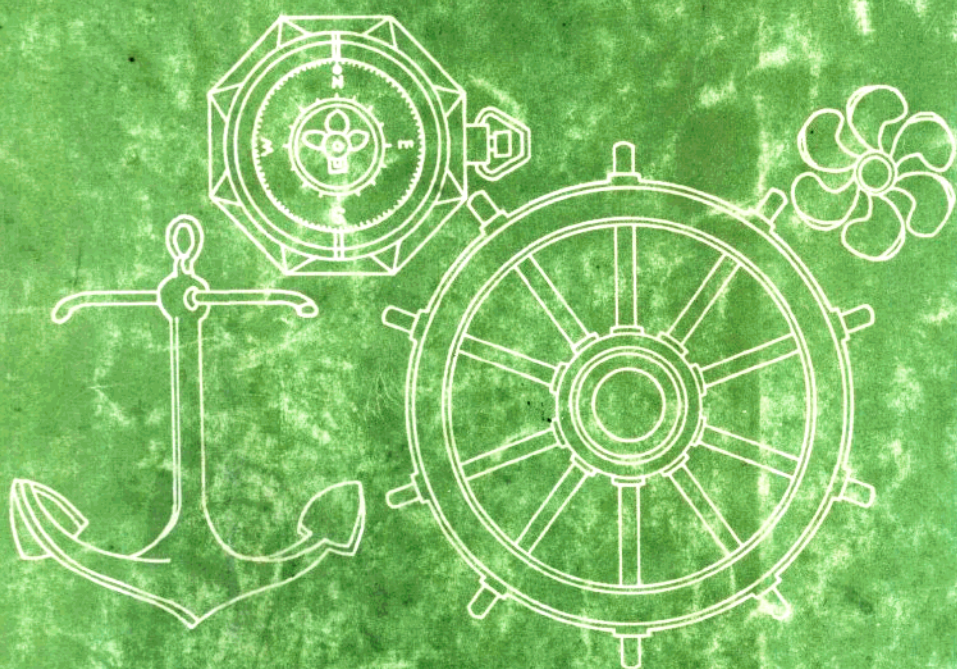


航行員晉升訓練叢書

海 事 法 規

徐永浩 編著



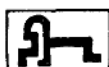
交通部船員訓練委員會
中華民國船長公會
幼獅文化事業公司

審訂
主編
印行

海 事 法 規

徐 永 浩 編著

幼獅文化事業公司印行



海 事 法 規

行政院新聞局核准登記證局版臺業字第〇一四三號

編著者：徐 永 浩

審訂者：交通部船員訓練委員會

主編者：中華民國船長公會

校對：陳 肇 健 · 陸 正 誼

發行人：胡 軌

出版者：幼獅文化事業有限公司

臺北市重慶南路一段66-1號三樓

臺北市漢中街五十一號

郵政劃撥 0002737-3 號

印刷者：中寶印刷廠有限公司

基本定價：二 元 五 角 六 分

中華民國七十五年七月出版

序

爲使高級船員於晉升後能勝任其上階職務，並協助吸取新知，以提高素質，我國交通部已決定舉辦高級船員晉升訓練。在航行員方面，船副於晉升大副，以及大副於晉升船長之前，必須先行接受晉升訓練。考試院亦已修訂特種考試航海人員考試規則，規定航海人員（包括航行員與輪機員）必須先完成晉升訓練，始可報名參加考試，並定於民國七十五年七月一日起，正式實施。

中華民國船長公會奉交通部船員訓練委員會七十四年二月十四日交訓字第七〇七號函示，委託編纂航行員晉升訓練教材。當即遴聘對有關各科學有專長之資深船長及學者專家，分別着手撰擬。並訂定編纂原則如下：

