

案號：98110503/cepd98044

『台灣最適遊艇活動模式
及推動策略之研究』

行政院經濟建設委員會

民國 99 年 7 月

『台灣最適遊艇活動模式 及推動策略之研究』

受託單位：財團法人私立東吳大學

計畫主持：林 桓

協同主持：承立平、余啟民、高俊雄

研究人員：徐志明、胡博硯、葉怡矜

葉又銘、劉興國

研究助理：石興亞、藺以雯、曾燕珠

(本報告內容係研究單位之觀點，不代表委託機關之意見)

行政院經濟建設委員會

民國 99 年 7 月

目錄

第一章 序論	- 1 -
第一節 研究動機與目的	- 1 -
第二節 研究範圍	- 2 -
第三節 研究方法	- 2 -
第二章 我國遊艇活動發展現況之探討	- 4 -
第一節 我國遊艇活動需求推估	- 4 -
第一項 我國國人參與遊艇活動之狀況與需求推估	- 4 -
第二項 我國遊艇供給狀況	- 27 -
第三項 小結	- 30 -
第二節 我國遊艇相關法制現況	- 31 -
第一項 法規現況	- 31 -
第二項 相關重要草案	- 44 -
第三節 我國遊艇相關政策與措施	- 54 -
第三章 最適模式之建立：國外推動之成功經驗	- 58 -
第一節 標竿國家之選定	- 58 -
第二節 標竿國家之發展現況	- 59 -
第一項 新加坡	- 60 -
第二項 紐西蘭	- 68 -
第三項 美國	- 76 -
第四項 澳洲	- 84 -
第五項 小結及各標竿國家規範對照表	- 90 -
第四章、我國遊艇活動發展之落差及其改善方向	- 101 -
第一節 我國與標竿國家間之落差及其成因	- 101 -
第一項 航政監理規範之落差及成因	- 101 -
第二項 使用人員規範之落差及成因	- 102 -
第三項 泊靠規範之落差及成因	- 107 -
第四項 活動管理規範之落差及成因	- 108 -
第二節 改善方向之建議	- 108 -
第一項 遊艇定義之擴大	- 108 -
第二項 遊艇製造	- 109 -
第三項 遊艇使用人員	- 111 -
第四項 遊艇泊靠	- 113 -
第五項 遊艇活動	- 146 -
第五章、我國遊艇活動發展最適模式行動方案建議- 代結論	- 164 -

圖次：

<u>圖一、目前我國可供遊艇泊靠港口位置分佈圖</u>	30 -
<u>圖二、我國現行船舶檢查丈量流程圖</u>	33 -
<u>圖三、外籍遊艇申請進入國際商港或遊艇港作業程序</u>	39 -
<u>圖四、外籍遊艇出國際商港或遊艇港作業程序</u>	40 -
<u>圖五、海巡人員於遊艇出海時唱名確認活動人員名冊</u>	42 -
<u>圖六、奧克蘭帆船港</u>	70 -
<u>圖七、遊艇定義概念圖</u>	91 -
<u>圖八、美國遊憩活動使用船舶比例圖</u>	92 -
<u>圖九、澳洲新船船體ABP標示圖</u>	95 -
<u>圖十、紐西蘭小船製造廠合格標示證明標章</u>	96 -
<u>圖十一、美國船舶休閒所從事之活動比例圖</u>	97 -
<u>圖十二、基諾瓦 1 號船舶檢查證書</u>	106 -
<u>圖十三、澳洲神仙灣鄰近海河開發水道模式示意圖</u>	115 -
<u>圖十四、澳洲黃金海岸之陸上艇庫</u>	116 -
<u>圖十五、遊艇基地管理使用之三方關係圖</u>	144 -
<u>圖十六、水上活動垂直競合之注意義務及活動優先性對照圖</u>	162 -

表次：

<u>表一、觀光局 97 年國人休閒活動調查表</u>	6 -
<u>表二、98 年海洋遊憩活動參與調查表</u>	7 -
<u>表三、98 年海洋遊憩活動喜好調查表</u>	8 -
<u>表四、我國各地主要水域遊憩活動相關組織列表</u>	9 -
<u>表五、中華民國海域運動遊憩發展協會歷年舉辦活動列表</u>	11 -
<u>表六、中華民國帆船協會各地委員會及會員數列表</u>	13 -
<u>表七、中華民國帆船協會歷年舉辦活動列表</u>	14 -
<u>表八、中華阿魯巴獨木舟協會歷年舉辦活動列表</u>	15 -
<u>表九、台灣水上摩托車活動安全推廣協會歷年舉辦活動列表</u>	16 -
<u>表十、中華民國成人游泳協會歷年舉辦活動列表</u>	17 -
<u>表十一、中華潛水推廣協會歷年舉辦活動列表</u>	17 -
<u>表十二、台灣蜘蛛衝浪俱樂部歷年舉辦活動列表</u>	18 -
<u>表十三、我國主要各大專院校觀光運動休閒相關院系</u>	19 -
<u>表十四、我國遊艇活動參與及接受度調查問卷範本</u>	22 -
<u>表十五、我國遊艇活動參與及接受度調查問卷總統計表</u>	23 -
<u>表十六、我國各港務局動力小船核發執照數量統計表</u>	26 -
<u>表十七、我國 2010 年遊艇製造接單長度全球排名</u>	27 -
<u>表十八、交通部 98 年各港務局遊艇登記艘數統計表</u>	28 -
<u>表十九、漁港開放遊艇停泊使用情形統計表</u>	35 -
<u>表二十、遊艇航行計畫表及人員名冊</u>	43 -
<u>表二十一、我國各類水上遊憩活動發展狀況整理</u>	55 -
<u>表二十二、我國遊艇活動發展相關現況整理</u>	56 -

表二十三、各標竿國家遊艇規範之比較彙整表	- 97 -
表二十四、國內航線船舶船員最低安全配額表	- 104 -
表二十五、非都市土地容許使用許可細目及目的事業主管機關表 ..	- 120 -
表二十六、台北市區容許遊艇碼頭及周邊土地使用分區表	- 122 -
表二十七、非都市土地容許使用分區及用地類別表	- 123 -
表二十八、遊艇活動發展規劃S. W. O. T矩陣圖	- 167 -
表二十九、S. W. O. T矩陣組合分析表	- 169 -

附件：

- 附件一、期初報告審查會議相關文件
- 附件二、第一次專家學者座談會紀錄(南部)
- 附件三、期中報告審查會議相關文件
- 附件四、第二次專家學者座談會紀錄(北部)
- 附件五、期末報告審查會議相關文件
- 附件六、二手遊艇價格比較表
- 附件七、99年國人遊艇活動參與及接受度問卷

第一章 序論

本章為序論，內容包括研究動機與目的、研究範圍、研究方法三大部分，以下分述之。

第一節 研究動機與目的

1971年至1988年代，台灣每年拆解一、兩百萬噸船舶，被稱為『拆船王國』；自1987年起，國內製造業突飛猛進，其中又以遊艇製造業之表現最為出色，不僅當時亞洲最大之遊艇製造廠就在台灣，而且我國所製造30呎以下之小型遊艇，出口量為全球最大，金額一度高達二億美元，自此於國際間享有『遊艇王國』之美譽。此後，雖因原物料及工資上漲等因素使我國遊艇產量一度萎縮，然而在業者積極尋求轉型，不斷朝向豪華客製化遊艇製造的努力下，2004年法國時尚品牌LV（Louis Vuitton）總裁向我國業者下單改裝其LV遊艇，使我國遊艇製造再次成為世界矚目之焦點，2006年我國遊艇建造量更排名世界第四，僅次於義大利、美國與荷蘭，極富國際競爭力¹。

馬總統於2008年參選時，即特別針對我國海洋發展提出政見，認為我國未來應朝「海洋解嚴」、「發展海洋產業」及「開放親海活動」²等方向前進。然而，觀察國內從事遊艇及其他水上遊憩活動之現況，卻未因製造業之蓬勃發展而有所熱絡，『遊艇王國』對一般人民而言僅為經濟名詞，『海洋國家』亦屬地理狀況之描述，海洋遊憩活動於國人日常休閒活動中之普及度仍低。因此，如何使我國遊艇王國之稱號名副其實，並展現我國海洋國家之本色，讓國人在從事娛樂休閒活動時也能享受我國製造業的豐碩成果與驕傲，即成為我國遊艇活動及經濟發展之重要課題。為此，政府相關單位於民國95年起即開始不斷藉由「推動遊艇活動發展方案」之執行，透過跨部會間之協調與合作，對相關發展及法令進行修正，以期達成推動我國遊艇活動發展之目標。

本研究之主要目的與核心議題，即在於探究我國遊艇活動發展之真正困境，以及如何透過法令調整、政策與相關措施之推動健全我國整體遊艇活動環境，最終建立最適我國之遊艇活動發展模式。主要研究目的可歸納為以下三項：

¹ 『台灣遊艇國際揚名，國內吃驚』，記者曾慧雯專題報導，自由電子報，2007年6月18日，網址：<http://www.libertytimes.com.tw/2007/new/jun/18/today-stock1.htm>，最後查訪日期：2009年10月14日。

² 請參見馬總統2008年「藍色革命，海洋興國」之海洋政策。

1. 建立台灣遊艇活動最適模式；
2. 健全遊艇活動相關法規；
3. 普及國人遊艇休閒活動。

為達成上述研究目的，本研究將針對世界遊艇發展主要國家為對象進行初步研究，在嘗試建立我國最適遊艇活動發展模式前，先行了解先進國家之活動發展模式為何，藉由目標及願景之探求，描繪未來發展之標竿及藍圖，並具體檢視我國風土民情及法制環境與發展願景有何落差後，方得以建立一套真正適合我國遊艇發展之最適模式。

第二節 研究範圍

為建立我國遊艇活動發展最適模式，本研究之範圍包括四大部分：一、國內遊艇活動需求推估及確認；二、蒐集分析標竿國家作為最適模式之發展、管制、政策及相關推動作法；三、我國發展現況之掌握；四、現況與遠景之落差及解決方案。除上述四大部份外，依據委託需求具體工作項目尚包括：

1. 法規鬆綁及修正之具體建議；
2. 檢討遊艇管制及查核作業，針對不同遊艇等級，提出最適查核作業；
3. 如何放寬遊艇碼頭周邊土地使用管制、整體利用機制與規劃建議；
4. 如何配合漁港轉型，提出投資管理機制；
5. 其他普及遊艇活動配套措施。

第三節 研究方法

本文之研究方法依其研究流程主要可分為三大階段，透過各階段之研究歸納，以求釐清我國遊艇活動發展之真正阻礙及具體發展策略，以下分述之：

一、第一階段：我國遊艇活動管理與發展現況之歸納與分析

本階段為我國遊艇活動發展現況分析，本團隊擬以深度訪談法、焦點團體座談法及文獻分析法歸納並深入探討我國遊艇活動管理與發展現況，主要自遊艇活動供需面現況、法制現況及活動推展政策措施等三大部分，探求國內遊艇活動發展現況之輪廓。

首先自需求面及供給面出發，探究國人對水上活動參與程度(包括參與之人數及頻率)及國內目前可供水上遊憩活動使用之載具數量，透過具體數據之呈現

歸納比較目前國內水上活動載具之供給量是否滿足國人對於水上活動及遊艇活動之需求；此外，我國推展遊艇活動過程中，常遭遇以『海象惡劣』、『國情不同』及『國人恐海懼水』等理由，作為我國不應開放或發展遊艇活動之負面論述，為破除此一刻板印象，本研究特地跳脫以往相關文獻之研究模式，以問卷調查為工具，利用開放式網路問卷，針對不特定民眾進行訪查，以驗證相關負面論點與民眾之意見是否相符，亦或僅屬『為反對而反對』之目的性論述。

其次自價值鏈的角度分析遊艇活動，自遊艇製造、檢驗、停泊及活動現況五大部分著手，分別從現行法令、政策與措施兩大方向加以分析，以求描繪出我國遊艇活動發展現況。

二、第二階段：標竿之建立及落差之呈現

本階段係藉由標竿國家之設定及國外考察之機會進行深度訪談、文獻分析及歸納，透過觀察與分析它國遊艇發展之現況，建立起我國未來遊艇活動發展之標竿；第三階段則為檢討我國現況與國外標竿國家之落差為何及其成因；最後於第四階段針對落差提出具體改進方案，並提出我國遊艇活動發展最適模式。

於標竿國家之選擇方面，本研究挑選美國、澳洲及紐西蘭，因其遊艇發展成熟度較高，相關管理制度及措施最適於遊艇活動之進行及推展，透過其發展及管理模式之研析整理，應可呈現遊艇活動發展成功之要素及輪廓，作為我國未來努力及改革之具體目標。繼而檢視我國現行遊艇活動環境之現況，先分析歸納出我國與標竿國家兩者間之落差後，再逐一檢討造成落差之成因為何，並尋求具體解決方案。

二、第三階段：落差成因分析及具體建議之提出

第三階段則於檢視完我國及國外標竿之發展現況後，自法令與政策措施兩大方向探究我國與國外標竿之落差何在，而造成其中落差之成因又為何，最後提出解決之道，擬定我國遊艇活動發展最適模式，主要核心目的為『如何提升人民對於水上活動之興趣，進而藉由活動誘發人民對遊艇相關活動之興趣』，分自活動環境及制度兩大面向，探討如何弭平我國遊艇活動現況與標竿國家之落差，進而達成主要核心目的。

於具體建議部分，為使相關建議易於執行，本研究特以行動方案之模式呈現，先透過『我國遊艇活動發展 S.W.O.T. 矩陣分析』及其評估後，確立我國遊艇活動發展之成功關鍵因素，最後提出具體措施建議之行動方案，以期對於我國未來遊艇活動發展有所助益。

第二章 我國遊艇活動發展現況之探討

本章為『我國遊艇活動發展現況之探討』，主要目的在於自遊艇活動供需面現況、法制現況及活動推展政策措施等三大部分，勾勒出國內遊艇活動發展現況之輪廓。首先自需求面及供給面出發，探究國人對水上活動參與程度(包括參與之人數及頻率)及國內目前可供水上遊憩活動使用之載具數量，透過具體數據之呈現歸納比較目前國內水上活動載具之供給量是否能夠滿足國人未來對於水上活動及遊艇活動之需求；其次自價值鏈的角度分析遊艇活動，自遊艇製造、檢驗、停泊及使用活動現況四大部分著手，分別從現行法令及政策與措施兩大方向加以分析，以求描繪出我國遊艇活動發展現況。

第一節 我國遊艇活動需求推估

本節首先自我國遊艇活動供需現況加以描述，於需求部份由國人對於水上活動之參與出發，研究方法上透過三份問卷調查結果加以呈現，首先透過交通部觀光局之「中華民國 97 年國人旅遊狀況調查報告」，了解國人旅遊習慣與興趣分布；其次，藉由本研究於 98 年針對水上遊憩活動之接受度調查，探求國人對於水上相關活動(包括游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車、泛舟、划船、乘坐遊艇、渡輪及釣魚)之參與程度；最後，以本研究所製作之問卷將範圍限縮於遊艇，了解國人參與遊艇活動之情形及其接受度，以推估未來對於遊艇活動之需求程度。

其次，於供給面部分則透過交通部及觀光局對於國內水上活動載具數量之相關統計資料，了解目前國內目前可供私人水上遊憩活動使用之載具數量。

最後，將上述兩項結果加以比較，分析國內水上載具之數量是否能夠滿足未來遊艇活動發展後之活動需求。

第一項 我國國人參與遊艇活動之狀況與需求推估

過去論及遊艇或其他水上活動之發展議題時，常有論者認為國人受戒嚴及傳統教育的影響，對於海洋本身有根本性之懼怕，因此水上活動之發展需求並不具有迫切性與必要性，故相關主管機關在面對管制目的與抽象之國家安全考量下，往往選擇限制或緊縮活動發展空間。然而，解嚴後隨著社會多元化發展及週休二日制度之實施下，國人對於水域遊憩活動之興趣與接受度已不亞於陸域

遊憩活動，以下分就三份調查結果加以論述之。

一、觀光局『97年國人旅遊狀況調查』報告

根據交通部觀光局於民國 98 年 8 月出版，委託故鄉市場調查公司執行之「中華民國 97 年國人旅遊狀況調查報告」³，我國國人於 97 年間至各地區旅遊時喜歡的遊憩活動中，有 6.8%為運動型活動⁴，其中水上遊憩活動即占了 69%(即游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車、泛舟、划船、乘坐遊艇、渡輪、釣魚)。見下表⁵所示：

³ 「中華民國 97 年國人旅遊狀況調查」，觀光局委託故鄉市場調查公司，98 年 8 月出版，網址：
<http://library.tboc.gov.tw/web/pdf/20090821111136.pdf>，最後查訪日期：98 年 11 月 21 日。

⁴ 同前註。該報告中所稱之運動型活動，包括游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車、泛舟、划船、乘坐遊艇、渡輪、釣魚、飛行傘、業餘球類運動、攀岩、溯溪、滑草、騎協力車、單車及觀賞球賽等項目。

⁵ 轉引自註 3「中華民國 97 年國人旅遊狀況調查」，摘要-頁 9。

表一、觀光局 97 年國人休閒活動調查表

單位：行%

旅遊地區	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	全體
自然賞景活動	49.2	45.1	46.1	73.3	47.1
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	25.7	15.6	24.2	49.1	22.6
露營、登山、森林步道健行	16.4	23.2	15.5	26.4	18.4
觀賞動、植物(如賞花、鳥、鯨、螢火蟲等)	20.5	21.0	16.5	22.5	19.1
觀賞日出、雲景、星象等自然景觀	3.0	5.5	6.9	10.9	5.1
文化體驗活動	21.0	28.3	24.5	21.4	22.8
觀賞文化古蹟	5.8	6.2	8.7	4.6	6.1
節慶活動及表演節目欣賞	2.8	3.9	4.1	4.1	3.6
參觀展覽(如博物館、美術館、博覽會、旅展等)	7.0	6.4	5.3	5.8	5.7
傳統技藝學習(如竹藝、陶藝、編織等)	0.9	0.9	0.3	0.2	0.7
原住民文化體驗	0.2	1.2	0.8	3.9	0.8
宗教活動	5.9	11.5	7.1	3.4	7.3
農村生活體驗	1.4	2.2	1.5	4.3	1.7
鐵道懷舊	0.3	1.7	0.7	—	0.8
運動型活動	6.3	5.4	8.5	12.3	6.8
游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車	1.2	0.6	3.3	4.5	1.8
泛舟、划船	0.1	0.2	0.3	2.0	0.3
乘坐遊艇、渡輪	2.0	1.5	3.5	2.3	2.1
釣魚	0.6	0.2	0.2	0.3	0.4
飛行傘	0.0	0.1	—	—	0.0
業餘球類運動(如高爾夫、網球、籃球、羽球等)	0.3	0.1	0.2	0.0	0.2
攀岩	0.0	0.0	0.0	—	0.0
溯溪	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1
滑草	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1
騎協力車、單車	2.2	2.8	1.5	4.7	2.2
觀賞球賽	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
遊樂園活動	4.9	5.5	2.8	4.4	3.9
機械遊樂活動	3.9	3.6	1.3	1.5	2.5
水上遊樂活動	0.4	0.3	0.7	1.0	0.5
觀賞園區表演節目	0.4	1.3	0.8	1.5	0.8
遊覽園區特殊主題	0.6	1.3	0.3	1.3	0.7
其他休閒活動	45.1	29.9	36.4	32.5	37.0
駕車兜風(汽車、機車)	0.4	1.7	2.2	2.7	1.4
泡溫泉、做spa	6.8	4.0	3.6	15.1	5.3
品嚐當地美食、茗茶、喝咖啡	32.0	19.3	22.5	17.0	24.1
觀光果(茶)園參觀活動	0.8	2.3	0.5	0.7	1.1
逛街、購物	25.0	14.1	18.3	6.9	18.8
其他	1.2	0.6	1.7	0.5	1.1
都不喜歡、沒有特別的感覺	2.0	2.5	2.5	2.4	2.4
純粹探訪親友，沒有安排活動	12.8	16.5	14.9	5.9	15.4

註：1.此題為複選題，分子為回答次數，分母為回答人數。
 2.其他休閒活動其他項含烤肉、唱歌等；純粹探訪親友包含掃墓。
 3.“—”代表無該項樣本，“0.0”表示百分比小於0.05。

由上述數據中，吾人可發現喜愛從事運動類型之休閒遊憩活動者，有六成九以上較喜愛水上遊憩活動。其中特別值得注意者，國人喜愛從事之運動類休閒活動者中，對於乘坐遊艇及渡輪之喜好程度有逐年提高之趨勢⁶（民國 93 年為 17%，民國 95 年為 20%，至民國 97 年則提升至 30.88%）。

⁶ 同註 3。

二、98年『國人對於各類水域遊憩活動接受度』研究及調查

本研究於2009年4月針對1135名調查對象，分就海洋遊憩活動之『參與』及『喜愛』度進行有效問卷調查，參與部分之結果如下表：

表二、98年海洋遊憩活動參與調查表

問題	選項	次數	百分比
海洋遊憩參與活動	陸上、水上均參與	1,030	90.7%
	僅參與陸上遊憩	38	3.3%
	僅參與水上遊憩	34	3.0%
	均無參與	33	2.9%
請問您「曾經參與」 以下哪些「水上」 海洋遊憩活動？	純戲水	702	61.3%
	游泳	611	53.8%
	香蕉船	431	38.0%
	浮潛	399	35.2%
	水上摩托車	363	32.0%
	搭乘快艇	334	29.4%
	船釣／釣魚	330	29.1%
	水上腳踏車	280	24.7%
	賞鯨豚	228	20.1%
	海上拖曳傘	167	14.7%
	海上拖曳（甜甜圈、大力水手）	143	12.6%
	滑水	115	10.1%
	海洋獨木舟	57	5.0%
	親自駕駛動力小船，遊艇，漁船	38	3.3%
	衝浪	35	3.1%

	帆船	34	3.0%
	水肺潛水	31	2.7%
	風浪板	29	2.6%
	其他	5	0.4%
	以上都沒有參與	71	6.3%

針對 1,135 名受測對象『喜愛海洋遊憩活動』之調查結果則如下表：

表三、98 年海洋遊憩活動喜好調查表

問題	選項	次數	百分比
海洋遊憩喜愛活動	陸上、水上均喜歡	1,068	94.1%
	僅喜歡陸上遊憩	30	2.6%
	僅喜歡水上遊憩	13	1.1%
	均不喜歡	24	2.2%
請問您「喜愛」的「水上」海洋遊憩活動有：	純戲水	448	39.5%
	游泳	402	35.4%
	浮潛	393	34.6%
	賞鯨豚	377	33.2%
	水上摩托車	358	31.5%
	搭乘快艇	288	25.4%
	香蕉船	258	22.7%
	船釣／釣魚	249	21.9%
	水上腳踏車	203	17.9%
	海上拖曳傘	179	15.8%
	親自駕駛動力小船, 遊艇, 漁船	153	13.5%
	海上拖曳(甜甜圈、大力水手)	137	12.1%
	帆船	124	10.9%
	滑水	116	10.2%
	衝浪	103	9.1%
	海洋獨木舟	98	8.6%
水肺潛水	89	7.8%	
風浪板	80	7.0%	

	其他	3	0.3%
	以上都不喜歡	54	4.8%

結果顯示 90.7%的受訪者曾同時參與過陸域及水域遊憩活動⁷，而 94.1%的人對於陸域及水域遊憩活動均喜愛⁸。

以上數據資料顯示國人喜愛休閒活動者，不會排斥水域活動。此外，根據研究報告⁹顯示，國內從事衝浪人口約有五千人以上，定期參加比賽並加入俱樂部者更有一千人以上；水上摩托車活動人口則是逐年增加，目前水上摩托車雖無登記制度，但數據顯示國內約有兩千台以上水上摩托車；至於從事並喜愛香蕉船等拖曳浮具活動的人口，更是為數眾多而難以數計。國內因喜愛水上遊憩活動而自發組成之相關組織團體(包括游泳、衝浪、潛水、浮潛、風浪板、滑水板、水上摩托車、獨木舟、泛舟艇及帆船)，均持續進行各項活動之安全、訓練及推廣工作，凡此種種數據均顯示水上遊憩活動於國人日常遊憩休閒活動中佔有重要地位。

下表列式我國北、中、南部及花東地區各地之水域遊憩活動相關組織：

表四、我國各地主要水域遊憩活動相關組織列表

活動	相關組織
綜合性	中華民國海域運動遊憩發展協會
帆船	<ul style="list-style-type: none"> • 中華民國帆船協會 • 苗栗縣帆船委員會 • 高雄市帆船委員會 • 台北市帆船協會 • 台中市帆船委員會 • 高雄縣帆船委員會 • 台北市帆船委員會 • 屏東縣帆船委員會 • 屏東縣帆船委員會 • 台北縣帆船委員會 • 台中縣帆船委員會 • 澎湖帆船協會 • 微風運河訓練站 • 彰化縣帆船委員會 • 宜蘭縣帆船委員會 • 基隆市帆船委員會 • 南投縣帆船委員會 • 花蓮縣帆船委員會

⁷ 同前註。僅有 3.3%的受訪對象從未參與過水域遊憩活動，2.9%的人無論陸域或水域活動均未曾參加過。

⁸ 同註 3。僅有 2.6%的受訪對象不喜愛水域遊憩活動，2.1%的人無論陸域或水域活動均不喜愛。

⁹ 「水域遊憩活動發展現況調查及管理辦法修正研究」，觀光局委託世新大學，97 年 11 月出版，網址：http://library.tbrc.gov.tw/web/sear_show.asp?no=A20011536，最後查訪日期：98 年 11 月 21 日。

活動	相關組織
	· 桃園縣帆船委員會 · 雲林縣帆船委員會 · 台東縣帆船委員會 · 新竹市帆船委員會 · 台南市帆船委員會
水上摩托車	水上摩托車活動安全推廣協會 及所屬各地車隊： · 花式水車表演隊（北部） · 苗栗車隊 · 海盜車隊（北部） · 台中車隊 · 三芝毀類幫（北部） · 花東車隊 · 桃園車隊 · 諸羅雜牌軍（嘉南） · 新竹硬梆梆 · 海雁車隊（南高屏）
獨木舟	· 台灣獨木舟推廣協會及各分會 · 台灣獨木舟技術學院 · 中華阿魯巴獨木舟協會 · 嘉義獨木舟委員會 · 阿魯巴國際戶外學校
衝浪	· 台灣蜘蛛衝浪俱樂部 · 蕃薯衝浪俱樂部
浮潛	· 中華民國浮潛協會
潛水	· 中華潛水推廣協會
游泳	· 中華民國游泳協會 · 中華民國成人游泳協會

上述協會及俱樂部均為國內現今積極推廣水上遊憩活動之重要民間組織，由其會員及歷年舉辦活動參與之人數統計結果觀之，便可了解國內水上遊憩活動之發展已甚為蓬勃，以下分述之：

(一) 中華民國海域運動遊憩發展協會

1. 成立時間：2004年5月8日迄今
2. 成立宗旨：協助我國政府及民間發展正當海洋休閒、觀光及活動，推廣遊艇及帆船航海活動及安全，並積極推動與國際及大陸相關組織之技術交流。
3. 會員人數：總數為156人，實際持續繳費人數65人。

3. 近年參加活動人數：

表五、中華民國海域運動遊憩發展協會歷年舉辦活動列表

年度	活動	委託/共辦單位	參與人數
93 年	主辦第一屆橫渡黑潮帆船賽(由綠島至富岡漁港)		選手約 50 人, 船隻共 30 艘, 參觀人數約 2000 人
	海洋運動教學師資班	行政院體委會委託	對象為行政院體委會海洋推廣小組, 人數 96 名
	第一屆大鵬灣觀光盃國際休閒帆船賽	大鵬灣管理處共辦	參賽選手約 80 人, 岸上觀眾約 1500 人
94 年	海洋推廣小組潛水訓練課程	行政院體委會委託	合計參與人數 50 人, 訓練合格後發給 PADI open water 證照
	宜蘭盃橫渡黑潮全國帆船邀請賽	宜蘭縣政府共辦	參賽船隻約 50 艘, 選手共 100 人, 岸上觀眾約 20000 人
	主辦第一屆國民潛水運動海底攝影大賽		參加人數計 50 人, 得獎作品約 30 幅
95 年	主辦 2006 全民航海帆船體驗營		共 10 梯次 150 人參加, 於民生報刊出當日上午 2 小時內即報名額滿, 向隅(候補)民眾約 300 人, 岸上參觀人數共約 2000 人。
96 年	2007 年兩場水域遊憩活動安全講習	交通部觀光局委託	水上摩托車部分參與民眾約 150 人, 地點: 翡翠灣。獨木舟參與人數共計

			60 人，地點：屏東大鵬灣水域。
97 年	2008 年 1 月 15 日開辦台灣遊艇駕駛訓練班（交航字第 0960058392 號）		
	全民航海帆船體驗營		體驗民眾共計約 200 人
	宜蘭杯大型帆船賽		選手共計 110 人
	北海盃重型帆船賽		北部重型帆船約十餘艘，選手約 50 人，於碧砂漁港集結並於附近海域辦理比賽
	ASA 國際帆船認證訓練		全體學員共計 120 人
	蘭嶼拼板船護航活動		參與人數共計 60 人
98 年	二〇〇九台灣海峽帆船拉力賽	與中國大陸廈門市帆船遊艇運動協會共辦	兩岸選手共計 600 人
	ASA 國際帆船認證訓練		全體學員共計 110 人
	8 年台琉盃中日友好帆船賽		中日選手共計 250 人

（二）中華民國帆船協會

1. 成立宗旨：民國 64 年成立至今，旨在發展帆船運動，辦理全國性及國際性帆船競賽以提高技術水準，增進國民健康，發揚運動精神。
2. 會員人數：團體會員 20 個（各地帆船委員會），個人會員 11 位，說明如下表：

表六、中華民國帆船協會各地委員會及會員數列表

各地委員會	會員人數	主要活動地點
協會個人會員	11 人	
台北縣	1532 人	八里風帆碼頭
台北市(重帆)	30 人	外海
台北市	102 人	福隆海水浴場
新竹市	0 人	新竹南寮舊漁港、南堤沙灘
基隆市	78 人	翡翠灣、大武崙海域、碧砂漁港、海大小艇碼頭
苗栗縣	已停止運作	通霄海水浴場、假日之森海水浴場
桃園縣	63 人	竹圍水域、觀音水域、永安水域
宜蘭縣	該委員會無法提供數據	冬山河、內埤海域
台中市	36 人	日月潭、彰濱工業區預備漁港
台中縣	52 人	日月潭、彰濱工業區預備漁港
彰化縣	35 人	彰濱工業區-預備漁港
雲林縣	21 人	彰濱工業區-預備漁港
南投縣	31 人	日月潭
花蓮	32 人	北濱水域、木瓜溪河口、鯉魚潭
澎湖縣	70 人	觀音亭水域
台南市	106 人	邱茂園、黃金海岸
高雄縣	14 人	高雄興達港
高雄市	52 人	蓮池潭、西子灣、哨船碼頭、愛河
台東縣	38 人	興昌水域
屏東帆	48 人	大鵬灣
總人數	2351 人	<p>備註：</p> <p>1. 會員數係本研究於 2010 年 6 月電訪各委員會所得之最新數據。</p> <p>2. 所稱會員係指定期繳交會費者，尚不包含未定期繳交會費但時常出席活動者。</p> <p>3. 以上會員人數包含未成年之學生。</p>

3. 近年參加活動人數：

表七、中華民國帆船協會歷年舉辦活動列表

年度	活動/賽事名稱	總參與人數
97 年	97 年總統盃全國帆船錦標賽	1140 人
	2008 亞洲盃澎湖風浪板競速賽	
	2008 鹿港台灣盃國際風浪板錦標賽	
	97 年台灣盃帆船錦標賽暨大專盃帆船錦標賽	
	2008 年全國樂觀型帆船、雷射型帆船、風浪板排名賽	
	2008 高雄重型帆船國際邀請賽	
	97 年台灣盃帆船錦標賽暨大專盃帆船錦標賽	
	2008 中日友好親善國際帆船競賽暨 2008 基隆市重型帆船國際邀請賽	
	2008 風帆橫渡東港--小琉球全國挑戰賽	
98 年	第一屆海峽盃帆船賽(台灣-廈門)	550 人
	2009 高雄國際重帆賽	
	98 年台灣盃暨全國學生帆船錦標賽	
	2009 中日友好親善國際帆船賽暨基隆市重型帆船國際邀請賽	
	2009 國際公開小艇競賽 (International Open Dinghy Regatta 2009)	

(三) 中華阿魯巴獨木舟協會

1. 成立宗旨：1996 年 2 月 28 日成立至今，海洋獨木舟運動透過研習、實務教學訓練方式推廣至全國各級學院校、海水浴場、社區游泳池及附設游泳池之健身俱樂部，提供實際獨木舟運動指導者應具備的基本專業知識及技術，將有效及安全運動方式真正落實在教學當中。
2. 會員人數：98 年度總數為 2568 人，實際持續繳費人數 379 人
3. 近年參加活動人數：

表八、中華阿魯巴獨木舟協會歷年舉辦活動列表

年度	活動/賽事名稱	總參與人數
96年	第15期、第16期C級獨木舟教練講習	980人
	大鵬灣第3期C級休閒獨木舟教練講習	
	第87期~第90期獨木舟訓練課程	
	文大獨木舟入門課程	
	頭城國中獨木舟探索課程	
97年	第17期~第22期獨木舟教練講習	1200人
	第91期~第104期獨木舟訓練課程	
	北台灣科技學院獨木舟訓練課程	
	2008碧潭獨木舟體驗營	
	第一屆阿魯巴獨木舟翻滾計圈賽	
98年	第一期休閒獨木舟考官研習營	1350人
	第23期~第26期C級獨木舟教練講習	
	澎科大C級休閒獨木舟教練講習	
	嘉義C級休閒獨木舟教練講習	
	蘇澳C級休閒獨木舟教練講習	
	第105期~第116期初級獨木舟訓練課程	
	2009獨木舟夏令營輔導員研習營	
	飛揚獨木舟夏令營第一梯次	
	復興獨木舟體驗營	
	第2期海洋獨木舟一級課程	
	2009碧潭獨木舟體驗營	
	龍門國中獨木舟體驗活動	
	2009教育部兒童攀岩及獨木舟夏令營	

(四) 台灣水上摩托車活動安全推廣協會

1. 成立宗旨：2005年成立至今，秉持以下宗旨-
 - (1) 推動我國水上摩托車活動安全；
 - (2) 辦理水上摩托車安全教育；

- (3) 引進先進國家水上摩托車管理技術，提升我國水上摩托車活動水準；
- (4) 辦理我國及國際性水上摩托車競賽；
- (5) 推動民眾參與水上摩托車遊憩活動；
- (6) 協助辦理救災救難及相關訓練。

2. 會員人數：126 人(平均 1.2 台水車/人)

3. 近年參加活動人數：

表九、台灣水上摩托車活動安全推廣協會歷年舉辦活動列表

年度	活動/賽事名稱	總參與人數
96 年	關渡風帆音樂祭	會員及非會員 參與人數 共計約 600 人
	交通部觀光局 2007 年水域遊憩活動安全講習	
	台灣花蓮—日本与那國水上摩托車國際遠航活動	
	嘉義到澎湖到金門 550 公里航行挑戰	
97 年	交通部觀光局 2008 水域遊憩安全講習	會員及非會員 參與人數 共計約 700 人
	2008 年水上摩托車大會師	
	台北到彭佳嶼 145 公里遠航編隊訓練	
	東港(林邊)到墾丁(帆船石) 170 公里挑戰	
98 年	2009 「PWC-RI 水上摩托車救生教練講習訓練」	會員及非會員 參與人數 共計約 600 人
	2009 年水上摩托車駕駛訓練班	
	渡海長征馬祖	
	沖繩藍海巡禮	
	南(高屏)區 OP 級水上摩托車駕駛執照訓練與測驗	
	北區 OP 級水上摩托車駕駛執照訓練與測驗	
	2009 馬祖、七美行	
09' 贏家全拿-獎金盃水車比賽		

(五) 中華民國成人游泳協會

1. 成立宗旨：1987 年成立至今(前身為中華民國游泳協會成人游泳委員會)，提倡成人游泳活動、推展成人游泳社團間之連絡、提供成人游泳資訊、提倡全民運動並養成終身運動之習

慣、建立成人游泳之競賽規則、宣揚水上安全技能、服務社會。

2. 會員人數：15593 人(99 年統計數據)

3. 近年參加活動人數：

表十、中華民國成人游泳協會歷年舉辦活動列表

年份人數 活動名稱	96 年		97 年		98 年	
	隊數	參加人數	隊數	參加人數	隊數	參加人數
恆春長泳	157	4053	153	3479	178	3681
蘭陽長泳	144	3531	148	2504	124	2421
石門長泳	250	4452	168	2472	229	3152
金門長泳	97	1812	73	1579	79	1659
日月潭長泳	1205	19389	1200	17863	1179	25888
成人分齡比賽	60	804	84	804	75	697

(六) 中華潛水推廣協會

1. 成立宗旨：1967 年成立至今，以推廣休閒潛水、培養潛水技能、促進水上安全為宗旨，任務如下 -

- (1) 有關休閒潛水及水上活動之推廣。
- (2) 為協助社會救難工作及辦理關懷社會系列服務。
- (3) 保護自然生態與環境。
- (4) 配合發展觀光事業。

2. 會員人數：202 人 (2010 年 6 月有效繳交會費者)

3. 近年參加活動人數：

表十一、中華潛水推廣協會歷年舉辦活動列表

年度	活動/賽事名稱	總參與人數
----	---------	-------

98 年	2009 緊急救護講座	12 人
	中華民國紅十字會救生/救難/操舟/打撈演練	8 人
	2009 初級潛水員第 5 期海洋實習	16 人
	第六期初級潛水訓練	8 人
	第一期救援潛水訓練	7 人
	98 年 7 月初級及中級班、海洋實習	6 人
	98 年初級第 4 期海課操舟及潛水訓練	14 人
	2009 第一期寶貝學員初體驗	7 人
	2009 初級班第 1 期海洋實習	12 人
	2009 年第二期初級潛水員訓練	7 人
	2009 年第一期初級班訓練課程	9 人
99 年	台北市政府 99 年度災害防救演習	
	台北市 99 年度義消新進人員訓練課程	16 人
	99 年度第一期初級潛水訓練	10 人
	99 年度第二期初級潛水訓練	13 人
	台北市消防局南港區社區防災宣導活動	
備註	中華潛水推廣協會主要工作項目為潛水救生、戶外戲水安全訓練(CPR)及救難操作之推廣，因此較少對會員舉辦特定休閒競賽活動，除基礎潛水訓練課程外，多為配合各縣市消防局辦理消防演習中之 CPR 緊急救助及舉辦水上安全救生推廣訓練課程，因活動屬推廣性質，所在場地具開放性可允許不特定人參與，故部分活動無法統計活動參與人數。	

(七) 台灣蜘蛛衝浪俱樂部

1. 成立宗旨：1996 年成立至今，提供初學者衝浪教學、住宿、租賃衝浪器材等服務
2. 會員人數：48 人(2010 年 6 月)
3. 近年參加活動人數：

表十二、台灣蜘蛛衝浪俱樂部歷年舉辦活動列表

年度	活動名稱	參與人數
96 年	2007 環島衝浪	27 人
97 年	2008 環島衝浪	34 人

98 年	2009 環島衝浪	32 人
------	-----------	------

除上述相關協會以外，隨國內海洋休閒遊憩活動風氣之興起，近年來各大專院校也廣設與觀光休閒、運動及遊憩發展有關之院所科系，為我國觀光休閒遊憩人才之培養奠定基礎，以下整理我國各大專院校觀光運動休閒相關院系資訊（與海洋休閒遊憩較為相關之校系優先，並以*號註記，其餘則依國立至私立排序）：

表十三、我國主要各大專院校觀光運動休閒相關院系

學校名稱	相關院所科系
*國立高雄海洋科技大學	海洋休閒管理系
*國立澎湖科技大學	海洋運動與遊憩系、海洋創意產業研究所、觀光休閒事業管理研究所
*真理大學	水域運動休閒學系、休閒遊憩事業學系暨碩士班
*台北體育學院	水上運動學系、休閒運動管理學系及碩士班
*台北海洋技術學院	海洋休閒觀光系、海洋運動休閒系
國立台灣師範大學	運動與休閒管理研究所
國立台灣體育大學	休閒運動管理研究所
國立中正大學	運動與休閒教育研究所
國立台北大學	休閒運動與管理學系
國立東華大學	運動與休閒學系、觀光暨遊憩管理研究所
國立嘉義大學	休閒事業管理研究所
國立雲林科技大學	休閒運動研究所
國立屏東科技大學	休閒運動保健系
國立虎尾科技大學	休閒遊憩系

學校名稱	相關院所科系
世新大學	觀光學系碩士班
文化大學	觀光事業學系及研究所
開南大學	休閒事業管理學系
靜宜大學	觀光事業學系及研究所
銘傳大學	休閒遊憩管理學系
亞洲大學	休閒與遊憩管理學系及碩士班
大葉大學	休閒事業管理學系及研究所
中華大學	休閒遊憩規劃與管理學系
朝陽科技大學	休閒事業管理學系及碩士班
南台科技大學	休閒事業管理學系及碩士班
樹德科技大學	休閒運動管理系
大仁科技大學	休閒運動管理系
嶺東科技大學	觀光與休閒事業管理學系及研究所
立德大學	休閒管理學系

三、99 年國人遊艇活動參與及接受度問卷調查結果

透過前兩部份之調查結果了解國人日常休閒活動中對於陸上海上休閒之偏好參與程度後，本研究於此部分將調查範圍限縮在主題-遊艇活動上，本研究以優仕網網路問卷系統¹⁰為媒介，邀請上述各主要水域遊憩活動相關協會與俱樂部，以及不特定網路使用者，針對國人從事水域遊憩活動頻率及從事遊艇活動之意願，自 99 年 3 月 26 日起至 5 月 27 日止，於兩個月內開放網路問卷填寫，期間總共發出 120 份問卷，其中有效問卷¹¹為 106 份。問卷設計上，除受調查者之基本資料外，將問題由淺至深聚焦於遊艇活動，主要重點包括：

¹⁰ 優仕網網路問卷系統：<http://survey.youthwant.com.tw/>。

¹¹ 此處之有效問卷係指非胡亂作答者。

1. 是否參與任何水上遊憩協會或俱樂部？最常從事之水上遊憩活動及頻率？此一問題之回答結果可區隔經常從事水上遊憩活動者，以及未曾或甚少從事者。
2. 依據從事遊憩活動之經驗，認為我國海象是否適合從事水上遊憩活動？過去推動遊艇活動之經驗顯示，許多論者均以『我國海象險惡不適合從事活動』為理由，質疑遊艇及其他水上遊憩活動係專屬於少數族群之休閒娛樂活動，是否存在推動之必要性。因此本問卷特地設計此一問題，由經常從事活動者之實際經驗中，驗證此一論述之正確性，即便係未曾從事活動者，亦可藉由其印象來了解海象是否為阻礙國人親近海洋之主要因素。
3. 是否曾搭乘過遊艇？目的為何？藉由此一問題，可以探知國人過去搭乘遊艇之經驗，係屬營業用或自用遊艇，搭乘之目的為何。了解上述事實後，將有助於擬定遊艇活動推廣策略，如國人搭乘遊艇之經驗多屬營業用娛樂遊艇者，則未來推廣遊艇時則必須將營業用遊艇納入規劃範疇。
4. 若能以一輛轎車的價格買到一艘二手遊艇，是否願意花錢購買以從事活動？

過去論者常以『遊艇造價昂貴，係專屬於有錢人之休閒活動』為理由，質疑推動遊艇活動發展的必要性與成功可能性。為此，本研究特地上網搜尋香港及澳門等地之二手遊艇網路拍賣資訊，將其與轎車價格作比較，結果發現二手遊艇之價格並非如想像中昂貴，能負擔一輛轎車價格的人，就有能力購買一艘遊艇，根據本研究製作的『二手遊艇價格對照表』（請參見附件六）可以發現，健全之二手遊艇市場在價格上充滿彈性，以一艘轎車的價格絕對足以購買一艘中價位的遊艇，因此價格並非構成妨礙人民參與遊艇活動的因素，遊艇供應市場（包括二手市場）之成熟度不足，始為影響參與意願之核心關鍵。

基此，本研究特地於所設計之問卷中，詢問受測者在了解上述事實後，是否願意購買遊艇以從事活動。了解本研究所設計問卷之各項主要問題後，以下介紹本問卷之空白範本如下表：

表十四、我國遊艇活動參與及接受度調查問卷範本

親愛的朋友您好：	
我們是東吳大學法律系的研究團隊，因承接行政院經濟建設委員會『台灣最適遊艇活動模式及發展策略之研究』計畫案，想了解我國人民從事水域遊憩活動的狀況，懇請您協助填寫回答以下問題，您的個人資料與填寫內容均限於本研究報告統計之用，且不會公開您的個人資料。	
問題	內容
1	姓名
2	性別與年齡
3	居住地
4	是否有參加任何水上遊憩活動相關協會或俱樂部？名稱為何？
5	請問您最常從事的水上遊憩活動為何？活動頻率為何？通常於何地點從事該水上遊憩活動？
6	請問您最近一次從事水上遊憩活動的時間為何？從事何種水上遊憩活動？
7	請問您喜愛從事水上遊憩活動的原因為何？
8	依據您的活動經驗，您認為我國的海象是否適合從事水上遊憩活動？原因為何？
9	您是否曾經搭乘過遊艇？搭乘何種遊艇(為親戚朋友所有之私人遊艇或是營業用遊艇，如賞鯨船或交通船)？搭乘之目的為何？
10	依據您參與水上遊憩活動之經驗，若能以一輛轎車的價格買到一艘二手遊艇，您是否願意花錢購買以從事遊艇活動？原因為何？

回收經判定為有效之 106 份問卷中，受測者之性別統計上以男性居多，扣除無法判別者，共占總人數之 87%；居住地部分，以居住於北部之受測者最多，高達 58%，其次為南部之 29%，中部及東部則較少。以下簡述各項主要問題之調查結果：

1. 平日喜愛或經常從事之水上遊憩活動類型？

受測者平日經常或喜愛從事之水上活動類型，以游泳最多，共占 18%，其次為風帆船之 17%，其後則依序為騎乘水上摩托車、衝浪、潛水、釣魚及駕駛或乘坐遊艇等。

2. 對於『依據實際活動經驗，我國海象是否適合從事水上活動』？

針對此一問題，83%之受測者基於實際活動經驗或主觀印象認為適合，但其所謂之適合非指所有海域、季節均適合，仍須特別注意特定危險海域及季節等因素，並配有適當之緊急救助裝備，或須與合格之教練同行。

