

國內商港之經營管理 目錄

表目錄.....	iii
圖目錄.....	iv
第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起與目的.....	1
1.2 研究方法.....	4
1.3 研究範圍.....	6
1.4 期中報告內容簡介.....	7
第二章 國內商港之管理與經營現況分析.....	8
2.1 現行國內商港之管理法規與體制分析.....	8
2.2 現行漁港客貨碼頭之管理法規與體制分析.....	19
2.3 各國內商港及漁港客貨碼頭之營運現況分析.....	25
2.4 現行國內商港及漁港客貨碼頭之管理與經營問題探討	38
第三章 國內商港的管理與經營環境變遷分析.....	42
3.1 精省對於國內商港管理與經營之影響.....	42
3.2 我國加入世貿組織對國內商港之管理與經營之影響....	46
3.3 未來開放兩岸通航對國內商港管理與經營之影響.....	52
第四章 未來國內商港管理與經營體制之研擬.....	54
4.1 管理體制之改革.....	54
4.2 經營制度之研擬.....	56
4.3 國內商港港務管理規則之擬定.....	57

4.4 費率制度之研擬.....	57
第五章 結論與建議.....	61
5.1 結論.....	61
5.2 建議.....	64
附錄 2.1 商港法.....	65
附錄 2.2 馬祖福澳國內商港港務管理規則(草案)	75
附錄 2.3 漁港法.....	84
附錄 2.4 漁港法實施細則.....	90
附錄 3.1(台灣省)國內商港港務管理規則(草案).....	94
附錄3.2 台灣省國內商港棧埠管理規則草案.....	103
附錄3.3 商港建設費收取分配基金保管及運用辦法.....	122
附錄3.4 台灣省交通建設基金保管及運用辦法.....	124
參考文獻.....	127

表目錄

表 2.1	漁船以外船舶進出港申請表.....	25
表 2.2	國內航線一覽表.....	26
表 2.3	安平港埠碼頭改概況調查表.....	28
表 2.4	安平港船舶進出港艘數及貨物量統計表.....	28
表 2.5	馬公港埠碼頭改概況調查表.....	30
表 2.6	馬公港船舶進出港艘數及貨物量統計表.....	30
表 2.7	布袋港歷年進出港貨運量統計表.....	33
表 2.8	各港國內海上貨物吞吐量統計表.....	35
表 2.9	各國內航線之運量統計表.....	37
表 2.10	國內商港與漁港對相關規定比較表.....	41

圖目錄

圖 1.1 研究架構與流程.....	5
--------------------	---

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

依照「商港法」第二條的定義，所謂「國內商港」係指：「非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港」。既然外國船舶非經政府特許或為避難不得出入而只有本國船舶可以出入，所以實務上，目前台灣地區的國內商港也就都沒有設置國境管理機關，包括海關、入出境、檢疫、商品檢驗等檢查單位，因此，國內商港實質上應該是不對外通商的港口，除非專案申請，只有國內貨載。

「商港法」第三條規定，國內商港由省(市)政府主管，受交通部監督；第十一條規定，各省(市)政府應設管理機關管理國內商港；第五十條則規定，各省(市)政府應訂頒「國內商港港務管理規則」以進行國內商港相關行政事務之管理；至於各省(市)政府是否應訂頒「國內商港棧埠管理規則」，商港法並未明訂。

過去，在台灣地區，基於歷史因素，台灣省政府在基隆、台中、高雄、與花蓮等國際商港(但仍可靠泊國內航線船舶)設有「港務局」來管理與經營該港之港務與棧埠業務；反而是國際商港的主管機關交通部一直未在國際商港設置商港管理機關，因此另依「商港法」第四十九條將其業務管理與經營報請行政院以命令委由台灣省政府交通處所屬各港務局辦理。因此，現行台灣省政府交通處所屬基隆、高雄、台中、花蓮等四個港務局乃被定位為「商港法」所稱之國際商港管理機關；形成國際商港及國內商港都是由台灣省政府在各港設立的管理機關來經營、管理。

至於省政府在權責上應設立管理機關管理、經營的國內商港，如馬公港、布袋港、台北港卻又基於方便，台灣

省政府將其責由同一航政轄區內設在國際商港的港務局就近設辦事處進行商港管理，目前包括有高雄港務局在布袋港與馬公港的辦事處、基隆港務局在台北港的辦事處等。福建省所屬的馬祖福澳國內商港則又基於過去漁港時期的慣例，由福建省連江縣政府設港務處管理。因此，目前台灣地區國內商港的管理幾乎都是採權宜性措施辦理的。