一、以考選部編訂之「特種考試航海人員考試航行員專業科目考試細目表」所列之十大科目及其細目爲編纂之基礎，以求考、訓、用之密切配合。

二、理論求簡，實務求詳，俾與現行海事院校教材，在層次上有所區別。

三、船長與大副在船上之實際工作，可另編「船長要務與大副要務」教材，作重點介紹，以爲升任上階新職時之參考。

依據上述編纂原則，本叢書之教材實際包含航海學等十一科。各科名稱及編纂人如下：

一、航海學：錢懷源、朱乾。

二、航海儀器：宋周奇、盧瀚飛、廖中山、邱炳昭。

三、航海氣象學及海洋學：包世中、蔡源二、吳錦鑾。

四、船藝：羅守平、朱于益、劉重復、楊仲範。

五、國際海上避碰規則與艙面當值：陳運揚、沈濤。

六、貨物作業：趙鈞、武強立、姜文龍、施慶華。

七、船舶通訊：蔡坤澄。

八、船舶管理及安全：陳恩突、吳錦鑾、王秉元、鍾炎、沈濤、施文貴、張義源。

九、海事法規：徐永浩。

十、船長要務：施文貴、楊忠志。

(2) 海 事 法 規

十一、大副要務：劉重復、陳書閣。

至於原列在航行員專業科目考試中之「航海英文」一科，因已編有教材，故不列入本叢書之內。

教材編纂完成後，先經由鄧介南、張重忠、戚啓勳、羅守平、南寧泉、宋周奇、朱乾、佟季夫、滕淪臣及施明華諸先生初審，再由複審小組召集人本會殷理事長楠審定後付梓。

航行員晉升訓練全部教材，計航海學等十一科，共一百零八萬字。凡艙面部門高級船員所應瞭解之專業知識及實務經驗，均已包含在內。讀者在晉升新職之前，如能勤習精研，融會貫通，不惟有助於參加晉升考試之準備，且亦可留作隨時參考之用，對船上工作與任務之遂行，必將有極大之助益也。

中華民國船長公會

民國七十五年六月

編纂引言

近世紀以來，各國從事海洋之活動頻繁，致用以規範人類海洋活動之相關法律也應運而生。海事法規乃為海洋法律之總稱，由於人類海洋活動除了一國水域外，進而從事國際之活動，因此以活動範圍而言，可分為國際海法和國內海法，前者係規定國際社會中關於海事之法規，後者係規定一國以內關於海事之法規。

海事法規之種類很多，為適應海洋活動及時代變遷之需要，法規常有修正增訂及廢止，我商船航海人員應隨時注意法規之變動，以避免處理事務時發生違誤。為使我商船航海人員瞭解海事法規之精義，特依據考選部頒訂之海事法規考試細目表予以分類整理，以利研讀。

本書共分六章，內容以涵蓋商船航海人員必需之海事法規為限。第一章總論，介紹海事法規之淵源及種類；第二章海洋法，論及主要之國際海法；第三章船舶，敘述我國船舶法及其附屬法規；第四章船員，闡述海商法之船員僱傭規定及船員服務規則；第五章海商事務，引伸航業法及附屬法規，以及海商法之海商業務；第六章商港，專論商港法及引水法。

筆者曾服務商船，後從事航政公務已近八年，公餘並兼任航政法規之課程講授，深切體會商船航海人員對海事法規知識之需求甚殷。唯因海事法規範圍廣泛，撰寫時間倉促，整理不易，故遺漏掛失之處，實所難免，尚祈先進多加指教。

徐永浩 謹誌

目 錄

		船長 一 等	大副 二 等
第一章 總 論			
第一節 海事與國際海法.....	1		
一、海 事.....	1	☒ ☒	☒ ☐
二、海 法.....	2	☒ ☒	☒ ☐
第二節 國際組織與國際公約.....	5		
一、船員與國際組織.....	5	☒ ☐	☒ ☐
二、船員與國際公約.....	7	☒ ☐	☒ ☐
第三節 航政機關與國內海法.....	12		
一、航政機關與業務.....	12	☒ ☒	☒ ☒
二、國內海法.....	12	☒ ☒	☒ ☒
第二章 海 洋 法			
第一節 公海與公海自由.....	15		
一、公海自由.....	15	☒ ☒	☐ ☐
二、公海船舶之地位.....	16	☒ ☒	☐ ☐
三、公海警權之行使.....	20	☒ ☒	☐ ☐
第二節 領海、毗連區及內水.....	22		
一、領海主權.....	22	☒ ☒	☒ ☒

