」修正為「廢止其許可並註銷其許可證」。</p> <p>五、現行條文第四項有關停止營業期間之規定，已合併至修正條文第二項，本項爰予刪除。</p>
	<p>第六十一條 船員有左列情事之一者，由航政機關予以申誡、記過、降級之處分；情節重大者，得報請交通部收回或廢止其船員服務手冊：</p> <p>一、不依規定檢查體格者。</p> <p>二、違反船員服務手冊所規定應遵守事項者。</p> <p>三、有走私行為經查明有據者。</p> <p>四、發現船上有走私或未依規定完稅之貨物而不報告或舉發者。</p> <p>五、其他應受檢查或限期改正事項而拒不接受檢查或屆期不改正者。</p> <p>船員受收回或廢止船員服務手冊處分者，一併收回或廢止其執業證書。</p> <p>第一項服務手冊之收回期限，不得超過二年。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、本條所定事項應屬船員法規範圍，爰予刪除。</p>
<p>第六章 附 則</p>	<p>第七章 附 則</p>	<p>章次變更，章名未修正。</p>
<p>第五十九條 未在中華民國依法設立分公司之外國籍船舶</p>	<p>第六十二條 <u>依本法所處之罰鍰，經通知限期繳納而逾期</u></p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、現行條文第六十二條前段</p>

<p>運送業違反本法而處罰鍰者，經通知限期繳納，屆期未繳納或未提供擔保前，航政機關得禁止其船舶出港。</p>	<p>未繳納者，移送法院強制執行；其為未在中華民國依法設立分公司之外國籍船舶運送業者，於未提供擔保前，當地航政機關並得禁止其船舶出港。</p>	<p>有關罰鍰之強制執行，應依行政執行法規定辦理，爰予刪除。另配合實務管理需要，增訂經當地航政機關通知外國籍船舶運送業限期繳納罰鍰，屆期未繳納或未提供擔保者，得禁止其船舶出港，該措施屬保全性措施，而非裁罰性之不利處分，爰移列至本附則章予以規範。</p>
	<p>第六十三條 (刪除)</p>	<p>一、本條刪除。 二、本條已於九十一年一月三十日修正公布時予以刪除，爰刪除其條次。</p>
<p>第六十條 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。</p>	<p>第六十四條 本法未規定事項，涉及國際事務者，交通部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。</p>	<p>一、條次變更。 二、配合本法相關條文用語酌修文字。</p>
	<p>第六十五條 依本法核准發給之證照，得徵收證照費；其費額由交通部定之。</p>	<p>一、本條刪除。 二、現行條文有關證照費之規定，已移列至修正條文第二十七條、第三十三條、第四十三條及第四十八條授權法規中分別規範，爰予刪除。</p>
<p>第六十一條 本法自公布日施行。</p>	<p>第六十六條 本法自公布日施行。</p>	<p>條次變更，內容未修正。</p>

葉委員宜津等所提修正動議：

第十四條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。

船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。

前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。

第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。

第一項及第二項之保險契約簽訂、變更、終止或解除，要保人及保險人應以書面通知主管機關，未經主管機關同意，不得退保；其投保方式、最低投保金額及保險範圍及其他相關事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。

提案人：葉宜津 李鴻鈞 林明濤

管委員碧玲所提修正動議：

案由：本院委員管碧玲等 3 人，鑒於行政院所提航業法修正草案部分條文未臻完備，為使本次大幅修正之航業法有關保險事項、補償事宜、處理船舶客運糾紛等規範，有更明確之法律授權，爰提出「航業法部分條文修正動議」，是否有當，請公決案。

說明：

一、草案第 14 條有關責任保險部分，其投保方式及投保金額之規定，係於本草案第 27 條授權由主管機關訂定投保金額，而無會商保險法主管機關；且僅能依照固定金額投保，彈性不足。故於第 14 條增列第 5 項有關保險契約簽訂、變更、終止或解除，要保人及保險人應以書面通知主管機關。另投保方式、最低投保金額及保險範圍及其他相關事項之辦法，授權由主管機關會商有關機關定之。

二、因應各大主要定期航運公司在主要航線上採策略聯盟之發展，草案對海運策略聯盟行為僅在第 15 條、第 25 條、第 34 條以作概括性規定，未針對海運聯營之型態、運作方式及許可業務範圍有其明確之規範，基於對託運人權益之保障精神，應於草案第 15 條，增列授權主管機關針對海運聯營之型態、運作方式及許可業務範圍等，予以明確規範，以符法律明確性原則。

三、草案第 16 條定有主管機關指定經營特定航線之客貨運送所生之營運損失，由政府補償之，但政府如何核算補償並無明確規定；第 25 條定主管機關得通知船舶運送業採取必要之配合措施，但對於所生之損失並無給予任何補償，亦有欠合理。故對於政府應予以補償經營特定航線客貨運送其所生之營運損失、船舶運送業配合政府政策所受之損失，授權由主管機關會商有關機關明定其補償之條件、範圍、方式等事項之相關規定。