3. 對於是否搭乘過遊艇之問題？

91%之受測者曾經搭乘過，但比例上以營業用交通船、郵輪或賞鯨船為多。

4. 關於『若能以一輛轎車的價格買到一艘二手遊艇，否願意花錢購買以從事遊艇活動』之問題？

多數受測者願意以一輛轎車價格購買二手遊艇從事活動，比例上達57%，惟另有42%之受測者表示反對意見，1%之受測者則表示不清楚。以下綜整同意及反對之意見：

57%之受測者表示願意，主要理由包括：

- (1) 此為人民正當休閒活動；
- (2) 為舒適難得之休閒遊憩經驗；
- (3) 非常划算，遊艇絕非有錢人專利；
- (4) 願意，但稅金不能太重；
- (5) 願意，但必須有足夠泊位及配套措施。

但42%之受測者不願意，主要理由為：

- (1) 法令限制過多，無法自由進出；
- (2) 船隻停泊港灣數量不足，且限制過多；
- (3) 只有偶爾去玩，不若轎車實用；
- (4) 非居住於海邊，不會成為主要休閒工具；
- (5) 買船容易養船難；
- (6) 二手遊艇毛病多，安全係數低；
- (7) 租船較購買為划算。

以下表格即為各項內容之統計總表(各問卷之完整內容請參見附件七)：

表十五、我國遊艇活動參與及接受度調查問卷總統計表

問卷發出份數	120 份
有效回收份數	106 份
問卷起迄日	2010年03月26日至2010年05月27日
問卷調查媒介	優仕網網路問卷系統

調查對象資料統計	比對項目	分類	百分比 (%)
	性別比	男	
女			17
無法判斷			2
居住地比	北部		58
	中部		9
	南部		29
	東部		3
	無法判斷		1
經常從事之水上遊憩休閒活動比	游泳		18
	風帆船		17
	水車		13
	衝浪		10
	潛水		7
	釣魚		7
	駕駛或乘坐遊艇		6
	溯溪、泛舟及獨木舟		4
	風浪板		4
	滑水		3
	看海、搭船賞鯨		2
	無（未參與任何水上活動或參與頻率低於每年2次者）		9
	依據活動經驗，認為我國海象是否適合從事水上活動	適合，但特定海域及季節需注意安全	
完全不適合			9
不知道或沒意見			8
是否曾搭乘過遊艇	有，私人或營業用遊艇		53
	有，僅搭乘過營業用遊艇或交通船		38
	無		9
若能以一輛轎車的價格買到一艘二手遊艇，否願意花錢購買以從事遊艇活動	願意		57
	不願意		42
	不知道或沒意見		1

由上述數據可知，其實國人並未如刻板印象般恐海懼水，反而水上休閒遊憩活動在運動類休閒活動中佔相當大之比例，且諸如帆船、獨木舟、衝浪及水上摩托車等特定活動早已形成特定族群；此外，問卷受測者依其實際活動經驗及印象，並不如論者所言，認為我國海象惡劣到無法從事海上休閒活動。由此可見，傳統上論者認為屬於遊艇活動發展障礙的懼水、海象惡劣等因素，反而非受測者對於遊艇活動之疑慮。

四、小結

由前述各項統計數據及問卷調查結果觀之，可發現國人其實對於水上遊憩活動確實有相當程度之興趣¹²，而其中對於乘坐遊艇之興趣更是逐年提升。此外，更直接之方式，可透過檢視我國現行動力小船駕駛執照之發放數量來了解遊艇活動之潛在參與人口，以下說明之：

依我國小船船員管理規則第 11 條¹³及第 12 條¹⁴之規定，動力小船駕照又可區分為營業用及自用兩種，其中營業用駕照因涉及公共安全，所設定之視力條件門檻較高，故持有營業用駕駛執照者可駕駛自用遊艇，持有自用者則無法駕駛營業用動力小船。關於我國目前動力小船駕駛執照之核發，係由基隆、台中、高雄及花蓮四個港務局為之，為了解目前國人考取動力小船駕照之情形，本研

¹² 同註 7。該報告並指出「民國 97 年國人對於國內旅遊印象深刻之主要到訪據點，以『淡水八里、愛河、旗津、西子灣遊憩區』的到訪比例最高(皆為 5%)；國家公園以『墾丁國家公園』到訪比例最高(4%)」，而上述旅遊據點之遊憩活動型態均以親水性活動為主。

¹³ 小船船員管理規則第 11 條：

『營業用動力小船駕駛、助手體格檢查合格基準如下：

一、視力：在距離五公尺，以萬國視力表測驗，兩眼裸眼視力均達零點一以上，且兩眼之矯正視力均達零點五以上者。

二、辨色力：能辨別紅、綠、藍三原色者。

三、聽力：無聽力不良致不堪勝任營業用動力小船駕駛工作者。

四、疾病：無患有傳染病防制條例所定傳染病且無心臟病、癲癇、精神疾病、語言機能障礙、運動機能障礙等足以影響營業用動力小船駕駛工作之疾病。』

¹⁴ 小船船員管理規則第 12 條：

『自用動力小船駕駛體格檢查合格基準如下：

一、視力：在距離五公尺，以萬國視力表測驗，兩眼裸眼視力或矯正視力達零點五以上者。

二、辨色力：能辨別紅、綠、藍三原色者。

三、聽力：無聽力不良致不堪勝任自用動力小船駕駛工作者。

四、疾病：無因疾病或身體障礙致不堪勝任自用動力小船駕駛工作之疾病。身體有障礙，其障礙經以其他方法補救或矯正後，已不致影響自用動力小船駕駛工作者，判定為合格。』

究單位於 2010 年 6 月 1 日電訪四大港務局，取得海計系統中所登載之數據如下表：

表十六、我國各港務局動力小船核發執照數量統計表

港務局	2010 年 6 月 1 日止核發之駕照數量
基隆	7,854
台中	6,378
高雄	8,621(自用 3103)
花蓮	2,276
總數	25,129
備註	1. 以上數據未含省政府時代所核發未經電腦登載之駕照。 2. 除高雄港務局外，其餘港務局均表示其統計報表未區分營業用與自用。

由以上總數觀之，我國目前持有動力小船駕駛執照者共有 25,129 人，其中雖以持有營業用執照者為多，但無論持有何種執照均可駕駛自用動力小船，故自遊艇活動推廣的角度而言，此兩萬五千之人口均可視為將來可能從事遊艇活動之潛在族群。

綜上，吾人可知現今國人對於遊艇及其他水上遊憩活動具有相當之興趣及接受度，而其活動需求上不明顯之原因，並非傳統上所認為之國人恐海懼水及海象惡劣等因素，反而係受到「遊艇活動尚未普及為一般日常休閒活動」、「國內市場未能形成經濟規模」，以及「相關法令限制削減國人參與意願」等制度性與社會性之負面因素影響，導致國人對於遊艇活動之需求仍處於「隱性需求」狀態，若能改善遊艇活動相關制度及配套措施，必能順應國人海洋活動意識之抬頭，將隱性需求轉換為顯性並大幅提升之。

第二項 我國遊艇供給狀況

我國遊艇產業向來以高附加價值之客製化豪華遊艇外銷為主，目前實際有營業之遊艇廠約為三十多家，2008年出口產值達3.3億美元，平均單價為135萬美元¹⁵，其中最大出口國為美加地區，而我國遊艇內裝及生產技術於國際市場享有盛名¹⁶；根據國際知名遊艇雜誌Show Boats International於2009年1月所刊登之數據，我國於世界遊艇生產排行榜中名列第六，全球二十大遊艇製造廠排行榜中我國更有兩家上榜¹⁷；而Show Boats International於2010年最新之全球遊艇製造排名中，我國則位居第七名，如下附表所示：

表十七、我國2010年遊艇製造接單長度全球排名

排名	國家	接單總長度(公尺)	接單總長度(英呎)	接單數
1	義大利	13,699	44,944	383
2	美國	2,763	9,066	63
3	荷蘭	2,591	8,501	49
4	德國	2,344	7,688	31
5	英國	2,051	6,726	68
6	土耳其	1,572	5,158	35
7	台灣	1,351	4,432	44
8	中國	614	2,014	21
9	紐西蘭	337	1,106	8

¹⁵ 該數據感謝台灣區遊艇工業同業公會陳理事長朝南提供。

¹⁶ 國際知名遊艇雜誌《Showboats International》即曾報導：「路易威登總裁家族、ESPRIT 全球主席、高盛公司亞洲副董事長等富豪名流都擁有豪華巨型遊艇，這些遊艇有一個共同點，那就是『Made in Taiwan』。」轉引自「抓大放小 台灣力保遊艇王國美名」，蕭以正，僑務委員會論壇，2009年4月22日，網址：http://www.ocac.gov.tw/Unit_Data/unitmacro_pop.asp?no=49483，最後查訪日期：98年11月21日。

¹⁷ 此處2009年我國遊艇產業之分析資料及數據，係由聯合船舶設計公司之陳明宗經理所提供。

排名	國家	接單總長度(公尺)	接單總長度(英尺)	接單數
10	巴西	305	1,001	10

然而，反觀我國遊艇內銷狀況僅限於營業用遊艇，自用遊艇之內銷量近乎於零，而且依據交通部船舶管理系統之資料數據，至 98 年 12 月底止登記為遊艇者亦僅有 1514 艘¹⁸，請參見下表：

表十八、交通部 98 年各港務局遊艇登記艘數統計表（單位：艘）

船籍港/註冊地	總噸位 20 以上	總噸位未滿 20
基隆港	1	26
臺北港	0	113
蘇澳港	0	0
臺中港	2	2
高雄港	1	28
馬公港	0	1,330
安平港	0	10
布袋港	0	2
花蓮港	2	3
合計	6	1,514

而根據研究報告¹⁹顯示，「缺少海洋遊憩活動所需的裝備或器材」²⁰即為參

¹⁸ 參見交通部所擬「推動遊艇活動發展方案」草案，99 年 5 月。

¹⁹ 參見「東北角海洋遊憩之遊客特性、參與動機與參與阻礙之研究」，葉怡矜，中華民國 98 年，收錄於東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處二十五週年經營管理與永續發展研討會論文集，頁 119-110。

²⁰ 同前註。其餘參與阻礙依序為「海洋遊憩活動花費太高」、「人太多海洋遊憩設施不足」、「缺乏足夠的海洋遊憩資訊」、「沒有多餘的時間」、「沒有合適的人結伴同行」及「需要太多專業技能」。

與海洋遊憩之之首要阻礙，易降低遊客參與海洋遊憩活動之意願。我國現今之遊艇製造技術已臻成熟，但國內供給市場卻未因此受惠，而仍處於未開發之狀態，其成因為何，以及如何透過產業輔導促成國內遊艇市場之形成，則為遊艇活動發展上亟待克服之關鍵。

遊艇供給部分，除船舶本身外，尚有遊艇支援服務相關產業，例如遊艇零組件、設施及設備之製造及行銷，以及租賃、融資、擔保設定、活動保險、維修及基地管理等之服務，惟上述產業於我國僅有零星少數公司提供服務，而未形成市場規模，導致遊艇維修管理之需求無法滿足，此為我國遊艇供應鏈之缺陷。

遊艇泊位部份，我國目前開放可供遊艇申請停泊之基地計有 3 處遊艇專用港、4 處國際商港、3 處國際輔助港及 20 處漁港等。各處地點如下：

一、遊艇專用港：

包括交通部觀光局管理之龍洞遊艇港、墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港、嘉義縣之布袋遊艇港，以及規劃中之交通部觀光局大鵬灣國家風景區。

二、國際商港及其輔助港：

基隆港（含台北港、蘇澳港）、臺中港、高雄港（含安平港）及花蓮港等 7 處。

三、漁港：

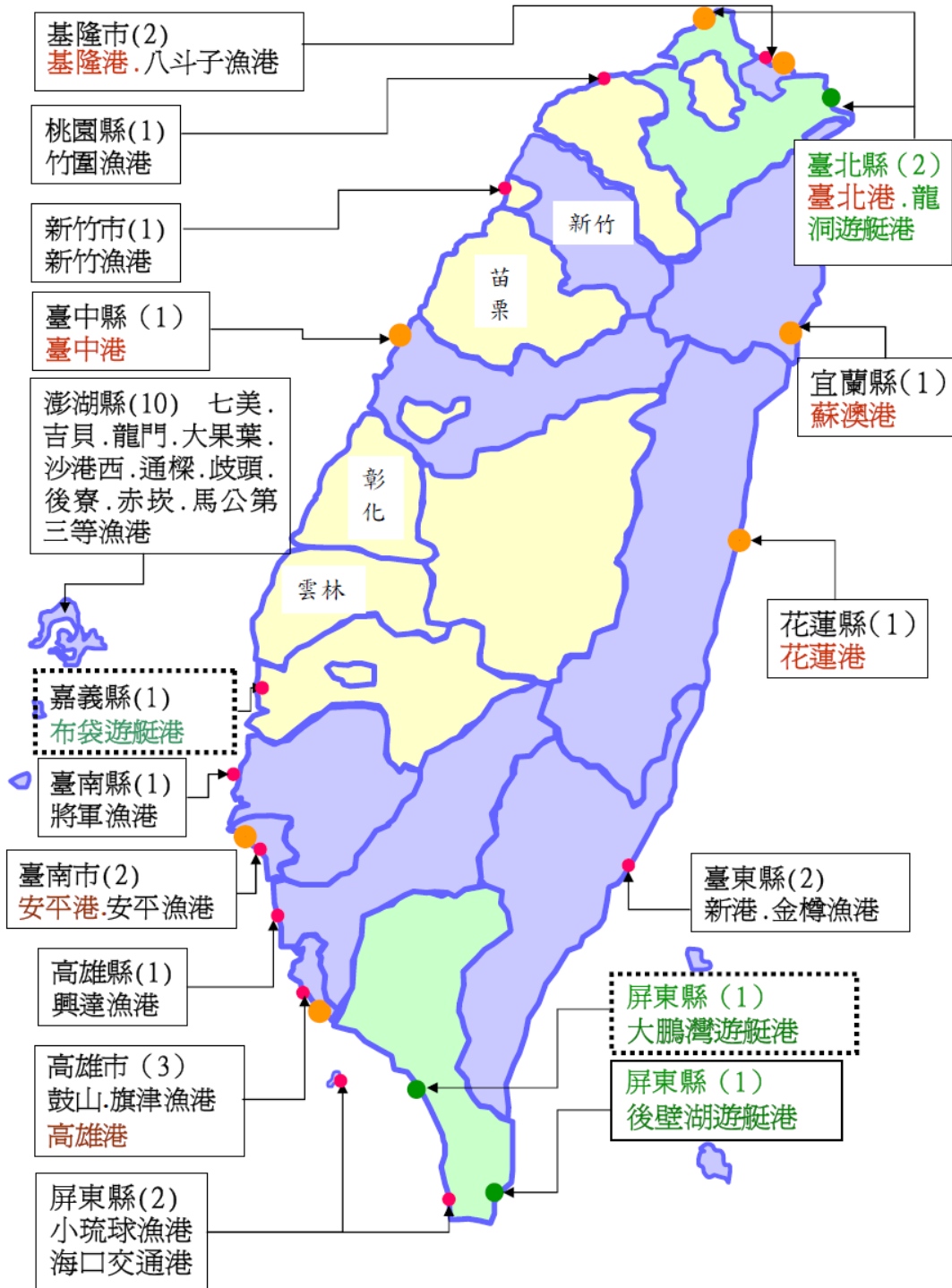
目前國內供遊艇臨時停靠之漁港，分由漁業署、澎湖縣政府及桃園縣政府公告開放，計有 20 處，包括鼓山及旗津、八斗子（碧砂港區）、竹圍、新竹、安平、將軍、興達、新港、金樽、及澎湖之七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三及赤崁等處。

四、水庫：

經濟部公告水庫蓄水範圍可申請許可行駛船筏、浮具項目之水庫，分別為石門、鯉魚潭、石岡壩、日月潭、頭社、集集攔河堰、曾文、虎頭埤及阿公店等 9 處水庫。

前述各項地點之圖示²¹如下：

²¹ 轉引自交通部「推動遊艇活動發展方案」草案，99 年 5 月。



圖一、目前我國可供遊艇泊靠港口位置分佈圖

第三項 小結

由前述資料可知，國人對於水上遊憩活動之接受度甚高，也在個人休閒遊憩

生活中佔有一席之地，其中遊艇活動部分之需求雖尚屬隱性，然而統計資料卻顯示國人對於遊艇活動之喜好正逐年升高中，若將有關政策、法制及配套措施面加以改善及調整，未來必可將遊艇活動之休閒需求轉為顯性需求而蓬勃發展。另研究顯示「缺少海洋遊憩活動所需的裝備或器材」確實構成民眾參與海洋遊憩之障礙，而相較於日漸增長之活動興趣與需求，我國當前可供民眾活動使用之遊艇數量卻嚴重不足，明顯無法因應未來國人對於遊艇活動需求之成長，將成為落實我國海洋國家政策之阻礙，其法制面及政策面之成因究竟為何，即為本研究以下所欲探討之核心議題。

第二節 我國遊艇相關法制現況

本節自我國遊艇相關法令現況與重要草案加以探討，內容含括遊艇製造、檢驗、停泊及使用活動現況四大部分，藉此歸納出我國遊艇活動法制規範下之現況，分別論述如下：

第一項 法規現況

一、航政監理相關法制現況

我國關於遊艇製造與檢驗相關法令，主要包括船舶法、小船管理規則、船舶檢查規則、船舶設備規則及商品檢驗法。其中「船舶法」為我國有關船舶規範之母法，於其規範體系下²²，每艘遊艇之建造、丈量、檢查等項目，均個別受到獨立之檢查及管制，建造中即須將建造圖說送審申請進行特別檢查²³，未經核可不准施工²⁴，檢查項目²⁵部份包括船身檢查(龍骨堅固度、船殼水密度及傾側試驗)及動力小船機械檢查(若為自國外購買之遊艇則需進行現成船特別檢查²⁶)，

²² 現行法下我國對遊艇之航政監理約可分為兩部份：總噸位 20 噸以下之動力、50 噸以下之非動力遊艇屬船舶法中之「小船」，其監理依有關於小船之規定辦理；其他遊艇則依船舶法辦理之。

²³ 小船管理規則第 35 條：「建造中特別檢查，主管機關應先審核各種設計說明書及設計圖，並依左列規定施行檢查」。

²⁴ 船舶檢查規則第 23 條：「新建船舶申請建造中檢查時，應由申請人於船舶建造前按本部所訂頒有關法令之規定將建造圖說分別送請本規則第六條規定之主管機關或驗船機構審核，未經核可不得施工」。

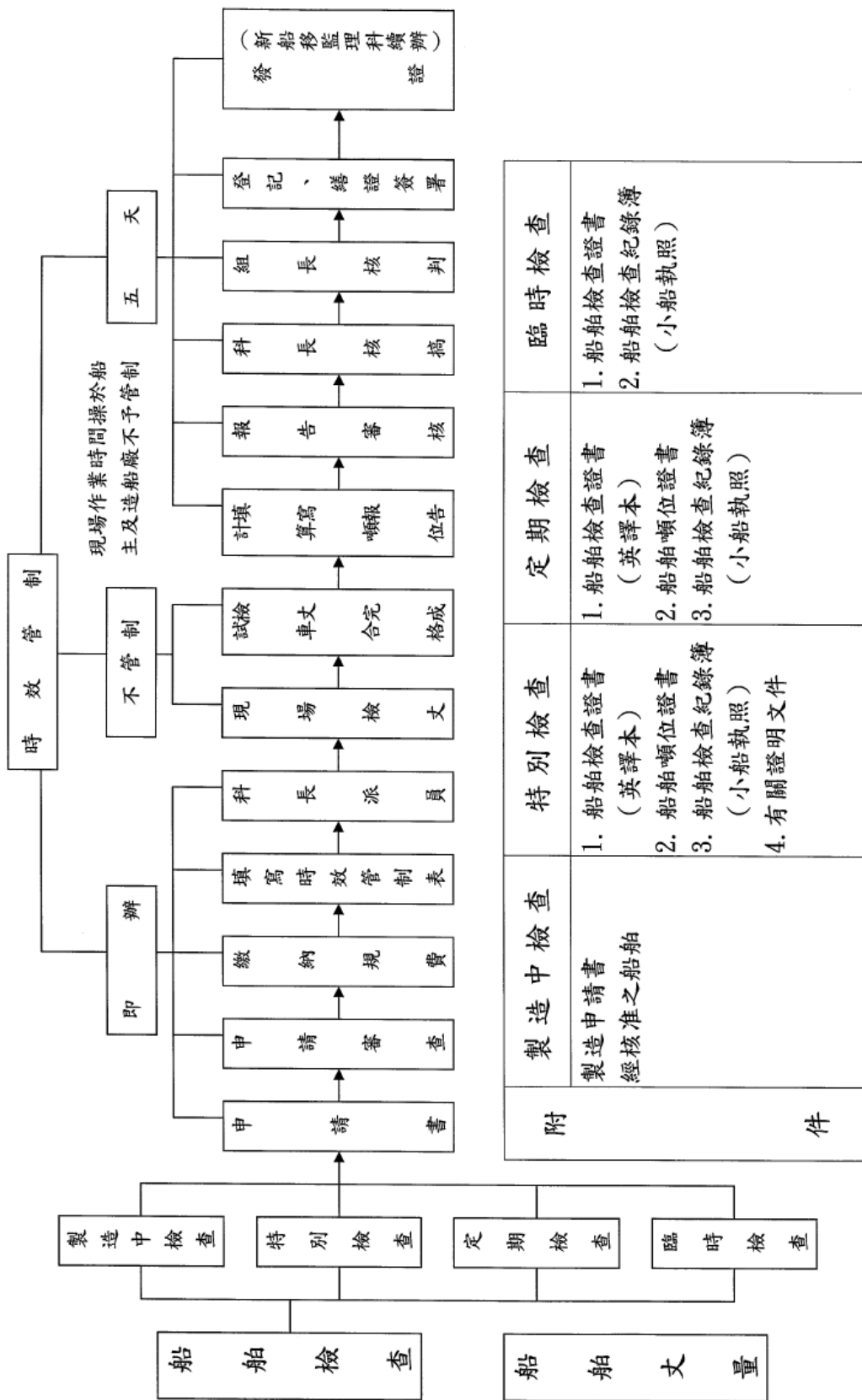
²⁵ 船舶檢查規則第 17 條：「船舶有左列情事之一時，應申請特別檢查：一、新船建造時。二、船舶購自國外，其特別檢查時效屆滿時。三、船身機器之全部或其重要部分經修改時。四、變更船舶之使用目的或型式時。五、船舶特別檢查時效屆滿，申請換發證書時。六、船舶適航性有嚴重損害時。」

²⁶ 小船管理規則第 36 條：「現成船特別檢查，依左列規定施行之」。

檢查通過後仍須進行定期檢查²⁷。

關於我國現行船舶檢查丈量流程，可見於下圖：

²⁷ 小船管理規則第 36 條：「小船經特別檢查後，應按執照上所載日期，動力船舶每屆滿一年之前後三個月內，非動力船舶每屆滿三年之前後三個月內向所在地之主管機關申請施行定期檢查」。

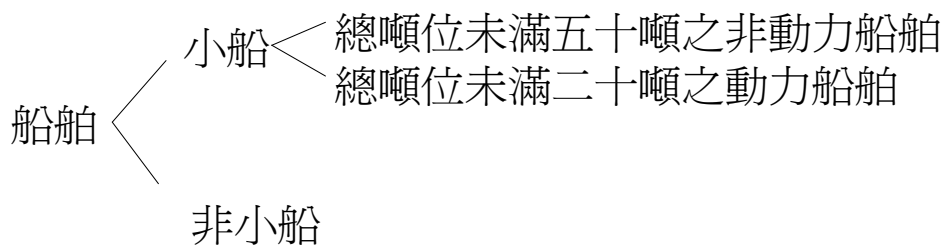


圖二、我國現行船舶檢查丈量流程圖

二、使用人員相關法制現況

民國 96 年遊艇管理辦法廢止後，我國已無對於遊艇特別加以規範，故一切回歸船舶法體系，關於遊艇使用人員可分為遊艇駕駛與以外乘坐遊艇之人。

於駕駛部分，相關法令主要包括船員法、小船管理規則及小船船員管理規則等。我國船舶法以總噸位為依據，將船舶分為小船及非小船，遊艇屬於小船者，其駕駛須於交通部許可設立之動力小船駕訓班²⁸接受駕駛訓練後，考取動力小船駕駛執照²⁹，若遊艇總噸位為 5 以上，另需配置助手一人³⁰；惟若遊艇屬於非小船，則其駕駛必須依照船舶法及船員服務規則，取得船長資格(經交通部許可後，分為甲級和乙級兩種)。



對於駕駛以外乘坐遊艇之人，我國法下統一稱為「乘客」，然此一名稱與營業用載客船舶所運送之人員相同，於立法用語上恐有混淆模糊之嫌。

三、泊靠相關法制現況

關於停泊相關法令，包括漁港法、商港法、促進產業升級條例、國有財產法、國有非公用海岸土地放租辦法、國家安全法、海岸、山地及重要軍事設施管制區與禁建、限建範圍劃定、公告及管制作業規定、水利法、水庫蓄水範圍管理使用辦法、海岸巡防法及國土計畫法草案。

遊艇之泊靠地點可分為港埠與非港埠兩種。前者包括商港、漁港、專用遊艇港三種；後者則指海岸線、水道之泊靠。以下分述之：

(一)、港埠之泊靠：

²⁸ 小船船員管理規則第十七條：「申請辦理動力小船駕駛訓練之機構，依第十八條規定向當地航政機關提出申請籌設，並經交通部核可後，得辦理動力小船駕駛訓練」。

²⁹ 小船管理規第五條第二款：「動力小船駕駛須持有有效之動力小船駕駛執照。」

³⁰ 小船船員管理規則第八條：「航行之動力小船船員安全配額如下：一、總噸位未滿五者：駕駛一人。二、總噸位五以上，未滿二十者：駕駛一人，助手一人」。

遊艇於港埠之泊靠計有遊艇港、商港與漁港三類。我國商港法雖未禁止遊艇進行泊靠，惟商港港務繁忙常無多餘之船席可供遊艇泊靠³¹，故實際上遊艇泊靠僅剩專用遊艇港³²及漁港³³可供利用。其中遊艇港部分因專供遊艇泊靠，因此除例行性管理規範外，並無特殊限制；而漁港部份，目前我國有多處可供遊艇臨時停靠³⁴，遊艇活動者僅須於進入漁港前取得主管機關同意³⁵並填寫「遊艇泊靠漁港申請表」即可。其泊靠費用依海上遊樂船舶標準³⁶，每船噸每日新臺幣 20 元至 120 元計收。

而我國目前漁港開放遊艇泊靠使用情形如下附表所示：

表十九、漁港開放遊艇停泊使用情形統計表

序號	縣市別	漁港別	公告船席數	目前停泊數	備註
1	基隆市	八斗子	15	18	農委會公告
2	桃園縣	竹圍	29	20	桃園縣政府公告
3	新竹市	新竹	10	8	農委會公告
4	台南市	安平	6	2	農委會公告
5	台南縣	將軍	35	0	農委會公告
6	高雄市	鼓山	15	12	農委會公告
7	高雄市	旗津	5	0	農委會公告
8	高雄縣	興達	20	10	農委會公告
9	台東縣	新港	4	0	農委會公告
10	台東縣	金樽	5	0	農委會公告
11	澎湖縣	七美	6	30	農委會公告
12	澎湖縣	吉貝	2	35	農委會公告

³¹ 目前國際商港及其輔助港可供遊艇申請泊位者，計有基隆港（含台北港、蘇澳港）、臺中港、高雄港（含安平港）及花蓮港等 7 處。

³² 目前我國遊艇專用港包括：交通部觀光局管理之龍洞遊艇港、內政部營建署墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港；在規劃中的有交通部觀光局大鵬灣國家風景區之遊艇港及嘉義縣之布袋遊艇港。

³³ 目前可供遊艇臨時停靠之漁港，經漁業署、澎湖縣政府及桃園縣政府公告開放者，計有鼓山及旗津、八斗子（碧砂港區）、竹圍、新竹、安平、將軍、興達、新港、金樽、及澎湖之七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三及赤崁等共計 20 處漁港。

³⁴ 漁港法第五條第三項：「漁港區域內得依據漁港計畫劃設各類專用區域，並由各目的事業主管機關依有關法令規劃建設及管理。」

³⁵ 漁港法第 16 條第 1 項規定：「船舶進入漁港，除應依有關法令規定實施檢查外，本籍漁船以外船舶應先經主管機關之核准。」。另依入出國及移民法第 39 條規定：「船舶欲進出各港口前，其船長或運輸業者，應事先向主管機關通報預定入出國時間及機、船員、乘客之名冊或其他有關事項。」因此外國遊艇入漁港泊靠時，需事先向主管機關通報預定入出國時間及其他有關事項。

³⁶ 漁港基本設施使用管理費收費類目及費率第二條：「一、海上遊樂船舶：按每船噸每日新臺幣二十元至一百二十元計收」。請參見農委會漁業署網站：http://www.fa.gov.tw/chnn/fishery_law/fish_law/laws.php?id=26，查訪日期：2009 年 11 月 24 日。

序號	縣市別	漁港別	公告船席數	目前停泊數	備註
13	澎湖縣	大果葉	目前尚未規劃專用泊區，與漁船共同使用方式停泊		澎湖縣政府公告
14	澎湖縣	沙港西			
15	澎湖縣	通樑			
16	澎湖縣	後寮			
17	澎湖縣	赤崁			
18	澎湖縣	馬公第三			
19	澎湖縣	龍門			
20	澎湖縣	歧頭			
合計			152	135	98年3月2日製表

(二)、非港埠之泊靠：

遊艇於非港埠之泊靠有海岸與水道兩類，水道部分除於河川區域內施設簡易碼頭需取得主管機關許可³⁷外，臨時停靠則未在明文禁止之列。海岸地區部分則較為複雜，若該海岸地區係屬國家安全法施行細則第二十五條、二十六條所稱之海岸管制區者³⁸，無論係欲建造遊艇碼頭或臨時停靠，均應取得管制機關同意³⁹(臨時停靠者則需於管制時間⁴⁰以外進行泊靠)。若非屬前述地區，則得依國有財產法四十六條第二項之規定辦理放租或放領⁴¹，並依國有非公用海岸土地放租辦法第三條及第五條規定行之⁴²，原則上應可放租

³⁷ 水利法第 78 條之 1：『河川區域內之下列行為應經許可：一 施設、改建、修復或拆除建造物。二 排注廢污水或引取用水。三 採取或堆置土石。四 種植植物。五 挖掘、埋填或變更河川區域內原有形態之使用行為。六 圍築魚塭、插、吊蚵或飼養牲畜。七 其他經主管機關公告與河川管理有關之使用行為。』

³⁸ 國家安全法施行細則第 25 條：「本法第 5 條第 1 項所定海岸管制區，由國防部會同內政部根據海防實際需要，就臺灣地區海岸之海水低潮線以迄高潮線起算五百公尺以內之地區及近海沙洲劃定公告之。」國家安全法施行細則第 26 條：「前條海岸管制區，依其性質分為左列二種：一 海岸經常管制區：為確保海防安全，經常實施管制之地區。二 海岸特定管制區：於規定時間內，開放供人民從事觀光、旅遊、岸釣及其他正當娛樂等活動之地區。前項管制區設置檢查哨，由海防部隊執行檢查、管制任務。」

³⁹ 海岸、山地及重要軍事設施管制區與禁建、限建範圍劃定、公告及管制作業規定第 4 點：「凡在海岸管制區內，建築物之新建、增建、改建及開發海埔新生地或探（採）礦、土、砂、石或砍伐林木及闢建港（澳）口等工程（作），致影響軍事安全者，除依有關法令申請外，並應徵得管制單位之同意。」

⁴⁰ 根據我國海岸巡防署 99 年 2 月 26 日網站之公告，我國現有海岸經常管制區現有 10 處，長 24.8（公里）；特定管制區現有 7 處，長 13.67（公里），列為經常管制區者 24 小時禁止民眾出入，特定管制區者則於每日上午 7 時至下午 19 時，開放供人民從事觀光、旅遊、岸釣及其他正當娛樂等活動，包括遊艇之臨時泊靠，請參見海岸巡防署網站公告，<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=3497&ctNode=2535&mp=9997>，訪查日期：2010 年 2 月 26 日。

⁴¹ 國有財產法第 46 條第 2 項規定：「邊際及海岸地可闢為觀光或作海水浴場等事業用者，得提供利用辦理放租；可供造林、農墾、養殖等事業用者，得辦理放租或放領。其辦法由財政部會同有關機關擬訂，報請行政院核定之。」

⁴² 國有非公用海岸土地放租辦法第 3 條：「本辦法所稱海岸土地，除其他法令另有規定外，指低潮線至土地法第十四條第一項第一款規定海岸一定限度內而尚無特定用途之土地。前項土地依本辦法放租時，其鄰近之海岸一定限度範圍外國有土地，經各目的事業主管機關認定非一併放租無法達租賃目的者，得併案依本辦法辦理。」

供建造遊艇碼頭之用。

四、活動相關法制現況

關於活動相關法令，主要包括水利法、入出國及移民法、漁港法、商港港務管理規則、商港法、動物傳染病防治條例、傳染病防治法、海洋污染防治法、海岸巡防法、水庫蓄水範圍使用管理辦法及水域遊憩活動管理辦法。而遊艇活動可分為兩大範疇，一為進出港口，二則為水上活動。以下分述之：

(一)進出港口

進出港口的管理部份，依其停泊地點而有差異性規範。現行遊艇僅限停泊於商港、漁港或遊艇港等區域。遊艇港雖無法源依據，但等同於商港、漁港，皆有一定程度之管控，關於遊艇進出港口之程序，若其為外國籍船舶或涉及入出國境，則分別適用通關、入出境、檢疫及安檢 CIQS (Customs, Immigration, Quarantine and Security)等相關法律規範，以下分述之。

1. 本國籍遊艇：

本國籍遊艇於進出漁港時，為達控管進出船隻之目的，依漁港法第 16 條第 1 項之規定⁴³係採取事前申請許可的管制手段，若欲進入漁港泊靠，除須依前述法規取得主管機關同意外，另應於進入漁港前，以電話或無線通訊由當地漁業通訊電臺轉海巡單位確認有無遊艇泊位，於進港時並應填寫「遊艇泊靠漁港申請表」⁴⁴。

本國遊艇進出商港時，依商港港務管理規則第 16 條第 1 項規定，進入商港須向商港管理機關事前申請許可⁴⁵，於到港前二十四小時、出港前十二小時，由船舶所有人或其代理人填送「船舶入港或出港預報表」供查核⁴⁶。經查驗完畢後應即出港，不得滯留，出港後十二小時以內因

國有非公用海岸土地放租辦法第 5 條：「以經各目的事業主管機關核准籌設或經營者為限。各目的事業主管機關於核准前，依第 6 條應先會同有關機關及國產局分支機構勘查，確定其經營之範圍及用途。有二以上機關、團體或個人同時請求核准籌設或經營時，依下列規定定其優先順序：一、觀光、海水浴場、造林用地：(一) 政府機關。(二) 公營事業機構。(三) 人民團體。(四) 具有經營事業能力之營利法人。(五) 具有經營事業能力之自然人。二、養殖用地：依漁業法第 18 條規定。觀光、海水浴場及造林用地之海岸土地租金依第六條之規定，依照土地公告地價乘以財政部核定之租金率計收。無土地公告地價者，得參照鄰近土地平均公告地價計收。」

⁴³ 漁港法第 16 條第 1 項規定：「船舶進出漁港，除應依有關法令規定實施檢查外，本籍漁船以外船舶應先經主管機關之核准。」。

⁴⁴ 相關程序見中華民國 93 年 5 月 14 日行政院農業委員會農授漁字第 0931341760 號令。

⁴⁵ 商港港務管理規則第 16 條第 1 項 『港區內泊靠非作業船舶，應經商港管理機關核准。』

⁴⁶ 其預報表內容依商港港務管理規則第 4 條第 1 項，為『來自何處、預定到達時間、吃水、船長、貨運種類、

故回港者，經以電報申請許可後，再補送入港報告單。

除上述規定外，本國籍遊艇若涉及出入境，遊艇尚須通過其他程序，例如攜帶動植物者須至檢疫所進行檢疫⁴⁷，人員亦須出示健康證明⁴⁸等。

2. 外國籍遊艇：

本國籍遊艇於進出漁港時，為達控管進出船隻之目的，依入出國及移民法第 48 條⁴⁹規定，需事先向主管機關通報預定入出國時間及其他有關事項，涉及入出國係由入出國及移民署派員進行查驗，若為免簽證國家，則可依免簽證之查驗方式執行；另依照「外籍遊艇申請進入國際商港或遊艇港作業程序」規定，須於進入遊艇港 48 小時前、國際商港 4 小時前向港務局申請進港同意（以電話、傳真、無線電話或網路方式辦理）。此外，外國籍遊艇若有攜帶動植物者另須至檢疫所進行檢疫，人員亦須出示健康證明。

關於外籍遊艇申請進入國際商港或遊艇港作業程序，可以下圖⁵⁰表示：

數量、船員與旅客人數、到達次一港及目的港。」

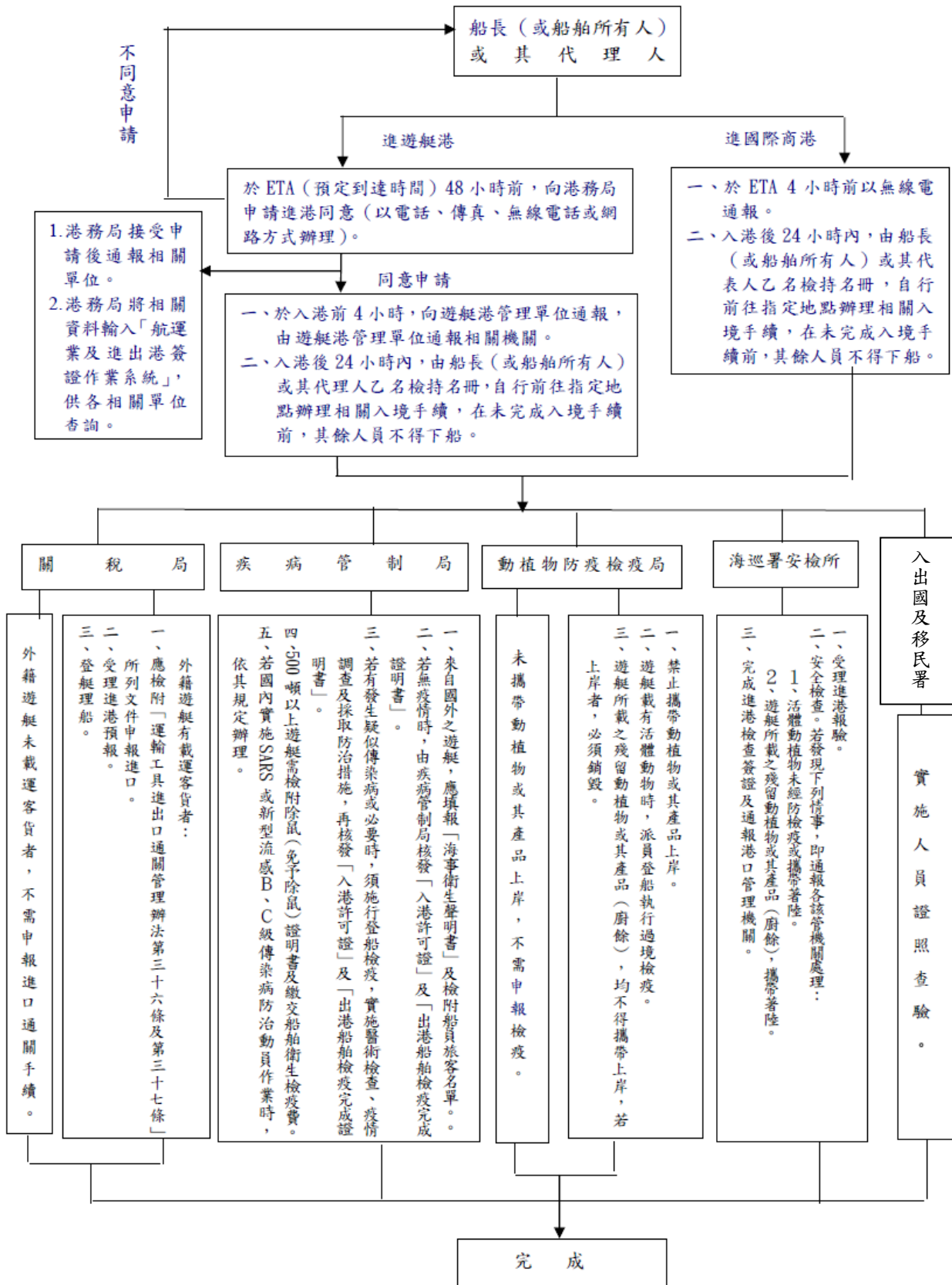
⁴⁷ 動物傳染病防治條例第 28 條「主管機關得因防疫之必要，設置檢疫站檢查動物及其產品；未經檢查或經檢查不合格者，禁止其進出，並得為必要之處置。」植物防疫檢疫法第 12 條規定：「輸入植物或植物產品，應於到達港前，由輸入人或其代理人向植物檢疫機關申請檢疫；未經檢疫前，輸入人或其代理人不得拆開包裝或擅自移動。旅客或車、船、航空器人員攜帶植物或植物產品，應於入境時申請檢疫。」

⁴⁸ 傳染病防治法第 59 條：「入、出國（境）人員應依中央主管機關規定方式詳實申報傳染病書表，並視需要提出健康證明或其他有關證件；中央主管機關得為防治之必要進行檢查與隔離等必要措施」

⁴⁹ 入出國及移民法第 48 條：「航空器、船舶或其他運輸工具入出機場、港口前，其機、船長或運輸業者，應事先向主管機關通報預定入出國時間及機、船員、乘客之名冊或其他有關事項。乘客之名冊，必要時，應區分為入、出國及過境。」

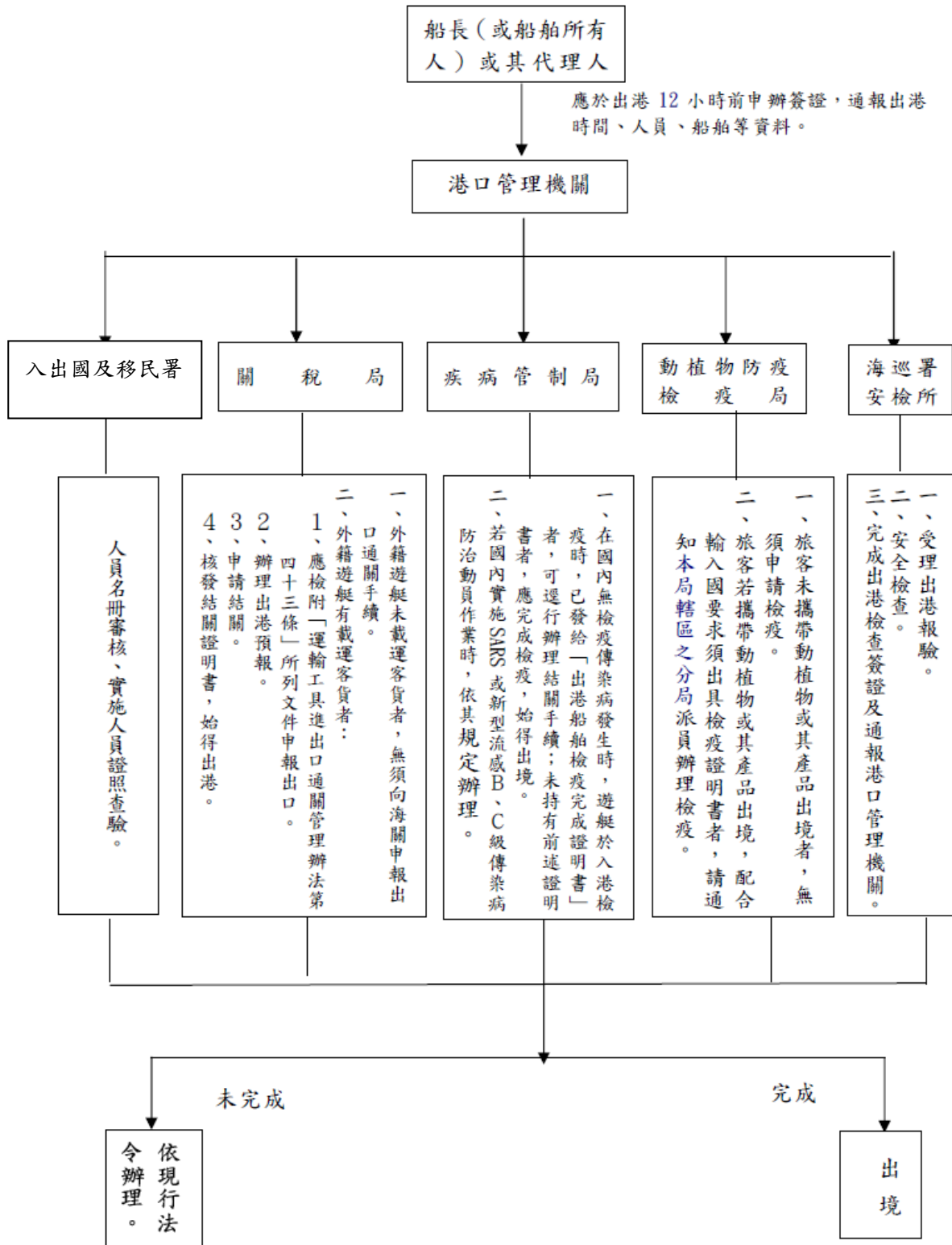
⁵⁰ 請參見交通部網站遊艇活動資訊：

<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/ct?xItem=4887&ctNode=157&mp=1>，最後查訪日期：2010 年 6 月 29 日。



圖三、外籍遊艇申請進入國際商港或遊艇港作業程序

而外籍遊艇出國際商港或遊艇港作業程序，可以下圖⁵¹表示：



圖四、外籍遊艇出國際商港或遊艇港作業程序

⁵¹ 請參見交通部網站遊艇活動資訊：

<http://www.motc.gov.tw/mocweb/GIP/wSite/ct?xItem=4887&ctNode=157&mp=1>，最後查訪日期：2010年6月29日。

為推動我國觀光發展，行政院觀光發展推動委員會於94年8月1日通過「簡化外籍遊艇來台觀光申請進出港(CIQS)管制」規定，外籍遊艇來台停留期間，得依入境時所填特許申請單(cruising permit)，經管理單位確認停泊位後，得不限次數進出各國際商港、遊艇港及行政院農委會、縣市政府已公告開放遊艇進出之漁港及海口、小琉球交通觀光港，不涉及入出境管制程序。

(二)海(水)上活動

遊艇水上活動範圍主要包括沿海、水道及水庫，水道部分除航行於水庫蓄水範圍內者，應依水庫蓄水範圍使用管理辦法第5條⁵²規定向管理機關申請許可外，原則上並無限制⁵³(水庫則均需依前述辦法先行申請許可)；而遊艇活動較頻繁之沿海部分，則主要受國家安全法⁵⁴及海岸巡防法⁵⁵之規範，遊艇出海前於「必要時」得於岸際接受海巡單位檢查，惟海巡安檢所依循戒嚴往例及已廢止之遊艇管理辦法⁵⁶，迄今仍要求出海前需繳交航行計畫書及