(6) 海 事 法 規

	船長	大副
	一 等	二 等
二、無害通過.....23	✓✓	✓✓
三、領海之司法管轄權.....24	✓✓	✓✓
四、毗連區.....25	✓✓	✓✓
五、內 水.....26	✓✓	✓✓
第三節 海上人命安全.....26		
一、海上人命安全公約.....26	✓✓	✓✓
二、海上避碰規則.....30	✓✓	✓✓
三、海上人命救助.....30	✓✓	✓✓
第四節 防止船舶污染.....31		
一、公約概述.....32	✓✓	✓✓
二、有關涉及有害物質報告之規定.....33	✓✓	✓✓
三、防止油污規則.....33	✓✓	✓✓
四、散裝有毒液體物質污染管制規則.....36	✓✓	✓✓
五、防止海上載運有害物質污染規則.....37	✓✓	✓✓
六、防止船舶污水污染規則.....38	✓✓	✓✓
七、防止船舶垃圾污染規則.....39	✓✓	✓✓

第三章 船 舶

第一節 船舶及其權益.....41		
一、船舶之意義.....41	✓✓	✓✓
二、船舶之特性.....43	✓✓	✓✓
三、船舶之權益.....45	✓✓	✓✓
第二節 船舶安全.....54		
一、船舶管理.....54	✓✓	✓✓
二、船舶檢丈.....59	✓✓	✓✓

		船長	大副
		一 等	二 等
三、船舶設備及載重線.....64		☒ ☒	☒ ☒
第三節 危險品裝載.....69			
一、危險品包裝.....70	☒ ☒	☒ ☒	
二、標記及標籤.....71	☒ ☒	☒ ☒	
三、裝運文件.....71	☒ ☒	☒ ☒	
四、危險品裝載運送.....71	☒ ☒	☒ ☒	
五、裝載檢查證.....74	☒ ☒	☒ ☒	
第四章 船 員			
第一節 船員之僱用.....75			
一、船員之定義及種級.....75	☒ ☒	☒ ☒	
二、船員資格.....77	☒ ☒	☒ ☒	
三、船員僱傭.....80	☒ ☒	☒ ☒	
第二節 船 長.....83			
一、船長之地位與任免.....83	☒ ☒	☐ ☐	
二、船長之權限與權利.....85	☒ ☒	☐ ☐	
三、船長之責任與義務.....88	☒ ☒	☐ ☐	
第三節 海 員.....92			
一、海員之權利.....92	☒ ☒	☒ ☒	
二、海員之責任與義務.....95	☒ ☒	☒ ☒	
第四節 船員職責.....97			
一、船員服務守則.....97	☒ ☒	☒ ☒	
二、船長之一般職責.....98	☒ ☒	☐ ☐	
三、駕駛部職責.....99	☒ ☒	☒ ☒	

(8) 海 事 法 規

		船長	大副
		一 等	二 等
四、輪機部職責·····	101	☒ ☒	☐ ☐
五、電信部職責·····	104	☒ ☒	☐ ☐
六、事務部職責·····	105	☒ ☒	☒ ☒

第五章 海商事務

第一節 船舶運送有關業務····· 107

一、船舶運送業·····	107	☒ ☒	☒ ☒
二、船務代理業·····	108	☒ ☒	☒ ☒
三、船舶貨運承攬業·····	110	☒ ☐	☐ ☐
四、船舶出租業·····	110	☒ ☐	☐ ☐