四、考量特殊貨物須以特殊裝備運送以符安全需求之彈性，草案第 17 條第 1 項增列可報經上級機關核准，排除本條須配合國貨國輪之政策。

五、為使旅客抗議或霸船事件發生時，主管機關有調處及排除之法律授權，依據民航法相關內容，增訂第二十三條之一。

提案人：管碧玲 蔡其昌 劉權豪

「航業法部分條文」修正動議

修正動議條文	行政院修正草案條文	說明
第十四條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。 前項傷害保險之受益人	第十四條 船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。 船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。 前項傷害保險之受益人	第二十七條授權由主管機關訂定投保金額，而無會商保險法主管機關；且僅能依照固定金額投保，彈性不足，故增訂第五款。

<p>，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。</p> <p>第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。</p> <p><u>第一項及第二項之保險契約簽訂、變更、終止或解除，要保人及保險人應以書面通知主管機關備查；其投保方式、最低投保金額及保險範圍及其他相關事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</u></p>	<p>，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。</p> <p>第一項及第二項之保險期間屆滿時，船舶運送業應予以續保。</p>	
<p>第十五條 船舶運送業經營國內固定航線申請實施聯營者，應檢附聯營實施計畫書及相關文件，申請航港局核轉主管機關許可。</p> <p><u>前項聯營之型態、運作方式、許可業務範圍、許可之申請、變更、管理、廢止及監督等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</u></p>	<p>第十五條 船舶運送業經營國內固定航線申請實施聯營者，應檢附聯營實施計畫書及相關文件，申請航政機關核轉主管機關許可。</p> <p>前項聯營許可之申請、變更、管理、廢止及監督等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>基於對託運人權益之保障精神，增列本條第二項，授權主管機關針對海運聯營之型態、運作方式及許可業務範圍等事項，予以明確規範，以符合法律明確性原則。</p>
<p>第十六條 主管機關得依實際需要，指定中華民國船舶運送業，經營特定航線之客貨運送；其因此所生之營運損失，由政府補償之。</p> <p><u>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。</u></p>	<p>第十六條 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，經確實核算後，由政府補償之。</p>	<p>對於政府應予以補償經營特定航線客貨運送其所生之營運損失、船舶運送業配合政府政策所受之損失，授權由主管機關會商有關機關明定其補償之條件、範圍、方式等事項之相關規定。</p>
<p>第十七條 為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，<u>除報經上級機關核准外</u>，由主管機關認可之專責機構規劃推</p>	<p>第十七條 為發展國家整體經濟，有關政府機關及公營事業機構進口物資器材，由主管機關認可之專責機構規劃推薦適宜之船舶運送業，以</p>	<p>考量特殊貨物須以特殊裝備運送以符安全需求之彈性，草案第 17 條第 1 項增列可報經上級機關核准，排除本條須配合國貨國輪之政策。</p>

<p>薦適宜之船舶運送業，以合理價格及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</p> <p>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可、<u>推薦之程序及管理</u>等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	<p>合理價格及符合公開公平競爭原則，提供海運服務相關事宜。</p> <p>前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用之採購條件與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可及管理等事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。</p>	
<p>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施。<u>船舶運送業非有正當理由，不得拒絕。因而受有損失者，得依第十六條第二款申請補償。</u></p>	<p>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施。</p>	<p>補償之依據準照第十六條第二款規定。</p>
<p>第二十三條之一 <u>乘客於運送中或於運送完成後，與船舶運送業發生糾紛者，航港局應協助調處之。</u></p> <p><u>乘客於調處時，受船舶運送業退去之要求，而仍留滯於船舶中者，船舶運送業經航港局同意，得請求港務警察局勸導或強制乘客離開船舶。</u></p> <p><u>第一項之調處辦法，由主管機關定之。</u></p>		<p>本條新增。為使旅客抗議之霸船事件發生時，主管機關有調處及排除之權，依據民航法相關內容，增訂本條。</p>

主席：第一條及第一章章名均照行政院版通過。

第二條照行政院版通過。

第三條照行政院版通過。

第四條照行政院版通過。

第五條照行政院版通過。

現行法第六條刪除。

現行法第七條刪除。

葉委員宜津：（在席位上）可否回到第三條？

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，兩岸航線算是國外還是國內航線？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。兩岸航線算是一個特殊的航線，這部分的規範是在兩岸人民關係條例裡面。

葉委員宜津：我一定要確定一下，因為這裡有出現「兩岸航線」，而我不清楚你們認為這是國內航線還是國外航線，所以你們認為這是特殊航線？

毛部長治國：對。

葉委員宜津：所以用兩岸人民關係條例來規範。

毛部長治國：是的。

主席：第六條照行政院版通過。

第二章章名照行政院版通過。

第一節節名照行政院版通過。

請問各位，對第七條有無異議？

管委員碧玲：（在席位上）有沒有限縮權利？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。報告委員，並沒有有限縮原來的條件。

主席：第七條照行政院版通過。

葉委員宜津：（在席位上）主席宣告的時候，是否要加上「修正」兩字？

主席：好，第八條照行政院版修正通過。

第九條照行政院版修正通過。

請問各位，對第十條有無異議？

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。這一條是課以船舶運送過程都能夠確保被運送貨品能有更好的服務品質，也就是將責任規定得更清楚，但是這對現狀是否有造成衝擊呢？對什麼業別造成什麼衝擊？對於相關業界，你們透過什麼程序、做了什麼溝通？因為這部分沒有開公聽會，所以我比較擔心這部分的細節。