⁵² 水庫蓄水範圍使用管理辦法第五條：「於蓄水範圍內為下列使用行為，其行為人應向其管理機關(構)申請許可：四、行駛船筏、浮具」。

⁵³ 經濟部公告水庫蓄水範圍可申請許可行駛船筏、浮具項目之水庫，分別為石門、鯉魚潭、石岡壩、日月潭、頭社、集集攔河堰、曾文、虎頭埤及阿公店等9處水庫。

⁵⁴ 國家安全法第四條：「警察或海岸巡防機關於必要時，對左列人員、物品及運輸工具，得依其職權實施檢查：二、入出境之船舶、航空器或其他運輸工具。三、航行境內之船筏、航空器及其客貨。四、前二款運輸工具之船員、機員、漁民或其他從業人員及其所攜帶之物件」。

⁵⁵ 海岸巡防法第五條：「巡防機關人員執行前條事項，得行使下列職權：一、對進出通商口岸之人員、船舶、車輛或其他運輸工具及載運物品，有正當理由，認有違反安全法令之虞時，得依法實施安全檢查。二、對進出海域、海岸、河口、非通商口岸及航行領海內之船舶或其他水上運輸工具及其載運人員、物品，有正當理由，認有違法之虞時，得依法實施檢查。三、對航行海域內之船舶，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶出示船舶文書、航海紀錄及其他有關航海事項之資料。四、對航行海域內之船舶、其他水上運輸工具，根據船舶外觀、國籍旗幟、航行態樣、乘載人員及其他異常舉動，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶或其他水上運輸工具停止航行、回航，其抗不遵照者，得以武力令其配合。但武力之行使，以阻止繼續行駛為目的。五、對航行海域內之船舶或其他水上運輸工具，如有損害中華民國海域之利益及危害海域秩序行為或影響安全之虞者，得進行緊迫、登臨、檢查、驅離；必要時，得予逮捕、扣押或留置。巡防機關人員執行前項職權，若有緊急需要，得要求附近船舶及人員提供協助。」

⁵⁶ 已廢止之遊艇管理辦法第十三條規定：「國民或外國人出海從事遊艇活動，應於出海前攜帶國民身分證或持有效簽證護照及由遊艇所有人或船長製作之遊艇活動申請出入港人員名冊於出海前向出海港負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗，未經報驗登記不得出海活動。停泊於河川內遊艇碼頭之遊艇出海從事遊艇活動，應於出海前依前項規定向河川口負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗。」

人員名冊，且各安檢站之具體作法似未統一，部份有以近乎『唱名』之方式確認乘員人別，其必要性有進一步檢討之必要。至於遊艇出海後，海巡署依國家安全法之規定，對於違法或可疑之船舶有實施登船檢查之權限，惟其違法與否之認定、檢查時機與手段，如陸上警察實施攔檢一般，仍受比例原則之規範與限制。



圖五、海巡人員於遊艇出海時唱名確認活動人員名冊⁵⁷

進出港口之查驗，應依該管安全檢查作業相關規定辦理。遊艇出海前，駕駛人或船長應事先填妥遊艇航行計畫資料表，於接受安全檢查時，遞交執行檢查之人員。」

上述管理辦法雖已於民國 96 年 11 月 23 日廢止，然而本團隊於 98 年 8 月 24 日下午 4 點電詢新竹海巡署第 12 岸巡大隊安檢站後，發現其仍依據該管理辦法要求遊艇活動者須繳交航行計畫書，並於原出海港返回；此外，本研究團隊於 98 年 11 月 17 日與遊艇活動者訪談之結果亦同。

⁵⁷ 本圖感謝匿名遊艇活動者提供。

表二十、遊艇航行計畫表及人員名冊⁵⁸

遊艇航行計畫表

填表人		身分證字號		聯絡電話：		行動電話：	
預定出港時間	年 月 日 時 分	出港時間	年 月 日 時 分				
預定入港時間	年 月 日 時 分	入港時間	年 月 日 時 分				
船名			船舶所有人			核准搭載人數	
遊艇執照	執字第	號	船艇長度	公尺	總噸位	噸	
主要通訊設備及 使用頻道		次要通訊設備 及 使用頻道			易於辨識特徵		
航行時間	年 月 日 時	從	港出海	年 月 日 時	返回	港	
航行目的地		航行路線		航行區域 (經、緯度)			
船長		小船證照		聯絡電話：		行動電話：	
緊急聯絡人		聯絡電話		行 動 電 話			
進出港人員名冊							
姓 名	電 話	身 分 證 字 號	緊 急 聯 絡 人	緊 急 聯 絡 人 電 話	備 註		
注意事項							
<p>1. 台端駕船從事海上遊樂活動，請於出海前填妥本表，置放於出海港之海岸巡防署安檢所，如台端駕駛之船舶未能如期返回，將會通知相關單位提高警覺或進行搜尋；若台端駕駛之船舶因故臨時改靠其他地點，或逾期但在海上未有危險情況，請通報出海港之安檢所或附近之海岸電台。(本表格刊登於海岸巡防署全球資訊網站 http://www.cga.gov.tw/CSW/CSW_02.asp 歡迎下載使用)</p> <p>2. 一式三聯： 第一聯：出港安檢所留存。 第二聯：隨船攜帶。 第三聯：入港安檢所留存。</p>							

⁵⁸ 該表格可於交通網站中之遊艇活動資訊連結中下載，網址：

<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/ct?xItem=4887&ctNode=157&mp=1>，最後查訪日期：2010年6月29日。

再者，我國法制對於船舶海上活動中可能進行之獵捕行為，基本上係採取許可制，於特定風景區內須經該管主管機關許可或同意；於海域內進行者，若係位於特定漁業權範圍，則僅娛樂漁船可於取得專用漁業權人之許可後進行捕撈。

第二項 相關重要草案

我國與遊艇活動發展有重要關係之法律草案有二，即目前已付立法院待三讀之「船舶法修正草案之遊艇專章」及交通部於96年所擬之「海上交通安全法草案」，前者就遊艇之航政監理事項有重大之變革規定，後者則係我國唯一之海上交通安全規範草案，以下就其重要規定介紹之。

一、船舶法修正草案：遊艇專章

經產業界、活動參與者及交通部不斷討論推動下，終於船舶法修正草案中之第七章增訂遊艇專章，並於九十八年二月送交行政院審查通過，同年12月24日經立法院交通委員會審議通過後，目前已進入朝野協商階段，歷經3月16日及4月27日兩次朝野協商，具體遊艇活動規範之雛形堪稱完備，為我國遊艇立法突破之里程碑。本文以下彙整99年4月27日朝野第二次協商後之最新草案重要內容如下：

(一) 遊艇及自用遊艇之定義

1. 遊艇之定義

草案第三條第七項將遊艇定義為『指專供娛樂，不以從事客、貨運送、或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之動力船舶』。立法說明指出雖新增『或漁業為目的』，但自用遊艇仍可為非漁業目的之漁釣行為；而新增『或輔助動力』，則係為將具機械動力之帆船納入，而排除毫無機械動力之輕型帆船。

2. 自用遊艇之定義

為配合實務管理，對自用遊艇從寬檢查，依遊艇用途，區別為自用及非自用遊艇。自用遊艇依草案第三條第八項規定，係指「指專供船舶所有人自用或無償借予他人從事娛樂活動之遊艇」；非自用遊艇則係指「整船出租或以俱樂部型態從事娛樂活動之遊艇」，明定為整船出租或

以會員制之俱樂部型態從事遊艇活動兩類，俾與租傭船舶或客船經營有所區別。

(二) 航行資格

草案第九條及第十一條規定遊艇非領有遊艇證書不得航行。

(三) 檢丈相關規定

1. 檢查丈量機構

草案第五十八條規定，遊艇之檢查、丈量，經主管機關認可之國內外機構驗證後，由遊艇所在地之航政機關辦理；其登記或註冊、發證，由遊艇船籍港或註冊地航政機關辦理。

說明：立法說明指出修正為『國內外機構』而不採『國內外驗船機構』，係為使港務局亦可包含其中。

2. 遊艇之檢查種類

草案第五十九條規定，遊艇檢查分特別檢查、定期檢查、臨時檢查及自主檢查。遊艇符合下列規定者，始得航行：

- (1) 檢查合格。
- (2) 全船乘員人數未逾航政機關核定之定額。
- (3) 依規定將設備整理完妥。

3. 特別檢查之適用對象及時機

草案第六十一條規定遊艇實施特別檢查之時機如下：

- 一、新船建造完成後。
- 二、自國外輸入。
- 三、船身經修改或換裝推進機器。
- 四、變更使用目的或型式。
- 五、特別檢查有效期間屆滿。

說明：關於過去存在之建造中特別檢查項目，此次朝野協商中出席委員則一致建議新船應免除建造中特別檢查，以符合製造業之期望，故將特別檢查時點改為新船建造完成後。

4. 特別檢查之項目

草案第六十四條規定遊艇實施特別檢查之項目如下：

遊艇之特別檢查，應包括對船身、穩度、推進機器與軸系及安全設備之檢查。

但新建遊艇之特別檢查，應依據遊艇製造廠商之設計圖及安全設備檢查。

5. 遊艇證書之期限

草案第六十一條規定遊艇經特別檢查合格後，航政機關應核發或換發遊艇證書，其有效期間，以五年為限。但全長未滿二十四公尺之自用遊艇，其遊艇證書無期間限制。

說明：原行政院通過之版本中，其文字係『全長未滿二十四公尺，且乘員人數未滿十二人』，於最新一次之朝野協商中，則將人數限制刪除之。

6. 遊艇定期檢查之適用對象與時機

草案第六十五條規定下列遊艇之所有人，應自特別檢查合格之日起，每屆滿二年六個月之前後三個月內，向遊艇所在地航政機關申請施行定期檢查：

- 一、非自用遊艇。
- 二、全長二十四公尺以上之自用遊艇。
- 三、全長未滿二十四公尺，且乘員人數十二人以上之自用遊艇。

遊艇船齡在十二年以上者，應於船齡每屆滿一年前後三個月內，申請實施定期檢查。

遊艇經定期檢查合格後，航政機關應於遊艇證書上簽署。

7. 遊艇自主檢查之適用對象及時機

草案第六十六條全長未滿二十四公尺，且乘員人數未滿十二人自用遊艇之所有人，應自遊艇特別檢查合格之日起每屆滿一年之前一個月內，自主檢查並填報自主檢查表，併遊艇證書送船籍港或註冊地航政機關備查。

自用遊艇未依前項規定辦理者，不得航行。

遊艇經依第二十七條第一項規定臨時檢查合格後，航政機關應於遊艇證書註明。

8. 遊艇辦理登記註冊之地點

草案第六十七條遊艇於檢查合格及丈量後，所有人應依下列規定，向航政機關申請登記或註冊：

- 一、總噸位二十以上之遊艇，依船舶登記法規定辦理登記。
 - 二、總噸位未滿二十之遊艇，依第七十一條所定規則辦理註冊。
- 前項第一款遊艇登記後，航政機關應核發船舶登記證書。

(四) 遊艇活動

1. 遊艇活動參與人數：

關於遊艇活動之參與人數，現行法並未加以限制，惟草案第五十九條第二項規定：『遊艇全船乘員人數未逾航政機關核定之定額，始得航行。』。

2. 遊艇活動內容及活動前之報備

草案第七十條遊艇不得經營客貨運送、漁業，或供娛樂以外之用途，但得從事非漁業目的之釣魚活動。

遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備，其相關表格、程序由海岸巡防機關定之。

遊艇入出國境涉及關務、入出境、檢疫、安全檢查程序之辦法，由主管機關會商相關機關訂定之。外國遊艇入境應於四十八小時內提出申請，內政部應於申請後二十四小時內為准泊之處分。

說明：

- (1) 第五十九條第二項規定等同於將每艘遊艇之活動參與人數，依其船舶大小先予限制。
- (2) 本條第一項明定遊艇活動不得從事客貨運送及漁業行為，但基於娛樂目的之釣魚行為則在許可範圍內。第二項對於遊艇非涉入出國境之進出海岸行為，規定應向海巡機關報備始得為之；外籍遊艇部份則應於入境前 48 小時提出申請。

(五) 遊艇保險

過去我國遊艇相關規範並未針對遊艇保險加以明文，惟遊艇活動本身具有高度危險性，極需保險機制協助分擔未來可能發生之風險，以對於活動者之人身及船舶安全有周全之後端保障。

本次草案第七十一條即規定：『遊艇所有人應依主管機關所定保險金額，投保責任保險，未投保者，不得出港。』對於未來遊艇活動之安全保障應可產生正面效益。

(六) 本次修正草案重點歸納及本文建議

由以上條文內容觀之，可歸納出本次船舶法修正草案之重點集中在放寬自用遊艇之檢丈門檻，區隔出自用與非自用遊艇之規範強度，其特色如下：

- (1) 遊艇之檢查、丈量由遊艇所在地之航政機關辦理，遊艇經檢查合格後，應向航政機關申請登記、註冊；
- (2) 遊艇不得供作經營客、貨運送、漁業或娛樂以外之用途；
- (3) 遊艇新船建造、輸入、修改換裝推進機器、變更使用目的、型式等，需進行「特別檢查」，取得證書，證書之效期為五年，五年後需重新進行檢查；
- (4) 24 公尺以下，且成員人數未滿 12 人之自用遊艇放寬管理，其特別檢查證書免受五年期間限制；
- (5) 規定遊艇需每 2 年半進行「定期檢查」，船齡 12 年以上者，則應每年進行定期檢查。其檢查之頻率依「非自用」、「全長 24 公尺以上」、「全長 24 公尺以下，且成員未滿 12 人」，三類做不同期間規範：
 - (a) 除船齡 12 年以上的遊艇仍須每年定檢外，其他都放寬；
 - (b) 全長 24 公尺以下，乘載人數未滿 12 人的自用遊艇只須在出廠時作特別檢查，之後不必再定檢，僅需為自主檢查；
 - (c) 全長超過 24 公尺，乘載人數 12 人以上的遊艇，每 2.5 年作一次定檢即可。

除檢丈放寬外，本次草案中有若干規定特別值得注意者，以下本文提出相關重要建議：

(1) 船舶法草案及現行法對於遊艇規範之基準似未統一

關於遊艇活動之規範基準，在船舶法修正草案及現行法交互作用下，分別在航政監理、登記註冊、駕駛資格及泊靠費率四部分，產生了不同之規範基準，可以下表示之：

項目	規範基準	依據
航政監理	依長度區分	船舶法修正草案之遊艇專章第 61 條、第 65 條及第 66 條
登記註冊	依總噸位區分	船舶法修正草案之遊艇專章第 67 條
駕駛資格	依總噸位區分	船舶法、小船管理規則、小船船員管理規則、船員服務規則
泊靠費率	依總噸位區分	漁港法、漁港基本設施使用管理費收費類目及費率

如上表所示，對於遊艇航政監理，草案係以 24 公尺為基準，訂立寬鬆不同之檢丈要求；然而在遊艇登記註冊部分，卻沿襲舊法以遊艇總噸位作為標準，區分係辦理登記或註冊；另遊艇駕駛及泊靠費率部分，亦以總噸位為判準。

觀諸草案以長度為航政監理依據之目的，係在於鬆綁並放寬遊艇檢丈之管制以促進遊艇活動之發展，然相同基準卻未一體適用於登記註冊、駕駛資格及泊靠費率等部份，此一規範基準上之落差將來是否可能造成適用上之困擾，建議主管機關應進一步作評估及研析。

(2) 對於遊艇乘坐人數不應硬性先予核定

關於遊艇活動之參與人數，現行法並未加以限制，惟草案第五十九條第二項明文規定：『遊艇全船乘員人數未逾航政機關核定之定額，始得航行。』其立法目的係為防範超載之情形，惟自用遊艇不若營業用客船，其公益性較低，於活動過程中如何能達成安全性之保障，實屬遊艇駕駛對於乘員保護照顧義務之範疇，國家不應過度干涉，且海洋遊憩活動充滿不可預測之風險，國家不可能也無義務將所有危險因素於法律中作完整無缺漏之規範保護。

其實，國家僅需明定遊艇駕駛對於所有乘員之保護照顧義務，即能透過事故責任(可能為民事或刑事責任)之壓力，督促駕駛於每次活動中自發性地

遵守一切法律規範，甚至對於法律未規範之事務亦能嚴謹自律，付諸高於法律要求程度之注意義務。如此，即便主管機關未予介入，亦能有效而全面地達成維護活動安全之目的。

是故，本研究認為草案應刪除關於核定遊艇乘坐員額之規定，僅須明定遊艇駕駛對於乘客之保護照顧義務，即可有效防止超載等一切危險行為，並全面保障乘員之活動安全。

(3) 本國遊艇未出入國境者，不應採取報備制，否則等同於全臺水域包括鄰海及河川皆進行戒嚴

草案第七十條第二項要求遊艇進出海岸必須向海巡報備，據悉乃朝野協商時，欲比照山地管制區之『入山證』規範模式，對遊艇海上活動加以管理者。惟探究國家安全法施行細則第 29 條⁵⁹規定，山地管制區之劃定係為維護特定山區治安之必要，而非將全台灣山坡地及林地皆納入管制，依同法第 30 條⁶⁰將特定山區劃分為經常管制區與特定管制區，人民若欲進入必須依同法第 31 條⁶¹，應向內政部警政署或該管警察局、派出所申請許可，經查驗證明文件或查證確有入出之必要者，始得進入。另與前述入山證之規範模式及內涵相似者，乃國家公園法之『生態保護區』：依據國家公園法第 8 條⁶²規定，所謂生態保護區係指『為供研究生態而嚴格保護之天然生物社會及其生育環境之地區』，若欲進入該等區域，依同法第 19 條⁶³之規定，必須經管理處之許可後，始得為之。

⁵⁹ 國家安全法施行細則第 29 條：本法第五條第一項所定山地管制區，由國防部會同內政部根據維護山地治安需要，就臺灣地區各山地鄉行政區內之山地劃定公告之。

⁶⁰ 國家安全法施行細則第 30 條：前條山地管制區，依其性質分為左列二種：

一、山地經常管制區：為維護山地治安，經常實施管制之地區。

二、山地特定管制區：具有遊憩資源得提供人民從事觀光、旅遊及其他正常娛樂活動，基於維護山地治安有必要實施管制之地區。

前項管制區設置檢查所，由警察機關執行檢查、管制任務。

⁶¹ 國家安全法施行細則第 31 條：人民入出山地經常管制區，應向內政部警政署或該管警察局、警察分局、分駐所、派出所，或國家公園警察隊、小隊申請許可，經查驗證明文件或查證確有入出之必要者，得予許可。

人民入出山地特定管制區，應向內政部警政署或該管警察局、警察分局、分駐所、派出所、檢查所或國家公園警察隊、小隊或指定之處所申請許可，經查驗身分證明文件後予以許可。

⁶² 國家公園法第 8 條第 8 項規定：生態保護區：係指為供研究生態而應嚴格保護之天然生物社會及其生育環境之地區。

⁶³ 國家公園法第 19 條規定：進入生態保護區者，應經國家公園管理處之許可。

針對本次草案第 70 條第二項援引國家安全法第 29 條至第 31 條之入山證，或國家公園法生態保護區之規範模式，本研究認為嚴重不妥，因該等條文雖對於人民進出特定山區或生態保護區有所限制，然其限制乃針對特定區域(僅限於特定山區或特定生態保護區)，惟草案第 70 條第二項卻加以擴大，明文規定：『遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備，其相關表格、程序由海岸巡防機關定之』，強制遊艇進入我國所有水域活動前均須向海巡機關先行報備，無異擴大前述山地管制區之概念，延伸包括至我國所有水域，不但邏輯上等同於將所有水域及海岸全部劃為經常或特定管制區，效果上更等同於恢復戒嚴時代之管制，此一規範存有嚴重瑕疵，不僅與政府海洋解嚴之政策相左，更恣意侵害人民之活動自由。

我國憲法第 22 條規定：『以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之』。該規定揭櫫兩大原則：1. 人民各項自由非經法律規定授權，不得任意限制之；2. 欲以法律限制人民各項自由時，以防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者為限。因此，草案中此一規範已涉及對於人民活動自由之限制，其是否存有必要性(即防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要)應受比例原則及法律保留原則之審查。本研究認為，國人出入海岸既未出入國境，即等同於一般道路活動，何來有事先報備之必要性？除非係基於如生態保育等正當目的且經法律明文授權，否則對於我國人民進出水域之自由不應有任何種類及形式之進出限制。草案此一規範除不當限制人民自由權外，更將嚴重阻礙我國遊艇活動發展，本文強烈建議應於法案通過前儘快刪除之。

(4) 遊艇駕駛資格應獨立於船員法另行規範

遊艇管理辦法廢止後，我國已無對於遊艇特別加以規範，故一切回歸船舶法體系，關於遊艇駕駛亦同，即以船舶法規範為基準，將船舶分為小船及非小船，遊艇屬於小船者，其駕駛需取得動力小船駕駛執照，若遊艇總噸位為 5 以上，另需配置助手一人；若遊艇屬於非小船，則其駕駛必須依照船舶法及船員服務規則，取得船長資格(經交通部許可後，分為甲級和乙級兩種)。

惟上述規範模式係以遊艇之噸位為判準，並未考量遊艇之自用娛樂可能性，導致總噸位超過 20 之遊艇雖係基於自用娛樂目的而使用，其駕駛人仍

需依照船員法相關規範取得專業船長資格，形成遊艇活動參與之嚴重阻礙。

船舶法草案遊艇專章中既已明確將遊艇界定為『專供娛樂，非以客貨運送或漁業目的』之船舶，則關於遊艇駕駛資格之要求，亦應遵循此一邏輯，著重遊艇之自用娛樂特性，跳脫船員法體系之規範與限制，以免造成法規範體系上之矛盾與錯誤。

因此，本研究建議主管機關交通部應將遊艇駕駛之資格及執照取得，跳脫船員法之規範另行增訂相關法規。

(5) 遊艇保險應增加第三人強制責任險

本次草案第七十一條已強制規定遊艇所有人應依主管機關規定投保責任保險，始得出港活動，此一規範對於未來遊艇活動之安全保障應可產生正面效益，惟一如陸上交通，事故發生後負肇事責任之一方未必有能力履行賠償責任，此時為避免保險理賠機制產生損害填補之漏洞，即衍生出第三人強制責任險機制，故本研究建議遊艇活動除一般保險外，亦須增加第三人強制責任險之規範。

(6) 遊艇設備檢查應明文排除貨船相關設備項目

本次草案第二十三條第二項規定，船舶未依規定檢查合格，並將設備整理完妥，不得航行。而所稱設備之內涵，則規定於草案第二十四條，其中包括貨物裝卸設備、危險品及大量散裝貨物之裝載儲存設備及海上運送之貨櫃及其固定設備。前述規範並未明文排除遊艇之適用，鑒於遊艇之自用娛樂性質不容與客貨船舶相混淆，本研究建議於草案第二十四條明文排除遊艇之適用。

二、海上交通安全法

為增進我國遊艇活動之發展並健全管理機制，過去以來各主管機關均不斷透過立法草案之探討與制定，希冀能同時達成發展與管理兩項重大目標，其中最重要的草案，為交通部近年研擬之海上交通安全法。本研究將循前部分的探討脈絡，分別就遊艇、使用遊艇人員、泊靠、遊艇活動等四大項目，臚列並介紹各草案之重要內容，並分析其與現行法間之差距。

交通部於民國 96 年 1 月 25 開始，即邀集相關單位召開研商「海上交通安全法草案」會議，其內容重點包括：明定實施船舶分道航行制、港口管理機關建

置船舶交通服務系統，與實施船舶報告制度等。

其主要立法緣由如下：有關海上交通安全事項，交通部主管之商港法、船舶法、船員法及航路標識條例等法規部份條文，已有所規範；此外，在分工方面，燈塔及助航設備由海關設置、管理與維護；海圖、航海書刊之製作與發行，航船布告之統一發布，由海軍大氣海洋局負責；海岸電台業務則委由中華電信公司辦理，至於管理航行水域、規劃海上航路、維護船舶交通秩序、確立海事調查與評議制度，以及有關海上交通安全事項之執法工作，尚缺乏法源依據；另近年來國際間對於航行之安全與管理，陸續增訂新的公約與事務，例如，分道航行制之設立、港口國管制之實施、船舶交通服務系統之建置、船舶報告制度之建立，以及船舶保全制度之推動等，仍有待通過國內之立法予以參採施行，俾強化其法律效力，我國保障海上航行安全之工作，亦得與國際接軌。

以下介紹該法對遊艇活動四大要素所為之規範：

(1)、對「船舶」的規範

本草案主要係針對海上交通安全及活動為管理標的，未涉及船舶檢丈及管理之規範。

(2)、對「使用船舶人員」的規範

如同前述，本草案主要係規定海上交通安全及活動，針對使用船舶人員之規範⁶⁴僅一條款加以規定，即規定該法適用範圍除一般使用船舶之人員外，尚包括停泊及作業的一切船舶、工作平臺、人員，及該等船舶與工作平臺之所有人、經營人、僱用人、運送人、代理人等，將該法「人」之適用範圍作了明確及擴張之規定。

(3)、對泊靠地點之規範

我國海上交通安全法草案中關於泊靠地點之規定⁶⁵，重點係將國際

⁶⁴ 海上交通安全法草案第 4 條：「本法適用於在中華民國航行水域內航行、停泊及作業的一切船舶、工作平臺、人員，及該等船舶與工作平臺之所有人、經營人、僱用人、運送人、代理人。軍事建制之船舶除航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」

⁶⁵ 海上交通安全法草案第 7 條：「非中華民國船舶進、出中華民國港口，應接受中華民國港口國管制。前項港口國管制作業，交通部得參照國際公約相關之規定，採用施行。

實施港口國管制所提之缺失，未經改善及確認航行安全無虞前，當地航政機關或港口管理機關得扣船、暫停該船舶航行或作業，並將實際情況通知該船籍國政府或其外交代表、該船之船級機構、船舶所有人或其代理人。港口國管制之複檢應予收費，收費標準由交通部定之。

海上交通安全法草案第 9 條：「船舶抵港前，港口管理機關、當地航政機關或海岸巡防機關得要求該船舶所有人或其代理人提供船舶、船員、貨載或旅客之資訊。

公約納入船舶進出港口之規範中。

(4)、對活動的規範

我國海上交通安全法草案中關於活動地點之規定⁶⁶，將我國過去所缺少之水上活動行為規範部份補強，明白揭露船舶使用人應遵守國際避碰規則，並不得為任何危及航行安全之非法行為。

除上述規定外，該草案亦詳加規定海上活動之行為規範，明確訂立海上活動禁止事項，如不可酗酒、於航行水域不可有禁止行為等規定，皆補強海上活動之安全性規定，並建立一套過去所缺乏之行為規範。

第三節 我國遊艇相關政策與措施

近年來我國積極推動各類水上遊憩活動之發展，對於遊艇活動部份更由中央政府擬定具體政策有計畫性地推展，以下分就我國歷年各類水上遊憩活動及遊艇活動推展狀況作一歸納整理：

第一項 各類水上遊憩活動之推廣情形

就各類水上遊憩活動之推廣部分，主要包括游泳、潛水、水上摩托車及帆船等活動，至今之推廣多由縣市政府與各協會合作，舉辦各類體驗營或競賽活動，達到推廣與增進民眾參與興趣之目的，歷年之重要活動可以下附表整理之：

船舶未能符合國際保全規範（ISPS）者，港口管理機關或當地航政機關或海岸巡防機關得拒絕其進出港、停止作業或勒令其採取改善措施。

拒絕提供第一項船舶相關資訊或經審查合理確信其有安全之虞者，港口管理機關、當地航政機關或海岸巡防機關得暫時拒絕該船進港或令其離港。」

⁶⁶ 海上交通安全法草案第 6 條：「當地航政機關或海岸巡防機關於船舶發航前對於船舶及船員未依相關法規持有有效證書，或船舶實際狀況與證書所載明顯不符時，得責令其改善，非經當地航政機關或海岸巡防機關確認航行安全無虞前，得暫停其航行或作業。」

海上交通安全法草案第 8 條：「船舶在航行水域航行、錨泊及作業應遵守一九七二年國際海上避碰規則公約，以及當地航政機關所定有關航行特殊規則之規定。」

海上交通安全法草案第 10 條：「在航行水域不得有下列行為：一、以暴力、脅迫或恫嚇奪取或控制船舶。二、對船上人員嚴重施暴。三、嚴重破壞船舶或毀損船上貨物。四、以任何方法將可能破壞船舶或毀損船貨之裝置或物質置於船上。五、破壞或損毀海上助導航設施，或嚴重干擾其運作。六、故意傳輸虛偽之資訊。七、其他危及船舶航行安全之行為。」

表二十一、我國各類水上遊憩活動發展狀況整理

時間	政策或活動	推動單位
93年9月	第一屆橫渡黑潮帆船賽	中華民國海域運動遊憩發展協會
93年11月	海洋運動教學師資班	行政院體委會、中華民國海域運動遊憩發展協會
93年12月	第一屆大鵬灣觀光盃國際休閒帆船賽	觀光局大鵬灣風景區管理處、中華民國海域運動遊憩發展協會
94年起	遊艇活動發展之規劃與推動	行政院觀光發展推動委員會
94年起	推動遊艇活動發展方案	交通部
94年1月	海洋推廣小組潛水訓練課程	行政院體委會、中華民國海域運動遊憩發展協會
94年7月	宜蘭盃橫渡黑潮全國帆船邀請賽	宜蘭縣政府、中華民國海域運動遊憩發展協會
94年10月	第一屆全國潛水運動海底攝影大賽	中華民國海域運動遊憩發展協會
95年7月	2006全民航海帆船體驗營	中華海域遊憩協會
96-97年	校園體適能推廣計畫、體適能指導員培訓計畫	教育部
97年	水域遊憩安全講習	觀光局
97年	發展海洋產業、海岸解嚴	馬總統 2008年國家海洋政策
研議推動中	十年發展游泳計畫 (目標：高中以下學生及格率8成)	教育部、體委會

第二項 我國歷年遊艇活動重要推展狀況

近年政府極力推動遊艇活動，交通部自民國95年12月開始研擬「推動遊艇活動方案」，透過與行政院觀光推動委員會的各項努力，希望能創造國內遊艇活動發展之新契機。本部份主要歸納「推動遊艇活動方案」推動至今所達成

之諸項重大成效。包括以下內容：

1. 遊艇製造及檢驗於法令中之簡化(船舶法修正草案遊艇專章規定)
2. 遊艇泊靠，包括以下內容：
 - (1) 遊艇港之使用、規劃及管理現況：龍洞、布袋港及大鵬灣
 - (2) 遊艇碼頭規劃及使用狀況：如高雄星光碼頭
 - (3) 漁業署公告漁港供遊艇臨停狀況及管理
 - (4) 漁港轉型政策規劃：例如高雄興達港規劃轉為遊艇港、農委會於「海岸新生計畫」中選定基隆八斗子漁港作為全台首座遊艇旗艦專泊區等。
 - (5) 遊艇管理辦法廢止後，遊艇活動進出管理之模式
 - (6) 對於外國遊艇進出 CIQS 之簡化措施
3. 其他發展或推廣措施。

我國遊艇活動推廣至今之重要發展，可統整歸納如下附表：

表二十二、我國遊艇活動發展相關現況整理

項目	議題	最新發展
政策	馬總統 2008 年 國家海洋發展政策	一、藍海戰略 (一)發展海洋戰略，走出冷戰鎖國思維，邁向海洋 (二)開放南海，共同開發，促進亞太區域安定 二、專責機關：設立海洋部，統籌海洋事務 三、海洋產業：鼓勵發展海洋產業，五年內產值達到GDP 的 5% 四、海岸解嚴 (一)鬆綁及增修相關法令，推動民眾親海活動 (二)分區評選設立適宜基地，推動海洋生態旅遊 (三)結合生態與親水休閒，打造高雄海洋新樂園
航政監理	遊艇檢丈規範	船舶法修正草案-遊艇專章(立法院)
使用人員	遊艇使用人員規範	船舶法修正草案-遊艇專章(立法院)
泊靠	遊艇臨時停靠漁港	鼓山及旗津、八斗子(碧砂港區)、竹圍、新竹、安平、將軍、興達、新港、金樽、及澎湖之七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三及赤崁等 20 處漁港。
	遊艇碼頭已適用促進民間參與公共建設法	促進民間參與公共建設法施行細則 98 年 4 月 24 日修正第 11 條，將遊艇碼頭列為觀光遊憩重大設施。

項目	議題	最新發展
	漁港轉型規劃	<p>98年6月漁業署『海岸新生之漁港疏浚與多功能漁港之開發規劃』委託研究</p> <p>98年農委會漁業署「海岸新生及漁業建設計畫」規劃於八斗子、烏石、梧棲及南部一處設置遊艇碼頭，目前先規劃於基隆八斗子漁港碧砂泊區興建遊艇碼頭</p>
活動	遊艇進出港口 CIQS	94年8月1日「簡化外籍遊艇來台觀光申請進出港(CIQS)管制」
	外籍遊艇進出非經行政院核定之港口入出國，依「入出國查驗及資料蒐集利用辦法」辦理	入出國查驗及資料蒐集利用辦法第17條：於船舶抵達港口七日前，備妥申請書與旅客及船員名冊，向入出國及移民署提出申請，經入出國及移民署核准後，以專案申請方式，派遣專案查驗人員前往該港口執行查驗，以達簡化便利。
	遊艇進出港管理措施	交通部「航港單一窗口服務平台(MTNet)」之「遊艇進出港管理系統」於97年8月建置完成
	遊艇安全檢查	96年11月23日遊艇管理辦法廢止，但海巡安檢所仍強制要求進出需繳交航行計畫書與人員名冊
	遊艇水上行為規範	交通部『海上交通安全法草案』

第三章 最適模式之建立：國外推動之成功經驗

為釐清我國遊艇活動發展之真正阻礙，並健全我國遊艇活動環境，以建立最適我國之遊艇活動模式，本研究團隊將先以其他國家發展遊艇活動之成功經驗作為標竿，亦即以國外發展先進國家作為我國發展之最佳模式，繼而檢視我國現行遊艇活動環境之現況，先分析歸納出兩者間之落差後，再逐一檢討造成落差之成因為何，並尋求具體解決方案，健全我國遊艇活動相關法規，最終建立最適我國遊艇活動模式，使遊艇活動普及於國人之間。

以下先論述標竿國家選定之原則及其重要性，繼而就各國有關遊艇活動之重要規定與相關配套措施加以介紹與分析。

第一節 標竿國家之選定

於標竿之選定部分，本研究預定從各不同國家之發展模式中，分別依下列條件因素，篩選出適合之標竿國家：

(一) 位置因素

一國所處之緯度高低，造成氣候型態之不同，可能影響人類水域活動。於決定標竿國家時，本研究團隊將挑選緯度與我國較接近，甚至高於我國者，作為標竿國家。

(二) 環境因素

環境因素主要考量該國家海陸分佈狀況，因海陸分佈及緯度將造成海潮、水域環境及氣候之不同。過去推動遊艇活動時，常有論者謂我國海域或氣候險惡不適合發展遊艇活動，為增加研究之說服力，本研究於挑選標竿國家時將考量與我國海陸比例分佈、氣候、海潮及氣候相近甚至更為惡劣之國家為標竿，若天然環境較我國惡劣之國家尚能成功推展遊艇活動，則其應具有值得我國參考與學習之處。

(三) 國情因素

國情因素係指該國家之國際情勢，我國長年與中國處於情勢緊張狀態，因此國家安全因素便成為部份反對發展遊艇活動之理由，為加強本研究之說服力，本團隊將挑選與我國國情類似，長期或過去處於國家安全警戒狀態之國家(如南韓處於南北韓對峙狀態、美國於 911 後處於恐

怖攻擊陰影，或中國長年與我國處於對立狀態)作為標竿國家，若該國與我國同有國家安全因素考量，卻尚能蓬勃發展國內之遊艇活動，則我國勢必亦能達成。

根據以上篩選因素，本研究選擇美國、紐西蘭及澳洲作為標竿國家，原因如下：

1. 美國：國情相近

美國經過 911 事件後，長期壟罩於反恐意識中，不僅成立國土安全部 (United States Department of Homeland Security, 簡稱 DHS) 以統合并精進反恐作為，對於邊境及進出港口之安全措施層級更大加提昇，現今美國之狀態與我國長期與中國敵對之情勢可謂相當，然而其遊艇活動發展卻未因此遭受抑制，因此美國值得作為我國遊艇活動發展之標竿國家。

2. 澳洲：緯度相近

澳洲位於南半球，緯度和台灣相近，而國內遊艇活動高度發展，2006 年平均每 31 人擁有一艘遊艇⁶⁷，近年來發展更加蓬勃，將於 2010 年舉行國際遊艇展，值得我國作為未來發展之標竿國家。

3. 紐西蘭：環境相近

紐西蘭與我國同為海島型國家，但遊艇活動高度普及，紐西蘭人擁有帆船與遊艇比例之高，冠於全球，平均每 2.7 人擁有一艘船，若我國未來欲發展遊艇活動並使其普及之，則紐西蘭必有其值得我國學習之處，故將其列為標竿國家之一。

除以上國家外，本研究另挑選新加坡之遊艇發展及規範加以介紹，因其與我國同屬亞洲國家，風俗民情與我國理應較為接近，以下分述各國家之發展現況。

第二節 標竿國家之發展現況

篩選出最適於作為我國遊艇活動發展標竿之國家後，本研究以下分就各國家別之活動現況、法規範及活動管理等層面論述之：

⁶⁷ 根據聯合船舶中心所提供之『2006 年 7 月各國遊艇普及狀況調查』資料，作者存檔。

第一項 新加坡

以下部份係就新加坡遊艇活動發展之主要管理規範、產業發展條件及俱樂部營運模式加以介紹。

一、遊艇活動產業發展條件

(一) 自然環境條件

新加坡同時具有島國及城市國家之特性。該國位於東南亞馬來半島南端，控制麻六甲海峽南口，其南面為新加坡海峽與印尼相隔，北面為柔佛海峽(Straits of Johor)與馬來西亞相隔，並以長堤連繫新馬兩岸之間。新加坡的國土面積為 707 平方公里，除了新加坡本島，還包括周圍大小島嶼 50 多個，新加坡島之面積佔國土總面積 90% 以上。

(二) 氣候條件

新加坡地處熱帶，常年受赤道低壓帶控制，為赤道雨林氣候，長夏無冬，年溫差及日溫差皆不大，年平均溫度在攝氏 24 度至 34 度之間，夏季無颱風侵襲。

(三) 經濟條件

新加坡 2009 年總人口數約為 500 萬，人均 GDP 為 34,760 美元⁶⁸。該國旅遊業十分發達，每年造訪當地外國遊客逾 900 萬人次，由於位海運及航空交通要衝，海空運基礎建設發達便利，且兼具區域轉運中心之特性，交通及觀光產業年產值佔全國 GDP 20% 左右。

二、遊艇管理主要規範現況

新加坡遊艇管理相關制度於法制上可分為四大面向，包括：船舶定義規定、製造標準與檢丈規定、船舶管理規定，以及駕駛人資格規定等等，主要訂定於海商法(Merchant Shipping Act，或譯為商船法)⁶⁹、娛樂船舶發照規定(Guidelines

⁶⁸ 請參見世界銀行網站：<http://data.worldbank.org/country/singapore>，最後查訪日期：2010 年 7 月 26 日。

⁶⁹ 請參見網址：<http://statutes.agc.gov.sg/>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

to Pleasure Craft Licensing)⁷⁰、新加坡境內娛樂船舶登記規定(Guide to Registration of Pleasure Craft in Singapore)⁷¹，以及動力娛樂船舶駕照申請及更新辦法(Application/ Renewal of Powered Pleasure Craft Driving License)⁷²等等。

(一) 航政監理

1. 遊艇之定義

根據新加坡海商法第二條之規定，船舶 (ship) 之定義為供水面上航行之任何水上載具(vessel)，包括：

- a. 大型平底拖船或其他飄浮於水面之載具(a barge, lighter or other floating vessel)；
- b. 人員輸送氣墊船或其他藉由水路航行之類似載具(an air-cushion vehicle, or other similar craft, used wholly or primarily in navigation by water)；以及
- c. 外海之工業用機動性裝置(an off-shore industry mobile unit)。

該法並未明文規範遊艇之定義，相關法規中，僅新加坡海事及港務管理局 (Maritime and Port Authority of Singapore, MPA) 發佈之娛樂船舶發照規範中第一條明定，只要是供私人娛樂使用之船舶即稱遊艇，但不含搭載觀光客或收費運送乘客之營業用船舶。

2. 船舶登記管理

目前新加坡當局針對遊艇之登記及管理，並非採取單獨之立法措施，而係適用海商法第二章「新加坡註冊」(Singapore Registry)之各項規定，進行註冊、登記等工作。

第一次註冊之遊艇，應由所有人或共有人或其代表提出申請，在申請時必須提出具所有權證明文件、船舶出廠文件、該船舶於外國註銷註冊之證明文件、船舶噸位證書、船舶構造證書以及其他可能被要求提出之證明文件，例如：適航證明。對於遊艇之臨時註冊、船體變更及重新登記之各項程序規定，本法亦有載明。

此外，該規範針對娛樂船舶註冊資格特別加以規定：於新加坡註冊

⁷⁰ 請參見網址：http://www.mpa.gov.sg/portdevelopment/guidelines_procedures/pd_guide_proc.htm，最後查訪日期：2010年2月26日。

⁷¹ 請參見網址：http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/powered_craft.pdf，最後查訪日期：2010年2月26日。

⁷² 請參見網址：http://www.mpa.gov.sg/portdevelopment/guidelines_procedures/pd_guide_proc.htm，最後查訪日期：2010年2月26日。

之遊艇之主要用途係以娛樂為目的，而非商業行為，並對註冊遊艇之噸位大小並無任何之限制。遊艇註冊以一年為有效期限，因此必須每年申請更新一次。至於船舶所有權之變更，必須於變更當日起 30 天內以書面方式向主管機關通報。

3. 船舶之檢驗

依新加坡海商法第五章「檢驗與安全」(Survey and Safety)之規定，該法適用於所有登記為新加坡國籍之船舶，僅停靠新加坡港灣內之船舶不在此限。又依同法第 99 條規定，除經法令豁免之船舶外，都必須依照本法之各項規定進行船舶測量或檢驗。因此，凡於新加坡登記之遊艇，亦必須依此規定進行船舶檢驗。

同時，依據娛樂船舶發照規定第三章，娛樂船舶之檢查係由海事及港務管理局執行。遊艇在申請簽發許可證時，其申請後每三十六個月(出租遊艇申請後每十二個月)，都必須通過船殼及安全設備之檢查，若檢驗後未達合格標準者，則需於十四天內申請複檢。

(一) 使用人員之規定

1. 航行資格

為確保航行安全，新加坡政府要求遊艇所有人必須具有「動力娛樂船舶駕駛執照」(Powered Pleasure Craft Driving Licence, PPCDL)。根據海事及港務管理局之動力娛樂船舶駕駛執照申請及更新辦法，在港口內駕駛動力娛樂船舶者之最低資格要求為具備動力娛樂船舶駕駛執照。

而在海事及港務管理局所規定之動力娛樂船舶駕駛執照申請者資格限制中，則規定申請者必須年滿 16 歲，並已完成經由海事及港務管理局所委託之訓練中心開設之訓練課程，並獲得醫師證明其已通過視力測驗並無先天性缺陷。

動力船舶駕駛員執照訓練課程之目的，主要為訓練參與者在新加坡海域中能夠安全操作動力娛樂船舶(包含自用遊艇與營業用遊艇)，其課程安排主要分為兩部份：

a. 理論部分之課程包括：

- (a) 一般航海用語及船舶知識；
- (b) 船舶設備(救生設備及滅火設備)；

- (c) 港區內海圖使用及主要助航設備；
- (d) 海上避撞規則；
- (e) 緊急應變程序及安全措施；
- (f) 遊樂船舶規則；
- (g) 新加坡港口規則等等。

b. 實際船舶操縱部分之課程包括：

- (a) 靠港停泊及離港；
- (b) 海上生還者之救援（人員落水之情況）；
- (c) 實際航行等等。

2. 自律要求

與紐澳及美國等國家相同，新加坡遊艇活動愛好者經由水上活動教育訓練以及學校之安全守法文化養成教育，加上政府宣導三大管道，建立水上活動安全之自律觀念，且新加坡執法嚴謹，對因違法造成他人生命財產及公共安全危害之行為施以重罰，因此，於新加坡水域從事遊艇活動，對嚴加落實行為自律之需求強度最高。

(三) 靠泊規範

1. 靠泊地點

與其他先進國家相同，新加坡遊艇主要係靠泊於公民營遊艇專用碼頭。

2. 靠泊費用

遊艇之靠泊費用視港口或碼頭情況之不同而有高低價差，因大部分遊艇專用碼頭隸屬於私人遊艇俱樂部，平均而言收費較其他先進國家高。

(四) 活動規範

1. 航行進出管制之規定

所有進出新加坡港埠之船舶，皆須遵照海事及港務管理局之規定，提供有關船舶之相關資訊，包括進入或離開港口之人員、物品及預估時間等。船舶所有人於遊艇抵達港口時應：

- a. 向海事及港務管理局報告，以便引導船舶入港；
- b. 提供依管理局規定之一般到達申報、先前停泊港口之出入許可證、乘客名單、船員名單、船上貨物清單，以及其它海事及港務管

理局所要求之文件等等。

c. 船舶所屬國家未在新加坡設有領事館者，必須向管理局出示船舶登記證明書，港務局對於違反此一規定者，得科以新加坡幣\$10,000以下之罰金。

2. 船舶之安全裝置

根據娛樂船舶發照規定之附件三，遊艇應視其機械配備之不同，而設置不同數量及形式之滅火裝置，所應具備之救生設備及其他重要安全維護設施亦詳列於該規範之附件四中。同時，在附件五中則規定遊艇應依其噸位大小及形式，分別於其船體不同部位設置不同數量及形式之航行燈。

(五) 活動營運模式

新加坡雖為城市國家，彈丸之地，卻擁有為數不少之遊艇俱樂部，其密度遠高於紐澳及美國。起源於 18 世紀英國之遊艇俱樂部，早期係為提供達官顯要船舶愛好者船隻停泊、修繕、補給之小型船塢。隨著工業發展，船塢規模不斷擴大，逐漸演變成船舶及遊艇愛好者之聚集地。

遊艇俱樂部於二戰後蓬勃發展。隨著經濟成長，民眾對生活品質之要求亦不斷提升，遊艇活動在高國民所得之已開發國家已逐漸形成風氣，同時發展出許多相關服務產業，遊艇俱樂部亦形成特有之產業營運模式。現代社會之遊艇俱樂部，已從原有之船隻停泊與補給等簡單功能，發展到集合、餐飲、娛樂、住宿、商務、維修保養、駕駛訓練等多功能之遊憩場所。