第二節 船舶碰撞····· 111

一、船舶碰撞之意義·····	111	☒ ☒	☒ ☒
二、船舶碰撞之責任·····	112	☒ ☒	☒ ☒
三、船舶碰撞之訴訟·····	117	☒ ☒	☒ ☒

第三節 救助撈救····· 119

一、救助撈救之意義·····	119	☒ ☒	☒ ☒
二、聯合國海洋法公約之規定·····	120	☒ ☐	☒ ☐
三、海上人命安全國際公約之規定·····	120	☒ ☒	☒ ☒
四、海上救助及撈救統一規定公約之規定·····	121	☒ ☐	☒ ☐
五、我國海商法之規定·····	122	☒ ☒	☒ ☒

第四節 共同海損····· 123

一、共同海損之意義·····	123	☒ ☒	☐ ☐
二、共同海損之損失及費用·····	124	☒ ☒	☐ ☐
三、共同海損之分擔·····	126	☒ ☒	☐ ☐
四、共同海損之債權·····	127	☒ ☒	☐ ☐

		船長 一 等	二 等	大副 一 等	二 等
第五節 海上保險	128				
一、海上保險之意義	128	☒	☒	☐	☐
二、保險標的	128	☒	☒	☐	☐
三、保險事故	129	☒	☒	☐	☐
四、損害額之估計	130	☒	☒	☐	☐
五、保險委付	131	☒	☒	☐	☐

第六章 商 港

第一節 船舶進出港	133				
一、船舶進港	133	☒	☒	☒	☒
二、船舶停泊及停航	134	☒	☒	☒	☒
三、船舶出港	135	☒	☒	☒	☒
第二節 港區船舶安全	135				
一、船舶入港限制	135	☒	☒	☒	☒
二、入港船舶長報告之責任	136	☒	☒	☐	☐
三、港區污染防治	136	☒	☒	☒	☒
四、港區航行規定	137	☒	☒	☐	☐
五、港區船舶船員當值規定	138	☒	☒	☒	☒
六、違反商港法規之處罰	138	☒	☒	☐	☐
第三節 引水制度	139				
一、引水，引水人及主管機關	139	☒	☒	☐	☐
二、引水人業務	140	☒	☒	☐	☐
三、引水人與船長	141	☒	☒	☐	☐
四、引水人之責任與過失	143	☒	☒	☐	☐

(10) 海 事 法 規

		船長		大副	
		一 等	二 等	一 等	二 等
第四節	海事評審	114			
一、	海事報告	144		☒ ☒	☐ ☐
二、	海事評審制度	147		☒ ☒	☐ ☐

第一章 總 論

第一節 海事與國際海法

一、海 事

海事泛指海洋事務。近世以來，人類的活動已由陸地擴及於整個的海洋，且由於科學之昌明，人類對海洋知識之了解已漸增多，並深知海洋資源之豐富，於是各國都積極地從事於經濟性海洋之利用與開發。

衆所週知的，法律係用以規範人類之活動，人類活動既已走向海洋，則用以規範人類海洋活動之相關法律，自必應運而生，而海洋非一國主權所專屬，動輒攸關他國主權，因此，海洋上之活動，不能不以國際海法為基礎。

海洋之浩瀚、風雲莫測、變化多端，非一國一民之力所能及，人類深切體認國際協調與合作，才能維護彼此之利益與繁榮，經由國際會議之召開與國際組織之成立，促使國際海法由單純之海上利用關係法，演進而踏入國際海事行政領域。第二次世界大戰後，聯合國即不斷地推動國際合作之事務，並於經濟社會委員會下設政府間海事諮詢組織（Inter-Governmental Maritime Consultative Organization），一九五八年在日內瓦召開之聯合國海事會議中，成立政府間海事諮詢組織公約，該公約第一條即明訂：「對於政府在國際貿易航運有關專門技術事項之管理與實施方面，提供政府間之合作機構，並鼓勵普遍採納有關海事安全及航海效能方面最高可行標準」。「鼓勵各國政府消除對於國際貿易航運所加之歧視行為與不必要之限制，以求公平促進航運對國際貿易之供應」。該組織並接管有關下列四項公約之任務：即海上人命安全公約、統一船舶噸位丈量公約、防止海水油污公約及海上信號協定。