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。謝謝委員的關心，而委員剛剛關心的其實是第十四條，就是不具船舶運送業資格的貨物承攬業不得光船出租運送所承攬的貨物，至於現在談的第十條，其實只是一些文字上的修正而已，並沒有什麼爭議，所以可否稍後審到第十四條時，我們再來做進一步的說明？

主席：第十條照行政院版修正通過。

第十一條照行政院版修正通過。

第十二條照行政院版修正通過。

第十三條照行政院版修正通過。

關於第十四條，有行政院版、管委員碧玲版及葉委員宜津版，請問各位，對第十四條有無異議？

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席的版本跟葉委員版最主要的差別在於退保，我的版本是規定以書面通知主管機關備查，葉委員版則是為更進一步確保被保險人及被保險單位受到更周延的保障，所以增加了未經主管機關同意，不得退保。本來我們擔心這樣一來會讓執行的過程比較繁瑣、比較沒有彈性，但是為了讓乘客及貨主有更周延的保障，我願意接受葉委員版的規定，不知金管會楊科長有何看法？

主席：請金管會保險局楊科長說明。

楊科長恭尊：主席、各位委員。基本上，對被保險人賦予的責任部分我們沒有意見，但是目前各保險公司配合各部會政策性的保險大概有二、三十種，如果課以保險人通知的義務，這將會是一個首例。再來，保險公司是基於配合才有這些保險，若再課以其責任，則其承保意願可能就會降低了。

管委員碧玲：你所講的保險業者就是文字上所提的「保險人」？

楊科長恭尊：對。

管委員碧玲：因為擔心他們怕麻煩所以就不承攬，那我們就改成由要保人負責通知的義務。

楊科長恭尊：好的。

管委員碧玲：就是把「保險人」等字刪除。

楊科長恭尊：對。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。這個只是書面，就是變更的時候，要書面通知主管機關，而「保險人」指的是業者？

主席：請金管會保險局楊科長說明。

楊科長恭尊：主席、各位委員。對。保險人是保險公司，因為保險公司是被動的。

葉委員宜津：保險人指的是保險公司？

楊科長恭尊：對。

主席：就留下「要保人」，「保險人」予以刪除。

管委員碧玲：（在席位上）同樣的東西，不用兩邊都通知。

主席：通知一邊就好了。

葉委員宜津：這樣是 **double check**，但這樣的例子會很多嗎？保險公司就只是書面通知一下而已，會很困難嗎？

楊科長恭尊：就是保險公司配合各部會的政策性保險，大概有 30 種，如果課以保險公司通知的義務，則這將會是首例。

葉委員宜津：這並不是一般的那種保險，像旅客或貨物若要用到船舶運送，則大多是比較大宗的那種保險。再來，會常發生契約變更、終止或解除等情況嗎？其實這是更需要注意的時候，避免會有所謂的空窗期，所以本席跟管委員協商，就是擔心會有所謂的空窗期發生，本來是規定要備查，後來就更嚴格一點，但這是為了保障那些大宗物資及旅客的安全，所以要求要有保險。對此，祁司長的想法為何？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。其實目前的現況本來就是船舶運送業一定要有保險條款在那裡，如果沒有的話，本來就有法律來予以處罰，現在修正後的規定，就是要求他們要書面通知我們，讓我們有所了解並做必要的處理，然實務上他們都有通知我們，就是保險條款有變更、修正等……

葉委員宜津：我的疑問是，會不會有惡意的要保人想要節省保費，就不去投保，所以我們這樣規定就是想要 **doublecheck**，有沒有這樣的必要呢？

楊科長恭尊：是偽造保單的意思嗎？

葉委員宜津：不是，就是在變更、終止或解除的時候，就有所謂的空窗期，然後他們就沒有去保險，會不會有這樣的情況？

祁司長文中：應該是不會，而金管會的意思是不需要 **doublecheck**，只要要保人書面通知就夠了。

管委員碧玲：（在席位上）就是留下「要保人」，然後把「保險人」刪掉？

主席：對。

楊科長恭尊：另外還有一個善意的提醒，因為責任險是一年一次，這個通知是沒有問題的，如果傷害險的話，若是旅客傷害的話，可能就要一案一次，這樣會不會造成業者的困擾，可能就要考慮一下，看看用什麼方式來做會比較好。

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。本條後段提到了「由主管機關會商有關機關定之。」，而科長方才有提到，其實只要要保人書面通知就好了，如果沒有告知的話，那要怎麼處理？

主席：請金管會保險局楊科長說明。

楊科長恭尊：主席、各位委員。這還是要搭配查核，即不只是告知，還要查核。

楊委員麗環：若查核發現沒有告知，則罰則的內容是什麼？方才我在詢答的時候有特別提到這一點，所以現在要再特別問一下。此外，方才司長也表示可以終止其航行或是有其他的措施，這是在此之前去做還是之後去做？可是若沒有告知已經終止了，你們怎麼知道他們是沒有投保的？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。船舶運送業提供船舶運送服務，一定要有一個保險條款在那裡，若沒有的話，比方說終止了沒有告知，然後被查到沒有這樣的保險條款，則目前是有罰則可以處罰他們的。