遊艇俱樂部之營運與消費環境、自然環境和法律環境等條件息息相關，以下針對遊艇俱樂部經營之要件進行分析：

(一) 設立條件

1. 區位選擇

遊艇俱樂部在選址方面，首要考量為交通之便利性，一般以距離都市市中心一至二小時車程可抵達為宜。其坐落地點通常選擇在海岸線、港灣、內陸湖濱等，多數特別偏好設置於國際航線進出之港口內，以方便其他城市，甚至其他國家之遊艇愛好者進出。近年，位於內陸大型湖泊結合鄉村俱樂部之模式亦十分風行，特別是歐美

等自然環境優美之大陸型國家。

2. 環境條件

遊艇俱樂部對周圍環境之要求極高，特別在於景觀之配置，以充分達到滿足休閒氛圍之目的。因此，海灣遮蔽性、海面平靜度、潮汐區域、遊憩水域、水質及水位、風力、綠帶等分布條件之適宜與否，皆為設立遊艇俱樂部之重要考量因素。

3. 設施條件

(1) 水上基本設施：

水上基本設施應包括碼頭泊位（甚至包含可附屬郵輪和渡輪停靠接泊碼頭）、防波堤設施及各式供娛樂之船舶等。基本設施必須能為出入基地之遊艇提供加油及海面救援等服務。

(2) 陸上休閒服務設施

陸上設施多為遊艇活動配套之休閒服務所用，包括俱樂部會所大樓、住宿設施、餐飲服務設施、休閒活動設施(包括游泳池、各式運動場、高爾夫球場和博弈場所等)、購物中心及商店、口岸聯檢單位、遊艇庫、遊艇維修廠及船塢、遊艇買賣業、船舶駕駛培訓基地及停車場等等。

(二) 設立程序

設立、創辦遊艇俱樂部通常涉及以下五個程序：

1. 基地選擇與開發可行性研究

(1) 首先根據俱樂部預定地之周邊水域及陸域腹地等條件確定遊艇俱樂部之基地位址及範圍。

(2) 調查當地社會消費群體之收入及消費能力，以及休閒娛樂之需求狀況，並針對開發事項進行可行性評估，做成營運可行性分析報告。分析報告必須就遊艇俱樂部之規模、市場定位、營運模式等作出詳細及全面性之綜合分析。

2. 遊艇碼頭之規劃與設計

業主應諮詢碼頭規劃設計專家或專攻遊艇碼頭之建築師，依可行性分析報告，進行遊艇碼頭之規劃設計，確定碼頭結構、樣式、泊位數量、各類設施之功能及佈局，以及預期投入資金成本等等。

3. 辦理相關行政程序

依主管機關法令要求，辦理營運相關登記、申請建照及使用執照、並依海關或海防等部門之要求，為會員辦理通(報)關手續。設於國際港埠之大型遊艇俱樂部，通常由機關派員駐點直接辦理通關查驗服務。

4. 工程施作與品管監控

待規劃設計完成並取得建照，即進入遊艇碼頭及周邊服務設施工程施工與建造階段。俱樂部業主應執行監工，以確保遊艇碼頭及相關服務設施按照預期規劃之品質及期程施工。

5. 遊艇俱樂部經營與管理

遊艇碼頭工程施工完成並驗收交付業主後，始進入營運階段。

(1) 俱樂部之經營

俱樂部之經營及周邊服務，應取得相關營業執照。經營方式一般係採會員制招收常年及臨時會員加入，以維持正常穩定的營運。

常見之遊艇俱樂部經營類型為運動娛樂型俱樂部、商務型俱樂部，以及家庭休閒型俱樂部等等。

A. 運動娛樂型遊艇俱樂部

此類俱樂部之遊艇多為小型遊艇，並非以昂貴之設備作為賣點，且價格較低，多半為年輕人參與。運營方式以水上娛樂休閒活動、水上訓練活動、遊艇駕照培訓等。

B. 商務型遊艇俱樂部

絕大多數商務型遊艇俱樂部只對會員開放，參與者主要為企業高層或社會顯貴商務人士，提供較昂貴特殊之娛樂休閒設施及服務，包括高價位餐飲及娛樂、會議、高爾夫球場、溫泉 SPA、專業船長、遊艇保養買賣等服務。

C. 家庭休閒型遊艇俱樂部

家庭休閒型遊艇俱樂部鎖定家庭市場，為家庭渡假休閒提供服務。在海域、海岸線條件優越之英國、義大

利、法國、美國等歐美國家十分普遍。遊艇一般以長度 30 英尺到 45 英尺左右為主，服務以烘托家庭氣氛為賣點。

由於許多家庭擁有自用遊艇，所以其服務模式以提供靠泊之配套服務作為主要內容，如泊車服務、代管遊艇、泊位、加油、海面救援、辦理船舶證照、遊艇翻新和維修、艇庫等。

俱樂部營運服務之範圍，除提供碼頭泊位外，俱樂部可以擁有多樣化服務設施，包括度假村、豪華商務酒店、遊艇買賣維修、遊艇駕訓、健身房、高爾夫球場……等，端視俱樂部營業宗旨與市場定位而定。

同時，俱樂部經常舉辦各式娛樂活動、大型國際賽事，並根據季節、活動內容、活動空間等，設計不同之遊艇航程和路線。

(2) 俱樂部之管理

- A. 制定俱樂部會員章程，明確規定申請入會條件、會員類型，以及可享之福利等內容。
- B. 制定入會費及相關服務之收費標準。
- C. 應依服務項目及活動推展，建立部門組織架構，並明確各部門職掌。
- D. 應擬定俱樂部營運有關之行銷、服務，及活動發展等管理措施。

(三) 新加坡遊艇俱樂部(Republic of Singapore Yacht Club)之營運模式

1. 歷史

新加坡共和國遊艇俱樂部⁷³成立於 1826 年，為當地最早成立，目前最具規模，並全部由會員贊助及自行運作之俱樂部組織。目前該俱樂部之經營委員會主席由新加坡現任總統 S. R. Nathan 擔任。

2. 地理位置優勢

該俱樂部位於新加坡西岸，自新加坡市可經由西岸高速公路抵

⁷³ 關於 Republic of Singapore Yacht Club 之介紹，請參見網址：<http://www.rsyc.org.sg/>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

達，鄰近南部島嶼及印尼所屬 Riau 群島，便利會員從事遊艇海上運動。

3. 設施及服務

俱樂部提供內部會員及來自國外之遊艇停泊及各項娛樂設施服務，並提供海域娛樂活動、社交活動及海上運動競技賽

4. 服務設施：

(1) 遊艇碼頭設施(Marina Facilities)

- A. 129 個功能齊全之泊位(wet berths)；
- B. 135 個陸上乾式艇庫 (dry berths) (可停放 33 英尺以下遊艇)；
- C. 油料補給(Fuelling)；
- D. 遊艇租賃(Boat charter)；
- E. 遊艇買賣及仲介(Boat sales / brokerage)；
- F. 一般維修及綜合商店(Repair and shop)；
- G. 潛水設備販售(Dive concessionaire)；
- H. 緊急救援服務(Rescue & salvage services)等。

(2) 會館服務設施

- A. 住宿設施(Accommodation)：含標準客房(Standard Rooms)及公寓式套房(Apartment Suites)。
- B. 餐廳及酒吧。
- C. 會議中心。
- D. 休閒娛樂中心(Leisure and Entertainment)：包括健身房、兒童遊樂設備、博弈設備(Jackpot and Mahjong Rooms)、視聽室、圖書館，以及渡假村標準之游泳池(resort-style swimming pool)等。

第二項 紐西蘭

本部份就紐西蘭之遊艇活動發展背景、法制現況及活動發展狀況加以介紹。

一、遊艇活動之發展背景

(一) 自然環境條件

紐西蘭屬於島嶼國家，位於太平洋西南部，距澳洲大陸約 1,600 海哩。紐西蘭國土主要由兩個大島：南島及北島所組成，兩大島之間以庫克海峽為分隔，南島鄰近南極，北島與斐濟及東加王國相望。地質特徵上，南島多冰河、峽灣，北島多火山、溫泉、地熱。

此外，國土亦包含周邊數小島。國土總面積 268,680 平方公里，海岸線總長 15,134 公里。首都威靈頓，位於北島的南端，臨柯克海峽。

(二) 氣候條件

氣候為溫帶海洋性氣候，氣候溫和濕潤，由於地理南北狹長，緯度差異大，年均溫介於攝氏 9 至 15 度。

(三) 經濟條件

紐西蘭經濟發達，屬已開發國家，2009 年全國總人口數約為 418 萬人，人均 GDP 為 27,830 美元⁷⁴。

紐西蘭經濟發展主要依賴農牧業，全國半數出口總值來自農畜牧產品。由於氣候宜人、環境風景優美、旅遊勝地遍布、地表景觀富變化，旅遊業產值占 GDP 約百分之十，僅次於酪農業。

(四) 遊艇休閒運動風氣

駕駛小艇及遊憩船舶之水上休閒運動，佔紐西蘭休閒生活非常重要之地位。紐西蘭每年約有一百五十萬左右人次之遊艇及水上遊憩活動參與者，又依近十年之調查統計，近二成紐西蘭家庭至少擁有一艘以上之自用遊艇，半數以上之紐西蘭人平均每年至少曾參與遊艇水上遊憩活動一次。這些以遊艇活動為主要休閒娛樂之人口以奧克蘭(Auckland)為最多，當地約三成之家庭擁有自用遊艇。

⁷⁴ 請參見世界銀行網站：<http://data.worldbank.org/country/new-zealand>，最後查訪日期：2010 年 7 月 26 日。



圖六、奧克蘭帆船港(照片來源：本研究考察)

二、遊艇發展法制現況概述

紐西蘭遊艇發展之法制上，主要有下列法規：海洋運輸法(Maritime Transport Act 1994)⁷⁵、船舶登記法(Ship Registration Act 1992)⁷⁶、航行安全規則 (Navigation Safety Rule 2003)⁷⁷，以及避免碰撞規則(Collision Prevention Rules)⁷⁸等等。相關規範歸納如下：

(二) 關於航政監理

1. 遊艇之定義

紐西蘭對於遊艇之定義原規範於 1979 年頒布之水域遊憩規則 (Water Recreation Regulations 1979)。該規則對於小型船舶 (small craft)之定義，係指總長度少於 30 公尺之船舶，及任何於水上航行總長度少於 30 公尺之載具。此外，小型動力載具 (small motor craft)則係指任何總長度少於 30 公尺，且必須依靠動力推進器助行，或是利用其他方法，例如：使用船槳或依靠風力，推進航行之外之載具。

然該國於 2003 年 3 月施行航行安全規則，取代原有之水域遊憩規則，

⁷⁵ 請參見網址：<http://www.maritimelaw.orcon.net.nz/martrans.html>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

⁷⁶ 請參見網址：<http://www.maritimelaw.orcon.net.nz/shipreg.html>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

⁷⁷ 請參見網址：http://www.maritimenz.govt.nz/rules/maritime_rules.asp，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

⁷⁸ 請參見網址：<http://www.maritimenz.govt.nz/rules/all%5Frules.asp>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

將遊艇定義為「娛樂船舶」(pleasure craft)，係指專供船舶所有人娛樂使用或供其居住，而不作為營利使用之船舶，但不包含下列情形：

- a. 作為其他任何機構、飯店、汽車旅館、娛樂場所或其它企業從事運輸、運動或娛樂；
- b. 用於或意圖使用於租借供漁撈、運送乘客及貨物者；或
- c. 由任何一家俱樂部、協會，或其他營利事業以分時出租、特許經營或其他方式提供者。

2. 船舶登記管理

紐西蘭遊艇及船舶登記管理之主要規範為 1992 年頒布之船舶登記法。依據該法，新出廠之遊艇必須取得船舶牌照(compliance plate)，該牌照為紐西蘭皇家海岸防衛隊(Royal NZ Coastguard Federation)及海上工業協會(MIA)所核發之適航性安全證明。

根據同法之規定，所有紐西蘭自用之船舶，除下列情形之外，只要長度超過 24 公尺者，必須依法登記管理：

- a. 供娛樂之遊艇；
- b. 僅在紐西蘭內海航行之船舶；以及
- c. 不航行於海岸線以外之大型平底船。

此外，符合下列情形之遊艇，則必須受登記管理：

- a. 欲航行於外海者，且
- b. 該船舶所有權人具紐西蘭國籍。

符合應受登記管理而未登記之遊艇，若違規航行使用，經查獲將被扣留，直到符合登記要件，始得放行使用。

3. 船舶之檢驗

不論是專供私人娛樂用遊艇或是商用船舶，其水上航行所適用之規範大同小異，惟娛樂船舶，除非擬航行至外海者，否則不需定期檢驗。如需接受檢驗者，皆透過政府授權之自律團體紐西蘭遊艇協會(Yachting New Zealand)⁷⁹代為執行。

關於船舶製造，紐西蘭政府則授權船舶工業協會 (Boating Industries

⁷⁹ 請參見網址：<http://www.yachtingnz.org.nz/>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

Association of New Zealand Incorporated)⁸⁰ 規範小船之造船事項，該協會目前已建構CPC (Compliance Plate Certified) 以及BBS (Boatbuilders Standards) 兩項產業認證標準。經過CPC或BBS出廠認證之遊艇，至少有二年船體結構安全之保證，且通過該認證後之遊艇，不需再進行任何之檢驗。

CPC 認證制度係由紐西蘭船舶工業協會與海岸防衛隊共同認可之船舶製造制度，供 3.5 公尺至 8 公尺長之玻璃纖維或鋁合金材質船舶之製造標準。通過 CPC 認證之船舶，至少有 2 年船體結構安全之保證。

BBS 認證則屬於超過 8 公尺娛樂船舶之認定。認證內容主要包含：製造環境、製造程序、工程師資格、2 年船體結構保固、最大乘員限制、最大馬力、最低安全設備規範、造船材質標準、船體甲板結構、窗戶與擋風玻璃構造、燃油系統、電子與航行系統、塗料等。

此外，若屬於二手遊艇交易之船籍變更登記，需先通過由海事檢查員、遊艇製造商或該方面之專家所為之船體結構上檢驗，並通過簽證始得放行。

(二) 關於遊艇使用人員之規範

1. 對船舶駕駛人員之要求

自用遊艇之船長不須領有執照。駕駛時速 10 海浬以下之船舶無任何年齡限制。駕駛時速 18 海浬以上之船舶，15 歲以下之駕駛人必須由 15 歲以上之人陪同，如此規範之目的，在使年輕人能獲得更多遊艇駕駛經驗，並輕易學習駕駛船舶之技巧。但在特殊情形下亦不受上述規定之限制，例如：年輕人須使用遊艇為日常交通工具或從事運動競賽時。

遊艇無論噸位大小都需要有船長，船長依法為遊艇及其所有成員之主要安全負責人，惟船長並非以擁有海員執照者為限。

此外，在一定情況下，操作遊艇雖不需具備駕駛執照，惟仍須遵守相關法規之航行及成員安全維護規定，未遵守規定者可能受罰緩處分或被起訴。

2. 搭載乘員之安全要求

⁸⁰ 請參見網址：<http://www.tec.govt.nz/templates/itoitem.aspx?id=549>，最後查訪日期：2010 年 2 月 26 日。

依「航行安全規則」之規定，船長必須負責將船舶上配置正確可供使用之個人漂浮裝置(Personal Flotation Devices, PFD)以及救生衣，供船上乘員使用。另須提供船上乘員符合紐西蘭海事局接受之最低標準安全保險。

1994 年頒布之海洋運輸法中規定，在紐西蘭註冊之遊艇至外海航行，該船舶必須裝載足夠數量之安全設備及船員，並遵守海事規則，始可航行至外海。

3. 自律要求

事實上，與遊艇相關活動之自律，於紐西蘭未由法律明確加以規範，端賴活動者之自我管理及自我教育(self-education)。雖然採完全開放之管理方式，但紐西蘭遊艇活動安全紀錄，在全球 72 個區域當中仍名列前 20 名，事故賠償金額仍低於釣魚、棒球、板球、游泳、騎馬、足球、滑雪、網球、橄欖球等其他體育娛樂活動。

(三) 泊靠規範

娛樂用船舶由於噸位小，吃水淺，並不適宜靠泊於一般商用碼頭，而多半選擇小型船艇專用之遊艇碼頭(Marina)。紐西蘭奧克蘭市在港塢使用上較為單一化，有遊艇專用泊靠港之規劃，且幾乎所有遊艇港都是供遊憩使用，與商船進出之商港無資源使用衝突的問題。使用遊艇碼頭靠泊，無論是公用碼頭、私人碼頭或遊艇俱樂部，一般皆係依照遊艇碼頭規範(Marina Rules and Regulations)或依使用契約運作之。

1. 遊艇碼頭規範

主要內容包括泊位(berth)申請、租賃及分配、進出港速度限制、廢棄物污染防治、人員留宿、油料與水電設施之使用及保全、艇庫使用、水道安全規定、各種損害管制及報告，以及各項費用之收費標準等等。

2. 費用計算方式

奧克蘭遊艇碼頭之收費依照公用或私人碼頭、服務設施標準、靠泊期間長短之區別，而收費標準不一，自紐幣數十元至數百元不等。

(四) 關於活動之規定

如前所述，航行安全規則之主要立法目的，在代替 1979 年之水域遊憩規則，並規範海上航行安全。其中，第 91 章保留原有之規範，並加入新規定，使該規則更符合現代遊艇安全之要求。

航行安全規則係用以建立一套基本國家航行標準。這些標準透過地方政府行政部門，依據相關子法配套措施來執行，茲將該規則主要規範事項概述如後。

1. 進出管制

對於離境船舶欲取得港務局頒發之海關證件，必須符合下列情形：

- a. 船長已將預訂之航程及駕駛員之姓名以書面通知主管機關；
- b. 主管機關認為該船舶本身及其安全設備具適航性；
- c. 船舶符合法令規定適當之船員；以及
- d. 船舶及船長已遵守其他相關海事法令之規定。

2. 行為規範

水上活動之行為，若屬滑水活動，除船長外，拖曳船之駕駛與滑水者皆須為其行為負責。至於潛水活動，為避免意外發生，須適當放置潛水旗幟或將航行速度降至 5 海浬。

3. 主管機關

紐西蘭遊艇主管機關為紐西蘭海事安全局(The Maritime Safety Authority)，專司航運安全，範圍亦包括遊艇航行，以及海洋環境保護。該部門每年皆編列紐幣 120 萬元之經費，提供做為遊艇燈塔、標桿、避險與安全系統，以及辦理促進海事安全活動之用。

同時，紐西蘭海事局也與其他機關如水上安全局(Water Safety NZ)、皇家海岸防衛隊、地方政府(Regional Councils)、警察部門(NZ Police)等共同辦理促進遊艇安全之活動。紐西蘭海事安全局與各相關部門亦組成遊艇安全顧問小組(Pleasure Boat Safety Advisory Group, PBSAG)，並編製遊艇安全報告(Report on Recreational Boating Safety)。

4. 活動發展

遊艇活動教育訓練方面，主要由海岸防衛隊艇訓服務中心(Coast Guard Boating Education Service, CBES)所規劃。主要課程包括：

- (1) 一般船長養成訓練；
- (2) 船長證照課程(The Boatmaster Certificate Course)；
- (3) 船長再進修課程(Boatmaster Refresher Course)；
- (4) 海岸遊艇船長課程(Coastal Skipper Course)；
- (5) 海洋遊艇船長訓練(Ocean Yachtmaster)；
- (6) 遊憩 VHF 操作課程(Recreational VHF Operator Courses)；
- (7) 海上醫療課程(Marine Medic Course)；
- (8) 引擎之維修與疑難排解 (Engine Maintenance and Troubleshooting)；
- (9) 雷達系統訓練(Understanding Radar)；
- (10) 全球衛星定位系統(Global Positioning System, GPS)之應用；以及
- (11) 實地操作訓練(Practical Boat Handling)。

5. 活動組織

依本研究之實地訪問，奧克蘭三個主要船舶遊艇與帆船推展組織為紐西蘭遊艇協會(Yachting New Zealand, YNZ)，海防船訓中心(Coastguard Boating Education Service, CEBS)與船舶產業訓練機構(Boating Industry Training Organisation, BITO)。

茲將各組織之目標與功能概述如下：

(1) 紐西蘭遊艇協會

本單位負責一般遊艇駕訓、比賽選手之培訓，及教練之養成等等任務，該組織並提供多元之服務內容，包括各式船舶駕駛證照與社團俱樂部服務等。經費來源主要為官方補助與自籌，包括會費、帆船體驗、課程訓練、證照費、捐款與贊助等方式。

其發展策略包括：

- a. 推廣遊艇與帆船相關活動，提高民眾參與體驗之機會，協助該水上活動永續發展成為民眾終身運動；
- b. 提升協會服務價值以促進會員興趣與其專業能力；
- c. 持續在奧運與世界杯得獎，以提升吸引力與媒體關注；以及
- d. 以有效革新之方式提供裁判、賽會管理或教練等志工服務，以吸引經費贊助。

(2) 海防船訓中心 (CBES)

紐西蘭擁有全球第五大海岸線，是適合從事水域活動之極佳地點，惟過去卻缺乏完善之船舶安全教育，導致意外事故頻傳。因此，紐西蘭政府之海岸安全單位鼓勵非營利組織出面協助解決水域活動之船舶事故。

海防船訓中心為紐西蘭國家標準局(NZQA)認證之首要船舶安全專業私人教育機構，擁有超過 400 位優秀指導員，並與皇家遊艇協會(Royal Yachting Association, RYA)合作，依據不同年齡層與技能高低，推廣船舶駕駛及安全教育課程，且各自在海岸城市、社區、學校、船舶俱樂部等地教授水域活動相關課程。其經費來源主要為官方補助與自籌，包括來自教學費用、教材費用、證照費、捐款與贊助等途徑。

此外，有鑒於避免船舶意外事故之重要性，海防船訓中心認知「教育」方為真正影響船舶運動愛好者改變其危險行為與態度，並有效率避免與降低因不當行為而導致意外發生率之最有效途徑，因此，該機構以帶給愛好船舶及水域運動之大眾擁有更安全之駕船體驗為發展策略。

(3) 船舶產業訓練機構

紐西蘭船舶遊憩產業為紐西蘭最大產業之一，一年有 18 億美元產值，且 200 個雇主提供了 1 萬個工作機會。船舶產業訓練機構為一提供船舶產業教育訓練之私人組織，包括從訓練學員製造傳統小型動力船舶，到製造國際型帆船與競速帆船等，該組織與全球各遊艇製造商關係密切，並與相關周邊產業形成供應鏈，包括引擎、船桅，及船舶改裝服務等產業。

本機構提供學習課程與見習訓練課程(Apprenticeship Training Process)，包括各相關產業領域技術教學、合作之學術機構技術認證、並進一步媒合見習及工作機會。其經費來源來自官方補助與自籌，包括課程費用、教材費用、證照費、捐款與贊助等。其願景為在未來 10 到 15 年間，使紐國船舶遊憩產業能呈倍數成長。

第三項 美國

一、遊艇活動之發展背景

(一) 自然環境條件

美國為大陸型國家，東、西、南岸皆面臨大洋，北為大型湖泊區。以地理位置而言，國土位於北美洲中部，東瀕大西洋，西濱太平洋，北與加拿大連接，南接墨西哥、墨西哥灣，以及加勒比海。

五大湖（Great Lakes）位於加拿大與美國交界處，按面積大小分別為：蘇必略湖（Lake Superior）、休倫湖（Lake Huron）、密西根湖（Lake Michigan）、伊利湖（Lake Erie）和安大略湖（Lake Ontario）。除密西根湖全屬美國所有之外，其它四大湖為加拿大和美國共有。五大湖泊所組成之區域為世界上最大淡水水域，總面積達 24 萬 5,660 平方公里，大湖間以運河相通，具備良好之內陸航運功能，船隻可經由東岸進入大西洋。

國土面積超過 962 萬平方公里，位居世界第三位。聯邦除夏威夷及阿拉斯加外，48 個州皆位於美國大陸本土。阿拉斯加位於北美大陸西北方，東臨加拿大，西隔白令海峽與俄羅斯隔海相望，南至太平洋，北至北冰洋。

美國國土亦包含許多群島。最大面積之夏威夷，位於北美大陸西南方，地理上為太平洋中部之群島。此外，美國於加勒比海及西太平洋亦擁有多處領土和島嶼地區，包括關島及塞班島。

(二) 氣候條件

美國由於幅員遼闊，本土幾乎包含世界上所有氣候類型。而本土瀕臨墨西哥灣及加勒比海之南部、西部太平洋沿岸及島嶼地區，因終年氣候溫和，故四季皆適宜從事水上休閒活動。

(三) 經濟條件

美國人口約為三億，排名世界第三，人均GDP為 47,930 美元⁸¹，居世界第 17，係全球最富裕、經濟最發達，生活水準最高之國家之一。美國為世界第一大經濟體系，國民生活水準極高，對休閒生活需求極大，加上自然環境優勢，其旅遊業發展排名世界第三。

此外，諸多世界主要海港亦位於美國。東岸紐約港及西岸洛杉磯長堤港為美國最繁忙兩大港口，同時為世界最繁榮港口之一。內陸航運由五大湖建構內陸船運樞紐，與橫貫美國本土之密西西比河相連，建立運

⁸¹ 請參見世界銀行網站：<http://data.worldbank.org/country/united-states>，最後查訪日期：2010 年 7 月 26 日。

河網路，並與大西洋及大平洋相通。因此，美國同時為世界水路運輸最為先進之國家。

(三) 反恐要素

美國對反恐之需求肇因於九一一事件，使美國國土安全重點集中於對付恐怖主義威脅。由於遊艇活動經常涉及國土進出，故美國在反恐考量下對遊艇及海域活動之管制，亦可做為我國發展遊艇活動入出境管理制度之重要參考標竿。

二、法制規範

美國遊艇 (recreational boat) 活動，由於事涉河海航行事務及河岸之不同管轄權範圍，自聯邦法(federal law)與州法(state Law)，乃至地方政府，包括郡縣(county)、市(city)與鎮(town)等，皆有權制定相關法規針對遊艇活動加以規範。

(一) 航海法 U. S. Code, Title 46

美國聯邦法關於船舶及船員(Vessels and Seamen)之管制，係統一規範於航海法 (Shipping Act, U. S. Code, Title 46)第二編(Subtitle II)，其中針對包含娛樂船舶在內之所有船舶及船員，進行概括性之規範，包括：

A 部分 總則(General Provisions)

第廿一章 通則(General)

第廿三章 船舶之一般操作(Operation of Vessels Generally)

B 部分 船舶之檢查與管理規則(Inspection and Regulation of Vessels)

第四十一章 未檢驗之船舶(Uninspected Vessels Generally)

第四十三章 娛樂船舶(Recreation Vessels)

D 部分 海上災難(Marine Casualties)

第六十一章 海難通報(Reporting Marine Casualties)

第六十三章 海難調查(Investigating Marine Casualties)

H 部分 船籍登記(Identification of Vessels)

第一百廿一章 船籍文件(Documentation of Vessels)

第一百廿五章 船舶辨識系統(Vessel Identification System)

J 部分 船舶丈量(Measurement of Vessels)

第一百四十一章 通則(General)

第一百四十三章 普通丈量(Conventional measurement)

第一百四十五章 管制丈量(Regulatory measurement)

第一百四十七章 罰責(Penalties)

本法特別於第四十三章(Shipping Act, U. S. Code, Title 46, Subtitle II, Chapter 43)⁸² 明定遊艇管理之相關規範，並準用同法之總則及其他章節有關航行事務，包括船籍登記、航行安全、海上災難救助及調查，以及檢丈之規定。

本法適用於所有於美國管轄水域及公海航行之美國籍遊艇及所搭載之設備⁸³，並空白授權航行安全主管機關訂定遊艇及附屬配備之最低安全標準⁸⁴。

根據此一標準，主管機關得隨時針對船舶本身及所屬設備進行必要之檢查及測試⁸⁵，除特殊情況外，遊艇所有人具有一定之配合義務⁸⁶。

同時，遊艇製造、販賣及運送前，亦需遵照本法之要求配備及標示⁸⁷；駕駛人於水上操作遊艇時，除應依本法及相關規定，於船舶配置一定之安全及救生配備，亦不得從事超載等危及航行安全之行為，否則，主管機關有權制止其航行並要求立即改善⁸⁸。

此外，本章亦明定製造商需建立維修紀錄及對主管機關具申報之義務⁸⁹，同時，製造商如發現船舶及附屬配備之缺失，應主動告知所有人及主管機關，並主動進行改正及更換，以及重新測試⁹⁰。

最後，本法明定相關罰則，包含罰金及徒刑。主管機關針對違反本法或相關安全規範之行為，亦得向法院申請禁制令，要求違之改善違法狀況，並排除遊艇航行之立即危險，以確保本法之執法有效性⁹¹。

除上述規範外，美國聯邦由國土安全部下遊艇使用安全處(Boating Safety Division) 依遊艇安全法(Boat Safety Act of 1971)，制定遊艇結構與設備的最低安全標準。然而，美國遊艇使用安全處在行政措

⁸² <http://www.law.cornell.edu/uscode/>.

⁸³ 46 USC §4301.

⁸⁴ 46 USC §4302.

⁸⁵ 46 USC §4303.

⁸⁶ 46 USC §§4304-6.

⁸⁷ 46 USC §4307.

⁸⁸ 46 USC §4308.

⁸⁹ 46 USC §4309.

⁹⁰ 46 USC §4310.

⁹¹ 46 USC §4311.

施上，另提供自願性之船隻安全檢驗(vessel safety check) 機制，且遊艇結構的安全標準亦另授權民間機構全國海事製造業協會(National Marine Manufacturers Association) 提出自願性的認證計畫(certification program)。此外，各州得經聯邦主管機關同意，另就遊艇結構與設備安全標準進行規範，以符合聯邦法律規定⁹²。

(二)聯邦行政規則

聯邦航海法授權美國海岸防衛隊(United States Coast Guard) 制訂遊艇管理相關之各項聯邦行政規則，包括下列規範：⁹³

- 製造商之證照發放規範(Manufacturer certification)
- 船籍登記規範(Identification of boats)
- 載重資訊揭露規範(Display of capacity information)
- 安全載重量規範(Safe loading)
- 安全動力來源規範(Safe powering)
- 漂浮規範(Flotation)
- 電子系統規範(Electrical systems)
- 燃料系統規範(Fuel systems)
- 通風設備規範(Ventilation)
- 啟動保護規範(Start-in-gear protection)
- 航行燈裝置規範(Navigation lights)
- 逆火控制規範(Backfire flame control)
- 過失操作行為之處理規範(Negligent operation)
- 酒後或服用藥物後之駕駛限制規範(Operating a vessel while under the influence of alcohol or a dangerous drug)
- 未登記船舶管理規範(Numbering undocumented vessels)
- 通報未登記船舶之意外及海難(Reporting undocumented vessel accidents and casualties)
- 州政府之編號及海難通報系統(State numbering and casualty reporting systems)
- 個人漂浮設備攜帶及使用規範(Carriage and use of personal flotation

⁹² 46 U.S.C.4306, *Sprietsma v. Mercury Marine*

⁹³ <http://www.uscgboating.org/regulations/fedreg.htm>.

devices (PFDs))

- 信號燈攜帶及使用規範(Carriage and use of visual distress signals (VDS))
- 滅火設備攜帶規範(Carriage of fire extinguishing equipment)
- 危機處理規範(Correction of especially hazardous conditions)
- 航域規範(Regulated boating areas)
- 船舶辨識系統(Vessel identification system)

(三) 州法

上述聯邦法規係對內河及外海遊艇航行進行架構性及概括性之規定，然大部分對於娛樂船舶之執法，主要係授權各州在不碰觸聯邦法之前提下，制訂相關管制規則加以落實。

本研究係以美國加州之規定，做為主要探討之對象：

1.關於航政監理

(1) 關於船舶之定義

依加州港口及航行法(California Harbors and Navigation Code)⁹⁴第 21 條，船舶 (vessel) 係指輪船 (steamboats)、汽船 (steamships)、運漕船 (canal boats)、大型平底船 (barges)、航海用載具 (sailing vessels)，及任何用於運送貨物或旅客之船 (ship)。

同法第 701 條 (C) 項之規定遊艇(Yacht)係指長度超過 16 呎 (feet) 及總噸位 300 噸以下，用於航行且以機械或其他動力為航行者。

(2) 船籍註冊登記

使用於加州之船舶，包括長度超過 8 呎，且大部份使用於加州水域之帆船，皆須登記並適當揭露註冊船號。船身之號碼類似車牌號碼，係用以辨識船舶身份，亦可保護所有人之船舶免於被竊。

根據本法，只要登記之船舶，註冊船號應適當揭示於船身高於水面之右舷，且須不易去除。此外，也應記錄船號並另保存於船外之其他安全處所。

⁹⁴ <http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/calawquery?codesection=hnc&codebody=&hits=20>.

船舶註冊於車輛監理處 (Department of Motor Vehicles) 辦理。加州之船舶採申請登記制，在提供船舶資訊及支付相關規費後，即可取得船舶證號，及兩張登記標籤。若船舶已於他州登記，則該船舶於加州境內 90 日內無須辦理登記。超過 90 日後須於 30 日內辦理船舶變更登記。船舶登記證於航行時必須置於船上，若經查獲航行時未攜帶船舶登記證等資料者，將受處罰。

此外，加州居民亦可向海岸防衛隊申請船舶登記。該登記號碼係證明船舶註冊國籍之方式之一，亦為航行國際水域或其他國家水域時之國籍證明。登記船舶必須將船名及船籍港 (hailing port) 印於船尾，並高於水面。已向州政府登記之船舶，不需再向聯邦重複登記註冊。

(3) 船舶之受檢驗義務

加州法令對遊艇之製造標準及丈量並未明文規定，而是由民間自律單位—美國小船與遊艇協會 (American Boat & Yacht Council, ABYC)⁹⁵協助管理。

2. 人員之規定

對遊艇駕駛人之航行資格，聯邦政府未訂有特殊限制，而是委由自律團體 National Association of State Boating Law Administrators (簡稱 NASBLA)⁹⁶辦理訓練及考試，駕駛人得直接參加考試取得執照，加州及其他多數州政府皆認可該證書之效力。

關於駕駛訓練課程，海岸防衛隊亦委託 NASBLA 訂立標準供各州參考。此外，加州規定 16 歲以上之人方能操作有動力或超過 15 匹馬力以上之遊艇，但未超過 30 呎長之風帆，及繫於停泊船之小船，則無操作年齡之限制。12 歲至 15 歲之人，在 18 歲以上之人陪同監督之下，即可操作具有動力，或超過 15 匹馬力之遊艇。

3. 靠泊規範及費用計算方式

與紐西蘭相同，美國各地皆設有公私營之遊艇艇專用碼頭 (Marina)，且專供遊憩使用。遊艇碼頭一般皆訂有遊艇碼頭使用規範 (Marina Rules and Regulations)，以舊金山遊艇碼頭小艇港 (San Francisco Marina Small Craft Harbor) 管理規範為例，其主要內容包括：

⁹⁵ <http://abycinc.org/>.

⁹⁶ <http://www.nasbla.org/>.

- a. 主管人員/機關(marina manager/authority)；
- b. 泊位(berth)申請、租賃、分配、押租金及費用；
- c. 進出遊艇港航行速度限制；
- d. 廢棄物污染防治；
- e. 人員留宿之限制；
- f. 油料與水電設施之使用及保全；
- g. 水道安全使用規定；
- h. 廣告物之禁止；
- i. 各種損害管制及報告；以及
- j. 各項違規之處分標準等等。

泊靠計費部分，美國遊艇碼頭之收費同樣依照公用或私人碼頭、服務設施標準、靠泊期間長短之區別，而收費標準不一。

(四) 活動規範

1. 進出管制

(1) 國內船隻

美國公民及持永久居留權之居民使用遊艇出入境時，僅需逕行透過網路，向海關及邊防管理局之小船申報系統(Small Vessel Reporting System, SVRS)登記報備即可。

該系統整合全國所有已登錄之遊艇船籍資料，遊艇使用人僅需依規定登錄遊艇駕駛人及資格、乘員、航向及目的地等資訊，以備海關及海岸防衛隊查驗即可。

(2) 國外船隻

自國外入境美國之遊艇，須於抵達港口時由駕駛人向海關及邊防管理局申報入境之人員及貨物(19 U.S.C. 1433)，並接受護照及簽證查驗，出境前亦同。

2. 活動之規定

對於水上活動之規定，美國係透過遊艇駕駛訓練及證照考試之過程，灌輸使用人自律及風險自承之觀念。此外，亦透過強制保險制度，使駕駛人重視水上活動安全之重要性。此外，相關法令亦明文若干活動安全之注意事項，包括：

- 於日落至日出及視線不清期間，所有航行中之船舶皆必須開啟航行燈。於日落至日出前期間，禁止使用個人水上載具。
- 由於酒精會影響判斷，因此，血液酒精濃度超過 0.08% 以上者，不得駕駛船舶或從事水上運動。
- 任何使用個人水上載具之人及在船尾被拖曳之人，皆必須穿著海岸防衛隊所認可之救生衣。
- 娛樂船舶航行時，必須依據其船種，船之動力種類，船身長度的使用之時間、地點，及船上人數，攜帶由海岸防衛隊核可之安全設備。且應放置於適當位置，使緊急狀況發生時容易取得。
- 帆船、小船，及有馬達之汽艇被視為動力船，應依動力船之規定放置安全設備。

小船上亦須配置海岸防衛隊認可之滅火器材，並同樣放置於易取得之處所。所有船舶皆須攜帶鳴笛器，該鳴笛器音量須足夠，鳴笛至少應傳遞半哩以上。40 呎以上之船，必須攜帶口哨及鈴，甚至無線電，例如 VHF，以作為船隻間之溝通設備。

第四項 澳洲

一、遊艇活動發展背景

(一) 自然環境條件

澳洲為全球面積第六大國家，大洋洲最大國家。國土面積 768 萬 6,850 平方公里，位於南半球及東半球，介於南太平洋和印度洋之間，由澳洲大陸和塔斯曼尼亞等島嶼所組成。

澳洲四面環海，海岸線長達 3 萬 6,735 公里。澳洲大陸東南部隔塔斯曼海與紐西蘭為鄰，北部隔帝汶海和托雷斯海峽與東帝汶、印尼和巴布亞新幾內亞等島嶼國家相望。

(二) 氣候條件

澳洲除北部近赤道，屬熱帶氣候外，大部份國土位居亞熱帶，少部分南部區域屬溫帶氣候。年均溫北部以至大部分國土為攝氏 25 至 27

度，南部鄰近北極地區則為攝氏 14 度。

(三) 經濟條件

澳洲總人口約 2 千 190 萬人，都市及人口百分之九十集中於澳洲大陸東岸，主要城市包括雪梨、墨爾本、布里斯本及坎培拉。

澳洲主要經濟來自能源產業、農業，以及觀光產業。2008 年人均 GDP 約為 40,240 美元⁹⁷。

二、遊艇活動相關法制

澳洲規範遊艇活動之主要法源為各州制定之海洋法(Marine Act)或海洋安全法(Marine Safety Act)及相關規則，其規範架構大致相同，惟維多利亞州於 1998 年頒布之海洋法(Marine Act 1998)及 1999 年制定之海洋管理規則(Marine Regulations 1999)之規範內容較為詳盡，故為本研究之主要參考對象。

相關規範要旨概述如下：

(一) 航政監理

1. 遊艇之定義

根據 1998 年海洋法(Marine Act)，專供遊憩使用之小艇係指：非供商業租賃用途之任何供遊憩或休閒運動使用之具動力水上載具。

2. 登記管理

依海洋法規定，娛樂用動力船舶未向主管機關註冊登記時：

1. 除特別之情況外，不得於澳州之水域內航行及操作。
2. 船東或他人為管理船隻之目的，經政府之特別許可，得於澳州水域航行操作。

此外，以昆士蘭(Queensland)為例，所有具 3 千瓦或 4 匹馬力以上之動力娛樂船舶，依規定於下水前須完成註冊登記。⁹⁸

另依澳洲船舶登記法(Shipping Registration Act of 1981) 第 13 條之規定，24 公尺噸位長度以下由政府所屬之船舶、漁船及遊艇，毋庸負登記之義務。

3. 檢驗

⁹⁷ 請參見世界銀行網站：<http://data.worldbank.org/country/australia>，最後查訪日期：2010 年 7 月 26 日。

⁹⁸ <http://www.msq.qld.gov.au/Registration/Recreational-ships.aspx>.

以昆士蘭(Queensland)為例，其船舶檢驗包括設計、建造及運轉三項程序，由領有執照之海事檢驗員 (marine surveyor)負責。

船舶起造前，船東或船廠須向主管機關提出建造聲明書，並同時交付主管機關簽發之船舶設計檢驗證明(certificate of compliance for the design of the ship)及建造計畫書等文件予主管機關。船舶製造者必須確認船體、重要部分及其零組件皆通過檢驗，並取得海事檢驗員簽發之檢驗證明。最後，船舶建造完成後，須通過負載(load line)檢驗，並取得海事檢驗官簽發之檢驗證明始得正式運轉。⁹⁹

(二)使用人員

1. 航行資格：

澳洲從事遊艇活動相關之證照要求(Licensing requirements)概分為三類：

(1)普通遊艇操作執照：

持有該類執照之人員，得操作經註冊之娛樂用動力水上載具。

(2)受限制人員執照：

年齡介於 12 歲至 16 歲以下之人員操作遊艇時，需持有此項執照。

(3)娛樂用動力水上載具以外之個人水上載具(Personal Water Craft, PWC)之使用背書：

持有普通遊艇操作執照或受限制人員執照兩種證書之一之人員，如欲使用其他(例如：水上摩托車、動力帆船、動力滑水板等)個人水上載具，必須於主管登記註冊並通過相關考試，或修畢主管機關指定之相關訓練課程，並經主管機關於執照背書後，始得操作個人水上載具。

此外，關於駕駛人資格方面之其他相關規定包括：

(1)自用遊艇：無相關規定。

(2)租賃用遊艇：

租賃娛樂船舶之船東必須保證操作該船舶之承租人具適當航資格並曾接受適當之遊艇航行及操作教育訓練，包含：

⁹⁹ Queensland Transport Operations (Marine Safety) Regulation 2004, part 3 and 5.

- a. 正確駕駛與航行。
- b. 正確操作該船舶之器械及動力系統。
- c. 適當管理及使用救生設備、滅火設備及其他安全設備。
- d. 適當掌握該船舶操作之地理或水文限制。

2. 自律要求

澳洲針對遊艇駕駛人之自律要求，係透過一系列完整之技術教育訓練及配合學校教育制度對水上活動文化之養成。主要自律行為之範圍包括：

- 遊艇駕駛操作品質及航行安全之維護。
- 水域娛樂活動安全之維護。
- 水域環境保護及生態保育之維護。

(三) 靠泊規範

1. 靠泊地點

與其他先進國家相同，遊艇主要係靠泊於公民營遊艇專用碼頭(marinas)及內河水域之遊(小)艇碼頭。

2. 靠泊費用

關於遊艇之靠泊費用因地而異，視港口或碼頭所屬情況之不同而有高低價差，內河之家用或社區私人碼頭甚至提供免費之停泊服務，若隸屬大型私人遊艇俱樂部之遊艇專用碼頭，因配合其他服務之提供或因須事先取得會員資格，平均而言所收取費用最高。

(四) 活動規範

1. 進出管制規範

澳洲公民駕駛已合法註冊之遊艇於出發離港前，應向所屬轄區之海岸防衛隊或海上緊急救援組織報備。報備時須登錄船名、乘員數(persons on board, POB)、航行目的地、返航時間、無線電使用頻道，及其他與船舶狀況相關之敘述等等。

除向有關機關報告外，近年澳洲政府亦大力宣導航行前應通知家人或友人，以利遭遇海上意外或急難時，能獲得即時之救助。

2. 水上活動規範

(1) 遊艇航行安全管理

根據1999年制定之海洋管理規則第二章第四節關於遊艇搭載相關航行安全配備之規定 (Part2, Division 4--Recreational vessels--Equipment to be carried on recreational vessels and Stowage of equipment on recreational vessel)，自用遊艇未依該規定建置航行安全配備，特別是救生設備及滅火設備之裝載並保持良好可供使用之狀態者，不得於澳州海域或內陸水域內航行。同時，根據相同規則有關人員搭載事項之規定(Overloaded recreational vessel not to be operated)，操作遊憩船舶之駕駛人，不可使該船舶載重超過法定之容許範圍。

此外，若為租賃之遊艇，依據管理規則第二章第三節之安全配備規定(Part2, Division 3--Operation of hire and drive vessels--Stowage of equipment on hire and drive vessel)，船東必須保證所有救生設備、滅火器及其它安全設備已適當裝載於該租賃船舶之上。另同規則於租賃船舶人員搭載事項之規定(Hire and drive vessel not to be overloaded)當中，賦與遊憩船舶船東針對船舶載重是否超過法定容許範圍之注意義務。

(2)活動規範

對於活動之規範，如前所述，係透過自律制度來維繫活動安全。藉由一系列完整之技術教育訓練並配合學校教育制度，養成民眾對水上活動安全文化之重視。

(3)活動推廣模式

a. 澳洲遊艇俱樂部Cruising Yacht Club of Australia¹⁰⁰

澳洲遊艇俱樂部(CYCA)於1944年成立於雪梨，除了提供與一般遊艇俱樂部相同之靠泊、餐飲及購物服務外，澳洲遊艇俱樂部成為超越其他先進國家之標竿，原因在於其為發展全民遊艇運動所籌設之青少年航海學校(Youth Sailing Academy)¹⁰¹，以及每年舉辦之世界及勞力士盃遊艇公開賽(Rolex Sydney Hobart Yacht Race)。

b. 青少年航海學校

¹⁰⁰ <http://www.cyca.com.au/>.

¹⁰¹ <http://www.cyca.com.au/editorial.asp?key=1270>.