而船員管理及福利行政事務，則由國際勞工組織負責，藉國際合作方式，以改善全世界勞工之待遇，並保障其福利，二次世界大戰後，該組織已成為聯合國專門機構之一，在歷屆大會中制定有關海員之公約及建議書達數十種，對於海員之資格、訓練、醫藥、保險、體格檢查、社會安全及最低年齡等，均有詳盡之規定。

2 海 事 法 規

總而言之，海事一詞，包括海洋事務範圍，可以條列為下列諸項：

- (一) 海洋政策
- (二) 國際海法
- (三) 海事行政
- (四) 海洋資源利用與養護
- (五) 海洋環境保護與保全。

至於海商法第四十九條及海事報告規則第一條所稱之海事，係指船舶沉沒、擱淺、碰撞、強制停泊或其他意外事故及有關於船舶、貨載、海員或旅客之非常事變。此項定義乃指海上事故而言，係屬於狹義之海事也。

二、海 法

海法為規範有關人類海洋活動所有法律之總稱，就其活動之範圍加以區分，則有國內海法與國際海法之別。前者係規定一國以內關於海事之法規，通常指各國國內所制訂之成文法或其通行之習慣法而言。後者係規定國際社會中關於海事之法規，通常以國際公約及國際慣例為其主要法源。

國內海法，有海事公法與海事私法之分，前者規定國家與人民間之關係，後者規定人民與人民間之權益關係。國際海法，亦有海事公法與海事私法之分，前者規定國際社會中國際法人間之關係，後者規定國際私人間之權義關係。

國際海法之著述，大抵以海事公法為範圍，惟目前，國際間締結不少有關海事私法之公約，雖其內容以國際間私人權益為對象，就國家言，一方面固得據以主張權利，一方面亦同樣形成國際義務。就個人而言，此項公約內容，無論是否透過國內法之形式，或逕以公約視為國內法律，其實質上之權益，終結歸屬於個人，個人得為國際法之主體，已為一般學者所公認，則此項有關私法之公約，而為多數國家所接受者，當然應視為國際法之一部分。因此，國際海法不應以海事公法為限，國際間之海事私法，亦為同等重要。

國際公海法可分為海上利用關係法、海事行政法及海事司法法三部分。過去之國際公海法僅限於海上利用關係，在本世紀以前，所有國際會議及其所締結之公約，大抵悉以利用關係為範圍。近代國際法學之基礎，實為格羅秀氏所奠定，其首部著作「海上自由論」，確立公海航行自由原則，即專指海上之利用關係而言。二十世紀初期，國際間曾在海牙兩度舉行和平會議，一九〇七年之第二次和會共產生了十三種公約，其中直接規定海上利用關係者就有八種：即開戰時敵國商船地位公約、海戰時中立國權利義務公約、商船改裝戰艦公約、戰時海軍轟擊公約、海戰時限制捕獲權公約、敷設自動觸發水

雷公約、紅十字公約適用於海戰公約、及國際捕獲法院設立公約，一九五八年聯合國在日內瓦召集海洋法會議所制訂之公海公約、漁捕及養護公海生物資源公約、領海及鄰接區公約、及大陸礁層公約。一九八二年聯合國並制訂聯合國海洋法公約，以綜合一九五八年所成立之四種公約。此仍係繼續以往國際法編纂會議之工作，故其範圍在於國際間海上利用關係之法。