楊委員麗環：所以有沒有告知、有沒有備查都不影響你們在……

主席：都有法令可以處罰就對了。

楊委員麗環：對，所以只要交付給主管機關會商有關機關定之就可以了，而前面規定要保人要如何

如何，這些在你們原先的管理辦法裡面都有嗎？

祁司長文中：我們沒有寫到那麼細，但是我們要求他們要有持續、有效的保險條款，而且違反第十四條，則在第五十二條有罰則，即第十四條這樣修正後，同樣也是適用第五十二條的罰則。

楊委員麗環：所以要保人沒有書面告知，其實現行的管理辦法就可以來做處罰，是不是？

祁司長文中：如果他們沒有保險條款的話，就可以用第五十二條處罰。

楊委員麗環：規定「備查」是一個處罰，規定「去終止、解除、變更……」也是一個處罰，所以都規定進去的話就變成是兩個處罰。總之，我要確定的是若變更、終止、解除沒有去做的話，你們原來是有處罰的？再來，現在又加了一點，就是要保人要告知主管機關備查，若沒有的話，就依第五十二條還要再罰一次，這樣一來就有兩個處罰。

祁司長文中：沒有通知的部分，目前第五十二條是沒有處罰的，而沒有保險條款的部分，第五十二條是有處罰的，所以原來並沒有要求他們有變更、終止時，要來主動書面通知主管機關，所以我們希望在條文裡面寫得更清楚。

楊委員麗環：那變更、終止、解除的部分，你們在第五十二條有罰則的？

祁司長文中：沒有有效的保險條款是有罰則的，但是有關變更、終止或是解除沒有通知我們的部分，現在是沒有罰則的。

楊委員麗環：所以你們要求要保人若沒有備查，則第五十二條要再罰一次？

祁司長文中：我們是希望藉此修正來宣示，希望他們能通知主管機關，就是請他們要通知，不過現階段並沒有罰則。

楊委員麗環：你不是說第十四條的部分，第五十二條有罰則，現在第十四條加上「備查」，若沒有「備查」，則是否也有罰則？

祁司長文中：目前並沒有要修第五十二條，再來，原來第十四條的罰則是在第五十二條，現在加了這個條款只是要求他們要書面通知主管機關，但是並沒有配套來修正第五十二條。

主席：不會雙罰就對了？

祁司長文中：對。

主席：第十四條的「及保險人」等文字刪除，其餘依葉委員宜津版修正通過。

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。方才金管會有提到，若是貨物的運送，其通知義務則是一案一通知，這個部分其實是沒有什麼關係的，因為條文有規定其詳細的辦法由主管機關去定之，所以主管機關在訂定的時候就可以設定這要一案通知一次還是半年或是兩個月通知一次，這在技術上是可以解決的。

主席：第十四條照葉委員宜津版修正通過。

關於第十五條，有行政院版及管委員碧玲版，如果沒有特別的意見，第十五條照行政院版通過？

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。「許可」本來就是主管機關管的，而「運作方式」

的部分，本席認為應該刪除，因為主管機關可能管太多了，連運作方式都要管，則是不是管太多了呢？而「許可業務範圍」等字我也覺得是多餘的，因為既然是許可，當然是主管機關在許可的，所以我不太清楚管委員這樣規定的用意有何特別之處。

主席：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。聯營會發展出什麼樣讓人意外的型態，我們現在並不知道，所以這些文字是基於防弊的思考，並不是管太多，因為若無可預期的型態出現，這時主管機關隨時就可以經由依法行政的程序，將其納入管理的範圍，我的目的就是這樣，所以「運作方式」等文字刪除，我可以接受，至於「許可業務範圍」的部分，原來就是有核可的範圍，所以不可能超過原來所核可的範圍，若各位認為是贅語，則這些文字也是可以刪除，但是「型態」的部分，因為可能會有一些無可預期的型態，所以加上這些文字應該是可行，即第二項修正為「前項聯營之型態、許可之申請、變更、管理……」，這樣一來就更簡潔了，換言之，本席希望「型態」的部分可以留下來。

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。本席認為，不需要規定太多以至於綁手綁腳，即許可這個部分本身就有一定的條件，而且只要不想讓其通過，就可以說其型態是不符的，到時處理起來就很麻煩，換言之，人家就會有一大堆的把柄可以來阻擋。因此，許可就是很清楚的、就是有一定的條件，所以這樣的規定是不需要的，而我的看法跟葉宜津委員是一致的。

林委員明濤：（在席位上）照行政院版即可。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我們讓管委員有一個 credit 好了……

管委員碧玲：（在席位上）我沒有一定要 credit 啦！

葉委員宜津：就是希望有彈性，所以才需要聯營，我認為「型態、運作方式」的部分，照理是不需要管的，至於「許可業務範圍」本來就是主管機關在許可。

主席：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。我關心的這些部分，也是基於不可預期的防弊心態，若這些文字全部刪除，而現有的「許可之申請、變更、管理、廢止及監督管理事項之辦法」等文字若可以全部涵蓋到管理範圍之內的話，那就依行政院版通過，請問可以全部涵蓋嗎？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。可以都涵蓋，而且我們也有跟法制局溝通過，他們也同意依我們的內容。