澳洲遊艇俱樂部籌設青少年航海學校成立之目的，係透過海上之遊艇比賽及訓練，鼓勵 12 至 24 歲青少年參與遊艇運動並促進其操作技能。該校係由澳洲遊艇俱樂部訓練及發展委員會監督管理，俱樂部航行經理及其團隊，聘請世界級與具備參賽及教學經驗之教練，共同參與訓練課程之規劃。

該校課程設計十分廣泛，範圍包含遊艇操作及競賽基礎訓練至配合組隊參賽之進階訓練；目前澳洲遊艇俱樂部大部分之會員皆來自該校畢業之訓練學員；同時，現有大多數勞力士盃得獎隊伍及參賽者，亦皆出自該校之訓練。此外，澳洲遊艇運動人口中，超過 2 千名曾參與該校基礎遊艇駕駛及維修訓練，並於此學習團隊操作遊艇之技能。

目前該校營運經費與勞力士盃遊艇賽來自同一贊助廠商之奧迪集團(Audi Australia)，對於當地業餘及職業遊艇活動之推廣，以及國際遊艇競賽之舉辦，投入極大之貢獻。

c. 神仙灣經營開發模式

神仙灣(Sanctuary Cove，或譯為聖地灣)係結合遊艇產業活動及娛樂休閒住宅之綜合開發計畫案。本案為澳洲第一宗涉及大規模市區土地私有化之區域開發計畫，為利推動此計畫之進行，昆士蘭州議會以立法及修法方式，鬆綁相關法規，以配合開發案之實施。

神仙灣位於澳洲昆士蘭州黃金海岸市(Gold Coast)之希望島(Hope Island)地區，占地 474 公頃，屬封閉型之休閒住宅社區(gated community)。距離昆士蘭首府布里斯本(Brisbane)國際機場約五十分鐘車程，亦可經由鐵路抵達。除陸上交通外，居民仍可藉渡輪或遊艇經由 Coomera 河進入太平洋從事水域休閒活動。

神仙灣採會員制管理，除私有住宅之居民外，一般大眾欲進入該區域內進行休閒娛樂活動需經社區管理單位之許可，社區管理機構並負責全天 24 小時之陸上及水域之安全維護工作。

神仙灣營運上所具備之服務設施包括：

1. 住宅區

提供一般及休閒功能之住宅群，並開放所有權買賣。同時，社區亦提供不動產經紀商之服務。

2. 休閒娛樂設施：自有之購物中心及娛樂設施、十五個餐飲設施、五星級渡假村、兩座國際級高爾夫球場，及鄉村俱樂部，並鄰近黃金海岸海灘遊樂區、三座大型主題樂園(海洋世界、Dream World 及 Movie World)、廣大之自然野生動植物保護區及賭場。
3. 港埠設施：四座功能完善之人工港埠及遊艇碼頭。

這些服務設施每年約吸引全世界三百萬遊客造訪，除提供優質之休閒服務外，其主要目的同時在吸引全世界私有住宅買家，做為自用住宅之考量，以創造不動產開發相關收益及稅收。

第五項 小結及各標竿國家規範對照表

遊艇發展在世界各國發展態樣及環境不盡相同，在各國民情與法制環境相互影響，輔以兼顧人民休閒娛樂需求，在建立休閒娛樂的前提之下，國際間往往發展出該國之「遊艇最適發展模式」。而藉由觀察世界主要遊艇休閒發展進步國家之遊艇發展模式，我們發現各國之遊艇發展模式可大致歸納出三種核心特點，及一種核心價值，即：遊艇定義擴大化、使用者自律管理、人民休閒需求等特點，及「需求帶動供給」之核心價值。

本研究將針對世界遊艇發展主要國家，如美國、澳洲、紐西蘭等作初步研究，在發展嘗試建立我國之遊艇發展模式前，必須先行了解先進國家之模式為何，藉由目標及願景探求、設計發展標竿藍圖，並加以具體檢視我國風土民情及法制環境與發展願景有何落差後，方得以建立一套真正適合我國之遊艇發展最適模式。

遊艇發展最適模式之建立除前述三種核心特點外，更須圍繞一核心價值，即為：創造休閒娛樂之需求，藉以帶動整體價值鏈之發展，即「需求帶動供給」，以使「遊艇休閒娛樂需求」，來創造帶動整體產業上下游供應鏈之環境，方得以真正建立健全之遊艇休閒環境。

我國四面環海，水上休閒活動理應類似紐西蘭活用國境之自然優良海上地理環境，惟我國在水上休閒娛樂之需求及普及性仍不足，導致無需求之情況下，我國內需遊艇產業(含製造、維護、娛樂等整體性)一直無法獲得完整及全面之發展。

承前所述，本研究茲介紹經歸納整理之最適發展模式，未來將進行深入之

研究，以建立屬於我國之遊艇發展最適模式。於此，本研究嘗試建立一套完整標竿願景，便必然包含前述之四種核心特點及一種核心價值，分述如下：

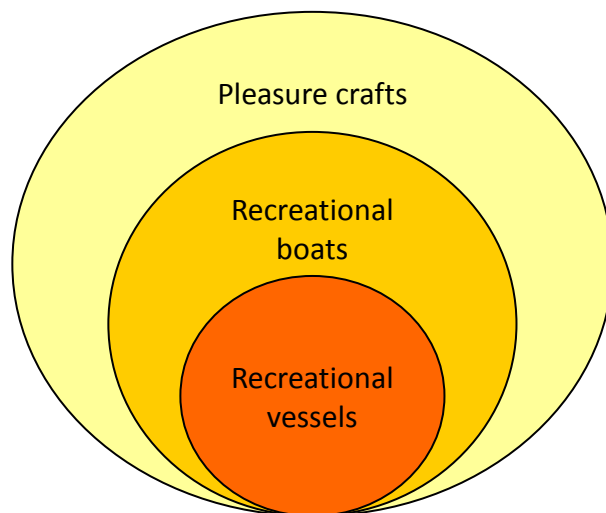
一、遊艇定義擴大及種類多樣化

1. 遊艇之定義擴大

我國現行船舶管理係以商船之角度為出發點，係以船舶大小、噸位來加以分別立法管理相關事務，如海商法、船舶法、小船管理規則等。但可看出我國法制環境全然忽視遊艇之「休閒娛樂性」。

簡單來說，遊艇英文不應限於yacht 而應以廣義的pleasure craft、recreational boat或recreational vessel，亦即娛樂休憩使用的水上載具，才能適切的表達規範遊艇活動的意義。若依美國法定義，遊艇(recreational vessel)定義為專供遊憩而使用或製造的船舶，或租賃以供他人遊憩的船舶。¹⁰²

我們可以下圖表示遊艇之定義概念：



圖七、遊艇定義概念圖(本研究自行繪製)

遊艇應以其使用目的來加以界定，換句話說，遊艇之定義應非侷限在船體大小、船體總噸數等，而是應以其使用目的來藉以區分遊艇或一般船舶。再舉上述美國法為例，遊艇係專供「遊憩」而使用或製造的船舶，或租賃以供他人「遊憩」的船舶。可明顯看到，遊艇係主要以其使用功能及目的性來

¹⁰² 21 USC 2101(25) : a vessel—

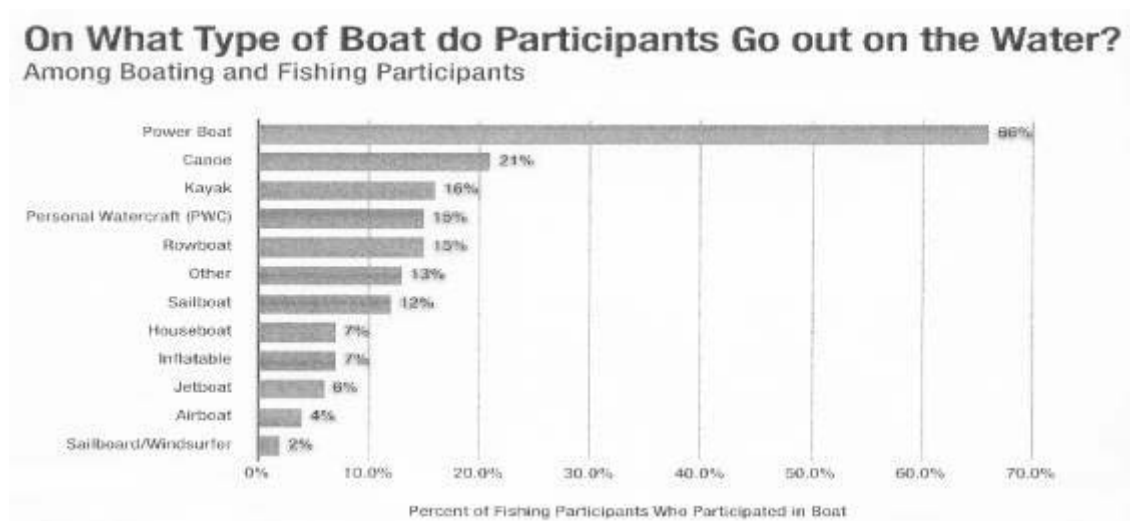
(A) being manufactured or operated primarily for pleasure; or

(B) leased, rented, or chartered to another for the latter's pleasure. 21USC 2101(25)

作重要之定性概念，我國建立遊艇最適發展模式，首先第一要克服之最重要問題，即需為遊艇之定義解套，使其獨立於現行基於商船管理模式之法制環境及管理制度。

2. 遊艇之種類多樣化

如同前述，遊艇之定義應擴大，只要具備娛樂遊憩目的，便可視為遊艇，而遊艇之種類亦會隨之多元及多樣化，以美國為例，遊艇休閒活動所使用之「遊艇」更應將其視為一種「水上載具」，引申而言，遊艇之定義應為「從事遊憩休閒目的之水上載具」，如此一來，可從事之活動便增加，吸引國人從事遊艇休閒活動之誘因亦隨之增加，可參考下圖：



圖八、美國遊憩活動使用船舶比例圖

(資料來源：A SPECIAL REPORT ON FISHING AND BOATING, 2009)

如上圖可得知，從思考邏輯來看，發展遊艇之最適模式，應為具體發展遊艇之活動種類，以活動需求來帶動遊艇之發展，而遊艇之定義及種類便需擴大與多樣，發展遊艇活動亦應包含其他水上載具，如上圖美國從事遊艇活動之水上載具種類，不難看出，發展遊艇活動必先整合水上載具之休閒遊憩活動，方能統一管理，並完善建立遊艇休閒活動之最適模式。

二、使用者自律管理

1. 進出管制

遊艇活動安全是規範制度的首要考量，也是使用人(boater)必須負擔的必要成本。但安全是指人身安全(safety)，而非國家社會安全(security)。若政府基於高強度的國家或社會安全，如追捕罪犯、防治走

私等目的，行使警察權，對於從事遊艇活動者進行必要的盤查或臨檢，並不需要修法或另定法律。我國有關國家社會安全(security) 涉及遊艇活動的問題，是在於法規欠缺整合，導致執行的偏差。港口，不論是商港，還是漁港，皆屬進出管控區域，而遊艇停泊於港口，亦必須受到進出申報、盤查等必要的管控。因此，為避免遊艇進出海域活動遭致強度有如進出戒嚴地區的管控措施影響，唯一的方法即將遊艇停泊地與商港或漁港的管控區域分離，而另以遊艇基地(boat marina) 代之。

2. 遊艇基地

遊艇基地亦應受到規範，惟規範的方式是以法律或行政契約，責成基地經營者對於基地安全維護、碼頭船席規劃、遊艇使用者與基地經營者間權利義務及風險分配、遊艇進出秩序等行為規則，對於進出基地的使用人加以規範。政府成本最低的方式是本身不直接介入規範，而於海岸公有土地釋出民間使用時，不論採公開招標出租或 BOT 方式辦理，均於釋出的契約中明定相關管理條款。

3. 活動安全

美國聯邦遊艇安全法(Boat Safety Act of 1971) 自施行以來，已有一套完善之遊艇管理規則，據統計，美國因遊艇休閒活動而發生之意外事件，並未隨遊艇休閒活動參與人口之成長而升高，反而因已建立一套完善的管理機制，減少了意外事件之發生。舉例而言，美國 1996 年全國統計因遊艇休閒活動發生之總意外事件共有 8026 件，到了 2006 年，下降到 4967 件，可看出遊艇意外事件之發生，並未因使用人口之增加而受到影響，反而藉由有效之管理，可逐步使意外事件機率隨之下降。美國所建立之遊艇航行規則及避碰規則，其重點內容摘述如下：

(1) 有關航行規則及避碰規則

(A) 疏失駕船，處 \$5,000 元以下罰鍰，並得連續處罰，最高不超過 \$250,000 元。

(B) 海上救助義務。

(C) 遊艇使用人或船長(master) 對第三人有海上救助義務¹⁰³。

(D) 保護照顧的義務：

遊艇使用人或所有人發現遊艇使用危險或逾 48 小時無從與

¹⁰³ 23 U S C 2303, 2304

遊艇聯絡時，應立即通報海岸巡防主管機關(Coast Guard)，所有人並於通報後 24 小時內應以書面提交船舶名稱及辨認號碼、乘員名冊以及其他主管機關要求的資料。美國籍遊艇之船長應與所有人聯絡，其通訊間隔不得逾 48 小時¹⁰⁴。

(E)遊艇應配置救生裝置¹⁰⁵。

(F)有關酒後駕駛：水上事故後兩小時內，應強制酒測¹⁰⁶。

我們由以上可知，創造一套有效之管理之制度方才是保障遊艇活動之必要條件，遊艇休閒人口之成長並非必然提高遊艇活動之意外事故發生率。易言之，安全及有效率之管理環境，始為促進遊艇發展之幕後重要推手。

4. 遊艇安全

A. 美國相關規範

美國聯邦由國土安全部下遊艇使用安全處(Boating Safety Division) 依遊艇安全法(Boat Safety Act of 1971)，制定遊艇結構與設備的最低安全標準。此遊艇檢驗安全標準雖非政府核發使用證照的條件，但未達安全標準的遊艇而仍違法使用者，處\$1,000 元以下罰鍰；故意違法使用者，處\$5,000 元以下罰鍰，或一年以下有期徒刑；若販賣或進口未達安全標準的遊艇或不實標示為合格者，處\$5,000 元以下罰鍰，並得連續處罰，最高不超過\$250,000 元¹⁰⁷。若未達安全標準的程度，足以形成危害自己或第三人時，執法人員得令其中止使用，或強制拖回停泊¹⁰⁸。

遊艇檢驗安全是使用遊艇活動時，使用人自己的義務，必須符合的行為標準，而非政府機關負有查驗的責任。然而，美國遊艇使用安全處在行政措施上，另提供自願性船隻安全檢驗(vessel safety check) 機制，由合格船隻檢查員(certified vessel examiner, VE) 協助使用人查核船隻安全設備。遊艇結構的安全標準則另由該主管機關授權¹⁰⁹ 民間機構全國海事製造業協會(National Marine Manufacturers Association) 提出自願性的認證計畫(certification program)，協助製造者生產安全的遊艇，並提供標

¹⁰⁴ 23 U S C 2306

¹⁰⁵ 41 U S C 4102

¹⁰⁶ 23 U S C 2303a

¹⁰⁷ 46 U.S.C.4311

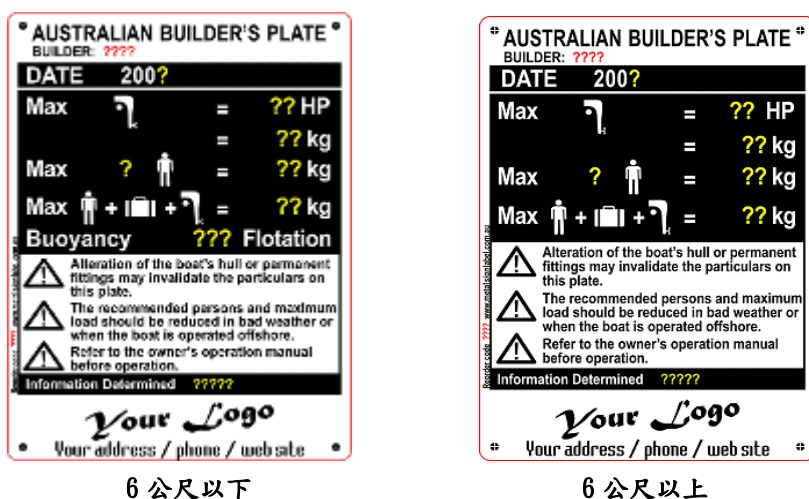
¹⁰⁸ 46 U.S.C. 4803

¹⁰⁹ 46 U S C 4303

示製造者生產的特定種類的船體符合國家安全標準。此外，美國各州得經聯邦主管機關同意，就遊艇結構與設備另訂安全標準，排除聯邦法律規定¹¹⁰。

B. 澳洲相關規範

依澳洲船舶登記法(Shipping Registration Act of 1981) 第13條規定¹¹¹，24公尺噸位長度、政府船舶、漁船及遊艇無義務登記。唯自2006年起，澳大利亞中央政府以自願的方式，鼓勵所有遊艇(recreational boats)製造者及進口商於新船船體貼附澳州製造業標示(Australian Builders Plates, ABP)，載明製造廠資料、最大人員載量及貨物載量(the maximum number of people and load allowed)、發動機功率額定值及重量(engine rating and weight)與浮力性能(buoyancy performance)，以說明該船體漂浮的能力與條件。ABP標示如下圖，區分6公尺以下及以上的標示，以下的標示部分則另要求必須明訂船體之浮力性能。



圖九、澳洲新船船體 ABP 標示圖

C. 紐西蘭相關規範

紐西蘭政府針對3.5公尺至8.5公尺玻璃纖維或鋁合金小船(trailer boat)，採自願性輔導方式，提出紐西蘭小船製造廠合格標示證明(the NZ audited Boat Building Standard Compliance Plate Certification, CPC)，由海岸巡防主管機關制定安全標準，

¹¹⁰ 46 U.S.C.4306, *Sprietsma v. Mercury Marine*

¹¹¹ Exemptions from registration

Ships less than 24 metres in tonnage length, Government ships, fishing vessels and pleasure craft are exempt from the requirement to be registered under section 12.

遊艇製造業與獨立驗船機構配合，就設計、施工、設備等進行檢驗，並將合格標示如下圖，貼附於船體，以證明船舶達到安全標準。



圖十、紐西蘭小船製造廠合格標示證明標章

三、人民休閒需求

1. 遊艇非有錢人之休閒專利

美國係全球遊艇活動發展最健全的國家之一，全國約已登記 1270 萬艘遊艇，而自 2006 年以降，亦有超過 7300 萬之成年人口從事遊艇休閒活動。此外，以遊艇活動做為休閒娛樂之人口，亦從 1990 年之 6750 萬成長到 2006 之 7260 萬之人口，正以每年 2% 之速度成長。

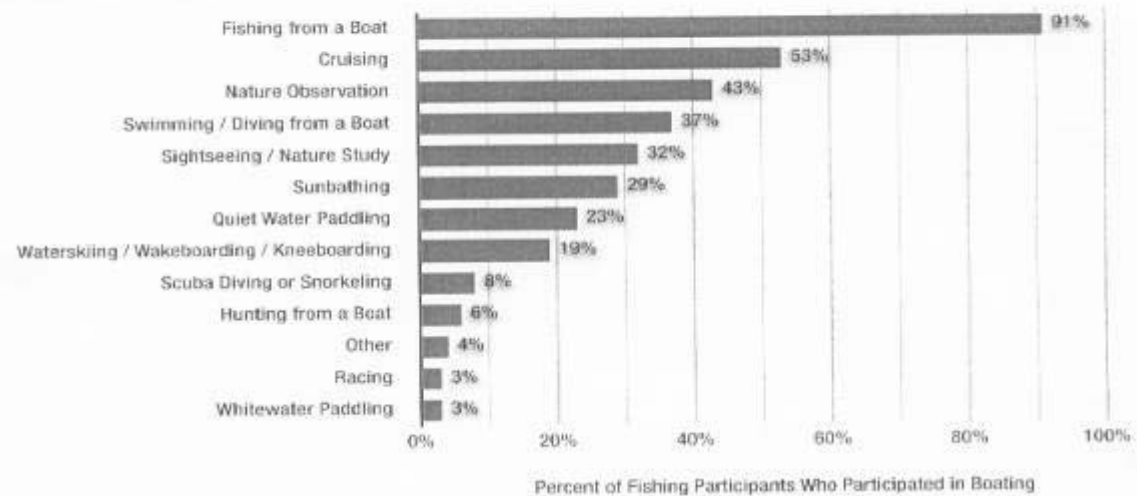
此外，遊艇成為國民之休閒活動，其背後創造之產業商機相當龐大，以 2006 年為例，便超過 39.5 億美元，其中包含油料供應、設備更新、碼頭停泊、維護等後端產業，更以每年 8% (約 8.8 億美元) 之驚人速率逐年成長。

為何美國遊艇內需產業能如此發展蓬勃？其一主因即是國民將其視為室外休閒活動之一種，以購買一艘遊艇為例，因為有足夠之內需休閒市場，二手中古遊艇亦有其次級市場之發展性；就新船而言，遊艇並非有錢人之玩樂工具，據統計，美國約 75% 擁有遊艇之國民，其年收入甚至低於 10 萬美元。換句話說，從事遊艇休閒活動之社經階層，主要為社會之中產階級，而非印象中專屬於金字塔頂端之休閒活動。總的來看，當遊艇成為國人普遍之休閒活動，便將產生巨大之供給市場，進而創造產業發展，使遊艇成為全民運動。我國遊艇內需不彰，乃肇因於國人水上遊艇休閒需求不足，無法創造巨大遊艇休閒商機。

2. 休閒活動之多樣化

據統計，美國約有 91% 之遊艇休閒人口從事個人之漁釣活動 (Fishing from a Boat)，更有將近 52% 之美國人民係因欲從事漁釣活動而購買遊艇，而遊艇可提供之休閒活動更是多樣及多元，如下圖所介紹：

Participation in Boating Activities Among Boating and Fishing Participants



圖十一、美國船舶休閒所從事之活動比例圖

(資料來源：A SPECIAL REPORT ON FISHING AND BOATING, 2009)

我們由上圖可看出，漁釣活動為遊艇活動重要之休閒態樣之一，針對遊艇從事漁釣行為是否有完備之規範，將影響國人從事遊艇活動之意願。據調查，若在具備完善遊艇管理及活動多元化之遊艇環境，有高達 91% 之遊艇使用人非常滿意遊艇活動所帶來之休閒、娛樂等功能。而如何發展遊艇活動之多樣化及多元性，包括各種行為態樣之管理規範及管理部門，如從事遊艇漁釣所需之釣魚證、漁釣量等後端管理方式，皆為發展遊艇活動重要之關鍵。

此外，地形並非遊艇休閒活動之主要限制，據美國統計，縱使遊艇遊憩之水域欠缺交通便利性(lack of access to the water)，亦不會影響到國民參與遊艇休閒活動之意願。甚至來說，不論地形是否適合遊艇，亦不論是否便利到達遊憩水域，均不會影響到從事水上活動之意願。

反觀我國四面環海，國民親水之便利性更甚於世界上許多國家，是故地形絕非為影響國人參與遊艇活動意願之主因，其關鍵應在於人民能是否普遍地將遊艇活動視為日常生活休閒之一部份，決定了我國由體活社發展之成敗關鍵。

以下本文將各標竿國家遊艇規範之比較彙整如下表：

表二十三、各標竿國家遊艇規範之比較彙整表

標竿 國家	新加坡	紐西蘭	美國	澳洲
航政監理				
遊艇 定義	供私人娛樂使用之船舶，但不含搭載觀光客或收費運送乘客之營業用船舶。	指專供船舶所有人娛樂使用或供其居住，而不作為營利使用之船舶。	指長度超過 16 呎 (feet) 及總噸位 300 噸以下，用於航行且以機械或其他動力為航行者。	非供商業租賃用途之任何供遊憩或休閒運動使用之動力水上載具。
登記 管理	適用海商法之各項規定，進行註冊及登記。	新出廠之遊艇必須取得船舶牌照(compliance plate)，該牌照為紐西蘭皇家海岸防衛隊(Royal NZ Coastguard Federation)及海上工業協會(MIA)所核發之適航性安全證明。 所有紐西蘭自用之船舶，除特別之情形外，只要長度超過 24 公尺者，即必須依法登記管理，包括欲航行至外海之遊艇。	須向聯邦海岸防衛隊或州政府登記船籍並領取牌照。	娛樂用動力船舶未向主管機關註冊登記，除特別之情況外，不得於澳州之水域內航行及操作。
丈量	依新加坡海商法第五章「檢驗與安全」(Survey and Safety)之規定辦理，適用於所	須經過 CPC 或 BBS 出廠認證。	視各州法令而定，大部分係由民間自律單位－美國小船與遊艇協會 (American Boat & Yacht	包括設計、建造及運轉三項檢驗程序，由領有執照之海事檢驗員負責。

標竿 國家	新加坡	紐西蘭	美國	澳洲
	有於新加坡登記之船舶，僅短期停靠新加坡港灣內之外籍船舶不在此限。		Council, ABYC)協助辦理。	
使用人員				
航行 資格	遊艇所有人必須具有「動力娛樂船舶駕駛執照」(Powered Pleasure Craft Driving Licence, PPCDL)。 申請者必須年滿16歲，並已完成經由海事及港務管理局所委託之訓練中心開設之訓練課程，並獲得醫師證明其已通過視力測驗並無先天性缺陷。	自用遊艇之船長不須領有執照。駕駛時速10海哩以下之船舶無任何年齡限制。駕駛時速18海哩以上之船舶，15歲以下之駕駛人必須由15歲以上之人陪同。	對遊艇駕駛人之航行資格，聯邦政府未訂有特殊限制，而係委由自律團體National Association of State Boating Law Administrators(NASBLA)辦理訓練及考試，駕駛人得直接參加考試取得執照，多數州政府皆認可該執照之效力。	從事遊艇活動之相關證照分為三類。如欲使用具動力個人水上載具，必須於主管登記註冊並通過相關考試，或修畢主管機關指定之相關訓練課程，並經主管機關於執照背書。
自律 要求	與紐澳及美國等國家相同。	端賴活動者之自我管理及自我教育(self-education)。	係透過遊艇駕駛訓練及證照考試之過程，灌輸使用人自律及風險自承之觀	透過一系列完整之技術教育訓練及配合學校教育制度對水上活動文化

標竿 國家	新加坡	紐西蘭	美國	澳洲
			念。此外，亦透過強制保險制度，使駕駛人重視水上活動安全之重要性。此外，相關法令亦明文若干活動安全之注意事項。	之養成。
靠泊				
地點	遊艇專用碼頭(marinas)			
費用 計算	視碼頭之公民營屬性以及服務設施之不同而有高低價差。			
活動				
進出 管制	所有進出新加坡港埠之船舶，皆須遵照海事及港務管理局之規定，向該局提供有關船舶之相關資訊，包括進入或離開港口之人員、物品及預估時間等。	離境船舶需事先取得港務局頒發之海關證件。	美國公民及持永久居留權之居民使用遊艇出入境時，僅需逕行透過網路，向海關及邊防管理局之小船申報系統(SVRS)登記報備即可。	應向碼頭所屬轄區之海岸防衛隊或海上緊急救援組織報備。
活動 規範	須遵守搭載航行安全配備之規定，並透過自律制度來維繫活動安全。			

第四章、我國遊艇活動發展之落差及其改善方向

於檢視完我國及國外標竿之發展現況後，本部份主要自法制面探究我國與國外標竿之落差及其成因，並提出改進方案及未來推動方向。

第一節 我國與標竿國家間之落差及其成因

關於遊艇活動之法制面向，按照遊艇活動價值鏈之組成因素，又可區分為航政監理、駕駛、泊靠及活動管理等四大部分，以下依序分別討論我國與標竿國家間之落差及其成因：

第一項 航政監理規範之落差及成因

我國對於遊艇製造與檢驗之規範係採取船舶法體系思維下之管制模式，於此一思維下，每一個別遊艇之建造、丈量、檢查等項目，均需受到獨立之檢查及管制。惟船舶法體系之思維模式係針對商船及營業用船之特性而設計(因商船及營業用船之公益性質較強，若不以高度手段管制之，所造成之損害性及外溢效果將難以想像)，故遊艇若屬於上述性質，其管制手段當無不妥之處。惟回歸遊艇活動之本質，本係人民駕駛船舶至海上進行休閒遊憩活動，此用途下之遊艇屬「自用娛樂水上載具」而與「營業用船舶」無涉，正如同人民駕車出外休閒旅遊般，與公共利益無涉，政府理應給予最低度之干預。比較國外標竿國家，同樣對於營業用船舶給予管制，然而若涉及自用娛樂船舶(pleasure boat)則一律排除於高度管制之法規範外，而給予人民高度之活動自由。

除現行遊艇檢丈規範外，目前我國各港務局代檢所要求之項目不一，導致國內相關協會舉辦大型國際賽事中有延誤參賽時程之情況，如 2009 年中華民國帆船協會所舉辦之中日友好親善國際帆船賽即為一適例¹¹²。

因此，本報告認為現行遊艇航政監理規範模式似錯將自用遊艇當成「水上運輸工具」，其管制目的與手段實有失均衡，應比照國外標竿國家，著重於遊艇之個人娛樂使用性質，跳脫出以往之一元管制思維模式，而獨立管理之。初步研究我國遊艇航政監理部份之落差有以下幾點：

(一) 遊艇於建造前須經申請特別檢查，經核可後始得開工建造，且建造中、

¹¹² 請參見中華民國帆船協會重委字第 98060801 號函之內容。

完工後，仍須接受繁瑣之特別檢查、每年之定期檢查，以及不定時之臨時檢查等；其檢查內容是否全係以船舶之適航性為最大考量，有待檢討。

(二) 目前我國之驗船工作，乃委由主管機關或其認可之驗船機構來執行，而未承認國外專業驗船機構所為之資格認證，因此對於船舶所有人或原供外銷而後轉往內銷之船舶，可能造成丈量及查驗上之困擾。

(三) 未來是否可將遊艇視為一獨立之商品，適用商品檢驗法，透過合乎規定之建船製程驗證登錄形式加以檢驗，而無須將每一船體視為獨立之檢查對象，此議題攸關遊艇量產之可能性，有討論之必要與價值。

(四) 我國對於船舶零組件進口多給予相關免稅優惠，若製造外銷遊艇，即可抵免進口零組件之稅率。未來此種免稅優惠能否一體適用於內銷遊艇，以促進內銷進而降低遊艇價格，帶動國內整體遊艇活動產業發展，有進一步研討之價值。

第二項 使用人員規範之落差及成因

我國遊艇使用人員規範上與國外標準國家最大之落差在於以下數點：

(一) 將乘坐自用遊艇之人員稱為『乘客』

對於駕駛以外乘坐自用遊艇之人，以及營業用載客船舶所搭乘之人員，我國法下均稱之為「乘客」，惟前者通常為駕駛之親朋好友，與駕駛間並不存在對價關係，而後者則指旅客運送契約中之具有對價關係之當事人，必須先向所在地航政主管機關申請檢查合格並核定乘客定額及客運口岸，始得「載運」，兩者在內涵上完全不同，現行法統一以「乘客」稱之，恐有混淆之嫌而無法突顯遊艇之自用娛樂性質。

(二) 要求自用遊艇符合船員法之『國內航線船舶船員最低安全配額表』

民國 96 年遊艇管理辦法廢止後，我國法即未對於遊艇作特別規範，而係回歸現行船舶法及相關子法之規定。現行法對於我國自用遊艇之駕駛，除須取得動力小船駕駛執照外，若欲進行海上活動，尚須符合交通部所頒訂之『國內航線船舶船員最低安全配額表¹¹³』要求，依其性質為客船或貨船以及其總噸位之不同，必須備妥一等至三等船長 1 位（必要時須有大副）、水手（最少 1 位，最多 6 位）、1 位輪機長及機匠人員（最少 1 位，最多 4 位）等專

¹¹³ 95 年 8 月 25 日交航字第 0950085047 號令修正，請參見全國法規資料庫網站：
<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=K0070048>，最後查訪日期：2010 年 6 月 27 日。

業人員。而自用遊艇雖已於船舶證書上載明其性質為自用娛樂遊艇，卻仍須適用客船之配置標準，如下表所示：

表二十四、國內航線船舶船員最低安全配額表(客船部分)

			船 面 部										機 部										事 務 部				合 計	備 註
			船長	大副	船副	水手長	副水手長	木匠	幹練水手	水手	輪機長	大管輪	管輪	機匠長	副機匠長	副機匠	電匠	銅匠	泵匠	冷氣匠	事務人員	醫務人員	旅客服務員	餐勤人員				
臺灣 環 島 及 金 馬 地 區 航 線 之 客 船	客船	總噸位 20 以上，未滿 50	員額資格	1								1														3	航行時間超過八小時者，應增三等船副一人，及輪機部應增具有當值資格之乙級船員一人。	
	客船	總噸位 50 以上，未滿 100	員額資格	1								1									1					4	一、航行時間超過四小時者，輪面部應增具有當值資格之乙級船員一人 二、航行時間超過八小時者，輪面部及輪機部應各增三等船副一人、管輪一人，且輪面部及輪機部之乙級船員應各有一人具有當值資格。	
	客船	總噸位 100 以上，未滿 200	員額資格	1								1														5	同上欄。	
	客船	總噸位 200 以上，未滿 500	員額資格	1	1							1	1											1		8	輪面部及輪機部之乙級船員至少應各有一人具有當值資格	
	客船	總噸位 500 以上，未滿 1,000	員額資格	1	1							1	1												1		9	同上欄。
	客船	總噸位 1,000 以上，未滿 3,000	員額資格	1	1	1						1	1	1											2		15	輪面部及輪機部之乙級船員至少應各有三人具有當值資格。
	客船	總噸位 3,000 以上，未滿 5,000	員額資格	1	1	2						1	1	2											3		19	同上欄。
	客船	總噸位 5,000 以上，未滿 10,000	員額資格	1	1	2						1	1	2											3		21	同上欄。
	客船	總噸位 10,000 以上	員額資格	1	1	2						1	1	2											3		21	同上欄。

附註

一、航行國內航線船舶輪面部、輪機部門船員之當值，每人每日輪流當值不得超過八小時，如因航行需要得加班二小時，連續二日內當值不得超過十六小時。船長（輪機長）必要時得參加當值。總噸位二百以上，未滿三千之貨船，航行時間超過十六小時，連續時間在四十八小時內，每位當值船員航行當值時間總數超過十六小時者，應增船副、管輪各一人。

二、輪機部門之輪機員分為一等、二等及三等輪機員，其適用船舶之主機推進動力如下：

(一) 一等輪機員指在主機推進動力三千瓩以上船舶服務之輪機部門甲級船員，包含一等輪機長、一等大管輪、一等管輪。

(二) 二等輪機員指在主機推進動力七百五十瓩以上未滿三千瓩船舶服務之輪機部門甲級船員，包含二等輪機長、二等大管輪、二等管輪；在主機推進動力三千瓩以上未滿六千瓩且航行於東經九十度以東，一百五十度以西，南緯十度以北及北緯四十五以南近海區域者，得配置二等輪機員。

(三) 三等輪機員指在主機推進動力未滿七百五十瓩航行於國內航線船舶服務之輪機部門甲級船員，包含三等輪機長、三等管輪。

三、航行於江河湖泊及其他內陸水道之船舶船員配額，適用本表配置。

以國內捷年集團所有之『基諾瓦遊艇』為例，其船舶證書雖已載明其為自用娛樂遊艇(請參見下附圖十二)，卻被要求適用上表之總噸數 20 以上未滿 50 之客船，而須於每次航行活動中備妥 1 位三等船長、水手 1 名及 1 位輪機長，導致該船自 98 年 7 月 14 日完成檢丈並取得船舶證書後，仍無法自製造地駛回。下圖即為基諾瓦一號遊艇之船舶檢查證書¹¹⁴：

¹¹⁴ 本證書影本感謝捷年集團經營管理處/法務部之李紹正經理熱心提供。

中華民國船舶檢查證書

THE REPUBLIC OF CHINA
SHIP INSPECTION CERTIFICATE

高港航字第 198866 號 NO. 198866

查 基瓦諾1號 船業經施行特別檢查合格茲依船舶法第二十九條之規定發給船舶檢查證書
S/M. S. _____ has been inspected with satisfactory results, and an inspection certificate issued in accordance with the provisions of Article 29 of the "Law of Ships"

船名 Name of ship	基瓦諾1號	船籍港 Port of Registry	高雄港 Kaohsiung
船舶所有人 Owner of ship	基瓦諾育樂股份有限公司		
船舶號數 Official No.	014961	電台呼號 Signal Letters	
總噸位 Gross Tonnage	43.76	淨噸位 Net Tonnage	13.13
船舶種類 Kind(s) of Ship	玻璃纖維強化塑膠殼 自用遊艇 F.R.P.	航行限制 Operations Areas	距岸二十浬以內之沿海區域 CASTAL AREA INSIDE 20 NAUTIC
主機種類 Kind of Main Engine	6 缸 柴油機 Cyl (s) DIESEL Engine	主機數目 No.(s) of Set(s) of Main Engine	2 部 Set(s)
主機定格總馬力 Total Rated Power of Main Engine	858 KW (1,150 HP)	船員最低安全配額 Minimum Safe Manning	依國內航線船舶船員最低安全配額表規定 According To The Minimum Safe Manning
乘客定額 Certified No. of Passengers	9	人 Persons	
設備等級 Class of Equipment	該船安全設備僅供全船 The safety equipment is only for	12 人使用 Persons	
有效期限 Validity	本證書有效期限自發證日起至 This certificate is valid until	民國103年6月24日 止 Jun. 24, 2014	
備註 Remark			

發證地點 高雄
Issued at Kaohsiung

日期 98年7月14日
or Jul. 14, 2009



交通部高雄港務局
Kaohsiung Harbor Bureau M. O. T. C

航政主管機關 (Seal of Issuing Authority)

局長 謝明輝

Ming-Hui Shieh

簽署 (Signature)

圖十二、基諾瓦1號船舶檢查證書

以世界各遊艇發展國家為例，均未如我國將自用遊艇之駕駛人員比照客船標準，我國對於自用遊艇之船舶證書上既載明其性質為自用娛樂，即不應

適用具有營業性質之客船標準，否則無異等同於否認其自用娛樂性質，並造成法規體系上之矛盾與衝突；再者，遊艇活動之樂趣在於駕馭之樂趣，要求一般民眾必須親自取得三等船長資格或另行僱用具備三等船長資格之人始能出航活動，將大幅降低活動參與意願，實不利於我國遊艇活動之發展。

所幸，船舶法草案之遊艇專章中，已注意到上述問題，於草案第十一條第一項規定遊艇僅須具備遊艇證書，『遊艇及小船以外』之船舶始需依同條第二項第四款之規定具備船員最低安全配額證書。惟目前草案離三讀通過尚需時間，相關文字及立法方向亦有變動之可能，故本研究仍將本項維持列為遊艇駕駛規範之落差。

（三）未明訂駕駛對於乘員所應負起之保護照顧義務

至於遊艇駕駛與以外之人的關係，因彼此間並未如海上運輸船舶般，存有運送契約以規範彼此之權利義務，故比較國外法制後，可發現諸國均要求駕駛必須對於航行中乘員之安全肩負相當之注意義務，惟我國並未有類似之明確規範，未來若發生活動事故時恐將引發爭議。

第三項 泊靠規範之落差及成因

檢視我國現行法對於遊艇泊靠之規範，仍強制遊艇停泊於港口之管控區域內，與國外標竿國家開放民間興建遊艇基地，允許人民遊艇自由進出海域之現況相比，差距甚大。此外我國目前雖已有多處漁港開放供遊艇臨停，惟其停泊費用過高，根本非活動者所能負擔，形成遊艇泊靠之實質進入障礙，因此對於遊艇活動發展之助益甚低。以下簡述我國與標竿國家之落差：

（一）實際可供泊靠之漁港停泊費用過高

我國商港港務繁忙且泊靠空位有限，目前無法供遊艇泊靠；而我國現有之龍洞及後壁湖港雖係專為遊艇所規劃者，然而其地理位置偏僻及海浪較強，故使用狀況上以後壁湖之泊靠狀況較佳¹¹⁵。因此，漁港遂成為遊艇所有人或遊艇駕駛泊靠的首要選擇，惟其收取之泊靠費用過高，形成遊艇泊靠之實質進入障礙。

¹¹⁵ 依據觀光局所提供之『龍洞遊艇港船隻進出港紀錄表』，龍洞遊艇港 95 年進出共 64 航次，遊客 380 人；96 年進出 64 航次，遊客 363 人；97 年至 7 月則為 22 航次，遊客 105 人。以上述數據而言，平均每月約為 2 航次，整體而言使用狀況不如預期。

(二) 興建遊艇基地之限制

關於利用國有海岸地區建造遊艇基地的部份，目前雖可依國有財產法第 46 條及國有非公用海岸土地放租辦法為之，若該區域屬於海岸管制區，雖可由主管機關邀集國防部、海巡署及相關機關實施會勘後作准駁，惟其審核之標準為何則尚屬不明確；而河川區域興建碼頭等停泊設施則另需依水利法第 46 條申請水利建築物許可。除上述規定外，於海岸地區建設泊靠設施之規劃，將來亦可能受國土計畫法草案各項規定之限制。

(三) 陸置艇庫急待建置

陸置艇庫具有安全、費用低廉及收納量高等功能，因此世界各遊艇發展成熟國家均建有陸置艇庫以解決泊位不足之問題，我國目前亦存在泊位不足、颱風季節遊艇泊靠安全性及泊靠費用過高之問題，未來若欲發展遊艇活動，應積極投入陸置艇庫之建置。

第四項 活動管理規範之落差及成因

檢視我國現行法對於遊艇活動之規範，於進出港程序部分雖已大幅簡化外籍遊艇進入我國港口之作業規定，但仍有進步空間；於海上活動部份，我國實不應強制遊艇停泊於港口區域內，而應比照國外標竿國家，開放民間興建遊艇基地，允許國人遊艇自由進出海域，並針於境內船舶活動行為，於法律明定其行使檢查之條件與方式。

再者，依前文外國標竿國家之統計資料，絕大多數遊艇活動者於活動時會進行釣魚行為，我國現行法下卻仍未完整規範自用遊艇之捕撈行為，將來可能引起爭議。

第二節 改善方向之建議

提出我國與標竿國家間就遊艇活動發展及規範上之各項落差及其成因後，本部份將分別針對各項落差成因加以分析，並嘗試提出改進方案，以下分述之。

第一項 遊艇定義之擴大

關於遊艇之定義，過去係以遊艇船舶登記證書上之性質為依歸，登記為自用

者始稱為遊艇，惟本研究認為此一界定忽略承租商業遊艇以供自用娛樂者，恐不利我國遊艇活動之推廣，而現正於立法院朝野協商之船舶法草案雖一改現行法之僵化區分模式，但將遊艇限制在『以機械為主動力或輔助動力之動力船舶』，明顯排除如水上摩托車等不具或未具有明顯船型之水上載具，恐生管理之漏洞。因此，本研究主張應以活動推廣為基礎，採取最廣義之定義，亦即：『以自用娛樂為目的之 24 公尺以下動力及無動力船舶、水上摩托車及其他水上活動載具』，至於該水上活動載具之所有權是否為個人、營利事業、非營利組織或政府所有，則非所問。

依此定義，以下水上載具均屬於遊艇：

1. 船舶登記證書上載明自用娛樂之動力/非動力船舶，供自用娛樂者。
2. 船舶登記證書上載明營業用之動力/非動力船舶，但租與或借給他人供自用娛樂者。
3. 其他非登記為船舶，但係供水上活動使用之載具者(如水上摩托車)。

上述列舉之遊艇類型，除登記為營業用遊艇者外，其餘遊艇在駕駛資格、活動範圍及其他相關事項上，均應排除船舶法體系關於營業用船舶之所有規範(包括船員法)。

第二項 遊艇製造

關於遊艇製造部分，本研究分別就政策面及法制面提出建議方案如下：

壹、政策面

我國遊艇製造能力向為世界各國所肯定，惟製造之遊艇以外銷為大宗，且大多數為大型遊艇(Mega Yacht)，其成因在於：一、國人對於遊艇活動之需求尚屬隱性，使得國內需求市場規模較小；二、外銷之客製化遊艇單價及利潤較高，業者有較強之誘因投入接單生產。

為發展我國遊艇活動，本研究認為上述兩項因素必須加以扭轉，於政策面可能之作法，除持續推廣遊艇活動創造國內市場之需求外，即為對內銷遊艇施予獎勵補助措施，藉由各項措施之執行，同時提高業者生產內銷及消費者購買的誘因，達成遊艇普及與促進國內遊艇活動發展的目標。

貳、法制面

針對遊艇製造之法制問題，本研究認為主要包括遊艇檢丈及遊艇量產兩項議題，依據上節所提出之落差及其成因，提出改進方案如下：

一、由遊艇之自用娛樂性質出發根本放寬檢丈標準

我國現行遊艇檢丈規範係以商船管理之角度出發，以較高度之標準要求遊艇建造中必須實施特別檢查，建造後則必須接受定期檢查¹¹⁶(動力者為每年，非動力者為三年)及臨時檢查，其目的在於確保遊艇之適航性，以保護使用人及活動安全，惟確保『適航性』之手段應依船舶性質有所分別，始符合比例原則之要求。

以商船為例，因其適航性之重點乃維護所搭載乘客之生命財產安全，所以具有較強之公益性質，國家必須親自介入並以強度較高之手段要求之；但若以自用遊艇本身而言，其未涉及其他不特定人之安全問題，因此在不具備高度公益性之下，並非一定須由政府介入始能確保其適航性，且其手段之強度亦應遠較商船為低。

綜上而論，本研究認為既然自用遊艇之公益性質較低，則其『適航性』非政府事前檢查干預事項，應為船長或船舶所有人應維持或達成之最低航行安全標準；適航性標準之建立目的，旨在確立船長或船舶所有人違反保護照顧義務所應負擔之責任，以及事後追究其個人責任之依據。

由此一標準檢視我國現行檢丈規範，便可發現有相當大之檢討空間，是故我國船舶法最新修正草案中之遊艇專章則將現行法加以放寬如下：

1. 24 公尺以下，乘員人數未滿 12 人之自用遊艇，其特別檢查證書免受五年期間限制。
2. 定檢部份，除船齡 12 年以上的遊艇仍須每年定檢外，全長 24 公尺以下，乘載人數未滿 12 人的遊艇只須在出廠時做特別檢查，之後不必再定檢，僅需每年為自主檢查即可；超過 24 公尺，乘載人數 12 人以上的遊艇，2.5 年一次定檢即可。

¹¹⁶ 小船管理規則第 27 條：「小船經特別檢查後，應按執照上所載日期，動力船舶每屆滿一年之前後三個月內，非動力船舶每屆滿三年之前後三個月內向所在地之主管機關申請施行定期檢查。」

3. 免除建造中特別檢查。

上述草案已將遊艇之檢丈標準大幅放寬，惟若干標準仍係以遊艇長度為基準，本研究建議仍應回歸自用娛樂性質，盡量以自律代替強制受檢，將遊艇活動者之負擔降至最低，以鼓勵民眾參與遊艇活動。

二、思考量產遊艇適用商品檢驗法之可能

我國對於遊艇製造與檢驗之規範係採取船舶法體系思維下之管制模式，於此一思維下，每一個別遊艇之建造、丈量、檢查等項目，均需受到獨立之檢查及管制，惟遊艇活動蓬勃發展後，供應製造必然由單一客製化走向量產模式，始能降低生產成本及成品價格，若維持現行逐船審驗之檢丈模式，將不利於遊艇量產。

因此，本研究認為未來應思考遊艇適用商品檢驗法之可能，將遊艇視為一獨立之商品，直接適用商品檢驗法，若能透過合乎規定之建船製程驗證登錄形式加以檢驗，而無須將每一船體視為獨立之檢查對象，則遊艇供應必能順利走向量產，使得價格大幅降低而有利於遊艇活動之推廣及民眾參與。

第三項 遊艇使用人員

針對使用遊艇人員問題，本研究認為主要在於法制面部分，應改進者包括乘坐人員之名稱，以及駕駛保護照顧義務等重要議題，以下提出改進方案：

一、遊艇駕駛資格應獨立於船員法另行規範

遊艇管理辦法廢止後，我國已無對於遊艇特別加以規範，故一切回歸船舶法體系，關於遊艇駕駛之資格亦同，即以船舶法規範為基準，將船舶分為小船及非小船，遊艇屬於小船者，其駕駛需取得動力小船駕駛執照，若遊艇總噸位為5以上，另需配置助手一人；若遊艇屬於非小船，則其駕駛必須依照船舶法及船員服務規則，取得船長資格(經交通部許可後，分為甲級和乙級兩種)。