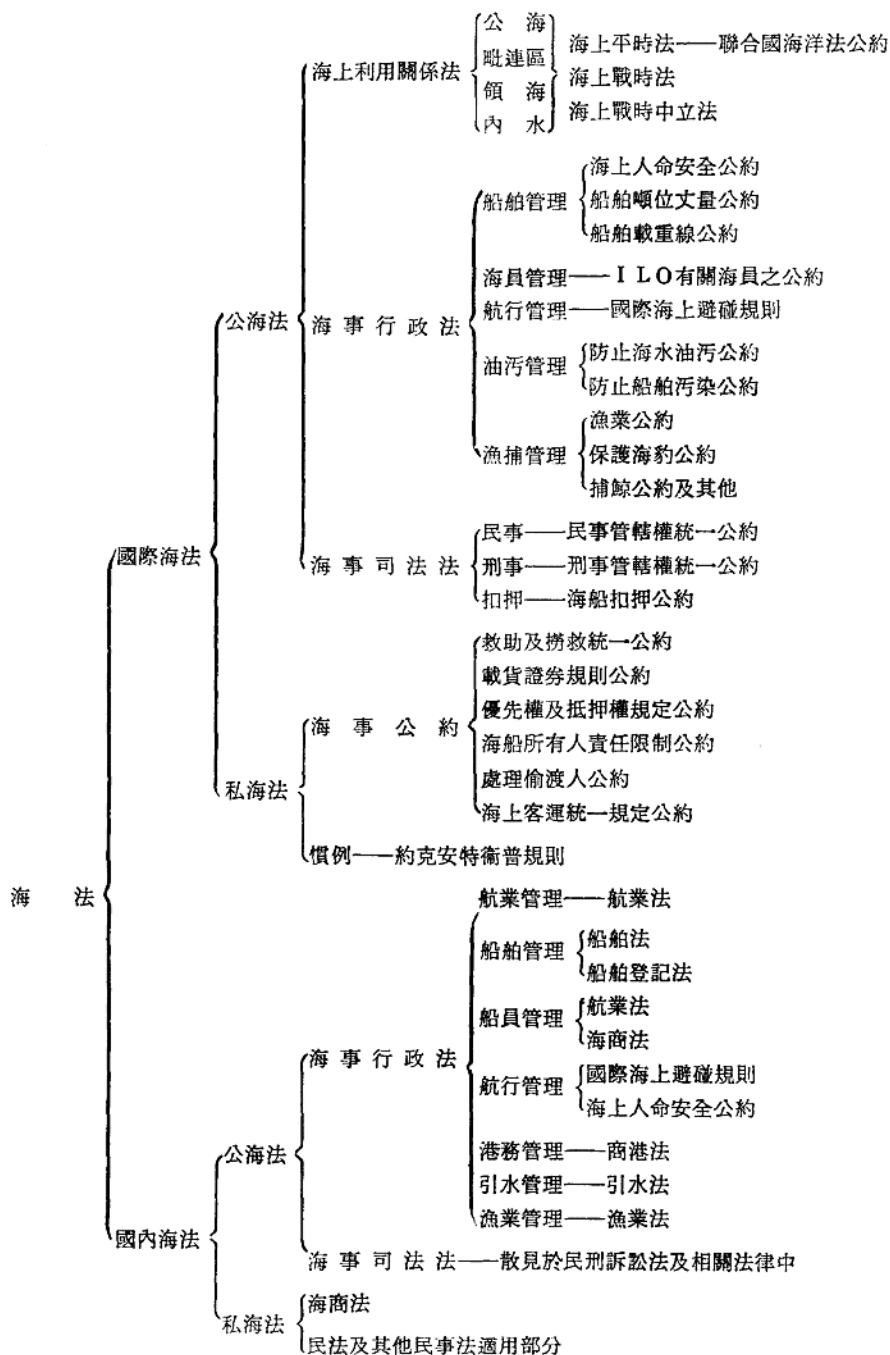
國際海事公法側重於海事行政方面，主要係基於社會安全思想所孕育與成長的。為謀海上人命之安全及保障船員之福利，國際間已成立多種公約，有關於船舶管理者，有關於船員管理者，有關於航行管理者，有關於漁捕管理者，亦有關於防止海水油污染者。例如海上人命安全國際公約、船舶噸位丈量公約、船舶載重線公約、國際海上避碰規則、國際防止海水油污公約及防止船舶污染國際公約等均屬之，這些公約亦均先後經過修正，以符合時代之需要。