管委員碧玲：如果可以都涵蓋，那就依行政院版通過。

主席：如果修太多，對業者來說可能是綁得愈多。

第十五條照行政院版修正通過。

關於第十六條，有行政院版及管委員碧玲版，請問各位，對第十六條有無異議？

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。本條修正的重點就是補償之條件、範圍之辦法，由主管機關定之。

葉委員宜津：（在席位上）照管委員的版本。

主席：你們行政單位要有準備，就是有委員提案時，你們就要先做出比較，不是現在審到哪一條，你們才看哪一條

葉委員宜津：（在席位上）不用看了，就照管委員的版本。

主席：請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。由主管機關定辦法，這是可以的。

主席：第十六條照管委員碧玲版修正通過。

關於第十七條，有行政院版及管委員碧玲版，請問各位，對第十七條有無異議？

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。第十七條是希望能夠做到國貨國輪，就是政府機關、公營事業進口物資的時候，就指定、推薦一定範圍、合格的國輪，由這些國輪來加以運送，也就是國貨國輪，而本席等建議在第十七條第一項的第 3 行增加「除報經上級機關核准外」，最主要是擔心會不會有一些貨品所需運送的船隻，其特殊設備是國輪裡面沒有的，若有這樣的現象發生，則你們該怎麼辦？所以這部分應該要討論一下，否則全部要求適用國貨國輪，到時執行上有困難，則我們的法律威信又會出問題了，所以這個部分你們有無專業到連細節都弄得很清楚？需不需要有這個排除條款的規定呢？

主席：我們國輪的比例才 13%，萬一那些物資不夠載怎麼辦？

管委員碧玲：或者因為國輪不足，但基於效率考量，然後就專案報請，就是情理上國輪確實不足，但有時非在這個時候運送不可，則這時該怎麼辦？就是因為考慮到這些例外的情況，所以我才加上那些文字。

另外，關於第二項末段「推薦」的部分，就是比照政府採購，所以中央信託局就有一個共同採購，人家已經行之多年，有一定的程序了，現在則是由你們來推薦、認可，然後直接指定他們去運送，所以推薦的程序也是要列入實施辦法當中，也就是因為如此，本席才把這些文字加進來。

主席：請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。關於管委員所提第十七條第一項第 3 行增加的文字，若有一些特殊貨物要運送，而國輪有所不足，這時可能要在國際船舶市場去找了，就我們的規範來看，應該沒有必要有報經上級機關核准的排除規定才是。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。關於管委員你的憂慮，上面應該是「由主管機關會商有關機關定之」就夠了，因為這是政府公營單位啊！

管委員碧玲：（在席位上）要看有沒有強制性，有強制性就要加啦。

主席：你就看條文有沒有強制性，如果沒有強制性就……

請交通部航港局黎局長說明。

黎局長瑞德：主席、各位委員。沒有強制性的。

主席：沒有是不是？沒有強制性那就沒有問題。

管委員碧玲：（在席位上）後面要加喔！後面的「推薦之程序」要加上去。

主席：沒有強制性就沒有問題，現在交通部究竟是怎麼樣……

管委員碧玲：（在席位上）「除報經上級機關核准外」可以不要加，但是「推薦之程序」要加上去喔！

黎局長瑞德：後面增加「認可、推薦之程序」是可以的。

主席：可以是吧？

管委員碧玲：那個「推薦之程序」一定要加上去！至於「除報經上級機關核准外」部分，如果不是強制性就不用加。

主席：好，本條就照管委員等人的版本修正後通過。

本席講真的，以後在修法的時候，拜託你們法制局先做一下功課好不好？而不是在這個時候才來做，這樣你們心裡大概都先有個底，以後審法案才會快嘛。真的拜託一下！

第十八條照行政院版本通過。

第十九條照行政院版本通過。

第二十條照行政院版本通過。

第二十一條照行政院版本通過。

第二十二條照行政院版本通過。

現行法第二十六條刪除。

第二十三條照行政院版本通過。

關於管委員碧玲等人提案增訂第二十三條之一條文……

管委員碧玲：（在席位上）我剛剛聽過他們解釋了，在「商港法」中已有規定。

主席：管委員碧玲等人提案增訂第二十三條之一條文因商港法已有規定，所以不予增訂。

第二十四條照行政院版本通過。

第二十五條有行政院版本及管委員等人版本。

葉委員宜津：（在席位上）沒有意見的話就照管委員等人的版本啦！有意見才上來，好不好？

主席：請交通部航港局航務組許組長說明。

許組長國慶：主席、各位委員。本人在這邊做個報告，第二十五條原來的用途，是針對外國船舶運送業對我國安全及公共利益有所違背時我們要採取對應的措施，坦白講，這是對外國船舶運送業的報復條款，怎麼可以再去訂定所謂的補償措施？因此我們建議按照院裡面原來的版本通過。