惟上述規範模式係以遊艇之噸位為判準，並未考量遊艇之自用娛樂可能性，導致總噸位超過20之遊艇雖係自用娛樂目的而使用，其駕駛人仍需依照船員法相關規範取得專業船長資格，形成遊艇活動參與之嚴重阻礙。

船舶法草案遊艇專章中既已明確將遊艇界定為『專供娛樂，非以客貨運送或

漁業目的』之船舶，則關於遊艇駕駛資格之要求，亦應遵循此一邏輯，著重遊艇之自用娛樂特性，跳脫船員法體系之規範與限制，以免造成法規體系上之矛盾與錯誤。因此，本研究建議主管機關交通部應將遊艇駕駛之資格及執照取得，跳脫船員法之規範，另行修訂相關法規以因應活動需求。

二、將遊艇之『乘客』改為『乘員』

因我國現行法並未對遊艇有特別規範，在適用船舶法及小船管理規則下，對於駕駛以外乘坐自用遊艇之人，統一稱為「乘客」，惟乘客通常係指旅客運送契約中之具有對價關係之當事人，而自用遊艇所乘坐之人則多為與駕駛有特定關係之人，與駕駛間並不存在對價關係，故兩者在內涵上完全不同。為避免兩者有相混淆之疑慮，本研究建議對於乘坐自用遊艇之人應改稱為「乘員」，以與具有對價關係之乘客有所區別，而此一部分於已付立法院朝野協商之船舶法草案中，已全數改為「乘員」，值得讚賞。

三、建立或引進自用遊艇駕駛航行經驗認證制度

我國目前尚無對於自用遊艇駕駛航行經驗之認證制度，但遊艇發展先進國家，早已存在相關認證制度。以美國為例，其國內之美國航行協會(United States Sailing Association)¹¹⁷，即針對會員發行認證手冊(Official Logbook of Sailing)，於手冊中載明該手冊所有人持有之駕駛證書等級、航行紀錄及航行經驗(practical experience)，該等記錄資料之填寫均係透過專家認可後始得記載，因此遊艇出租公司即可依據該等手冊之記載決定是否將遊艇租予該人，保險公司亦可依此決定承保與否。

本研究認為此一制度對於自用遊艇駕駛之自律具有相當大之助益，可促進駕駛自律並避免事故發生以留下不良紀錄，而導致日後承租遊艇或投保遊艇險之困難。因此，本研究建議政府將來於遊艇活動推動中，應與民間協會組織合作推廣類似認證手冊之發行，以間接促進活動安全及自律。

四、明定駕駛對於乘員之照顧保護義務

¹¹⁷ 請參見其官方網址：<http://www.nbcsandiego.com/topics/?topic=United+States+Sailing+Association>，最後查訪日期：2010年6月29日。

自用遊艇駕駛與乘員間，因未如海上運輸船舶般，存有運送契約以規範彼此之權利義務，故一但發生海上事故時，難免引發責任歸屬之爭議，故外國法制中多規定駕駛須確保遊艇之適航性，並於活動中對全體乘員負有照顧與保護義務，建議我國亦應明訂駕駛之責任與義務。

五、將自用遊艇排除船員法及國內航線船舶船員最低安全配額表

對於自用遊艇不應比照營業用遊艇或客船，要求適用船員最低安全配額標準，因自用遊艇除駕駛外，其餘人員均為乘員，適用『船員最低安全配額標準』，不但混淆其自用娛樂性質，更將不利於遊艇活動之參與及推廣。本研究認為透過明定駕駛對於所有乘員之保護照顧義務，即可實質達成維護活動安全之目的，無須就駕駛或工作人員之人數硬性規範。

船舶法草案之遊艇專章中，雖已於草案第十一條第一項規定遊艇具備遊艇證書即可，僅有『遊艇及小船以外』之船舶始需具備船員最低安全配額證書。但三讀過程中相關文字及立法方向仍有變動之可能，故本研究仍強烈建議所有我國遊艇之規範應注重其自用娛樂性，將自用遊艇排除船員法及國內航線船舶船員最低安全配額表之適用，始不致造成未來遊艇活動發展之重大阻礙。

第四項 遊艇泊靠

針對使用遊艇泊靠部份，本研究認為重點表現在於政策、法制及措施面三部份，以下說明之：

壹、政策面

遊艇泊靠之政策面方案部分，包括遊艇碼頭建置、遊艇港使用情形檢討及遊艇基地建置三部份，以下分述之。

一、遊艇碼頭之建置：加強漁港轉型及多元利用

我國漁業目前正面臨轉型之階段，對於有廢棄情形之漁港，正可加以利用，透過完整之規劃協助轉型，除可解決漁港廢棄閒置之情形外，更可促進當地轉型為觀光經濟。為達成上述漁港轉型之多元化目標，漁業署已於 98 年實施『海

岸新生及漁業建設計劃』，透過八斗子、烏石、梧棲及安平四處遊艇碼頭之建置，同時達成促進遊艇活動發展之效果。

二、遊艇港現行使用狀況之檢討與改進

我國目前之遊艇港包括有龍洞、後壁湖及嘉義布袋港等，針對已啟用多年之港口，如龍洞及後壁湖，本研究建議定期針對使用情況進行審核及檢驗，若有使用情況較為不理想的港口，釐清其成因並制定改善計畫，以將港口資源發揮到最大效能；針對甫啟用之港口，如嘉義布袋港，則匯集應用其他遊艇港之成功及改善經驗，以達成推動遊艇活動之政策目標。

三、建置遊艇基地

針對遊艇基地之建造，本研究提出包括現有廢棄漁港轉型、海岸地區開發建設及海河地區開發水道等三大模式，並針對遊艇碼頭及周邊土地之規劃與使用管制加以分析如下。

(一) 遊艇基地建置三大建議模式

1. 漁港轉型及多元利用

關於漁港轉型及多元利用，前已論及，故此處不贅述，而對於現行漁港轉型及多元利用之規劃方向多為遊艇碼頭，本研究建議亦可朝向遊艇基地之模式加以建置。

2. 海岸地區開發建設

海岸地區開發建設部份，主要涉及海岸管制區與國土計畫法草案之限制。於海岸管制區部份，雖可由主管機關邀集國防部、海巡署及相關機關實施會勘後作准駁，惟其審核之標準為何則尚屬不明確，本研究建議主管機關應將審核之標準明確訂出，以利未來遊艇基地可能之建設規劃。

而國土計畫法草案¹¹⁸部分，草案第 33 條規定：『依國土計畫劃設得申請開發許可區位以外之國土保育地區、農業發展地區、城鄉發展地區

¹¹⁸ 關於國土計畫法草案之全文，請參見內政部營建署網站：

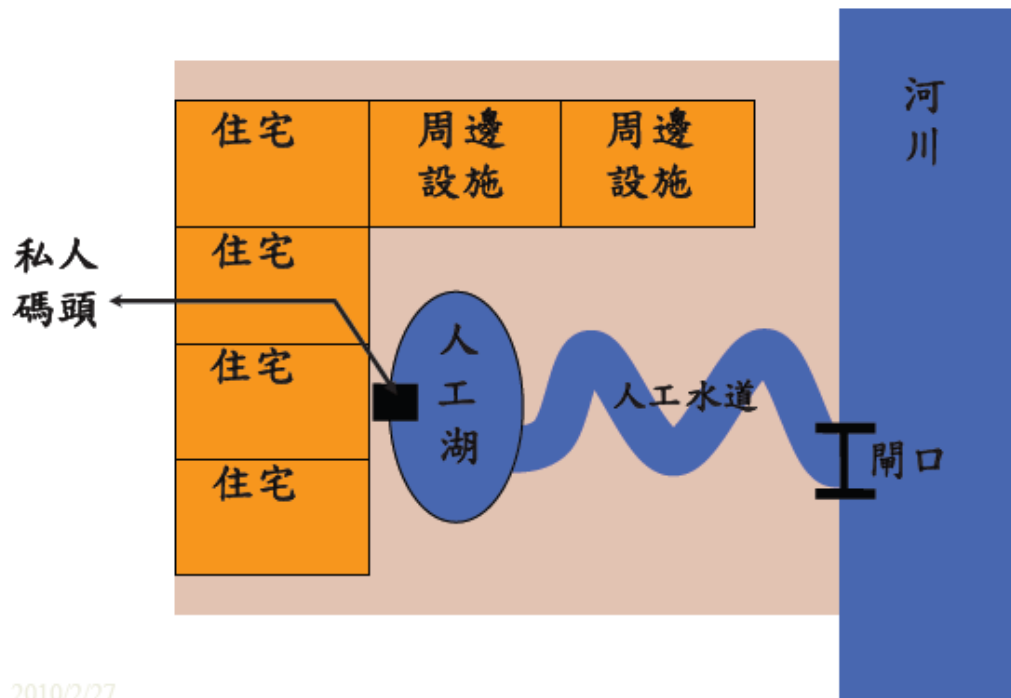
http://www.cpami.gov.tw/chinese/index.php?option=com_content&view=article&id=10182&Itemid=53，最後查訪日期：2010 年 7 月 26 日。

及海洋資源地區，禁止開發。』第 27 條規定：『海洋資源地區在未完成海域功能區劃前，應以生態保護、保育或國土保安為原則。』本研究建議國土計畫法草案相關條文在兼顧國土保育之目的下，應考量將遊艇基地之建設列為禁止開發利用之例外，以促進我國遊艇活動之發展。

3. 鄰近海河地區開發水道

除上述兩模式外，依據澳洲神仙灣之開發模式，我國應有條件透過臨近海河地區開發水道之方式興建遊艇基地。所謂鄰近海河地區開發水道，係指於鄰近海河之地區，挖設人工湖泊以建置遊艇基地，透過水道之挖設使湖泊與海河相連，並於出海河口設置閘門以控制進出安全，澳洲現今遊艇活動最為發達之神仙灣即係以本模式開發而成。

下圖即為神仙灣模式之示意圖：



圖十三、澳洲神仙灣鄰近海河開發水道模式示意圖(本研究自行繪製)

四、建置陸上艇庫

關於遊艇泊靠問題之改善，我們由外國經驗可發現，陸上艇庫之建置亦為常見選項之一，因陸置艇庫有以下優點：

1. 降低泊靠費用，有助遊艇普及；
2. 有效避免天然災害(如颱風)造成損失；

3. 解決泊位不足問題；
4. 避免浮游生物附著船底，節省船底漆費用。

下圖為澳洲黃金海岸之陸上艇庫：



圖十四、澳洲黃金海岸之陸上艇庫(來源：本研究實地考察拍攝)

解決遊艇泊位不足之方案中，建置陸上艇庫可有效解決泊靠費率過高及降低受颱風災損之機率，故本研究建議未來應積極針對陸置艇庫業者之行業別、用地登記及相關法制上問題加以研析，並將陸置艇庫之建置列入遊艇活動發展推動之策略中。

貳、措施面

遊艇泊靠之措施面部份，本研究分就遊艇基地之建設、經營及管理提出建議如下：

一、遊艇基地之建置：應提供完整服務

關於遊艇基地之建置，最重要者乃其所提供之服務設施，能否滿足活動之所有需求，若未能達成此一目標，則基地恐因機能不便利，使得效能大打折扣，甚而嚴重影響營運。

因此，國外研究¹¹⁹認為真正之遊艇基地應能提供完整服務(the full service

¹¹⁹ BRUCE O. TOBIASSON & ROALD C. KOLLMEYER, MARINAS AND SMALL CRAFT HARBORS 19 (1991).

Marina)，亦即至少必須包括以下基本設施：

- | | |
|----------------|-----------------------|
| 1. 船隻固定系統 | 7. 餐飲、住宿等民生設施 |
| 2. 電力供應系統 | 8. 商場、球場等娛樂設施 |
| 3. 自來水及油料供應 | 9. 遊艇維護設施(清潔、維修、拖曳上岸) |
| 4. 電信通訊服務 | 10. 遊艇出租服務 |
| 5. 海象資訊即時公告系統 | 11. 陸置艇庫 |
| 6. 冰塊與魚類洗滌儲存設備 | 12. 其他服務 |

本研究認為無論係建置遊艇基地、遊艇港或遊艇碼頭，其中心目標均為推廣遊艇活動之發展，而泊靠即為遊艇活動中重要之一環，因此為提高活動者使用港口之意願，避免因設施之不便利影響港口效能，增進服務之全面性乃為必要之手段。因此，針對現成或規劃建設中之遊艇港、遊艇碼頭或遊艇基地，本研究建議至少均應包含以下設施：曳船道、船隻固定系統、電力供應系統、自來水及油料供應、電信通訊服務、海象資訊即時公告系統、冰塊與魚類洗滌儲存設備、陸上艇庫，以及遊艇維護設施。

二、遊艇基地之經營

鑒於我國遊艇活動之需求尚屬於隱性，因此無論係現行或規劃建設中之遊艇基地、遊艇港或遊艇碼頭，關於其經營之模式規劃，本研究分別提出短期、中期及長期之建議：

1. 短期：以活動推廣為主，個人泊靠為輔

因我國目前遊艇活動正處於萌芽階段，因此遊艇碼頭、遊艇港或遊艇基地之經營方針當以活動推廣為主軸，個人泊靠需求之滿足則為第二目標，尤其萬不可將港區劃設為會員或俱樂部等專用性質，否則將使得港區淪為少數私人之專用，嚴重影響我國遊艇活動之推展。

具體作法部份，本研究建議主管機關可與相關協會合作，於港區劃設推廣訓練專區，吸引民眾參與並培養對於遊艇運動之興趣。以漁業署『海岸新生及漁業建設計劃』中八斗子遊艇旗艦碼頭之規劃為例，即於配置水域空間時，特別劃設小艇訓練區，此一規劃殊值讚賞。

2. 中期：持續推展，以個人泊靠為主

初期過後，我國遊艇活動之推廣應已成功吸引國人投入，此時經營模式應著重於滿足各活動者之泊靠需求。

3. 長期：視基地屬性多元化經營

中期過後，我國遊艇活動應已蓬勃發展，此時各泊靠基地可視其定位及屬性，發展不同之經營模式，如高級俱樂部等均為可能模式。

三、遊艇基地之管理：Marina Authority 之建立

政府若以 BOT 之方式委託民間團隊興建遊艇基地時，則應就基地整體之興建營運及遊憩活動設施管理一併委託民間單位辦理，其中最重要者即為其管理問題，本研究認為遊艇基地之管理機關未必需為政府機關，若民間團隊對於港區船席位分配、出入安全維護(如 No-Wave Zone)及設施維護等事宜均具備高度專業性，則應賦予其管理權限，而此時民間單位與政府機關之關係及其管理權限與機關公權力之差異為何，均屬遊艇基地管理之重要議題。

參、法制面

關於遊艇泊靠之法制面部份，本研究認為重點包括漁港泊靠費率之檢討及遊艇基地建設之限制(包括遊艇基地之土地使用及其法律問題兩部分)兩項議題，分述如下：

一、重新檢討漁港泊靠費率

我國目前遊艇泊靠於漁港者，其費用係依「漁港基本設施使用管理費收費類目及費率」第二條第一項規定，係以每船噸每日新臺幣二十元至一百二十元計收，所面臨之問題有：1. 費率過高；2. 費率計算基準與國際相左。於費率高低部份，此一收費標準過高，極易造成活動者之經濟負擔；而於收費標準部份，我國現行『以船隻重量』計費之標準，與國際間『以船身長(英尺)』計算之差異過大，不僅其合理性令人存疑，且大多數外籍遊艇未登載噸數，亦可能造成計費時之困擾。

雖漁港本身有其固有之漁業目的及用途規劃，但考量政府推動遊艇活動之政策目標，主管機關目前正研議修正上述費率標準，本研究建議主管機關應加快修正進度，一方面改以長度作為船舶登記事項及泊費計算基準，另一方面下修泊靠費率，以收與國際接軌及促進遊艇活動參與容易度之效。

以墾丁國家公園管理處後壁湖遊艇港之船席泊位租金為例，自用遊艇每月每

呎以新台幣 70 元計收，20 呎(含)以下者，一律 1400 元/月，僅加計每月每呎新台幣 5 元之水費；20 呎以上則為每呎每月 75 元，若以每月 30 日換算，平均租金每日每呎約 2.5 元¹²⁰。由後壁湖遊艇港之泊靠費用觀之，即可理解其泊靠率高之成功原因，殊值讚賞與參考。

二、遊艇基地建造之土地規劃使用

關於遊艇基地之建造，所面臨最重要者乃土地規劃使用問題，本研究提出分析如下：

土地分區使用管制(Zoning control ordinance)，係土地所有權社會化後警察權之行使方式，旨在指導及規範基地規劃之使用類別、使用強度以執行土地使用計畫對於土地開發之建議，故土地凡經編定為某種使用地，即應依照該編定類別使用，不得任意違反使用，以貫徹使用管制之目的；土地使用計畫，旨在反映基地自然、社會、經濟、人文環境之一種理性規劃動態之過程，因人、事、時、地、物之不同而制宜、以顯現出某一項計畫對土地之活動連結與使用強度、型態之安排。目前國內對於土地使用及管制，分別規定在都市計畫法與區域計畫法及其施行法規中，但對於特定產業之土地使用，尚須先有專責法律之許可並經主管機關之審查與監督等程序，方得進行開發及建築使用。因此，有關遊艇碼頭及周邊土地之規劃與使用管制，究竟是納入專責法律中併為規範？或是在專責法律中僅就產業之許可及管理作規範，至其土地開發及建築使用，則仍循現行都市計畫法、區域計畫法及建築法規等體系執行？抑或者在現行分區管制規則內，即可容許使用？乃本研究首先需釐清的問題。

目前國內對於特定產業，例如高爾夫球場、遊憩區、廢棄物衛生掩埋場、貨櫃集散站、工業區、休閒農場、海埔地、工商綜合區等之設置及用地變更，已訂定各類土地使用變更之標準作業程序(Standard Operation procedure)，使行政部門、規劃單位及開發實施者對於土地使用變更審議作業方式皆能有一致的共識。然而，遊艇碼頭及周邊土地之規劃與使用管制依其產業特性及複雜程度，均不低於前述之土地使用，因此，是否須另外建立法律體制？或仍循現行土地使用變更體制辦理，僅就其產業特性另訂執行法

¹²⁰ 請參見高雄市海洋局，高市海四字 0980015530 號函之內容。

規以資因應？抑或者在現行分區管制規則內，即可容許使用？亦有待分析研究。

在前述問題釐清後，對於如何設立遊艇碼頭專用區，並進行用地變更及取得作業，須有較細部及明確的參考規範，以期實施在技術層面上具有可行性。所以遊艇碼頭及周邊土地之規劃與使用管制，亦應遵照規定開發使用；關於遊艇活動及相關產業之土地使用項目，依照本研究計畫流程之上游研究項目中，先決定遊艇活動之主管機關，而在非都市土地使用管制規則中，有關水岸遊憩設施即可容許其使用，而其相關設施之目的事業主管機關詳如下附表所示。

表二十五、非都市土地容許使用許可使用細目及目的事業主管機關表

非都市土地容許使用項目之許可使用細目					
目的事業主管機關（單位）表					
容許使用 項 目	許可使用 細 目	各級目的事業主管機關（單位）			備註
		中央機關	直轄市或縣 （市）級機關 （單位）	鄉（鎮、市、 區）級單位	
水岸遊憩設施	水岸遊憩建築 及構造物	內政部	建設局（工務 局）（交通旅 遊局）（觀光 局）		本目之水岸遊 憩設施在風景 區或風景特定 區經營管理範 圍內應加會管 理機構
	水上遊憩器材 租售店	經濟部	各縣市政府商 業管理處(科)		
	遊憩停泊碼頭 及修護設施	交通部	建設局（工務 局）（交通旅 遊局）（觀光 局）		
	遊艇出租	經濟部	各縣市政府商 業管理處(科)		
	警衛或消防救 生設備及建築	內政部警政署 內政部消防署	警察局 消防局		

	其他水岸遊憩設施	交通部	建設局（工務局）（交通旅遊局）（觀光局）		
--	----------	-----	----------------------	--	--

附註：直轄市或縣（市）政府之組織編制及業務劃分有不同規定者，以實際業務職掌之機關（單位）為目的事業主管機關（單位）

以下分述之：

1. 遊艇碼頭及周邊土地之用途及分類

遊艇碼頭及周邊土地之用途，依其最廣泛之範圍，可歸類如下：

- (1) 遊艇專用區：遊艇停泊設施、岸上置艇區、維修區、碼頭、管制站及安檢區、遊艇教育訓練中心、遊艇買賣、出租展示區、船舶加油設施、水岸遊憩建築及構造物。
- (2) 住宿：觀光旅館、一般旅館。
- (3) 購物：大賣場、購物中心、商店、攤位。
- (4) 餐飲：餐廳、咖啡廳、速食店、飲料冰品店、中央廚房、食品料理設施。
- (5) 會議：會議室、接待室、貴賓室。
- (6) 展覽：展覽場、展示空間。
- (7) 休閒娛樂運動：主題樂園、遊憩(樂)設施、游泳池、三溫暖、水療、俱樂部。
- (8) 其他：適於融入使用之其他用途，例如：停車場、廣場、遊客中心。

2. 容許遊艇碼頭用地使用之使用分區及使用地類別

(1) 都市計畫範圍

依都市計畫法第 6 條及第 8 條規定：直轄市及縣（市）（局）政府對於都市計畫範圍內之土地，得限制其使用人為妨礙都市計畫之使用；都市計畫之擬定、變更，依本法所定之程序為之。故都市計畫範圍內土地，應依都市計畫之使用分區使用，並受其土地使用分區管制規則之規範。遊艇碼頭及周邊土地之各種用途，如以台北市土地使用分區管制規則為例，其容許使用之使用分區如下附表。

表二十六、台北市區容許遊艇碼頭及周邊土地用途使用之土地使用分區表

編號	用途分類	容許使用之土地使用分區
一	遊艇專用區	風景區、其他使用分區或特定專用區
二	住宿	住三、住三之一、住三之二、住四、住四之一、商一、商二、商三、商四、風景區、其他使用分區或特定專用區
三	購物	住三、住三之一、住三之二、住四、住四之一、商一、商二、商三、商四、其他使用分區或特定專用區
四	餐飲	住二、住三、住三之一、住三之二、住四、住四之一、商一、商二、商三、商四、其他使用分區或特定專用區
五	會議	住三、住三之一、住三之二、住四、住四之一、商一、商二、商三、商四、風景區、其他使用分區或特定專用區
六	展覽	住三、住三之一、住三之二、住四、住四之一、商一、商二、商三、商四、風景區、其他使用分區或特定專用區

編號	用途分類	容許使用之土地使用分區
七	休閒娛樂運動	商二、商三、商四、
八	其他	1、依其實際用途判定 2、其他使用分區或特定專用區

附註：本表之容許使用，係以最寬鬆尺度認定；且只要在該用途分類中，容許其中一種用途者，即予列入。

(2) 非都市土地

依區域計畫法第 15 條第 1 項規定：區域計畫公告實施後，不屬第十一條之非都市土地，應由有關直轄市或縣(市)政府，按照非都市土地分區使用計畫，製定非都市土地使用分區圖，並編定各種使用地，報經上級主管機關核備後，實施管制。故非都市土地應依非都市土地分區使用計畫及其使用地類別使用，並受非都市土地使用管制規則之規範。遊艇碼頭及周邊土地之各種用途，如以非都市土地使用管制規則為例，其容許使用之使用分區及使用地類別如下附表所示。

表二十七、非都市土地容許使用分區及用地類別表

編號	用途分類	容許使用之使用分區及用地類別
一	遊艇專用區	遊憩用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
二	住宿	丙種建築用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
三	購物	甲種建築用地、丙種建築用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
四	餐飲	丙種建築用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地

編號	用途分類	容許使用之使用分區及用地類別
五	會議	丙種建築用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
六	展覽	丙種建築用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
七	休閒娛樂運動	乙種建築用地、丙種建築用地、風景區及森林區林業用地、水利用地、遊憩用地、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地
八	其他	1、依其實際用途判定 2、其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地

附註：本表之容許使用，係以最寬鬆尺度認定；且只要在該用途分類中，容許其中一種用途者，即予列入。

3. 遊艇碼頭及周邊土地應劃設之使用分區及使用地類別

遊艇碼頭及周邊土地，在不同使用分區或用地內，或多或少都可容許使用。但由上述附表顯示，在都市計畫範圍內，除風景區及其他使用分區或特定專用區；及在非都市地區，除遊憩用地及其他使用區或特定專用區之特定目的事業用地外，並無一種使用分區或用地別可容納遊艇碼頭用途。因此，如果國內要開放遊艇碼頭，在劃設供遊艇碼頭用地使用之使用分區及使用地類別時，可有多種考量。

(1) 可行方式

A. 以土地使用分區管制作為手段，開放容許遊艇碼頭設施。

即在特定使用分區或用地內，對於可與遊艇碼頭設施融合之使用分區或用地，透過土地使用分區管制手段，開放容許作為遊艇碼頭使用；惟該使用分區或用地原未容許使用者，即予排除在外，不容許使用。

B. 以擬定或變更都市計畫或非都市土地使用分區方式，設置遊艇碼頭特定專用區。

即設置遊艇碼頭特定專用區，且在特定專用區內，得視各遊艇碼頭產業需要，容許各種用途，依據管制規則第 9 條規定，申請變更編定應先徵詢變更前後目的事業主管機關同意或核准，而各事業主管機關在做准否時，皆以其事業本身需要為考量，而居於主導地位，形成資源的分配不當，是項規則同時也規定了變更編定面積超過 10 公頃以上者，應先徵詢區域計畫原擬定機關之同意；惟因區域計畫之土地使用分區計畫，對於土地使用及變更，未有建立明確之指導原則，致使原擬定機關對用地變更准否之拿捏不易掌握，往往造成目的事業主管機關與縣(市)政府間權責不清之情事。

(2) 適當方式

前述以土地使用分區管制手段開放容許遊艇碼頭設施之方式，因在都市計畫中僅涉細部計畫變更，不須變更主要計畫；及在非都市土地僅涉用地變更編定，不須辦理分區變更或開發許可，故在用地變更程序上較為簡便。惟為建立健全制度，避免弊端，爰建議以擬定或變更都市計畫或非都市土地使用分區方式設置遊艇碼頭特定專用區為宜。理由如下：

A. 遊艇碼頭及相關產業(以下簡稱遊艇產業)宜視為整合性或綜合性休閒娛樂商用產業，應有整體規劃開發之考量。如於現有使用分區或用地內開放容許使用，而排除原未容許之用途，似無法達到綜合運用整體規劃開發之功效。

B. 具整合或綜合特性之產業，其使用區分原即符合特定專用區定位，設置特定專用區容許遊艇碼頭設施及其關聯產業，有正本清源意義。以國內對於工商綜合專用區之設置為例，該專用區之用途係提供綜合工業、倉儲物流、工商服務及展覽、修理服務、批發量販及購物中心之一種或數種之使用，故於都市計畫範圍或非都市地區，以設置特定專用區方式劃設工商綜合區。比較工商綜合區與遊艇產業之用途範圍及綜合特性，遊艇產業之用途廣泛，產業整合特性高，似有必要以設置特定專用區方式因應。

C. 現有使用分區或用地部分開放容許遊艇碼頭使用，部分不開放遊艇碼頭使用，將造成土地使用分區管制作業之分歧。

D. 不同產業有不同主管機關，將遊艇碼頭容納於現有使用分區或用地內，容易造成主管機關分歧，且難以突顯主管機關之重要地位。以特定專用區容納遊艇活動相關產業，較易區隔其範圍，有利於主管機關或行政公權力專責管理。

4. 遊艇碼頭區配置規劃

遊艇碼頭開發除了須考量碼頭本身所在地之區位條件，另外尚須考量遊艇碼頭之腹地面積及週遭遊憩活動之發展條件、地方特色、產業發展等而適切規劃設計，乃屬一通盤性、全面性、整合性之區域計畫；遊艇港之開發，依其規模及服務功能，一般可分為三種型態，即「簡易遊艇港(Stand alone Marina)」、「遊艇港及遊客服務中心(Marina with town-center focus)」及「綜合遊艇港及渡假旅館、俱樂部(Integrated marina/tourism resort)」等三類，其中簡易遊艇港僅提供水域、船席等基本設施外，陸上僅設置遊艇服務設施；遊艇港及遊客服務中心除船席停泊設施外，陸上進一步設置餐飲、商店及小規模旅館等，而綜合遊艇港及渡假旅館則提供遊艇水域、船席，陸上並設置完善之俱樂部、住宿、遊憩及各項服務設施。

另外，在本研究計畫流程中關於用地變更之課題，因遊艇碼頭及相關產業所需用之土地，在都市計畫內及非都市地區各須依循不同的計畫體系執行，分述如下：

1. 基地位於都市計畫範圍者：

如以劃定特定專用區方式處理時，其方式如下：

(1) 擬定特定區計畫

依都市計畫法第9條規定，都市計畫分為市(鎮)計畫、鄉街計畫及特定區計畫三種。遊艇碼頭及相關產業專用區(以下簡稱遊艇碼頭專用區)的開發，如有必要於非都市地區擬定特定區計畫，可依都市計畫法第12條、第13條及第14條規定擬定特定區計畫。

(2) 辦理都市計畫通盤檢討變更為特定專用區

遊艇碼頭專用區的開發，如須在都市計畫實施地區內進行，因原都市計畫並無該特定專用區的劃定，故得於都市計畫通盤檢討時，

依都市計畫法第 26 條規定檢討變更為特定專用區。

(3) 辦理都市計畫個案變更

都市計畫經發布實施後，為適應國防或經濟發展之需要，或為配合中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施時，得依都市計畫法第 27 條規定辦理都市計畫個案變更為特定專用區。

2. 基地位於非都市土地者：

(1) 依據非都市土地使用管制規則，如屬遊憩用地，即可申請興建。

(2) 如以劃定特定專用區方式處理時，其他用地別須辦理土地使用分區變更：

A. 辦理區域計畫通盤檢討變更

遊艇碼頭專用區在現有非都市地區之土地分區使用計畫及使用分區中，並無劃設該專用區。惟依區域計畫法第 13 條第 1 項規定，區域計畫公告實施後，擬定計畫之機關應視實際發展情況，每五年通盤檢討一次，並作必要之變更，故非都市地區遊艇碼頭專用區之劃定，得利用區域計畫通盤檢討時機，對原土地分區使用計畫及使用分區作必要之變更。

B. 辦理區域計畫隨時檢討變更

區域計畫通盤檢討係就原計畫作全面性檢討，且有時機上考量，較無彈性。惟依區域計畫法第 13 條第 1 項但書規定，為興辦重大開發或建設事業，或因區域建設推行委員會之建議，得隨時檢討變更區域計畫。

C. 申請開發許可後辦理分區變更

區域計畫完成通盤檢討公告後，對於符合非都市土地分區使用計畫者，得依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定：為開發利用，依各該區域計畫之規定，由申請人擬具開發計畫，檢同有關文件，向直轄市、縣(市)政府申請，報經各該區域計畫擬定機關許可後，辦理分區變更。

3. 針對既有漁港轉型或變更容許遊艇碼頭多功能目標使用部分：

近年政府為推動漁港多元化使用之目標，發展海上觀光遊憩活動及漁港的多功能利用，行政院農業委員會研訂「海岸新生」計畫，將改造傳統漁港

為兼具漁業及休閒觀光之現代化漁港，並鬆綁沿海遊艇觀光限制之政策，漁業署及各縣（市）政府，有鑑於此，針對部分第一類或第二類漁港轉型或釋出變更容許遊艇碼頭多功能化目標使用部分，亦有積極作為，除既有漁港之漁業活動維持外，尚發展休閒漁業，而港區水域部分將可讓遊艇停泊，港區陸域部分將引入觀光、休閒及遊憩，並加強與鄰近各遊憩區域連結，使原本只供漁業使用之漁港，朝兼具漁業、海上觀光、文化及遊憩之海洋觀光遊憩之多目標港灣發展。

(1) 港區機能分區

考量未來發展需要及藍圖，同時避免遊憩休閒之船舶與觀光設施影響傳統漁業之作業與利用，依水、陸域發展空間與機能特性，初步劃分為「傳統漁業區」、「娛樂休閒漁業區」、「遊艇碼頭區」、「觀光休閒遊憩區」及「補充發展區」等功能性分區。

A．傳統漁業區

配合港區未來發展需要，將現有硬體設備(施)提升整修翻新，同時考量現有傳統漁船停泊區位，及未來內港口將釋出供遊憩及觀光使用，因此傳統漁業區仍作為發展傳統漁業之用，提供漁船及沿岸舢舨所需之卸魚、補給、維修、休息、安檢碼頭之水域與相關的陸上設施。

B．娛樂漁業區

將賞鯨船及遊島之娛樂漁業漁船等停泊區位或現有魚貨直銷中心之區位，整體考量規劃出空間且興建或修建相關硬體設施提供給遊客候船及登船之使用，規劃為娛樂漁業專區之用地，提供娛樂漁業漁船所需之登船、休息碼頭之水域與相關的陸上休閒、候船之用。

C．遊艇碼頭區

配合原本漁港將提供部分用地供遊艇停泊與相關服務設施之需要，興闢遊艇碼頭停泊繫靠水域，陸域並規劃為遊艇陸上服務設施使用；固定遊艇的繫留設施例如：碼頭岸壁、棧橋、浮棧橋、繫船樁、繫船浮標、上下架設施(斜道、軌道燈、起重機)等，另

需設置船舶服務設施，應提供遊艇之補給服務及提供使用者在遊艇上活動所需之設施，包括給水、電力、油料、污水處理、臨時維修、陸上保管(置艇場、艇庫等)、瓦斯、無線網路及消防設施等，以帶動整體港區海上遊憩活動之發展。

D．觀光休閒遊憩區

因應漁港將朝兼具漁業、海上觀光、文化及遊憩之海洋觀光遊憩之發展，現有港區內部分用地區劃為觀光休閒遊憩區以供休閒遊憩及觀光使用，並盡量結合周邊緊鄰之地方特色，如博物館、藝術中心、古蹟等人文設施或自然景觀，將部分地區劃設為「觀光休閒遊憩區」興建相關設施，如觀光旅館、一般旅館、大賣場、購物中心、商店、餐廳、咖啡廳、速食店、飲料冰品店、會議室、接待室、貴賓室、展覽場、主題樂園、三溫暖、水療、俱樂部等，或可採民間參與公共建設之方式，如O T、B O T等方式，加速港區週遭地區之開發，帶動港區之繁榮，並創造就業機會，增進地方繁榮。

E．補充發展區

即保留部分土地供將來繼續發展之用，本區將暫不予以實施細部計畫及指定建築線，僅保留空白區域，視未來發展情況及實際需要再行細部規劃及設計，可採用「績效分區管制(Performance zoning)」方式，避免興建閒置不用的「蚊子館」而遭批評浪費公勞，並符合土地使用管制之「分期分區發展」、「成長管理(Growth management)」之精神，以達到土地使用計畫之公平性、合理性、安全性及適宜性。

三、遊艇基地之法律地位及其管理問題

遊艇基地之法律問題包括其法律地位及其管理問題，以下分述之：

(一) 遊艇基地的法律地位

如前所述遊艇基地應為觀光遊憩之重大設施，然而其在法律上定位為何在此仍然未解。依據各國資料之考察遊艇基地之建立絕非僅僅是單純的公共設施建

設，有關該基地內的公權力行使問題也應一併考量。實際就此點而言必須要回到國內較不熟悉的公營造物的概念之上。公營造物(Anstalt)的概念最早由德國學者Otto Mayer所創，其以為「公營造物係掌握在行政主體手中，由人與物作為手段之存在體，持續性的對特定公共目的而服務。¹²¹」目前此一定義，大體上仍為現在行政法學界所接受，在此定義下，例如機場港口即屬之。為了更精確了解公營造物，國內學者吳庚以為有四個特徵分別為：1. 營造物為行政主體(國家或地方自治團體及其機關)為特定目的所設置。2. 營造物暨非由成員組成之團體，亦非單純提供利用之物，與其他行政組織的不同在於人與物之功能上的結合。3. 組織上之依據係行政主體專為營造物所制定之法規。4. 營造物與利用人間之法律關係稱為營造物利用關係¹²²。營造物之設置乃是基於設置機關所制定之法規為依據，此即為營造物規章；但並非本處所指之營造物利用規則，利用規則通常為該營造物依其所擁有之營造物權力(Anstaltsgewalt)訂定之，但也有由設置機關自行訂定而普遍適用於各個營造物者¹²³。

公營造物與人民間之利用關係，可能為公法可能為私法，須依據營造物利用規則加以規制公營造物之利用關係。但不管是公法或私法關係，營造物管理者對於營造物管理之權限仍在，所以例如在該基地內的管理措施，如停泊席位之指派毋寧屬於管理者之權限，但這樣的關係僅及於對營造物之利用。其餘有關公權力之處仍不涉及，例如航站的管理者為民航局，進入航站者必須依據航站之各種不同使用規則，但是不代表證照之查驗以及行李的檢查亦屬之。同樣的對於遊艇基地本身之管理應由利用規則規制，但其CIQS仍應由法律規範，且其屬於公權力行政，所以建立遊艇基地應連帶解決CIQS的問題。

(二) 遊艇基地的管理問題

如前所述，遊艇基地之興建所牽涉到重點除了基地興建者為何，事後的管理措施也是應該注意之關鍵。尤其目前對於水上活動的行政障礙更是此處要去解決的問題，遊艇基地的設置如果得由管理者進行CIQS所續則可能將減少行政障礙且提供使用遊艇之誘因，對此將分別論述之。

1. BOT模式的容許性

¹²¹ 吳庚，行政法理論與實用，增訂10版，2009年8月，頁184。

¹²² 吳庚，行政法理論與實用，增訂10版，2009年8月，頁185。

¹²³ 吳庚，行政法理論與實用，增訂10版，2009年8月，頁186。

依據促進民間參與公共建設法第三條規定「本法所稱公共建設，指下列供公眾使用或促進公共利益之建設：一、交通建設及共同管道。二、環境污染防治設施。三、污水下水道、自來水及水利設施。四、衛生醫療設施。五、社會及勞工福利設施。六、文教設施。七、觀光遊憩重大設施。八、電業設施及公用氣體燃料設施。九、運動設施。一〇、公園綠地設施。一一、重大工業、商業及科技設施。一二、新市鎮開發。一三、農業設施。本法所稱重大公共建設，指性質重要且在一定規模以上之公共建設；其範圍，由主管機關會商內政部、財政部及中央目的事業主管機關定之。」就此而言，遊艇基地已如前述應將其與所謂港口之觀念脫離，而視為觀光設施交由民間興建。

而關於參與之方式，同法第八條指出：「民間機構參與公共建設之方式如下：一、由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。二、由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。三、由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。四、由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。五、由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。六、為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。七、其他經主管機關核定之方式。」其中第一種方式即屬所謂的 BOT 模式，在我國目前已普遍使用例如台灣高鐵及高雄捷運的建設均屬之。其他類型例如單純的委託經營在我國運用也屬常態。而採行何種方式進行公私間的合作則取決於雙方契約的約定。是故，民間參與遊艇港之建設與經營並非無的放矢，除了有法源基礎外，更已存在影響更大的公共建設之上。

2. BOT 模式之界限

採行 BOT 模式似乎成為了目前國內為解決公共設施興建時財源不足的最佳利器。是否有何種公共建設不適此一模式，吾人必須要回到民營化的類型與界限加以討論。

就性質上而言，單純為解決財源之不足而引進私人之財源參與之，於法有據。在此國家並未擺脫該任務只是藉由私人財政上之支援，其並無本質上之界限，而促進民間參與公共建設法也保留了政府監督與管制的權力，以及

必要時介入的可能，該法第 52 條即規定「民間機構於興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善或其他重大情事發生，主辦機關依投資契約得為下列處理，並以書面通知民間機構：一、要求定期改善。二、屆期不改善或改善無效者，中止其興建、營運一部或全部。但主辦機關依第三項規定同意融資機構、保證人或其指定之其他機構接管者，不在此限。三、因前款中止興建或營運，或經融資機構、保證人或其指定之其他機構接管後，持續相當期間仍未改善者，終止投資契約。主辦機關依前項規定辦理時，應通知融資機構、保證人及政府有關機關。民間機構有第一項之情形者，融資機構、保證人得經主辦機關同意，於一定期限內自行或擇定符合法令規定之其他機構，暫時接管該民間機構或繼續辦理興建、營運。¹²⁴」

上述的說明僅為遊艇基地的 BOT 案開啟了一扇大門，但是對於 CIQS 仍待討論。

3. 警察任務的民營化

(1) CIQS 任務民營化的可能

有關進出港口的防疫、安檢、報關等 CIQS 程序雖分由不同機關辦理，但就性質而言均屬國家的警察任務，其目的在於防止公共安全受到危害¹²⁵。狹義的警察任務則專指形式意義之警察機關所從事之危害防止任務，而此處安檢之執行單位雖為海巡署，但將海巡署理解為警察機關應無疑義。

而現行警察任務亦可能由民間或私人執行之。國內學者李震山即指出，包含機關、學校所設置之駐衛警；私人自願參加之義勇警察與交通義勇警察；甚至依據集會遊行法中規定集會遊行之負責人必須維護集會遊行之安全與秩序，亦屬代為履行行政任務。

進一步來說，這些由私人來承擔的警察任務，其原因有數種，其一為法定義務之承擔，例如集會遊行法第 18 條與第 20 條 2 第 1 項即分別規定，「集會、遊行之負責人，應於集會、遊行時親自在場主持，維持秩序；其集會處所、遊行路線於使用後遺有廢棄物或污染者，並應負責清理」、「集會、遊行之負責人，得指定糾察員協助維持秩序」。因此，集會遊行之負責人以及其所選任之糾察員部分承擔了原來警察機關必

¹²⁴ 但迄今並無接管之例子出現。

¹²⁵ 廣義上而言，警察的概念除了一般所理解之警察機關外，建管、環保、衛生等機關亦屬之。參見李震山，警察法論-警察任務篇-，2002 年，頁 7。

須要負責之任務。第二種情況則是行政委託，警察之任務包含國家機關之安全維護，因此警察法第5條規定「內政部設警政署（司），執行全國警察行政事務並掌理左列全國性警察業務：一、關於拱衛中樞、準備應變及協助地方治安之保安警察業務。二、關於保護外僑及處理涉外案件之外事警察業務。三、關於管理出入國境及警備邊疆之國境警察業務。四、關於預防犯罪及協助偵查內亂外患重大犯罪之刑事警察業務。五、關於防護連跨數省河湖及警衛領海之水上警察業務。六、關於防護國營鐵路、航空、工礦、森林、漁鹽等事業設施之各種專業警察業務。」其中第一款即為所謂的保安警察設立依據，因此內政部設有保安警察總隊負責各機關之安全維護。但實際上並非每一機關均由保安警察擔任安全維護之工作。依據各機關團體駐衛警察設置管理辦法第2條規定「左列機關、學校、團體為維護安全及秩序，得申請設置駐衛警察。一、政府機關。二、公民營事業機構。三、公私立醫療機構。四、公民營金融機構。五、公私立專科以上學校。六、其他機構、團體。」同辦法第7條與第8條分別規定「駐衛警察由各駐在單位依第八條規定遴選適當人員，送請直轄市警察局或縣（市）警察局審查合格後自費僱用之。必要時得委請警察教育機關統一招考。駐衛警察應實施職前及在職訓練，並得委請當地警察機關辦理；其要點由內政部警政署定之。」「駐衛警察之遴選條件如左：一、曾受警察養成教育或專業訓練，或高中（職）以上畢業服畢兵役，或曾受軍事訓練並擔任士官以上職務者。二、五十歲以下。三、男性身高一六五公分以上，體重五十公斤以上。女性身高一六〇公分以上，體重四十六公斤以上。四、身體健康，經公立醫院檢查合格。五、素行良好，儀表端莊，言語清晰。六、無公務人員任用法第二十八條規定之情事。」就此而言，顯然駐衛警察非警察但卻承擔了警察之任務，在執行時則獨立行使職權應屬受委託行使公權力。此外，交通義勇警察或者是義勇警察依據義勇警察編訓服勤作業規定以及交通義勇警察服勤實施要點之規定，其所扮演之角色為配合警察執行任務，故應為行政助手¹²⁶。

而由於警察任務為危害之防止，且因此必須訴諸物理上強制力，因此有論者雖然肯認上述幾種類型的合憲性，但也在選擇受託人以及受託

¹²⁶ 李東穎，行政任務委託民間的憲法界限-以警察機關危害防止任務作為觀察對象，國立台北大學碩士論文，2004年，頁99。

任務之監督上提出了幾個具體的遵循指標分別為。選擇受託人時必須考量到受託人之專業性，與人格的可信賴性；而在監督管理上必須盡可能的隨時監督私部門執行任務，並且於執行不力時有立即介入的可能¹²⁷。具體來說，在任務交由私人或私部門處理時必須建構適當的選擇機制，而在任務的執行上委託機關與受託者之任務與權責必須明確，且確保執行者忠實且中立的執行任務，有效的監督控制機制以及事後的權利救濟管道則是確保人民權利不受侵害的最後一道防線。而上述的標準在建構CIQS委外作業時均適用之。

(2) CIQS 委外時應注意事項

為促進遊艇觀光發展行政院已積極簡化整合CIQS 作業，依據行政院農委會之公告目前遊艇得停泊之漁港有二十處¹²⁸，此外尚有龍洞與後壁湖遊艇港。而關於CIQS的執行各機關除了職司安檢的海巡機關外，並未派人力常駐於各港，而是進出港申報時再行派員前往處理。在未來試圖建立遊艇基地時，應建立合署辦公場所。而為促進遊艇活動，進一步的將CIQS交由私部門來處理時，由於目前 CIQS程序涉及了財政部關稅總局、衛生署疾病管制局、行政院農業委員會動植物防疫檢疫局、入出國及移民署以及海岸巡防署海岸巡防總局之職權，必須分別觀察。尤其依據行政程序法第 16 條規定，行政機關將公權力委託民間團體或個人行使時，必須要有法規之依據，這樣的要求乃是基於行政機關職權乃是人民所給予。然而此處的法規所指為何，是否包含以行政規則或者是法規命令來授予公權力，則仍有疑義。國會因其代表由國民直接選出，因此具有較高之民主正當性，是故對於重大之事務基於重要性理論應保留由國會決定之。而關於國家組織設立與權責劃分，由於事涉國家權力分配以及責任的歸屬，因此屬於重要之事項必需要法律保留。在受委託行使公權力的情況，國家並未脫離該任務，因此倘若將此處的法規解為行政命令即可，恐有傷民主原則。CIQS事項乃是國家行使公權力對人民的自由與權利加以限制，依據重要性理論以及層級化法律保留原則(釋字第 443 號解釋參照)應有刑事法律依據，倘若將該權限委託人民行使自應於