國際海事公法司法法之成立，乃基於船舶管轄及糾紛處理方面之問題，尤其船舶碰撞所造成之人員傷亡，其司法管轄及法律適用，常易引起國際間之爭端。因之，一九五二年國際間在布魯塞爾所簽訂之刑事管轄權公約，該公約第一條規定，船舶在公海碰撞時，其刑事管轄權專屬於船舶所屬國。同公約第四條則規定，此一原則對於在港口或內水之碰撞不予適用，其在領海內碰撞者，領海國亦得保留其管轄權。一九五二年在布魯塞爾所簽訂者，同時共有三種公約，除刑事管轄權公約外，尚有民事管轄權公約及有關海船扣押公約等。

國際海事私法之發展，貢獻最多者，應為國際法學會 (International Law Association) 及其國際海商委員會 (The International Maritime Committee)，而目前國際海事私法有關之規則或公約，均由聯合國所制訂。其歷年來所制訂之規則或公約，如有關共同海損之約克安特衛普規則、一九一〇年船舶碰撞統一規定公約、一九一〇年海上救助及撈救統一規定公約、一九二四年載貨證券統一規定公約、一九七八年聯合國海上貨物運送公約、一九二四年船舶所有人責任限制統一公約、一九五七年修正船舶所有人責任限制統一公約及一九七六年海事求償責任限制公約等，均屬國際海事私法之範疇。

茲將海法組織型態表列如下，以述明其間之關係。

4 海 事 法 規



第二節 國際組織與國際公約

一、船員與國際組織

(一) 國際海事組織

國際海事組織 (International Maritime Organization—IMO) 之前身即為「政府間海事諮詢組織」(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization—IMCO)。

第二次世界大戰後，聯合國於經濟社會委員會下設「政府間海事諮詢組織」，一九四八年在日內瓦舉行之聯合國海事會議，議定「政府間海事諮詢組織公約」，於一九五八年三月十七日生效，我國於民國四十七年七月一日批准，成為該組織之會員國，民國六十一年（一九七二）我國退出聯合國之翌年退出該組織，該公約第一條即明訂：「對於政府在國際貿易航運有關專門技術事項之管理與實施方面，提供政府間之合作機構，並鼓勵普遍採納有關海事安全及航海效能方面最高可行標準」。政府間海事諮詢組織於一九五九年一月成立，內設有海事安全委員會，與各國政府經常保持連繫，研商有關船舶之安全及救助等事項，並自安全之觀點上，研討有關船舶之構造、設備、助航等事項，以促進海上人命之安全。該組織後來增設法律委員會，從事於海事法規之統一及改進事宜。並且接管下列四項公約之任務：即海上人命安全公約、統一船舶噸位丈量公約、防止海水油污公約及海上信號協定。

政府間海事諮詢組織於一九八二年五月二十二日更名為國際海事組織，主要負責國際間對於船舶及航行安全之行政事務及法規。

(二) 國際勞工組織

國際勞工立法思想，始於十九世紀初期，迄十九世紀末葉，始進入實際行動。一八九七年國際勞工大會召集於北京布魯塞爾，一九〇〇年在巴黎舉行第二次國際勞工立法大會，成立國際勞工立法協會組織，一九一九年元月二十五日巴黎和會召開第一次預備會議，通過以十五人組織國際勞工立法委員會，主持籌議永久機關之組織，一九一九年十二月二十九日在華盛頓召開第一次國際勞工大會，成立國際勞工組織 (International Labor Organization—ILO)。該組織原隸屬於國際聯盟，聯合國成立以後，於一九四六年始成為聯合國之專屬機構。

國際勞工組織在其組織方面，包括下列三種層次：

1. 會員國代表大會——為國際勞工組織之最高權力機構。