主席：我覺得有道理啦！

第二十五條照行政院版本通過。

現行法第三十條刪除。

現行法第三十一條刪除。

現行法第三十二條刪除。

第二十六條照行政院版本通過。

第二十七條照行政院版本通過。

第二節節名「外國籍船舶運送業」照行政院版本通過。

第二十八條照行政院版本通過。

第二十九條照行政院版本通過。

現行法第三十六條刪除。

第三十條照行政院版本通過。

第三十一條照行政院版本通過。

第三十二條照行政院版本通過。

第三十三條照行政院版本通過。

第三節節名「國際聯營組織及國際航運協議」照行政院版本通過。

第三十四條照行政院版本通過。

第三十五條照行政院版本通過。

第三章章名「船務代理業、海運承攬運送業之管理」照行政院版本通過。

第三十六條照行政院版本通過。

第三十七條照行政院版本通過。

現行法第四十四條刪除。

第三十八條照行政院版本通過。

第三十九條照行政院版本通過。

第四十條照行政院版本通過。

第四十一條照行政院版本通過。

第四十二條照行政院版本通過。

第四十三條照行政院版本通過。

第四章章名「貨櫃集散站經營業之管理」照行政院版本通過。

第四十四條照行政院版本通過。

第四十五條照行政院版本通過。

現行法第五十二條刪除。

現行法第五十三條刪除。

現行法第五十四條刪除。

第四十六條照行政院版本通過。

第四十七條照行政院版本通過。

第四十八條照行政院版本通過。

第五章章名「罰則」照行政院版本通過。

第四十九條照行政院版本通過。

第五十條照行政院版本通過。

第五十一條照行政院版本通過。

第五十二條照行政院版本通過。

第五十三條照行政院版本通過。

第五十四條照行政院版本通過。

本席提醒交通部，第五十五條第二款中「運送」2 字重複出現，應該刪除「運送」2 字。

毛部長治國：（在席位上）好，謝謝。

主席：第五十五條照行政院版本修正通過。

第五十六條照行政院版本通過。

第五十七條照行政院版本通過。

第五十八條照行政院版本通過。

現行法第六十一條刪除。

第六章章名「附則」照行政院版本通過。

第五十九條照行政院版本通過。

現行法第六十三條刪除。

第六十條照行政院版本通過。

第六十一條照行政院版本通過。

現行法第六十五條刪除。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才照本席等人版本通過的第十四條條文，說明欄中「傷害保險的『要保人』是旅客而不是船舶運送業者」，剛剛只有把保險人劃掉變成要保人，這樣不行，所以現在要把那個要保人及保險人都劃掉，改成「『船舶運送業者』應以書面通知主管機關」，這樣比較清楚。

主席：好，謝謝葉委員的細心。這是在葉委員宜津等人版本第十四條第五項中的文字。

第十四條就照葉委員宜津等人版本修正通過。

本日審議之「航業法修正草案」已全部審理完畢。委員葉宜津、李昆澤、李鴻鈞質詢另提書面補充意見，列入紀錄並刊登公報；委員潘維剛、王進士、魏明谷所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

葉委員宜津書面意見：

一、陽明海運的問題

陽明海運現在政府占有多少股權？

請問陽明海運現在的董事是不是全部是交通部派的？

請問陽明海運最近幾年的獲利是多少？回饋國庫的金額約為多少？

請問陽明海運現在共有多少子公司、孫公司？

上一屆本席曾質詢有關陽明海運在美國的一些案件，因為限於資料問題，沒有能夠深入質詢

。

首先陽明海運，另外設有好好物流公司。然後同樣的在美國也設有美國陽明和美國好好物流。再請問美國好好物流有多少人員？

那再請問美國好好物流為什麼又要在美國有另外成立一個 GOLDEN 物流？同時請問 GOLDEN 物流又有多少人員？

本來陽明海運在美國的貨運，都是直接和美國的卡車業者簽約運送，現在卻要透過自己成立的孫公司去當代理，然後自己也要多繳 5 塊美金的貼現給 GOLDEN 物流，請問這個是怎麼樣的邏輯？那 GOLDEN 物流的財務情況是怎樣？是賺還是賠？請問那些利益都流到哪裏去了？同樣的，既然有了美國好好物流，為什麼又要一個空殼殼的 GOLDEN 物流再去綜攬美國陽明和美國好好物流在美國的業務？

對於陽明海運不斷成立孫公司，然後人員互兼，像 GOLDEN 物流講是講陽明的孫公司，但就是用美國陽明洛杉磯負責人趙昌基的妻子去身兼董事、執行長、財務長及秘書（因東窗事發，故現僅剩行政秘書職），實際上也是一個空殼公司，像這樣的情況，不僅是在美國，在各地陽明都是這樣亂搞的，交通部自己也不是很了解陽明海運的運作狀況和財務情形。

再來，陽明海運的董事長是代表政府擔任公司的董事長，也算是廣義的公務員，但是為何可以擔任馬吳港航後援會的全國總召集人？是不是這樣子就可以穩當陽明海運的董事長而可高枕無憂？

李委員昆澤書面意見：

航業法修正有否考量我國兩岸直航後,我國廠商的保護

· 根據江陳會所簽定的兩岸海運協議，兩岸直航的船舶必須為「兩岸資本並在兩岸登記」，意即只有兩岸本籍船才能經營兩岸航線，兩岸航商經營的權宜籍與外輪都被排除在外。

· 惟台灣多數的海運業礙於國際現實，多將船舶登記為外國籍，即權宜輪（近 9 成），而非本國籍（國籍輪），以期順利往返於各國從事海上貿易。是以兩岸直航後，對於非本國籍的船舶管制反而增多。