¹²⁷李東穎，行政任務委託民間的憲法界限-以警察機關危害防止任務作為觀察對象，國立台北大學碩士論文，2004年，頁 134。

¹²⁸ 高雄市鼓山及旗津漁港、基隆市八斗子漁港（碧砂港區）、桃園縣竹圍漁港、新竹市新竹漁港、臺南市安平漁港、臺南縣將軍漁港、高雄縣興達漁港、台東縣新港及金樽漁港、澎湖縣七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三及赤崁等。

法律中規範。在此之下則必須要檢視各個法律規範是否提供了委託行使公權力之法律依據。

而上述各機關所職掌關於遊艇進出港檢查之法律規範，均無具體的指出其可將該權力授權私人辦理，因此必須要加以增訂作為授權之依據。本文認為現行遊艇管理法制並無單獨之法律依據，但可在漁港法、商港法內適當之條文加以增訂。而關於受託人之甄選，應慎重為之。行政程序法第 138 條亦規定：「行政契約當事人之一方為人民，依法應以甄選或其他競爭方式決定該當事人時，行政機關應事先公告應具之資格及決定之程序。決定前，並應予參與競爭者表示意見之機會。」在此之下，其甄選之公正性應可確保。但受託人必須為人格可靠之人，是故，除了參與甄選之團體或公司必須要為可靠者外，其實際上執行業務之人也必須具備同一特質。

本研究認為，由私人公司執行警察任務者，可以保全公司為代表，而依據保全業法第 10 條之 1 之規定，「有左列情形之一者，不得擔任保全人員。但於本法修正施行前，已擔任保全人員者，不在此限：一、未滿二十歲或逾六十五歲者。二、曾受有期徒刑以上刑之裁判確定，尚未執行或執行未完畢或執行完畢未滿十年者。但因過失犯罪者，不在此限。三、曾受保安處分之裁判確定，尚未執行或執行未完畢或執行完畢未滿十年者。四、曾犯組織犯罪防制條例規定之罪，經判決有罪者。五、曾犯肅清煙毒條例、麻醉藥品管理條例、毒品危害防制條例、槍砲彈藥刀械管制條例、貪污治罪條例或洗錢防制法規定之罪、妨害性自主罪、妨害風化罪、殺人罪、重傷害罪、妨害自由罪、竊盜罪、搶奪罪、強盜罪、贓物罪、詐欺罪、侵占罪、背信罪、重利罪、恐嚇罪或擄人勒贖罪，經判決有罪者。六、經依檢肅流氓條例認定為流氓或裁定交付感訓者。有前項第四款至第六款情形經判決無罪確定、撤銷流氓認定、裁定不付感訓處分確定者，不受不得擔任之限制。」

除此之外，行政機關必須要有對於受委託者之監督權，必要時甚至得將該權力收回。因此必須建立對於 CIQS 受委託者之監督機制，如檢查資料的提供、委託機關的檢查權。因此本文以為，受委託人必須依法保存因該任務之執行而取得之資料(如於進出港時填寫者)，並定期陳報委託機關以供查核，且由於 CIQS 為執行公權力之行為，必要時應得派

專職人員在場監督，以免侵害人民權利。倘若委託人發現受託者有違法不當之時除得當面糾正外，必要時應給予接管之權。

(三) 小結

遊艇基地之進出港口的防疫、安檢、報關等 CIQS 程序為簡便辦理各機關應於同一辦公地點辦理，且應於特定法律中規範該權限得委託民間行使之，並於規範中制定受委託者及其從業員之資格條件、監督管理之權限，以及具體執行事項，如此當可確保該程序順利運作。整體而言，遊艇基地之建構不管從基地的 BOT 以及基地的 CIQS 問題上來說，並無本質上的限制。但於目前缺乏具體之規範下，僅得將遊艇基地的硬體建設與經營管理交由民間為之，而最重要也最常為人詬病的執法權限，卻無法律規範，在此建議應建構專門之遊艇基地規範。

四、漁港內設立遊艇基地之可行性評估

(一) 漁港法設立遊艇專區之背景

1、漁港功能多元化方案

「漁港功能多元化規劃」自民國 80 年代開始，台灣地區許多漁港已經開始朝向休閒化發展，魚貨直銷、海鮮品嚐、海釣、海洋觀光等最為普遍，漁業署為配合漁業轉型及國人對海洋遊憩的需求，於 88 年中央政府國內需求方案中，選擇區位及條件適當的漁港，進行規劃建設，朝向多重功能之現代化漁港邁進；該計畫於 88 年度辦理烏石等 19 處漁港之規劃及實質建設，計畫經費為 5 億元，主要辦理漁港功能多元化之規劃、港區綠美化、港區設施改善、浮動碼頭、直銷中心等；89 年度（88 年 7 月至 89 年 12 月）計畫經費為 7.5 億元，辦理南方澳等 35 處漁港之規劃與實質建設，主要辦理漁港功能多元化規劃、港區綠美化、港區景觀改善、直銷中心、漁業大樓、觀海木棧道、漁業文化展示館、跨港拱橋及漁港區設施改善等。90 年度編列 9 億元，辦理淡水第二、正濱、烏石、南方澳、新港、將軍、馬公、興達遠洋、後壁湖、花蓮、石梯、新湖…等漁港之各項軟硬體設施，自此奠基了漁港發展之定位¹²⁹。

基於前述發展背景，現階段「漁港功能多元化規劃」即包含成立遊艇停泊專區，藉此轉換漁港使用定位，透過分區規劃之方式，成立遊艇專區，提

¹²⁹ 此部分背景資訊可參閱行政院農委會漁業署網站：<http://www.fa.gov.tw/>。

供遊艇活動、停泊使用之規劃。

2、現有之規劃機制-公部門相關權責單位

「漁港轉型」所依循的法規眾多，概可分為交通、經濟、內政、環保、農漁業、文建、海巡等類，主要之法規計有：「綜合開發計畫」、「區域計畫法」、「都市計畫法」、「國家公園法」、「海洋污染防治法」、「文化資產保存法」、「水土保持法」、「漁業法暨施行細則」、「商港法」、「漁港法暨施行細則」、「水利法」、「船舶法」、「水污染防治法」、「廢棄物清理法」、「發展觀光條例」、「娛樂漁業管理辦法」、「遊艇管理辦法」、「各地區水上活動管理辦法（自治條例）」、「小船管理規則」其他相關之法規則有：「土地法」、「台灣地區近岸海域遊憩活動管理辦法」、「市地重劃實施辦法」、「客船管理規則」、「海商法」、「航業法」、「海岸巡防法」、「專屬經濟海域及大陸礁層法」、「領海及鄰接區法」、「海埔地開發管理辦法」、「風景區開發計畫審議及作業規範」、「觀光旅館業管理規則」、「環境影響評估法」、「遊樂區風景區開發環境影響評估作業準則」、「水土保持法施行細則」、「建築法」、「國土計畫法(草案)」、「非都市土地使用管制規則」等項，不計其數。

由龐雜的法令可見相關行政組織相當眾多，所涉及層面亦十分廣泛，事實上如單純就執行面而言，最可能發生的即是衍生出管理權限之主從關係及缺乏專業管理機制等問題，再者地方管理機關的執行能力及人力，是否能勝任，都將影響到策略的推展¹³⁰。

國內現有的漁港轉型利用發展，政策走向雖以觀光遊憩與漁業並進，但多元性仍不足，且整體考量仍受漁業需要及漁業利用所牽制，實難全面滿足遊艇遊憩對象及市場需求，若要建設遊艇遊憩專區，則在水岸開發前宜應調整法規，使其符合實需（如漁業法、商（漁）港法、海岸法、土地法甚至於遊艇法等等），同時整合漁村及周邊景觀（地景）進行整體規劃，定位其使用目標，增加吸引企業資金的投入及當地住民的參與等，方能有效促進漁業的永續發展與漁村經濟，創造舒適之遊憩環境。

3、漁業（港）經營管理之現況

¹³⁰郭慶清，國立中山大學海洋環境及工程學系碩士論文，漁港轉型為觀光遊憩發展策略規劃之研究，2006年7月

(1) 漁業管理

依我國憲法第 108 條規定漁政機關之權責劃分：「海洋漁業由中央立法並交由縣市執行」，因此在「漁業法暨施行細則」及「漁船建造許可及漁業證照核可準則」中則規定：

A. 中央主管機關核發漁業證照及管理權責

包括專用漁業權漁業及作業水域在二縣(市)以上之定置及區劃漁業權漁業、作業水域在二縣(市)以上之漁業權漁業，以及非屬直轄市、縣(市)主管機關主管之特定漁業及娛樂漁業。

B. 直轄市主管機關權責

作業水域在直轄市以內之專用漁業權漁業，以及使用漁船總噸數在未滿一百噸之特定漁業及娛樂漁業。

C. 縣(市)主管機關權責

作業水域在縣(市)轄區內之定置、區劃漁業權漁業，以及使用漁船總噸數未滿二十噸之特定漁業及娛樂漁業，在直轄市者，包括縣市主管業務項目。

(2) 漁港管理

各級漁港係依漁港法、其施行細則及有關法令進行管理；並依該法第 4 條規定將漁港區分為第一類及第二類漁港，分別由中央主管機關及直轄市、縣(市)主管機關管理；其類別由中央主管機關會商漁港所在地直轄市、縣(市)政府，依漁業發展需要及使用目的指定之。

漁業署依漁港法第四條規定就漁港類別，與漁港所在地直轄市、縣(市)政府會商，並於民國 95 年 6 月 6 日(行政院農業委員會農漁字第 0951340666 號)公告，目前漁港實際數量共有漁港 225 處(不含泊地)，而台灣本島即有 150 處(佔 67.5%)，澎湖及金、馬等外(離)島則有 75 處(佔 37.2%)，再者依行政區域分佈來看澎湖縣 67 處則居全台之冠；225 處漁港中屬中央漁政機關所主管之第一類漁港有八斗子等 9 處、由直轄市及縣(市)政府轄管之第二類漁港有烏石等 216 處，有關規劃、建設及經營管理，係依同法辦理。

A. 第一類漁港

漁港之整體規劃及建設，由中央主管機關擬訂漁港計畫，報請行政院核定後施行。

B. 第二類漁港

則由直轄市、縣（市）主管機關訂定漁港計畫公告施行，並報請中央主管機關備查。

C. 前二項規劃涉及土地使用分區或用地變更者，依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法規定辦理；有關經營、管理及維護分別由中央主管機關或直轄市、縣（市）主管機關置專任人員管理。

D. 漁港一般設施優先由漁港所在地漁會，依漁會法第四條所規定任務及漁港計畫擬訂投資計畫，以價購方式取得土地或向主管機關租用土地，申請建設、經營，並取得地上物所有權。

E. 漁港所在地漁會因人力、物力不足，無法依前項規定辦理時，得循公開招標方式公告徵求投資人依據漁港計畫擬訂投資計畫，以價購方式取得土地或向主管機關租用土地，申請建設、經營，並取得地上物所有權，或由主管機關提供土地無償使用，由投資人以投資建設、經營，經營期滿移轉該設施之所有權予主管機關之方式辦理。

4. 小結

基本上，漁港管理由中央主管政策性、涉外性、全國統一性之業務及我國經濟海域以外之遠洋漁業，並兼負督導下級政府機關之責任；直轄市及各縣（市）政府主管沿岸漁業及養殖漁業、負責執行中央交付之漁業政策及督導地方漁政機關之責任；此外，漁船檢查丈量、所有權登記等業務，係由交通部航政機關主管；漁船進出安全查驗等業務，則由行政院海岸巡防署主管。

然而，漁港於設立遊艇遊憩專區時，除前述提及可加強民間業者以 BOT 建設管理之外，本研究建議可參酌國外關於遊艇基地(marina)之管理概念，賦與經營業者自律管理之權責，建立遊艇基地管理者、遊艇使用者、漁港主

管機關三方權利義務關係，相關論述將於下介紹之。

(二) 遊艇基地管理簡介

1. 遊艇基地成立背景

遊艇活動安全是規範制度的首要考量，也是使用人(boater)必須負擔的必要成本。但安全是指人身安全(safety)，而非國家社會安全(security)。若政府基於高強度的國家或社會安全考量，如追捕罪犯、防治走私等目的行使警察權，對於從事遊艇活動者進行必要的盤查或臨檢，並不需要修法或另定法律。我國有關國家社會安全(security)涉及遊艇活動的問題，是在於法規欠缺整合，導致執行的偏差。港口，不論是商港，還是漁港，皆屬進出管控區域，受到高密度管控，而遊艇停泊於港口，亦須受到進出申報、盤查等必要的管控。因此，為避免遊艇進出海域活動遭致如進出戒嚴地區的管控，唯一的方法即將遊艇停泊地與商港或漁港的管控區域分離，而另以遊艇基地(boat marina)代之。

2. 遊艇基地(Marina)之管理經營模式

世界各國如美國、澳洲、紐西蘭等國家均有設置遊艇基地，以供遊艇活動使用。各國遊艇基地之管理於細節上雖不盡相同，但其基本原則卻有共通之處。為避免掛一漏萬，本研究於此非介紹各國遊艇基地之個別管理情形，而是係以整體性之視角，整理歸納國外遊艇基地之經營管理原則，探究民間業者與政府公權力間之關係，俾供我國將來設置遊艇基地參考之用。

(1) 政府與業者之關係-民間參與建設及授權業者為基地管理

以美國麻州Barnstable為例，遊艇基地之建造、管理等事務，皆由政府直接以法律授權給經營業者，使業者在法律授權範圍內，針對遊艇基地之經營、管理等事項，制定自律管理規則¹³¹。

而針對遊艇基地內之事項，並非全然排除公權力之行使，換言之，政府公權力係授權遊艇基地經營者，針對遊艇停泊及使用費用、遊艇基地設施使用管理、遊艇活動範圍管理等具體事項，交由專業之民間管理團隊加以自律

¹³¹ TOWN OF BARNSTABLE, MARINA RULES AND REGULATIONS, 2009

管理，換言之，係就專業之角度，授權民間就遊艇活動之相關事項做全面性之授權管理。

而具體之自律規範，以澳洲為例¹³²，其自律規範第一條便開宗明義規定，遊艇基地之使用人皆負擔風險自承之義務，而就船隻大小之規範、水電使用之規範、基地內加油規定、船隻維修、基地內活動管理、環境清潔、停車管理等相關事項，經營者皆具備自律之管理規範，從事整體性之專業管理。

換言之，國外遊艇基地之管理授權係類似於特別管理區或經貿特區之管理模式，針對其他涉及遊艇活動之一切管理事項，皆由政府授權予民間管理業者，在自治授權範圍下，允許業者制定自律規範，供基地內部從事自治管理。

具體而言，政府多透過議會或政府立法授權遊艇基地業者，就下列事項，制定自律規範：

- A. 遊艇停泊及活動等相關費用；
- B. 遊艇基地使用分區管理；
- C. 安全維護及船隻進出管理；
- D. 船隻維修或停放(艇庫)。

(2) 業者與使用者之關係-契約自律

基於前述政府授權給民間管理業者，制定自律規範後，民間管理業者與遊艇使用者便會透過簽訂使用契約之方式來確立雙方之權利義務關係，具體而言，以美國為例，其契約規定事項分為下所述(以下管理機關係指遊艇基地之民間管理機關，使用者係指遊艇基地之使用者)¹³³：

- A. 用途：船主或使用人應保證遊艇係出於自用娛樂使用，不得有私自之商業行為，使用人亦須遵守聯邦法及州法所規定之事項。
- B. 停泊碼頭：使用人應保證碼頭之清潔，並不得私自設置相關坡道設施於碼頭毗鄰之地。
- C. 廁所設施：船上之廁所，應保持清潔和衛生，管理機關有權隨時檢查污水處理設施。船隻亦不得隨意排放汗水於水域範圍內，需利用

¹³² Australia, Southport Yacht Club, *MARINA & SWING MOORING BY-LAW*, 2010

¹³³ LIGHTHOUSE POINTE MARINA & BOAT CLUB, *RULES AND REGULATIONS*.

專用之污水處理器，於指定地點排放之。

D. 停泊器材：應使用符合 1.5 英吋以上之纜繩使其確實停泊完全。

E. 船隻修理：普通維修，可允許在船上的濱海維修區（碼頭工作）為之，但船主必須事先通知管理機關，且不可排放油漆稀釋劑或其他石油產品。

F. 危險活動：在所屬水域內嚴格禁止從事噴漆，焊接和燃燒廢棄物等對環境污染之行為。

G. 公用設施：租賃費單指船隻停泊之費用，不包括公共設施之使用，電力之插座及水源使用。

H. 停泊：管理機關有權更動船隻停泊之順位及位置。

I. 豁免的條款及條件：本契約不得事先聲明放棄或豁免。

J. 共有船舶：非經管理機關同意，不允許共有船艇所有權之協議。

K. 行為不檢：船隻內禁止從事不當行為，管理機關有權執行安全檢查並排除違法行為。

L. 加油：船隻應於經批准之加油站內之指定範圍內從事加油行為，且不可洩漏或污染環境，亦不可擅自運送油品。

M. 廣告：除經管理機關允許者，禁止廣告、招攬或經營任何業務。

N. 不可超速：船隻活動不可超過管理機關規定之速限。

O. 游泳：不可在停泊碼頭區域內，從事游泳，跳水等水上活動。

P. 垃圾：不將垃圾扔進海裡。

Q. 損失或損害：管理機關不負責任何由使用人故意或過失造成之損失或損害，使用人應自行負責賠償。

R. 檢驗：管理機關有權檢查所有船隻之適航性，以確保其符合管理機關之標準，倘若業主未能保持船隻清潔及適航性標準，管理機關得取消遊艇基地使用契約，並要求業主離開遊艇基地。

S. 自動抽水機：所有船隻應配備自動抽水機。

T. 滅火器：所有船隻必須有適當類型和數量的滅火器，以符合美國海岸防衛隊之規定。

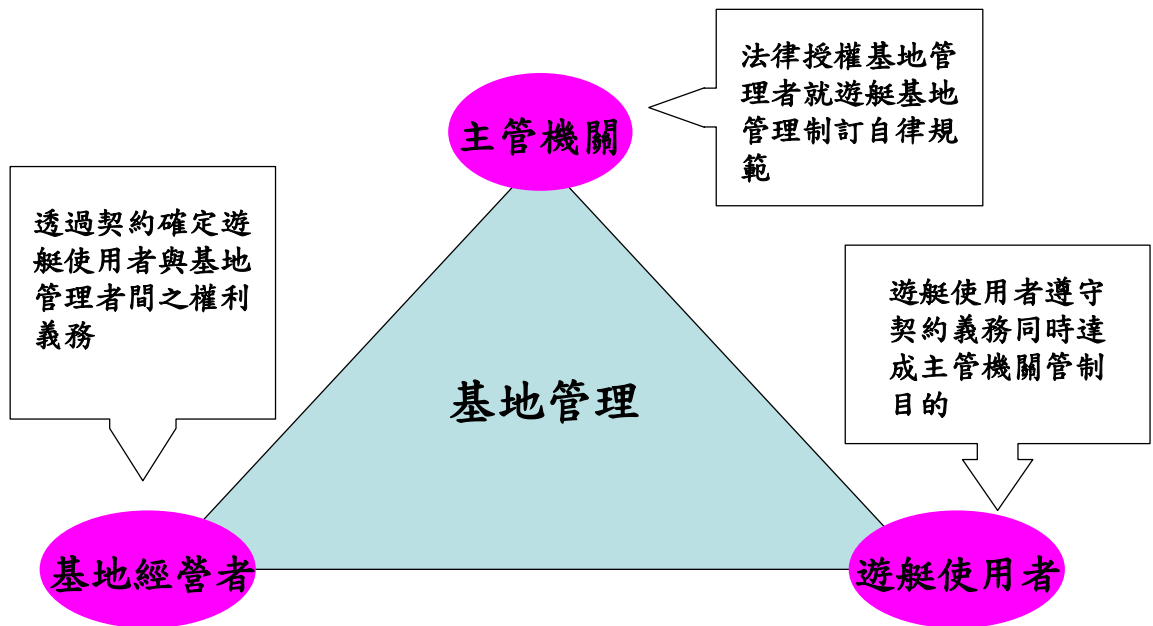
U. 除經管理機關同意經營租船業務者外，遊艇基地內不得私自從事船隻轉租。

V. 酒精飲料：不含酒精飲料可開放於停泊區域內販售。

從前述使用者契約之規定條款觀之，吾人可發現關於遊艇基地之管理，針對政府授權給民間管理業者之自律事項，業者除制定自律規範外，亦會透過契約之方式，和使用者簽訂使用契約，來實現自治規範之執行；此外，針對未獲公權力授權之事項，亦透過契約之方式，約束使用者以符合政府規範，使遊艇基地之管理具備更細密之管理強度。

3. 小結

前有述及，遊艇基地(Marina)之管理經營模式世界各國皆有所不同，但本研究強調之重點在於，政府與經營遊艇基地之民間業者的關係，係透過法律授權之模式，將遊艇基地內之經營管理、場地設施維護、活動區域及環境保護等相關事項，授權給民間業者自律管理，而民間業者與使用者間之關係，則係透過簽訂使用契約之方式來加以約束確保使用者能確實遵守業者之自律規範，三方間之權利義務關係，如同下圖：



圖十五、遊艇基地管理使用之三方關係圖

具體來說，本研究強調重點即為國外遊艇基地之授權管理概念(marina authority)，其授權項目或目的可按各國國情需要加以制定審酌，而此種授權觀念在我國推廣遊艇活動，殊值我國參考。除強調營運管理之授權，於公權力行使方面亦可透過民間業者藉由契約與使用者釐清權利義務，針對專業遊艇基地之管理維護，亦應授權與民間業者加以專業管理，方得發揮最大之效果及減少公權力介入之範圍。換句話說，業者與使用者之自律與政府之授權，方為遊艇基地管理之核心所在，唯有在自律無法達成目的時，公權力方有介入之必要。

(三) 漁港再利用-設置遊艇基地之可能性

如同前述，漁港中設置遊艇專區時，其中涉及政府公權力行使之權限，可大致分為下列三種：

- 1、漁業/港管理業務：由中央政府或縣市政府按權責範圍加以管轄。及一般漁港內部行政管理及場地管理，皆由主管機關中央政府或縣市政府加以

管理之。

2、航政監理業務：如漁船檢查丈量、所有權登記等業務，則由交通部航政機關主管。

3、漁港進出管理：漁船進出安全查驗等業務由行政院海岸巡防署主管。

按我國現況之歸納，漁港再利用方案中，現階段已有規劃遊艇遊憩停泊專區之構想，其遊艇專區之設立，仍涉及上述三單位之公權力行使範圍，若不以創新之經營理念加以發展遊艇專區，恐無法達成發展遊艇及海洋遊憩之目的。

為此，本研究建議，關於漁港設置遊艇專區之構想，應參考仿效國外遊艇基地之授權概念，將遊艇基地之興建，以 BOT 授權興建之模式，引進民間業者參予遊艇基地之興建，而於遊艇基地管理之部分，應於專業管理角度下，授權由民間業者加以管理，具體建議如下：

1、一般行政管理：針對一般漁港及遊艇基地之行政管理及公權力行使，如一般庶務性之行政事項，如公權力行使、安全、秩序維護、環境保護等情事，如無涉及遊艇基地之管理範圍，其管理機關亦由原政府主管機關加以管理。

2、特殊行政管理：如涉及遊艇基地之具體事項，如遊艇停泊/管理費用，遊艇基地內設施管理，活動分區管理、安全維護等一切相關於遊艇活動之具體事項，應由政府授權民間管理業者加以管理，並授權業者訂定自律規範，就其遊艇活動之相關範圍內，訂定相關自律規範自行管理之。

3、遊艇進出港管理：基於遊艇基地之自律性，遊艇由於出入漁港尚須受到進出安全查驗，由行政院海岸巡防署主管。建議可與海巡署針對入出港管理系統建立一資訊共享平台，針對漁船與遊艇進出港管理，分別向漁船進出管理機關-海巡署，與遊艇進出管理機關-遊艇基地管理業者加以申報，而兩進出口管理系統間需共享資訊，供調度使用。

4、業者與使用者簽定契約：針對民間業者之自律規範，可包含政府公權力之要求管制事項，予以內化至契約中，藉由業者與使用者間之契約權利義務關係，達成政府管制之目的，亦可加強業者與民間業者間之權利義務關係，如安全、保險等具體事項，藉此保障使用者及業者。

第五項 遊艇活動

針對使用遊艇活動部份，本研究認為重點表現在於政策、法制及措施面三部份，以下說明之：

壹、政策面

遊艇活動之政策面部分，包括親海教育之扎根及親海活動之推廣兩部份，以下分述之。

一、親海教育之扎根

任何水上遊憩活動普及之前提，均為人民對於海洋抱持有正確之認知與態度，一旦人民具備此一主觀條件，自然有親近海洋之渴望，進而抱持參與各項水上活動之熱情，遊艇活動也不例外。

因此，本研究建議政府應自正確之親海教育著手，依照各階段之活動型態，依不同對象建置有效之教育管道，分別灌輸正確的海洋認知與概念，以形塑健康積極的親海態度，如此一來，各類水上休閒活動之推廣將易如反掌，我國亦可成為真正之海洋國家。

具體做法方面，本研究建議教育部及體委會可持續針對學生(小學學生、國中學生、高中學生、大學學生)及社會大眾，設計符合身心狀態的教育課程，並積極與相關水上活動協會合作，達成親海教育之扎根效果。以馬總統於2009年提出之『十年游泳發展計劃』為例，即為一親海教育的成功開端，因游泳為各類水上活動之基礎，其推廣將有助於其他類水上活動之發展。

二、親海活動之推廣

培養正確之海洋觀念後，尚需藉由多樣化之親海活動來吸引民眾之參與，本研究建議政府機關應與各活動之協會及業者合作，有計畫性地舉辦親海活動，透過豐富之活動內容，為水上遊憩活動廣為宣傳並吸引民眾之投入。具體作法上，本研究建議可循墾丁春天吶喊活動模式，每年舉辦夏季航海節吸引熱愛海洋活動之民眾參與，讓原對於海洋休閒活動不熟悉之民眾藉由多次接觸，培養對於海洋遊憩活動之興趣。此外，亦可編列經費補助傳媒業者拍攝遊艇活動相

關之電視或電影集，透過戲劇呈現之方式，營造遊艇活動之陽光健康與時尚流行印象，吸引民眾投入相關活動之參與。

貳、措施面

遊艇活動之措施面部分，以下分由三大面向敘述之。

一、規劃完整之活動安全教育

親海教育之目的，除培養人民對於海洋之正確態度外，尚包括從事海洋遊憩行為時之活動安全，有安全之活動作為前提，人民才能健康積極地投入海洋活動，惟海洋遊憩活動之本質即為冒險犯難，任何海洋運動均存在有一定風險，觀察外國水上遊憩活動高度發展國家，即可發現『海洋活動風險由活動者自承』不僅為人民普遍之共識，更是國家一切行政措施之核心指導原則，因此海洋遊憩活動安全之維護責任應在於活動者本身，而非任何水域主管機關，惟有灌輸人民正確的活動安全概念與知識，才能完全而徹底地達到海洋遊憩活動零事故的目標。

基此，本研究建議於親海教育實施方面，應灌輸人民正確觀念，即：海洋遊憩活動本具有高度冒險犯難精神，『風險自承』為當然之事，惟有活動者本身所具備之正確觀念與知識技能，始能於第一時間有效保護自身活動安全，而政府機關所扮演之角色應為第二線之緊急救援工作。

於親海活動安全教育實施之具體作法上，本研究建議政府各主管機關應積極尋求與各遊憩活動協會或業者合作，規劃並舉辦完整之教育訓練課程，灌輸人民正確之活動知識，並培養有效實用之安全維護技能，如此一來，必可大幅提升海洋遊憩活動之安全度。以民國 97 年由交通部觀光局與協會合力舉辦之『水域遊憩安全講習』，即為一值得讚許之行政措施。

二、給予從事推廣工作之業者或協會獎勵補助

對於任何海洋遊憩活動之推廣，其實未必需由政府獨力親為，可透過與協會或業者合作進行之模式，或者由政府機關提供實質之獎勵補助，鼓勵民間協會及業者持續投入推廣與教育工作，目前國內因喜愛水上遊憩活動而自發組成之相關組織團體，其類型包括游泳、衝浪、潛水、浮潛、風浪板、滑水板、水上

摩托車、獨木舟、泛舟艇及帆船等，均抱持高度熱忱進行各項活動之安全、訓練及推廣工作。

對於上述持續從事推廣教育工作之協會與業者，本研究建議政府應擬定具體獎勵補助措施，以鼓勵其繼續性地投入相關工作，如此不但可減輕政府獨力推動之壓力與成本，更可藉由各協會與地方互動之密切性，達成提高推動成效之目標。

三、揭露水域變化相關訊息以利活動之進行

任何海洋遊憩活動之安全進行，除活動者本身應具備必要之知識技能外，如何掌握大自然環境為活動所帶來之變數，則仰賴水域及氣候變化資訊之充分掌握。

因此本研究建議主管機關應建立公開多元之資訊發佈管道，提供每日各主要水域及氣象之訊息，以及定期更新提供完整海圖，以利活動者充分掌握後，於活動進行中有效採取必要措施，方能百分之百維護活動安全。

參、法制面

針對遊艇活動法制面問題，本研究認為主要應改進者包括各縣市活動範圍認定，以及國家安全法與遊艇活動的限制等議題，以下提出改進方案：

一、未涉入出境之進出海岸查核機制檢討：回歸依法行政及比例原則

目前我國海巡機關針對遊艇活動之檢查依據為國家安全法第 4 條第 1 項中所指「必要時對於入出境之旅客及其所攜帶之物件、入出境之船舶、航空器或其他運輸工具、航行境內之船筏、航空器及其客貨以及上述運輸工具之船員、機員、漁民或其他從業人員及其所攜帶之物件得加以檢查」。而作為海岸巡防之具體行為規範的海岸巡防法第 5 條第 2 項規定，「進出海域、海岸、河口、非通商口岸及航行領海內之船舶或其他水上運輸工具及其載運人員、物品，有正當理由，認有違法之虞時，得依法實施檢查。」如此一來，有待討論的問題有二，依據國家安全法第 5 條規定是否符合憲法規定？再以安康專案為背景進行之全面式安檢是否符合憲法規定？而國家安全法中規範之「必要時」以及海岸巡防法第 5 條之具體規範，應如何解釋？對此將分述如下：

(一) 進出港檢查之合憲性與必要性

1. 行政檢察與進出港口檢查

如前所述，國家安全法第 5 條賦予警察及海巡機關必要之檢查權限。此種檢查，就性質上而言屬於行政檢查之一種¹³⁴，行政檢查之實施，涉及憲法保障人民之隱私權、財產權、工作權、人身自由權等基本人權。倘若必須檢討國家安全法第五條的合憲性，則必須先了解何謂行政檢查。

行政檢查又稱行政調查¹³⁵，於我國行政實務上之使用頻繁，例如海巡機關機場港口之安全檢查、消防機關對建築物實施消防安全檢查、環保機關對於排放汙水之工廠實施水汙染檢查、金管會對於金融業者實施金融檢查等。由於種類繁多，國內學者法治斌將其定義為：「行政機關為達成行政目的，基於個別行政法規內容，行使該個別法律之具體權限，繼而產生對於特定事項相關事實與資料所為之蒐集、查察、檢驗相關資料的活動¹³⁶。」亦有整理出廣狹義不同之定義者，以下分述之¹³⁷：

最廣義之行政檢查：即行政機關一切收集資料活動，包括行政主體內部調查機關向他機關調閱資料或上級對下級實施之業務檢查所為之「內部作業查核」活動，與行政主體對人民實施之外部的收集資料活動。

廣義的行政檢查：行政主體對人民實施之外部的收集資料活動。包括：1. 為行政計畫或行政立法之前的「一般調查」；2. 行政處分前所為的「構成要件事實調查」；3. 行政處分決定後所為的「監督檢查」；4. 準備實施行政制裁前的「構成要件事實調查」；5. 為行政目的之「戶口普查」與「統計調查」。

狹義的行政檢查：行政主體為達成行政目的，行使個別具體權限，對特定人民所為之相關事實與資料查察收集活動。其內容僅包含個別之調查，即 1. 行政處分前所為的「構成要件事實調查」；2. 行政處分決定後所為的「監督檢查」；3. 準備實施行政制裁前的「構成要件事實

¹³⁴ 李震山，警察行政法論，2007 年，頁 281；高規肯，海岸巡防機關執行海上檢查程序之研究，臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2007 年，頁 124；張嘉宇，海岸巡防機關關於海岸地區行政檢察之研究，中央警察大學水上警察研究所碩士論文，2009 年，頁 28。

¹³⁵ 李震山，行政法導論，修訂七版，2007 年，頁 489-490；吳志光，行政法，修訂三版，2009 年，頁 285。

¹³⁶ 法治斌，行政檢查之研究，1996 年，頁 14。

¹³⁷ 法治斌，同前註，頁 44-46；詹端恩，我國海岸巡防機關海域及海岸執法程序之研究，臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2009 年，頁 55-56。

調查」。

最狹義的行政檢查：行政主體對人民、物或場所所實施之進入、探處與觀察活動，如「商品檢驗」、「臨場檢查」或「進入檢查」。

一般採狹義說作為行政檢查之定義。但此種定義之下行政檢查之態樣又可歸納為不同的三類，分別為¹³⁸：

A. 取締性檢查：

政府頒定之各種法令作為國民之行為規範，為保障守法者權益且杜絕非法之行為，行政機關應該蒐集資料作為取締違法者之證據。此種檢查甚多，例如水污染防治法第 26 條即規定「各級主管機關得派員攜帶證明文件，進入事業、污水下水道系統或建築物污水處理設施之場所，為下列各項查證工作：一、檢查污染物來源及廢（污）水處理、排放情形。二、索取有關資料。三、採樣、流量測定及有關廢（污）水處理、排放情形之攝影。各級主管機關依前項規定為查證工作時，其涉及軍事秘密者，應會同軍事機關為之。對於前二項查證，不得規避、妨礙或拒絕。檢查機關與人員，對於受檢之工商、軍事秘密，應予保密。」此種檢查方式通常針對一具體事件或特定之個人要求其前來行政機關報告，或親臨現場突擊檢查，查扣涉嫌違法之物品、或抽取產品樣本攜回檢驗，實施方式由行政機關視個案裁量決定。

B. 規劃性調查：

一般稱為立法調查而不稱檢查，指的是提供行政機關規劃未來施政方向、擬定國家政策、訂定行政計劃以及研討現行法令修正內容而為的資料蒐集活動。

C. 規制性檢查：

此種檢查並非以取締違法為目的，毋寧是借此檢查促使業者主動履行其法定義務，並切實遵循法律。如銀行法第 45 條規定，「中央主管機關得隨時派員，或委託適當機關，或令地方主管機關派員，檢查銀行或其他關係人之業務、財務及其他有關事項，或令銀行或其他關人於限期內據實提報財務報告、財產目錄或其他有關資料及報告。中央主管機關於必要時，得指定專門職業及

¹³⁸ 法治斌，同前註，頁 18-21。

技術人員，就前項規定應行檢查事項、報表或資料予以查核，並向中央主管機關據實提出報告，其費用由銀行負擔。」公司法第 21 條即規定「管機關得會同目的事業主管機關，隨時派員檢查公司業務及財務狀況，公司負責人不得妨礙、拒絕或規避。公司負責人妨礙、拒絕或規避前項檢查者，各處新臺幣二萬元以上十萬元以下罰鍰。連續妨礙、拒絕或規避者，並按次連續各處新臺幣四萬元以上二十萬元以下罰鍰。主管機關依第一項規定派員檢查時，得視需要選任會計師或律師或其他專業人員協助辦理。」而在本研究中關注之重點在於遊艇之進出口港檢查係屬安全檢查，就其性質上而言為行政檢查之一種¹³⁹，如果細究其類型而言，則為規制性檢查。其所憑之依據即為國家安全法、海岸巡防法等相關規範¹⁴⁰。

2. 進出港口檢查之合憲性考量

基於國家安全之考量，進出口檢查有其必要性，但該種檢查措施將造成民眾之行動自由、人身自由等受到限制。除了必須要有法律之明確規定外，更必須通過比例原則之檢視。對此，大法官於釋字第 535 號解釋即指出：「警察人員執行場所之臨檢勤務，應限於已發生危害或依客觀、合理判斷易生危害之處所、交通工具或公共場所為之，其中處所為私人居住之空間者，並應受住宅相同之保障；對人實施之臨檢則須以有相當理由足認其行為已構成或即將發生危害者為限，且均應遵守比例原則，不得逾越必要程度。」雖然釋字第 535 號解釋所指之對人民權利限制之行為為臨檢，但大法官又指出「臨檢實施之手段：檢查、路檢、取締或盤查等不問其名稱為何，均屬對人或物之查驗、干預，影響人民行動自由、財產權及隱私權等甚鉅，應恪遵法治國家警察執勤之原則。」因此，進出港口之查驗檢查措施，應屬大法官釋字第 535 號解釋所指之臨檢¹⁴¹。對此，海岸巡防署亦依循大法官解釋之意旨制定了「海岸巡防機關實施檢查注意要點¹⁴²」，該要點之目的即指出「依照司法院大法官會議釋字第五三五號解釋意旨，臨檢實施之手段包含檢查、路檢、取締及盤查等項目，實施臨檢時，執行人員應恪遵法治國家保障人民行動自

¹³⁹ 詹端恩，同前註，頁 60-61；張嘉宇，同前註，頁 27。

¹⁴⁰ 陳國勝，海岸巡防法析論，2002 年，頁 125-126。

¹⁴¹ 高規肯，同前註，頁 124；詹端恩，同前註，頁 93。

¹⁴² 中華民國 90 年 12 月 21 日（90）署巡岸字第 090001751 號函訂定。

由、財產權及隱私權之執勤原則。海岸巡防機關（以下簡稱巡防機關）為海域及海岸執法機關，實施檢查自應遵照上開原則，對人民自由與執行人員自身安全之維護兼籌並顧，以達維護海域及海岸秩序，確保國家安全，保障人民權益之目的。」

（二）國家安全法第 4 條與海岸巡防法第 5 條之解釋

如前所述國家安全法以及海岸巡防法賦予海巡機關發動檢查之要件似有不同，國安法第 4 條規定為入出境之「必要時」，而海岸巡防法第 5 條第 2 款之規定為「有正當理由，認有違法之虞」。學者以為兩者之落差在於執法者的裁量在前者乃是以執法者主觀為之，後者則必須考量客觀因素始得為之。

而對於依據國家安全法實施檢查將造成完全檢查之結果¹⁴³，本研究以為實乃誤用法律條文所造成結果，而非法條之本意。立法者為避免國家安全法第 4 條成為警察、海巡機關全面性檢查之結果，已設定僅在必要的情況下始能為檢查措施。就文義上明顯與賦予機關全面性檢查權限之法規有所不同，如入出國及移民法第 4 條第 1 項即規定：「入出國者，應經內政部入出國及移民署查驗；未經查驗者，不得入出國。」雖然如此，但是兩法規要件上之差異，產生解釋上之困擾，同時造成海巡機關全面性檢查之結果。此外，「必要性」亦非僅繫諸於海巡機關或警察機關之主觀認定，毋寧必須借助於客觀上之因素始能構成「必要」之條件要求。

然而，上述的說明仍無解於兩法間的落差，國家安全法第 4 條條文最早制定於民國 76 年，原條文與現行條文唯一的差異在於僅授權警察機關於必要時的檢查措施，後來修法加入了海巡機關。海岸巡防法則為海巡五法之一，制定於民國 89 年。國家安全法與海岸巡防法之間在職權發動的要件中，兩法各有不同，就解釋上仍應依據中央法規標準法第 16 條、17 條之規定，即特別法優於普通法，以及後法優於前法之原則。國家安全法就其立法目的為確保國家安全，維護社會安定。海岸巡防法則是為維護臺灣地區海域及海岸秩序，與資源之保護利用，確保國家安全與障人民權益而制定。就海域秩序的維護而言，顯然作為海巡五法之一的海岸巡防法應屬特別法。而就其制定之時間而言亦屬新法，應優先適用之。但有學者以為海岸巡防法應作為國

¹⁴³ 陳國勝，同前註，頁 114。

家安全法之補充性規定，主要理由在於海岸巡防法不具處罰之規定，違反受檢義務者即應依國家安全法加以處罰¹⁴⁴。因為國家安全法第6條規定，對於無正當理由拒檢者得加以處罰¹⁴⁵。雖然如此，但可以確定的是，關於入出港之檢查一事，仍應優先適用海岸巡防法之規定。對此作為海岸巡防機關目前實施檢查措施之具體規範的「海岸巡防機關實施檢查注意要點」中關於依據的部分，即不含國家安全法，其設立依據乃是大法官會議釋字第535號解釋、海岸巡防法、中華民國領海及鄰接區法以及中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法。因此本研究以為，立法者毋寧藉由新的法律規範進一步地將國家安全法之條文加以細緻化，並有意避免濫用檢查之情況發生。

是故，倘若海巡機關仍依循國家安全法之規定進行全面性檢查，顯然無法合於立法者以藉由海岸巡防法進一步限縮國家安全法警察與海巡機關權限之思考。

（三）國家安全法關於「必要性」之規範形塑

1. 大法官釋字第535號解釋

上一段已說明了國家安全法與海岸巡防法間之關係，但對於何種情況下海巡機關得對於進出港之遊艇或其他船舶加以檢查，在此仍有討論的必要。大法官會議釋字第535號解釋公佈後，對於臨檢的行為有嚴格的規範。釋字第535號解釋首先肯認臨檢的態樣多元，不應拘泥於文字。大法官認為，臨檢實施之手段有檢查、路檢、取締或盤查等不問其名稱為何，上述手段均屬對人或物之查驗、干預；次而指出，現行警察法規有關臨檢之規定，並無授權警察人員得不顧時間、地點及對象任意臨檢、取締或隨機檢查、盤查之立法本意。除法律另有規定外，警察人員執行場所之臨檢勤務，應限於已發生危害或依客觀、合理判斷易生危害之處所、交通工具或公共場所為之，其中處所為私人居住之空間者，並應受住宅相同之保障；對人實施之臨檢則須以有相當理由足認其行為已構成或即將發生危害者為限，且均應遵守比例原則，不得逾越必要程度。同時大法官具體的指出臨檢進行時應注意之事項，大法官以為「臨檢進行前應對在場者告以實施之事由，並出示證件表明其為執行人員之

¹⁴⁴陳國勝，同前註，頁126。

¹⁴⁵事實上依據警察勤務條例以及警察職權行使法，拒絕臨檢者亦無處罰之規定。但拒絕相關機關執行職務者，可能構成刑法妨礙公務罪之構成要件。

身分。臨檢應於現場實施，非經受臨檢人同意或無從確定其身分或現場為之對該受臨檢人將有不利影響或妨礙交通、安寧者，不得要求其同行至警察局、所進行盤查。其因發現違法事實，應依法定程序處理者外，身分一經查明，即應任其離去，不得稽延。」在此之下大法官以合憲性解釋之方式，對警察勤務條例第 11 條第 3 款加以目的性限縮¹⁴⁶。

2. 海岸巡防機關實施檢查注意要點

由於大法官會議釋字第 535 號解釋的公布，為使檢查措施有明確的施行步驟，海岸巡防署於民國 90 年制定了海岸巡防機關實施檢查注意要點，該要點之目的為「依照司法院大法官會議釋字第五三五號解釋意旨，臨檢實施之手段包含檢查、路檢、取締及盤查等項目，實施臨檢時，執行人員應恪遵法治國家保障人民行動自由、財產權及隱私權之執勤原則。海岸巡防機關（以下簡稱巡防機關）為海域及海岸執法機關，實施檢查自應遵照上開原則，對人民自由與執行人員自身安全之維護兼籌並顧，以達維護海域及海岸秩序，確保國家安全，保障人民權益之目的」。關於實施檢查的範圍也有明確的規範，分別為：1. 海域內航行之船舶、其他水上運輸工具、海上船屋及其他有治安顧慮之處所與載運人員、物品。2. 進出港區內人員船舶、其他水上運輸工具、車輛或其他運輸工具及載運之物品。3. 最靠近進出海岸之交通道路內之人員、車輛或其他運輸工具及其載運之物品。

該注意要點亦明確指出實施檢查時應遵守比例原則，不得逾越必要程度。其中關於港區船舶檢查之規定如下：

(1) 港區安全檢查：

A. 巡防機關人員對進出港區人員、交通工具及物品之檢查，須足認其已違反走私、偷渡及其他違法情事或已有具體徵候顯示有違法之虞者，始得為之。

B. 受檢人員向執行人員請求開立安全檢查紀錄單時，執行人員不得拒絕。

(2) 船舶安全檢查：

¹⁴⁶ 警察勤務條例第 11 條 第 3 款規定為，臨檢：於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢，執行取締、盤查及有關法令賦予之勤務。

- A. 巡防機關人員於港口實施登船檢查前，應事先蒐集受檢船舶之相關資料；並在受檢船舶靠泊碼頭之海況許可下，查察該船舶是否有違反法律之情事或其他可疑之狀況。
- B. 對於進出港口或於航道航行之可疑船舶，應以警示燈、擴音機、廣播、手旗及發光信號等方法要求其停船，如該船舶無減速跡象，得重複警示要求停船泊靠碼頭受檢。
- C. 對於不遵守停船命令之船舶，應即實施蒐證並通報鄰近雷哨及海巡隊巡防艦艇，掌握該船舶動態並實施海域登臨檢查。
- D. 登船後，登船安檢人員應向受檢船舶船長（主）或負責人表明身分，說明安全檢查之理由後，由該船長（主）或其指定人員陪同進行檢查。
- E. 登船檢查之範圍，應依船舶大小、種類、狀況、船員行為及潛在危險而定。
- F. 受檢查船舶之人員不具威脅性時，應以柔性方式召集查驗，經查驗完畢後，應允許其自由活動。
- G. 檢查過程發現可疑情形，有正當理由認有違法之虞時，始得會同船員檢查私人空間與物品。
- H. 對情資顯示有走私、偷渡之嫌，但無明顯違法事證者，得實施抽檢及監卸，且以有船艙之船隻為主；抽檢率以設籍數百分之二十為準，並視實際需要提高或降低抽檢率。

而該注意要點中最重要的部份在於將海岸巡防法第 5 條規定之實施要件明確化，僅在兩種情況下得加以檢查分別為：1. 對場所之檢查：對於船舶、其他運輸工具、海上船屋及其他有治安顧慮處所之檢查，應以客觀合理判斷，認已發生危害或即將發生危害者為限。2. 對人員之檢查：應依客觀判斷，有相當理由足認其行為已構成危害或即將發生危害者，或認其身帶違法物件，令其交驗而經拒絕者為限。至於何種情況屬於此處所指的稱客觀、合理判斷易生危害與有相當理由足認其行為已構成或即將發生危害之情形，海岸巡防署有例示規定分別為：

(1)客觀、合理判斷易生危險之狀況有以下例示：

- A. 檢舉或情資：依民眾提出檢舉、諮詢提供的線索等，如

走私、偷渡預備階段、藏匿偷渡人犯及航跡異常之可疑船筏者，顯示該處所依客觀、合理判斷有違法之虞時。

B. 上級或情資通報：依據上級機關發布緊急通報，或其他情資通報、雷達情資，有涉嫌走私、偷渡等不法份子脫逃、藏匿，依客觀、合理判斷可能進行走私、偷渡等不法行為時。

C. 依情資通報，顯示嫌疑犯可能搭乘交通工具自海域、海岸地區或最靠近海岸之道路逃逸時。

D. 經觀察船筏之噸位、吃水、平衡與應作業漁區、時間顯有異常者，或以望遠鏡及其他觀測儀器觀察發現船舶載有走私貨物，或有擅改船名或船頭與船尾之船名不符之情事者，或發現船舶正接駁私貨或將私貨丟入海中。

E. 夜間發現未點燈或有燈火、信號、旗號異常之漁船者。

F. 有其他依經驗法則判斷，易生危害之事實發生者。

(2)有相當理由足認其行為已構成或即將發生危害之情形的情況如下：

A. 依觀察行為人明顯攜帶武器或刀械，與其合法正常使用之處所，顯不相當者，如車輛駕駛人員或漁船船員攜帶武器或刀械者。

B. 海岸地區有聚集之人群見巡防機關人員突作鳥獸散者。

C. 受檢查人有明顯攜帶武器、刀械或違禁物品者。

D. 有其他依經驗法則判斷，足認其行為已構成或即將發生危害者。

準此，依據本注意事項即不應出現所謂的普遍性檢查一事，顯見因「安康專案」造成之不便利自不應該發生於遊艇之上。海巡機關棄主管法規而不遵循，而去遵循一陳年舊例毋寧是此處的癥結點。而此一問題毋寧僅能透過修法來加以解決。事實上由於海岸巡防法、警察勤務條例以及警察職權行使法等已對於國家安全法第 4 條所指之事項有詳盡之規範。是故，將該條文廢除亦無損於國家安全之保障。

(四) 小結：未涉及出入境之安全查核應免除一切形式之報備、申請或取得許可之規定

國內遊艇進出安全查核部分，遊艇管理辦法雖已於 96 年廢止，而海巡署高層亦對外表示未強制要求進出海岸需依該法提交航行計畫及人員名冊，但根據本研究訪查各協會結果，基層執行卻仍常有強制要求繳交之情事，顯見執行單位上下政令之宣導與貫徹有斷層，雖然可能對活動者造成困擾，但畢竟海巡單位之要求於法無據，活動者選擇不予理會即可，不至於造成活動之重大阻礙。

惟此次船舶法修正草案第 70 條第二項之內容，竟明訂『遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備，其相關表格、程序由海岸巡防機關定之。』此一規範結果，等同於遊艇管理辦法再復辟，邏輯上最為矛盾者，莫過於草案條文既已明文該活動係『未涉及入出境者』，則理應等同於一般道路上之活動，享有絕對之進出自由，何來報備之必要性？

再者，本次草案第 70 條第二項援引國家安全法第 29 條至第 31 條之入山證規定，本研究認為嚴重不妥，強制所有遊艇出海前均須向海巡機關先行報備，無異將原先海岸管制區之概念，延伸包括所有海岸區域，邏輯上等同於將海岸全部劃為經常或特定管制區，效力上等同於恢復海岸戒嚴時代，此一規範存有嚴重瑕疵，不僅與政府海洋解嚴之政策相左，更恣意侵害人民活動自由。

本研究認為草案之規定應回歸我國憲法第 22 條規定，既未存在有防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益之必要性，則該條規定應當加以刪除。

本研究認為出海若非出境者，其人民應享有絕對自由之進出活動權，因此國家不應訂有任何事前報備、申請或取得核准始得進出之規定，無論國家機關有無實際准駁之權力均不在所問；而海巡人員亦不得強制以未提交航行計畫、人員名冊或任何其他文件作為禁止出海之正當理由。而關於海上活動部份，應回歸依法行政及比例原則，於下列情況下，海巡人員始得登船進行搜索或盤查：

1. 活動者係刑事訴訟法第 88 條所稱之現行犯或準現行犯(顯露出犯罪痕跡)者，海巡人員執行逮捕時，得依刑訴法第 130 條執行附帶搜索；
2. 活動者具備相當合理犯罪懷疑(如線報)，且有急迫情況無法先行向法院申請搜索票或拘票者，海巡人員得依刑訴法第 131 條登船執行逕行搜索，惟該搜索行為之正當性仍須接受法院事後之審查；

除上述情形外，海巡人員僅得於大法官解釋第 535 號之限度範圍內，對於活動者作例行性之身分盤查，所謂盤查係指出示身分證件進行比對，並對船舶進

行目視檢查，不得有任何侵入性(登船)之搜查行為。

二、入出境之進出港查核機制之檢討：CIQS 程序再簡化

現行遊艇進出港口之通關、入出境及檢疫 CIQ (Customs, Immigration, Quarantine)程序已有完備之法制規範，為配合遊艇活動之推展，主管機關亦有相關簡化之措施，以助於遊艇活動之進行與推展。

船舶法修正草案中之遊艇專章，其第 70 條第三項規定：『遊艇入出國境涉及關務、入出境、檢疫、安全檢查程序之辦法，由主管機關會商相關機關定之。』似有將相關規範交由主管機關再行討論簡化後，另行訂定之意味。

針對此一趨勢，本研究樂觀其成，在此提出建議可參考國際貿易單一窗口之趨勢發展，以下論述之：

1. 國際貿易單一窗口之概念

國際貿易單一窗口(International Trade Single Window)之概念源自於UN第 33 號「單一窗口建制建議與準則 (Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window)」建議文件¹⁴⁷。該文件指出單一窗口之概念內涵為：

- (1) 一項設施 (facility)；
- (2) 讓參與國際貿易及運輸之各方能夠透過單一入口點 (a single entry point) 提交標準化資訊及文件 (standardized information and documents)；
- (3) 一次輸入便可履行所有進、出口與轉運之規範要求。

2. 國際貿易單一窗口概念應用於外籍遊艇入出境之 CIQS 查核程序

上述國際貿易單一窗口之概念應用於外籍遊艇入出境之 CIQS 程序，則可變換成下列標準：

- (1) 一項設施 (facility)；
- (2) 讓入出境之外籍遊艇活動者能夠透過單一入口點 (a single entry point) 提交標準化資訊及文件 (standardized information and documents)；

¹⁴⁷ 聯合國第 33 號文件之原文件詳細內容，請參見網址：

http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf，最後查訪日期：2010 年 06 月 09 日。

(3) 一次輸入便可履行所有通關、檢疫與泊位申請之規範要求。

鑑於單一窗口之應用於國際間已益加廣泛，本研究建議未來外籍遊艇入出境之 CIQS 程序應朝此一方向進行研擬規劃。

三、確立遊艇活動之主管機關及活動範圍

目前我國法下對於水上遊憩活動之主管機關權責劃分，係採取『船、非船』之二元分立機制，涉及觀光遊憩休閒的『非船』部份，係依據發展觀光條例及水域遊憩活動管理辦法之授權與規定，由觀光局、所屬各國家公園管理處及各縣市政府主管；至於『具船型』的部份，則係依船舶法等規定劃歸交通部之權責。

於此二元分立機制下，我國遊艇活動面臨兩項主要問題：

(一) 遊艇活動之主管機關為何？

過去於二元分類機制下，遊艇因具備船型，故屬於交通部之管理權責範圍，由其以營業用船之管制思維與手段，對遊艇之航政監理及活動進行管理。

惟遊艇活動並非全然為營業交通目的，尚包括休閒遊憩之自用遊艇，因此立於營業交通之管制基點施行管理措施，難免有發生過苛之情形，隨著遊艇管理辦法廢止後，現行遊艇活動之主管機關係處於法無明文之狀態，除交通部外，遊艇活動之主管機關亦可能為遊艇活動水域之縣市政府，現行法下遊艇活動雖不屬於水域遊憩活動管理辦法，但縣市政府仍依地方制度法第二十五條規定訂立自治規則，對於水域內活動之遊艇活動加以管理規範。然而，上述地方制度法是否真授權地方政府，則不無疑問，因內政部認為地方自治團體的土地管轄權僅限於『陸地(海岸線在高潮線以上的區域)』，海域並非屬於地方自治團體的區域範圍，故地方行政區域並不包括海域及潮間帶(高低潮線間的區域)¹⁴⁸。

若上述內政部之見解為真，則縣市政府依法並無管理水域內活動之權限，自非任何水域遊憩活動之管理機關，未來遊艇活動管理之權責應如何劃分，仍有待釐清。

¹⁴⁸ 「地方立法權實務之一個沒有立法權的案例」，請參見網址：
<http://mypaper.pchome.com.tw/moi5581/post/1241243228>，最後查訪日期：2010年3月2日。

(二) 遊艇活動之範圍為何？

撇開內政部對於地方自治權限區域之見解，依我國現行水域遊憩活動管理辦法第三條之規定，遊艇活動並不屬於水域遊憩活動，因此目前各縣市政府係透過各自頒訂之地方自治規範，以管理轄內之遊艇活動。

於此現況下，我國遊艇於各水域活動所遭遇之最大問題，乃各縣市主管機關對於各水域所得進行之活動認定不一，活動者多無法得知允許及限制活動之種類及原因為何，致使活動上多有困擾。

針對上述兩大遊艇活動涉及之問題，本研究提出建議如下：

1. 著重遊艇自用娛樂性質，儘快確立遊艇活動管理機關

本研究認為發展遊艇活動，必須儘快確立遊艇活動之管理機關，若承襲舊規仍交由交通部主管，則建議交通部對於自用遊艇之管理，應著重其自用娛樂性質，汰除過往『營業用船舶』之管制思維及手段，擬定適宜遊艇活動發展之管理機制。

若交由縣市政府管理，則除重視遊艇自用娛樂特質外，應先儘快釐清內政部關於地方自治權限範圍之爭議。而國外成功發展之經驗中，有成立「海洋事務部」統一管理各類海洋活動者，本研究認為可將其列為我國未來長期發展目標。

2. 管理機關對於活動範圍應落實負面表列精神，統一執行認定

本研究認為針對遊艇或其他種類之水上遊憩活動，無論劃歸何機關管理，亦無論有無公告適用水域遊憩活動管理辦法，均應貫徹負面表列之精神，明確公告各水域限制之活動種類及其限制原因，未經公告限制者均得進行活動，如此方能使人民有所依循，並給予最大之活動自由與空間，避免對於人民活動自由增加法所無之限制。

四、建立水上活動之行為準則

任何活動之進行均須有行為準則規範，以避免行為相衝突之情形發生，水上遊憩行為更係如此，因其所使用之器具種類繁多，於同一水域進行活動時，若有活動行為衝突發生，常釀致意外傷亡事故。是故，本研究團隊於96年交通部委託之『遊艇活動管理法制之研究』計畫中即建議我國欲推動人民參與水上遊憩休閒活動前，必先建立完備之水上活動行為準則。

對於水上活動之行為準則，本研究認為除必要之禁止規定(如禁止飲酒駕駛、危險駕駛行為)外，最重要者當屬不同種類活動競合之管理，而又可區分為水平與垂直兩大面向，垂直面向為不同種類之活動發生競合後所應遵循之行為規範；水平部分則為同種類水上活動發生競合時所應遵循之行為規範，以下重述之：

(一) 垂直競合之行為規範

水上活動間發生垂直競合之情況時，應以水上活動進行時所帶來之外部性與危險性高低為依據，區分競合時各活動者所應負擔之注意作為義務高低，以及若活動競合將危害活動者人身安全時，各活動間優先順序之判定。水上活動之外部性高低，可以其是否使用水上載具、使用動力或非動力水上載具為區分標準，界定不同種活動同時進行而發生競合時所應遵循之行為規範，以及各活動者之注意作為義務之高低順序，其判定標準與類型如下：

1. 使用水上載具之活動

A. 具動力水上載具：如遊艇、水上摩托車

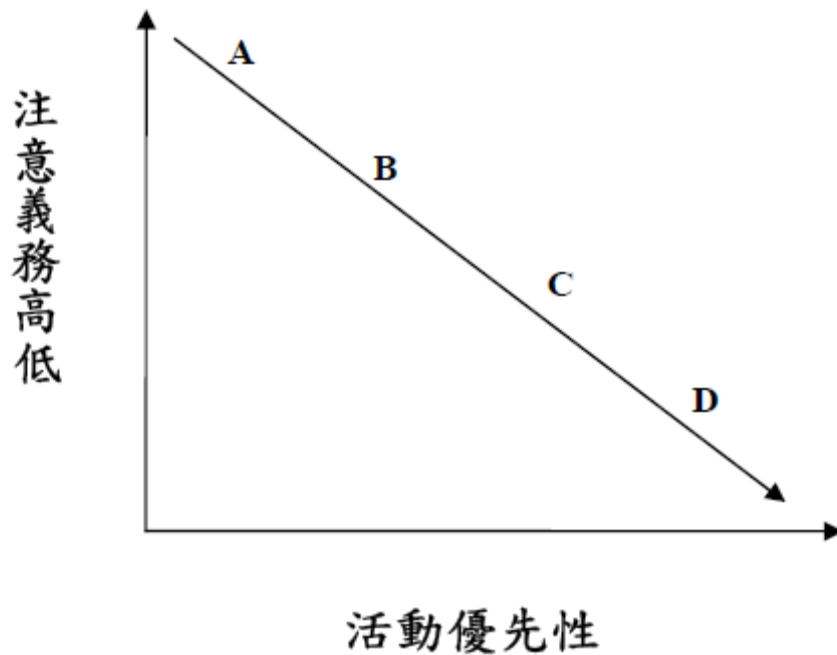
B. 不具動力之船型載具：如帆船、獨木舟

C. 不具動力之非船型載具：如風浪板、滑水板

2. 不使用水上載具之活動

D. 如游泳、潛水

依據上述分類及各活動之特性，其相互間活動競合時之注意義務與活動優先次序如下圖：



圖十六、水上活動垂直競合之注意義務及活動優先性對照圖(本研究自行繪製)

如上圖所示，具船型之動力載具本身之操控性與動能較其他活動用器具為佳(如遊艇與水上摩托車)，其活動本身所可能帶來之外部性亦較高，因此當其與他類水上活動發生競合時，必須負擔較高之注意義務，且若競合後因活動安全顧慮發生無法併存的情況時，具船型之動力水上載具活動者即應禮讓他類水上活動。具船型之非動力載具水上活動(如帆船、獨木舟)之操控性與外部性僅次於具船型之動力載具，因此對於「具船型之動力水上載具以外」之他類水上活動，亦負有較高之注意與作為義務，活動優先性則亦次於他類水上活動。前兩類水上活動之外，即為使用非船型非動力水上載具及未使用載具之水上活動，此兩類活動因其使用之載具動力性與操控性均較前兩者為低，因此在活動發生垂直競合時，其所負擔之注意義務最低，活動優先性則最為高。

(二) 水平競合之行為規範

同種類之水上活動發生競合時，即稱為水平競合。典型者如兩艘遊艇於海面上進行會船動作時，兩船應遵循何種方向始不致發生碰撞意外等規範。

諸如上述水平與垂直之活動競合問題，將隨我國水上遊憩休閒活動之普及，而更加具有規範之急迫性，一如陸上交通規則般，明定海上行為準則後，將有

助於活動事故之減少，並於事故發生時釐清當事人所應負擔之責任，本研究認為此乃發展水上遊憩活動之大前提，建議主管機關應儘速加以規劃制定。

五、強制第三人保險之建議

保險制度之本旨，在於分散事故發生時對當事人所造成之風險，然而在水上活動領域，保險制度卻未能納入以發揮分散活動風險之功能，其原因有二：(一)我國未有遊艇活動強制保險規定；(二)我國並無水上活動行為準則規範，故發生保險事故時責任難以釐清，致保險公司不願承保。

本次草案第七十一條已規定：『遊艇所有人應依主管機關所定保險金額，投保責任保險，未投保者，不得出港。』對於未來遊艇活動之安全保障應可產生正面效益，惟觀察外國遊艇活動高度發展之國家，除一般活動保險機制外，另規定遊艇須適用第三人強制責任保險制度(如紐西蘭)，相較之下我國目前船舶法草案之規範顯有不足，故本研究建議主管機關首先應強制遊艇所有人或遊艇駕駛投保一般活動險及第三人責任保險，以利於遊艇活動之進行與長期發展。

六、對於遊艇乘坐人數不應先予硬性核定

關於遊艇活動之參與人數，現行法並未加以限制，惟草案第五十九條第二項明文規定「遊艇全船乘員人數未逾航政機關核定之定額，始得航行」，其立法目的雖存有防範超載情形之考量，惟自用遊艇之公益性較低，於活動過程中如何能達成安全性之保障，實屬遊艇駕駛對於乘員保護照顧義務之範疇，國家不應過度干涉，僅需明定遊艇駕駛對於所有乘員之保護照顧義務，即能透過責任壓力督促駕駛自發性地遵守規範、嚴謹自律並善盡義務。是故，本研究建議草案應刪除關於核定遊艇乘坐員額之規定，僅須明定遊艇駕駛對於乘客之保護照顧義務，即可有效防止超載等一切危險行為，進而全面保障乘員之活動安全。

第五章、我國遊艇活動發展最適模式行動方案建議

— 代結論

關於我國遊艇活動發展最適模式，本研究將以行動方案之模式呈現，具體提出執行方向、建議措施內容及應增修法規，對照主管機關及實施時程，以供未來政策實施之具體參考。

而研究方法上，本研究以 Four As Model(可簡稱為 4As model)模式分析法，提出具體措施作為行動方案的內容，4As 模式之各項內涵為：

1. 目標(Aim)：在本案是指遊艇活動發展期待達成的境界；
2. 評估(Assess)：是指審視 S.W.O.T 架構；
3. 啟動(Activate)：評估啟動是指確認優勢，並規劃行動措施；
4. 應用(Apply)：是指將措施付諸實施。

以下分述之。

一、定義及適用範圍：

(一) 定義

本方案所稱之遊艇，參酌交通部所擬「船舶法草案」遊艇專章及外國遊艇管理法制規範，係指以自用娛樂為目的之 24 公尺以下動力及無動力船舶、水上摩托車及其他水上活動載具。至於該水上活動載具之所有權是否為個人、營利事業、非營利組織或政府所有，則非所問。

(二) 適用範圍

本方案所提出之具體措施有涉及遊艇駕駛證照者，僅針對 24 公尺以下動力自用娛樂船舶及水上摩托車；具體措施涉及基地停泊、進出及與水上行為規範者，指本方案定義下之遊艇，包括所有自用娛樂為目的之水上活動載具。至於 24 公尺以上自用娛樂船舶之檢丈、營業目的使用之娛樂船舶之檢丈、營業駕駛及營業活動，則應依船舶法及相關規範管理，不在本方案適用範圍內。

二、發展目標：

創造發展我國遊艇產業價值鏈；集地理、文化、海域及工業之優勢促進遊艇活動的參與使用；推廣並型塑海洋經濟的創新時代。

三、環境背景：

1. 國人近年來開始養成戶外休閒活動的風氣，如自行車、爬山、溯溪、衝浪等，風帆、遊艇等使用無動力或動力水上載具之水上活動，亦漸成國人的喜好；不但各地帆船俱樂部也逐漸普及，國人更嚮往豐富的海洋生活形態。值此之際，推動創造遊艇產業及服務業之發展，實為實現創新經濟願景之最佳機會。
2. 臺灣人均所得增加，2010年已達1萬8仟美金¹⁴⁹，然而自用遊艇登記總數僅約1500艘，相較於澳洲有6萬8仟人持有自用娛樂船舶駕駛執照、3萬2仟艘登記遊艇¹⁵⁰，臺灣於國民所得部分雖不及澳洲，但同身為海洋國家，我國之遊艇活動發展不該僅是如此，而應有相當之發展空間。
3. 臺灣逐漸走向高齡、少子、不婚的社會，國人對生活品質的要求提高，且有經濟能力得以負擔新形態的遊艇休閒活動。
4. 臺灣遊艇製造業產值居世界第五，雖然目前是以生產高單價或客制化的豪華遊艇外銷為主，但未來只要國內市場形成，即有能力量產平價的遊艇，滿足國人需求。
5. 週邊韓國、中國大陸、越南等海洋國家政府均致力推動遊艇活動的發展，已形成新興市場，若台灣不開放發展遊艇活動市場，鄰近地區的遊艇產業將替代台灣的需求，耽可能吸引臺灣遊艇產業外移。。

¹⁴⁹ 請參見行政院經建會網站之『重要統計資料』，網址：<http://www.cepd.gov.tw/m1.aspx?sNo=0012620>，最後查訪日期：2010年6月29日。

¹⁵⁰ 此數據為保守估計，根據澳洲海洋工業聯盟總裁 Barry Jenkins 於 2009 年來臺演講時，提及澳洲總人口 21,869,390 人中，4%（804,268 艘）擁有登記立案之船舶，7%（1,560,000 人）擁有水域活動證照。

6. 遊艇活動的安全性日益增進，從海象資訊取得之正確性及便利性、通訊設備及技術的使用成本降低，到遊艇製造結構安全性等因素，均促使遊艇在水上活動達到安全可靠的境界。

四、S.W.O.T. 矩陣呈現：

了解我國遊艇活動發展背景後，以下描述我國遊艇活動發展之 SWOT，並以矩陣方式陳列：

(一) 優勢 (Strengths)

指有助遊艇發展目的達成的產業及供需內部正面因素，包括：

1. 遊艇相關製造及設計技能發達，並具國際品牌潛力；
2. 國人日益重視戶外海上休閒活動，如賞鯨、搭乘商業郵輪等；
3. 水上遊憩活動人口逐漸形成，如帆船、獨木舟等；
4. 國人所得增加，帶動對遊艇活動的興趣提高；
5. 國內各水上遊憩活動相關民間組織發展活躍蓬勃，持續進行推廣。

(二) 劣勢 (Weaknesses)

係指有礙遊艇發展目的達成的產業及供需內部負面因素，包括：

1. 現行遊艇使用需求低；
2. 遊艇活動尚未普及成為一般戶外休閒娛樂；
3. 國內遊艇市場規模尚未形成，多為客製化製造，商品價位偏高，不利活動之普及；
4. 國內遊艇欠缺次級市場交易，導致商品市場活絡度不足；
5. 遊艇保養、維修及停泊之相關服務設施未具經濟規模，相關費用較國外為高；
6. 台灣夏季多颱風，颱風侵襲期間遊艇活動受有相當之限制。

(三) 機會 (Opportunities)

係指足以促使遊艇發展的外部社會、環境及政府正面因素，包括：

1. 國人海洋活動權意識抬頭；

2. 台灣地理適中，有充分海岸線；
3. 大專院校普遍設立水上遊憩運動相關系所，以培育相關人才；
4. 台灣逐漸走向高齡、少子、不婚的社會，國人對生活品質的要求提高，且有經濟能力得以負擔新形態的遊艇休閒活動；
5. 政府已將遊艇活動推展列為重要政策目標；
6. 遊艇活動發展可帶動國內漁業轉型，促進觀光資源有效運用；
7. 遊艇活動可吸引國內外遊客及玩家，帶動我國遊艇展產業及相關休閒服務業。

(四) 威脅 (Threats)

係指妨礙或危及遊艇發展的外部社會、環境及政府負面因素，包括：

01. 社會文化風俗恐海懼水，欠缺參與遊艇活動之意願；
02. 國人守法意識較國外為薄弱，開放水上活動有危及社會安全之虞；
03. 台灣沿海海象水文資訊未充分公開，不利遊艇活動之進行；
04. 遊艇及其他水上活動缺乏行為規範，開放遊艇有危及活動安全之虞；
05. 遊艇製造視為商船興建，增加購買成本；
06. 遊艇基地及停泊設施不足，增加使用因難；
07. 海岸出入視為入出國境，降低使用意願；
08. 遊艇基地等同商港碼頭，提高使用成本；
09. 遊艇活動本質具有高度危險，使用者必須具備高度專業知識及技能以隨時進行自主管理。

以下為遊艇活動發展規劃 S. W. O. T 矩陣圖：

表二十八、遊艇活動發展規劃 S. W. O. T 矩陣圖

	正面(Positive)	負面(Negative)
內部因素 (Internal Factors)	優勢(Strengths)	劣勢(Weaknesses)
	01. 遊艇相關製造技能發達； 02. 國人日益重視戶外海上休閒活動，如賞鯨、搭乘商業郵輪等； 03. 水上遊憩活動人口逐漸形成，如帆船、獨木舟	01. 現行遊艇使用需求低； 02. 遊艇活動尚未普及成為一般戶外休閒娛樂； 03. 國內遊艇市場規模尚未形成，多為客製化製造，商品價位高難以普及；

	等； 04. 國人所得增加，帶動對遊艇活動的興趣提高； 05. 國內各水上遊憩活動相關民間組織發展蓬勃活躍，持續進行推廣。	04. 國內遊艇欠缺次級市場交易，導致商品市場活絡度不足； 05. 遊艇保養、維修及停泊之相關服務設施未具經濟規模，相關費用較高。
外部因素 (External Factors)	機會(Opportunities)	威脅(Threats)
	01. 國人海洋活動權意識抬頭； 02. 台灣地理適中，有充分海岸線； 03. 大專院校普遍設立水上遊憩運動相關系所，以培育相關人才； 04. 台灣逐漸走向高齡、少子、不婚的社會，國人對生活品質的要求提高，且有經濟能力得以負擔新形態的遊艇休閒活動。 05. 政府已將遊艇活動推展列為重要政策目標； 06. 遊艇活動發展可帶動國內漁業轉型，促進觀光資源有效運用； 07. 遊艇活動可吸引國內外遊客及玩家，帶動我國遊艇展產業及相關休閒服務業。	01. 社會文化風俗恐海懼水，欠缺參與遊艇活動之意願； 02. 國人守法意識相較於國外較為薄弱，開放水上活動有危及社會安全之虞； 03. 台灣沿海海象水文資訊未充分公開，不利遊艇活動之進行； 04. 遊艇及其他水上活動缺乏行為規範，開放遊艇有危及水上活動安全之虞； 05. 遊艇製造視為商船興建，增加購買成本； 06. 遊艇基地及停泊設施不足，增加使用困難； 07. 海岸出入視為入出國境，降低使用意願； 08. 遊艇基地等同商港碼頭，提高使用成本； 09. 遊艇活動本質具有高度危險，使用者必須具備高度專業知識及技能以隨時進行自主管理。

伍、評估分析

本方案依前述我國發展遊艇活動之 S.W.O.T. 矩陣圖，依各因素組合而成之不同結果，提出因應作法，條陳如下。

(一) 分析基礎

依 SWOT 矩陣圖之組合結果，分別有以下幾種意義：

1. 優勢(S)+機會(O)=攻勢

屬內部優勢之各項因素及屬外部機會之各項因素總合後，所產生之分析效益為『善用其鋒』，亦即未來應就該等因素積極維持。

2. 優勢(S)+威脅(T)=調整

屬內部優勢之各項因素及屬外部威脅之各項因素總合後，所產生之分析效益為『重組資源』，亦即未來應利用現有優勢重整各項資源分配，以化解威脅。

3. 劣勢(W)+機會(O)=守勢

屬內部劣勢之各項因素及屬外部機會之各項因素總合後，所產生之分析效益為『培養強化』，亦即未來應改善內部劣勢因子，配合外部機會創造正面效益。

4. 劣勢(W)+威脅(T)=生存

屬內部劣勢之各項因素及屬外部威脅之各項因素總合後，所產生之分析效益為『移轉防治』，亦即未來應改善內部劣勢因子，克服外部各項威脅因素，進行移轉防治工作以求生存。

表二十九、S.W.O.T矩陣組合分析表

內部因素 外部環境	優勢(S)	劣勢(W)
機會(O)	攻勢(S+O) - 善用其鋒	守勢(W+O) - 培養強化
威脅(T)	調整(S+T) - 重組資源	生存(W+T) - 移轉防治

(二) 因應作法

根據 S.W.O.T. 分析基礎，分析我國遊艇活動發展之因應作法如下：

1. 攻勢(SO)：發揮遊艇製造技能

攻勢部分係指利用現有之優勢及潛藏之機會，強化固有之基礎。目前我國遊艇活動之主要優勢在於發達之遊艇製造技術，輔以相關民間組織之推廣及國人所得增加兩項條件，惟目前遊艇活動仍屬潛在需求，本研究認為於攻勢部分，應由政府透過供給面之強化，引導並創造活動市場之形成，主要分為以下面向：

- (1) 輔導製造業，獎勵其進行國內外市場之開發；
- (2) 協助、輔導遊艇支援服務相關產業之發展；

- (3) 強化其他活動供給之質與量，包括規劃遊艇碼頭及遊艇基地之建置；
- (4) 善用高等教育體系，培養發展遊艇產業及水域活動之人才。

2. 守勢(WO)：輔導遊艇活動需求

守勢部分係指利用潛藏之機會，強化現有之缺點。目前我國遊艇活動發展之主要機會在於國人對於戶外海上休閒活動之參與密度已逐漸提高(如賞鯨及商業郵輪之搭乘)，也已形成特定水上遊憩活動人口，如帆船及獨木舟等，但礙於遊艇使用需求低、遊艇活動尚未普及成為一般戶外休閒娛樂等劣勢因素，導致遊艇活動尚屬潛在需求，因此本研究認為於守勢部分，政府應由需求面著手，透過下列措施輔導遊艇活動需求之開展：

- (1) 輔導及獎勵遊艇活動相關之觀光發展及體育活動，並配合民間遊艇及水域活動之推廣；
- (2) 協助學校社團及民間組織培養國人參與水域活動之興趣及嗜好。

3. 調整(ST)：文化重建及法規鬆綁

調整部分係指利用現有之優勢，重組資源以消除威脅。目前我國遊艇活動發展之主要機會在國人日益重視戶外海上休閒活動，特定水上遊憩活動人口亦逐漸形成，輔以國人所得增加及各水上遊憩活動相關民間組織之活躍，緩慢帶動對遊艇活動的興趣，惟受恐海懼水之偏見及相關管制規範等威脅因子之侷限，使得活動需求仍處於潛在狀態。因此，本研究認為於調整部分應由政府就上述威脅因素進行調整，主要方向如下：

- (1) 與民間組織合作，透過正確海洋教育之實施與宣導，以及推廣課程之實際體驗參與，破除恐海懼水之文化偏見；
- (2) 檢討現行法規，修正解除無效率、無意義之管制，包括航政監理、使用人員、泊靠及活動四大部分之法令規範。

4. 生存(WT)：活動安全及自主管理

生存部分係指針對遊艇活動發展現存之劣勢及威脅，進行移轉防治工作，以消除阻礙。目前我國遊艇活動發展之主要劣勢，在於國人守法意識相較於國外較為薄弱，以及缺乏水上行為規範，於此情況下開放水上活動確有疑慮。因此，

本研究認為於生存部份主要應著重於『安全』之維護，應為之措施方向條陳如下：

- (1) 建立完整水上活動準則，以維護活動安全；
- (2) 遊艇活動者應著重專業技術及知識之培養，建立自主管理及風險自承之觀念，以兼顧法令之遵循與自身安全之維護；
- (3) 建立遊艇活動所需之相關海象水文資訊揭露及交換平台，充份公開遊艇活動所需之相關海象水文訊息，俾利安全之活動進行。

(三) 成功關鍵因素

本文認為前述遊艇活動發展因應作法之成功關鍵因素有三：

1. 國人遊艇活動的行為準繩必須明確立法規範，確立人民參與水域活動自主管理的風險承擔及行為責任；
2. 遊艇推廣必須從一般休閒民眾而非高收入者之立場出發，以活動及需求帶動供給與製造；
3. 政府必須揚棄犯罪防制及父權保護的權威心態，以輔導與協助替代干預與管制。

於前述成功關鍵之下，本研究認為我國必須就以下兩項重要課題作出選擇，並以之為遊艇活動發展之基礎：

1. 生存選擇：



櫻花鉤吻鮭

vs.



太平洋鮭魚

我國以櫻花鉤吻鮭作為國寶，反映出我國對於海洋活動所抱持之想法。

長期生存於內陸河川之櫻花鉤吻鮭，其生活環境較海洋為封閉而安全，但體型卻遠小於以開放性海洋為棲息地之太平洋鮭魚，兩者雖同為鮭魚，卻因生活環境之封閉或開放與否導致體型之落差。

我國正如櫻花鉤吻鮭般，雖與紐西蘭及澳洲等國同為海洋國家，但卻故步自封於安全而乏味的陸地，導致遊艇及各類水上活動發展受限，人民無法享受寬廣海洋所帶來的自由與樂趣。

於推展遊艇活動之際，我們必須要先做出生存的選擇：繼續安於平穩但乏味的陸地休閒活動？亦或是積極邁向海洋，開創自由、豐富而具冒險精神的海洋遊憩活動環境？

2. 生活選擇：

嚴格控制的活動環境
陸封型海洋國家



淡水河濱

vs.

開放得宜的活動環境
真正的海洋國家



澳洲Gold Coast河岸

遊艇活動的推展不僅關乎產業發展，更是一種生活的選擇，我國自戒嚴時期以來，即對於海岸作嚴格之控制；解嚴後雖已大幅開放海岸管制區，但相關機關仍抱持嚴格控制的心態，預先認定開放從事海洋活動將有危害社會秩序、助長犯罪等不良影響，導致相關措施之執行強度不符合比例原則，間接形成人民親近海洋之阻礙。

我國若欲發展遊艇活動，必須體認其背後所代表者乃『生活之選擇』，我國未來是選擇繼續消極控制海岸線，將人民活動足跡限於陸地？亦或是如澳洲及紐西蘭等國家一般，積極開創得宜之海洋活動環境，供民眾投入相關活動，成為名符其實之海洋國家？

本研究認為上述兩項『生存』及『生活』選擇，乃我國發展遊艇活動前必須嚴肅思考之課題，其答案將左右未來遊艇活動推展之成敗。

三、具體措施建議表

研析我國遊艇活動發展之優勢、劣勢、機會及威脅因子後，本研究以下提出遊艇活動推廣之具體建議措施，對照應修正之法規、主管機關及預定時程總建議表：

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
供應鏈部分					
(一) 鼓勵、輔導遊艇製造產業開拓國內外市場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輔導遊艇製造業者參與國際遊艇展，並協助於國內辦理大規模之國際遊艇展。 2. 鼓勵廠商從事適合內需市場之新型環保遊憩船舶或水上載具之研發，如電動船等。 3. 協助業者開發新型或新式樣之水上載具，以適用產業創新條例研發租稅抵減。 4. 協助業者建置遊艇相關商品之B2B及B2C交易平台。 5. 調整造船業廠前水域租金以利製造業之發展。 6. 合理訂定河川公地使用費，以利遊艇活動之使用。 7. 規劃興建遊艇製造專區。 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶法 2. 產業創新條例及子法 3. 中小企業發展條例 		交通部 經濟部 財政部 工業局
(二) 協助、輔導遊艇支援服務相關產業之發展	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輔導及協助遊艇零組件、設施及設備之製造及行銷。 2. 輔導及協助遊艇相關服務產業 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 促進民間參與公共建設法 		交通部 經濟部 財政部

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
(二) 協助、輔導遊艇支援服務相關產業之發展	<p>之發展，包括租賃、融資、擔保設定、活動保險、維修及基地管理等服務。</p> <p>3. 輔導及協助娛樂漁船轉型，加入自用娛樂之遊艇出租服務。</p>		<p>2. 貨物稅條例</p> <p>3. 漁業法</p>		<p>內政部</p> <p>公共工程會</p> <p>漁業署</p> <p>工業局</p>
(三) 規劃遊艇碼頭及遊艇基地之建置	<p>規劃建設可供遊艇使用之遊艇基地及商港、漁港之遊艇碼頭設施，並改善周邊基礎環境，提供包括曳船道、陸置艇庫、用水、用油、用電、及其他水上遊憩活動所需之服務設施。</p>	<p>陸置艇庫具有便利性、安全性及費用低廉等優點，惟我國尚無任何陸置艇庫，應儘快自法規面就其用地登記、建照發放及行業類別等問題加以檢討，以解決泊位不足問題。</p>	<p>1. 國土計畫法（草案）</p> <p>2. 漁港法</p> <p>3. 國家安全法及細則</p> <p>4. 海岸、山地及重要軍事設施管制區與禁建、限建範圍劃定、公告及管制作業規定</p> <p>5. 促進民間參與公共建設法</p> <p>6. 國有財產法</p> <p>7. 國有非公用海岸土地放租辦法</p>		<p>交通部</p> <p>農委會</p> <p>經濟部</p> <p>財政部</p> <p>內政部</p> <p>公共工程會</p> <p>海巡署</p>

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
(四) 善用高等教育體系，培養發展遊艇產業及水域活動之人才	鼓勵及輔助大專及技職院校廣設遊艇產業及水域活動推廣相關科系或課程，協助加強產學合作，培養及推展遊艇產業製造及相關服務業所需人才。		1. 國民教育法 2. 職業學校法		
需求鏈部分					
(一) 輔導及獎勵遊艇活動相關之觀光發展及體育活動，並配合民間遊艇及水域活動之推廣	<ol style="list-style-type: none"> 1. 擴大對民間組織推廣遊艇及水域活動之獎補助預算規模。 2. 配合墾丁春吶等地方政府進行之各類水域活動，並結合民間資源(包括業者、協會及俱樂部)，規劃大規模連續性之夏季『航海節』系列活動，以吸引民眾參與並提升其對於水上活動之愛好。 3. 引進並主辦國際大型水域活動賽事，以引發民眾之參與及對遊艇活動之興趣。 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 漁業法 2. 船舶法 3. 發展觀光條例 4. 國民體育法 		交通部 體委會 農委會 內政部
(二) 協助學校社團及民間組織培養國人參與水域活動之興趣及嗜好	<ol style="list-style-type: none"> 1. 學校教育部份，將基礎水域活動導入校園： <ol style="list-style-type: none"> (1)游泳項目列為高中以下中小學體育必修課程，並協助民間組織推廣樂觀型帆船之活動參與。 (2)輔導民間協會及大專院校合作開設各類水上遊憩活動通識選 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 國民教育法 2. 國民體育法 3. 職業學校法 		教育部 交通部 內政部 體委會 新聞局 地方政府

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
<p>(二) 協助學校社團及民間組織培養國人參與水域活動之興趣及嗜好</p>	<p>修課程，如樂觀型帆船、動力小船、獨木舟、水上摩托車、滑水、衝浪及潛水等。</p> <p>(3)補助民間組織輔導大專院校成立各類水上遊憩活動社團，如風帆社、獨木舟社、水上摩托車社等。</p> <p>2. 社會推廣部份，政府應與民間組織合作，擴大海洋體驗及海洋文化宣導：</p> <p>(1) 倡導正確海洋文化之觀念及推廣海洋實際體驗之活動，破除恐海懼水之文化偏見。</p> <p>(2) 補助及協助影視產業，拍攝遊艇活動相關之電影及節目，形成親水愛洋的風氣或時尚。</p> <p>(3) 配合宣導、舉辦水上遊憩活動安全講習，以確保國人水上遊憩活動安全之知識。</p>				
<p>(三) 建立完整水上活動準則，以維護活動安全</p>	<p>1. 推廣遊艇駕駛技術及海洋環境教育之訓練課程，培養活動參與者之專業技術及知識。</p> <p>2. 研析水上摩托車駕駛證照之可行性。</p> <p>3. 建立活動參與者自主管理及風</p>	<p>1. 如左。</p> <p>2. 水上摩托車係屬於3.2公尺以下之自用遊艇，關於其駕駛人員之資格，應要求取得動力小船駕照或其</p>	<p>1. 船舶法</p> <p>2. 水上活動行為規範立法(制定法律案)</p>		<p>交通部</p>

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
(三) 建立完整水上活動準則，以維護活動安全	<p>險自承之觀念。</p> <p>4. 制定以風險管理為基礎之水上活動法律規範，包括特定區域之速限、安全設備、航行燈具及禁止酒駕等規定及相關處罰。</p>	他專業證照，以利活動推廣及管理。			
(四) 建立遊艇活動所需之相關海象水文資訊揭露及交換平台	<p>1. 蒐集、編製及揭露遊艇活動所需之相關海象水文訊息，以利安全之活動進行。</p> <p>2. 劃定及公布遊艇航行通道及水域停泊區域之海圖。</p>	<p>1. 目前海圖編撰之權責機關，應為內政部、交通部、海巡署或國防部尚有疑義，應先行確定或指定主管機關，並儘快完成海圖之編製，以編撰支出成本為限或免費之方式提供給活動者。</p> <p>2. 關於遊艇航行通道及水域停泊區域之公布管道，除網路公佈外，應發行手冊供活動者便利使用。</p>			交通部 內政部 國防部 海巡署 漁業署

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
法制鬆綁部分					
(三) 檢討現行法規，修正解除無效率、無意義之管制	針對管制強度過高之規範進行鬆綁調整，包括航政監理、使用人員、泊靠及活動四大部分之法令規範，分別進行檢討及調整：				
	<p>1. 航政監理</p> <p>(1) 簡化檢丈流程及刪除建造中特別檢查之規定(草案第 61 條已作此修正)。</p> <p>(2) 刪除船舶法草案第 65 條第三項『未滿 24 公尺，搭載人數 12 人以上遊艇之定檢』規定，建議刪除遊艇事先核定乘員人數之相關規定。</p> <p>(3) 研析 3.2 公尺以下自用遊艇之浮力及承載標示之可行性。</p> <p>(4) 由逐艘檢查改為商品檢驗法之型式認證，以利遊艇量產市場之形成。</p> <p>(5) 承認國外專業驗船機構所為之資格認證。</p>	<p>(1) 建議船舶法草案應將建造中特別檢查刪除，回歸現成船檢查(草案第 61 條已作此修正)。</p> <p>(2) 關於 3.2 公尺以下自用遊艇之浮力及承載標示，得參考澳洲之標示規定，此處之 3.2 公尺自用遊艇包括水上摩托車等各式水上自用遊樂載具。</p>	<p>1. 船舶法(及其草案)</p> <p>2. 船舶檢查規則</p> <p>3. 小船檢查規則</p>		交通部 標檢局
	<p>2. 使用人員</p> <p>(1) 將自用遊艇之『乘客』改為『乘員』，以彰顯其自用娛樂性質。</p> <p>(2) 遊艇駕駛資格應獨立於船員法</p>	<p>(1) 船舶法草案遊艇專章中已改為乘員。</p> <p>(2) 現行船舶法、小船管</p>	<p>1. 船舶法(及其草案)</p> <p>2. 小船管理規則</p>		交通部

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
<p>(三) 檢討現行法規，修正解除無效率、無意義之管制</p>	<p>相關規範，不應比照現行法依照遊艇總噸位進行區分，而應著重其自用娛樂性質統一規範。</p> <p>(3) 對於自用遊艇不應比照營業用遊艇，而要求船員最低安全配額。</p> <p>(4) 明訂船長對於乘員安全有保護照顧之責任與義務，以促其維護活動安全。</p>	<p>理規則、小船船員管理規則、船員服務規則等規定，對於遊艇駕駛之資格係依遊艇之總噸位數加以區分，非小船之遊艇駕駛甚至須具備專業船長資格，嚴重忽略遊艇之自用娛樂性質。</p> <p>(3) 自用遊艇非營業用船，關於其駕駛人員資格應另行規定，而非適用船員法之規定。</p>	<p>3. 小船船員管理規則</p> <p>4. 交通部國內航線船舶船員最低安全配額表</p>		
	<p>3. 泊靠</p> <p>(1) 檢討並擬定具吸引力之遊艇泊靠收費標準，並以遊艇長度作為計費依據，俾利活動參與及泊靠設施使用率之提升。</p> <p>(2) 規劃建置陸上艇庫，以解決泊靠問題。</p>	<p>(1) 目前多數漁港對於遊艇臨時停靠之收費係以每日每船噸 20 元計算，建議應下修相關費率，並以長度為計算基準，以提升活動者使用意願並利於與國際接軌。</p> <p>(2) 陸置艇庫具有便利性、安全性及費用低廉等優點，惟我國尚無任何陸置艇庫，應儘快自法規面就其用地登記、建照發放</p>	<p>1. 漁港法</p> <p>2. 漁港基本設施使用管理費收費類目及費率</p> <p>3. 國土計畫法(草案)</p> <p>4. 漁港法</p> <p>5. 國家安全法</p> <p>6. 國家安全法施行細則</p> <p>7. 海岸、山地及重要軍事</p>		<p>交通部 港務局 漁業署 內政部</p>

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
<p>(三) 檢討現行法規，修正解除無效率、無意義之管制</p>		<p>及行業類別等問題加以檢討，以解決泊位不足問題。</p>	<p>設施管制區與禁建、限建範圍劃定、公告及管制作業規定</p> <p>8. 促進民間參與公共建設法</p> <p>9. 國有財產法</p> <p>10. 國有非公用海岸土地放租辦法</p>		
	<p>4. 活動</p> <p>(1) 刪除事先核定遊艇乘員人數之相關規定，僅規範駕駛對於乘員之保護照顧義務，即可達成危險行為防止之目的。</p> <p>(2) 簡化國外遊艇進出之 CIQS 程序，以利活動參與及推廣。外國遊艇進入我國活動時，於任一港口取得許可，便可於任何港口泊靠，而無須再重新申請。</p> <p>(3) 刪除所有報備、提交任何文件(如航行計畫與人員名冊)始得出海</p>	<p>(1) 船舶法修正草案第 59 條第二項之規定應予刪除。</p> <p>(2) 國外遊艇進出國內之 CIQS 應盡量免除及簡化，以免影響我國國際形象。</p> <p>(3) 國內遊艇活動安全檢查部分，除非活動者已顯露出犯罪痕跡或以相當合理懷疑為根據(法院</p>	<p>1. 入出國及移民法</p> <p>2. 動物傳染病防治條例</p> <p>3. 商港港務管理規則</p> <p>4. 國家安全法</p> <p>5. 海岸巡防法</p> <p>6. 保險法</p> <p>7. 增訂「強制遊艇責任險保險法」</p>		<p>交通部 港務局 漁業署 內政部 海巡署 觀光局 行政院金融監督管理委員會</p>

具體建議	執行事項	內容說明	應增修之法規	預定進度	主辦機關
<p>(三) 檢討現行法規，修正解除無效率、無意義之管制</p>	<p>活動之規定，並廢除遊艇出海活動逐艘人員清點措施，回歸依法行政及比例原則之要求。 (草案第 70 條第二項之報備制內容應刪除) (4) 對於遊艇活動可能發生之漁釣行為，研修釣魚證發放之可行性。 (5) 落實負面表列之精神，明訂禁止航行水域之範圍及禁止之合理原因，以維護民眾親水活動權益。 (6) 新增遊艇一般責任保險及第三人強制責任險，以透過保險機制控管活動風險。</p>	<p>得於事後依法審查)，否則所有檢查應回歸依法行政及比例原則，且必須絕對免除任何形式之事前報備、申請或取得核准始得進出之規定。 (4) 目前漁業署正研擬釣魚證發放之可行性，建議儘快完成研擬工作。 (5) 關於禁止航行水域之範圍，應透過適當且易取得之管道公佈，包括網路及印製手冊以利活動者使用。 (6) 草案第 71 條已強制遊艇投保一般責任保險，建議再增加第三人強制責任險。</p>	<p>8. 船舶法修正草案 9. 漁業法</p>		