· 又查中國在去年（100 年）7 月公布，禁止外籍船經由第三地直航兩岸，加上近年大陸港口崛起，主要業務都集中於兩岸航商，外籍船舶將降低願意靠港台灣的意願，台灣船務代理業將進入「產業危機」。台灣貨載會變成要運到中國港口轉船，也會讓台灣港口逐漸邊緣化。

· 現行「航業法」第 34 條，目前關於外國船舶運送業一定要委託我國船務代理業 才能夠在我國境內攬客或運貨。

· 但修正條文第 28 條卻開放外國船舶運送業可以在台灣設立分公司，不再一定需透過我國船務代理商就可以在我國境內攬客或運貨，如此的規定，是否會衝擊我國的船務代理商？

「航業法」修正條文第 17 條

· 「航業法」修正條文第 17 條新增：政府機關或公營事業，進口物資或器材時，可由主管機關認可的專責機構，推薦適宜的船舶運送業，提供海運服務。

· 航業法中特別增訂本條之理由與實例，請交通部說明。

- 建議本條能以「國輪」為原則。

交通部應針對觀光郵輪之運送擬定有利消費者的定型化契約

· 前年（99 年）8 月 10 日，麗星郵輪天秤星號 4 天 3 夜行程，因受到颱風影響，未靠泊石垣及那霸而提前 1 天返航。800 多名旅客遲不下船，要求全額退費。僵持 2 個多小時後，船方出面協調，在船上僵持約 2 個多小時後，旅客同意接受船方提供的二擇一方案，才結束旅客遲不下船的抗議行動。

· 就此交通部曾提出，現在民用航空法已有反霸機的規定，規範海運的航業法也可增加「反霸船」條款。

- 惟關於郵輪運送，建議交通部應擬定定型化契約，才能避免霸船事件。

· 海象千變萬化，其受到氣候干擾的影響比航空還多，若僅有反霸船的立法規劃，並不能保障消費者權益，更重要的是要針對這種觀光郵輪的運送，訂定一個能保障消費者權益的定型化契約，讓郵輪旅客遇到類似的情況，可以正常管道主張。

李委員鴻鈞書面意見：

航業法修正案

一、航業法打從民國 70 年制訂之後，距離上次大幅修正已經將近 17 年，的確一些不合時宜的法條有修正的必要性，然而這次的修法，除了進行一些文字的修正或是廢除一些不合時宜的條款之外，面對台灣航業的未來，仍舊無法從這次航業法的修正案上看到有太明確轉型的契機，法令是監督管理的依據，請問部長，此次進行修正之後，對於台灣的航業是否會有具體實質的改變或成長？

二、談到我國航運業的問題，比起今天的航業法的修正案，本席認為對航運業還有個更重要的東西必須要重視，那就是所謂的噸位稅問題，噸位稅可說是航運業長期以來推動的政策，然而真正通過之後，才發現門檻似乎有點高，讓航運業者興趣缺缺，我國船商的國輪比例僅 13%，而其中大船商，例如 170 艘以上的長榮集團，國輪比例更只有 7~8% 左右，可說是大部分都是掛外國國籍的權宜船，如此不僅大大削弱台灣的海運地位，更無助增加台灣船員的就業機會。然而這些年鄰近國家例如：新加坡或是香港，為了鞏固與發展，紛紛祭出免稅方案來爭取船商設籍，希望藉由國外航運業者到該國在成立營運總部來發展其周邊行業與國家的海權實力，雖然稅務是屬於財政部業務，然而為了發展台灣的海運事業，交通部是否未來會繼續透過協調為我國航運業者爭取更合理與優惠的稅率？並爭取國外航運業者來台灣設置營運總部以增加我國港口成長？

三、此外，爭取提升國輪比例成長，的確是提供國人就業機會，按照賦稅署規劃，適用噸位稅的業者，至少要聘用本國籍從業人員 50 人以上，如果按照原訂計畫，可能推動噸位稅之後，會有 30 艘船轉為國輪。本席請教部長，會有原規劃般的那麼多船轉為國輪嗎？本席感覺門檻太高了，恐怕會乏人問津，這部分交通部是否會繼續向財政部進行協商？再來如果 30 艘船的話，至少要增加聘用 1,500 名的台灣籍從業人員，船員航業有其專業性，之前因為缺乏船員，還放寬 65 歲以上可以繼續從事船員的規定，既然希望權宜船轉為國輪，又要求業者需提供給國人工作，重點是，主管機關能否保證提供足夠的專業船員供船公司聘請？交通部針對海員的培訓有

無長期的規劃？

四、近年來海上治安事件頻傳，特別是海盜威脅事件不減反增，國外船籍已經可以派武裝警衛上船保護（例如：菲律賓），那台灣的國輪恐怕礙於法令限制無法獲得此等保障，此次修正船員法，不奢求馬上針對這問題立即修法解決，不過本席想瞭解部長面對這問題的解決為何？要怎樣才能保障這些船隻的安全？

潘委員維剛書面意見：

航業攸關一國政治、經濟、貿易、國防、交通建設之發展至深且鉅，航業經營涉及國際事務，國際市場上競爭極為激烈，故各國對航業之建設、經營、管制、保護等均釐定全面之政策。我國於 60 年代經濟發展迅速、國際貿易激增，因此船舶運送業、船舶代理業、貨櫃集散站經營業等年有增加，糾紛日增，為健全航業制度，促進航業發展，繁榮國家經濟，亦於當時透過航業法之立法，以建立我國航業發展政策與法制環境。

近年來，在經濟全球化的趨勢下，航運企業為獲得更大的經濟利益，在國內航運市場之外，必須積極參與國際航運市場的競爭。全球化給國際航運業帶來跨國發展機會，尤其台灣四面環海，在先天上即占有航運地理條件之優勢，且具有國際競爭力的生產與加工技術，教育程度高，中小企業的發展快速，再加上良好的港埠設施及強大的海、空運輸團隊，故具有結合航運業形成國際物流區的優勢與機會。但另一方面全球化也加快了航運業的管理體制、機制規範化的迫切需求。各國政府和有關的國際組織致力於國際航運立法的國際統一化，以求減少法律衝突，促進世界貿易的發展和航運市場的規範。我國應如何因應前述國際趨勢，修正航業相關法規，使其能與世界接軌。同時，對本國航業間之經營競爭，在國際化、自由化趨勢下如何加以管制，化競爭為合作，亦為當今海運政策應積極面對之議題。

本席認為早期為保護我國航運之發展，相關航政法規多採積極保護國內船舶運送業權益之作法，使其利益不受外國船舶運送業之競爭而蒙受損失，且如有必要時，政府得依法考慮採取相對措施予以保護。然而，近年因航運政策走向開放及我國加入 WTO 之考量，已逐漸放寬對外國籍船舶運送業之管制。但現階段為擴展國際化空間，如何吸引更多國際船隻的停泊靠港仍有其實務上及競爭力顯現的必要性，所以有關於延展期建之規定，實務上有其立法之必要，對於外國籍船舶應該亦享有同等權利以表示國際化的努力。倘若外國籍船舶運送業有正當理由無法於期限內，申請核發許可證者，主管機關即廢止其許可並註銷其許可證，卻無法享有與本國船舶運送業可申請展延 2 次之較為彈性之規定，如此管制措施是否有其必要，在本次修法之同時更應展現國際視野一併加以考量納入修法的內容。針對行業法的修正有其必要性及急迫性，本席希望審查會儘速審查通過。

王委員進士書面意見：

針對航業法新修正條文，根據交通部提出的書面報告，該修正案主要配合港務局改制做部分條文名稱修正，並使我國航業經營制度能順應國際快速變化之趨勢、活絡投資環境及增加投資意願，提供業者更優質的經營環境，並保障消費大眾權益，本席相當肯定這樣的精神！

另一方面，政府捐助成立的航運、航業公司更應該作為領頭羊，配合政府政策迅速作出反應

，提升我國海港效能。

請問交通部，台灣航業公司過去的營業績效如何？

本席日前接獲民眾陳情有關於該公司之問題，內容攸關員工薪水即將要被調降。

原因為該公司在今年 3 月份參與台灣中油公司天然氣事業部永安液化天然氣廠的標案，標案內容是五艘拖船的代管操作，為期三年。其預算金額 1 億 3 千 8 百萬，底價是 1 億 3 千 2 百萬，但決標價竟是是誇張的 6 千 9 百多萬，價格竟然殺至 52% 的低價！

檢視該案過去六年（兩次）的標案紀錄，中油公司每次預算金額與決標金額均落在 1 億 3 千多萬，到底台灣航業公司是有把握 52% 的低價即可賺錢，還是為了搶標而寫出不合理的低價？

本席接獲的陳情即是台灣航業公司告訴該五艘拖船的船員因標案得標價格過低，需調降員工薪資：

船長擬由 11 萬調降至 6 萬 8（含伙食費及加班費）

船員擬由 6 萬調降至 3 萬 8（含伙食費及加班費）

正值政府調漲油電價時刻，政府無不鼓勵企業為員工加薪，活絡經濟，但該拖船員工竟反遭降薪，理由還竟是台灣航業公司自行投標案件價格過低，未免有倒果為因之情事，請交通部務須調查清楚，具有官股的公司竟然帶頭用不合理的方式剝削員工權益，有違企業倫理，請交通部立即指示相關單位調查清楚，並向本席說明！

魏委員明谷書面意見：

本院委員魏明谷針對機場公司自成立以來，透過盈餘分配、噪音管制、回饋金及相關稅費，提高挹注桃園縣政府經費，惟目前回饋金之發放應該針對受到機場噪音等污染的範圍，訂定機場方圓或航道下適當距離之污染戶為回饋對象，方符合給予污染受害戶回饋補償之精神。特向交通部提出質詢。

主席：請問葉委員，本案是否須交由黨團協商？請問各位委員有沒有意見？

葉委員宜津：（在席位上）不用啦！

主席：本案不須交黨團協商。

本日會議作如下決議：一、說明及答詢完畢。二、審查行政院函請審議「航業法修正草案」案，全案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。三、院會討論前，毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員李鴻鈞補充說明。四、委員於質詢中要求提供相關資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（16 時 52 分）