台灣地區四面環海，港澳甚多，但是，「商港法」第四條規定，「國內商港之指定，由各省(市)政府報請交通部核轉行政院備案後公告之；商港區域與管轄地區之劃定由各該省(市)政府報請交通部會商內政部及有關機關後核定之」，因此，應具一定條件、經一定的行政程序後才能成為「國內商港」，所以，目前台灣省轄下只有布袋、台北、與馬公三個「國內商港」，福建省轄下有馬祖福澳港；其他未歸類為「國際商港」與「國內商港」的港澳大都具漁港之功能，因此大都能依「漁港法」歸類為「漁港」。台灣省政府依「漁港法」相關規定，管理的一些(第一、二類)漁港附近(如澎湖縣的龍門、尖山)，近年來又因為無「國內商港」供該地區海上客貨運裝卸之需要，而另外興建供小型船舶靠泊使用的所謂的「客貨碼頭」(如澎湖縣的龍門尖山客貨碼頭)。但政府對這類「客貨碼頭」之管理與經營至今仍欠缺明確的法令依據，因此，當一個地區既有「國內商港」又有「客貨碼頭」(如澎湖縣馬公附近有「馬公國內商港」與「龍門尖山客貨碼頭」)時，因商港區碼頭及漁港區客貨碼頭所適用管理與經營法規不一，就發生公平性與秩序維持的問題，亟需健全其管理與經營體制。

依據立法院於 88 年 1 月 12 日通過的「地方制度法」，規定「省政府為行政院派出機關，省非地方自治團體」，而且台灣省政府的組織將於民國 88 年 7 月 1 日依「台灣省政府功能業務與組織調整暫行條例」完成組織調整與精簡，台灣省政府之地位與組織均將與過去不同，對於過去

台灣省政府所主管的國內商港之管理也必須積極思考應變之道。

另一方面，交通部也正積極推動三階段的我國航港管理體制之改革計畫，第一階段是在民國 88 年 7 月 1 日起將四個國際商港的港務局歸入交通部；第二階段是在民國 89 年底前成立「航港局」及基隆、台中、高雄、花蓮四個「航港分局」以便接管現行港務局承辦的航港行政管理業務，並希望在基隆、台中、高雄、花蓮四個港分別成立「國營港務公司」承接港埠經營相關業務；第三階段則是在民國 91 年底前完成四個「國營港務公司」的民營化。因此，目前由各國際商港港務局設辦事處管理的國內商港之管理體制也應一併檢討。

除了精省與航港行政管理業務回歸中央的衝擊之外，我國一直積極爭取加入世界貿易組織(WTO)的結果也將對國內商港的經營產生衝擊。這主要可能發生在我國所承諾的收費方式，將對貨從價收取的現行「商港建設費」逐年減降及終而改爲對船、貨從量徵收「商港服務費」，甚至於最近傳出我國談判代表同意未來「商港建設費」徵收的對象將擴及進出國內商港的貨物，以及該費用徵收以後專款專用的原則如果不變，等等都將會對未來國內商港之興建、維護、經營、管理產生衝擊。思考這些衝擊並研擬因應之道是現階段重要的課題。

另外一項對於國內商港可能會有衝擊的是，未來如果兩岸開放國內商港間任何間接或直接通航的方面。屆時在公權力的管理方面，國內商港或將面臨如何定位；是否應備有關務、移民、商品檢驗及檢疫各方面的檢查單位；以及可能會有新增運量的碼頭營運與管理等等諸多問題的衝擊。

針對上述三大預期未來會對台灣省主管國內商港管理與經營的制度產生衝擊的問題，本研究將評量其衝擊，並研擬未來管理與經營體制上的改革之道。

1.2 研究方法:

爲達成前述研究的目的，本研究的架構與流程詳如圖1.1所示。在研究方法方面，可分爲資料蒐集與分析，分述如下：

(一)資料蒐集方法:

1. 文獻搜集:蒐集國內、外港埠管理體制相關的既有文獻。
2. 法規整理:國內現行商港管理相關法規之整理。
3. 實地訪查:實地訪查國內航港相關單位蒐集其對於我國國內商港管理與經營之未來改制方向之看法。訪查的對象包括官方與業者，前者包括交通部航政司、台灣省政府交通處、及四個國際商港的港務局及其設在國內商港的辦事處、設有客貨碼頭之漁港管理機關等；後者則抽樣訪查國內航線的代表性航商。

(二)資料分析方法:

1. 在國內、外文獻方面，將採用歸納法比較分析各種商港管理體制的共通性以及變革趨勢，藉爲指引改制方向之參考依據之一。
2. 在法規分析方面，先依「商港法」及相關法規研析國內商港經營管理體制的可能方案，以及檢視「漁港法」，綜合探討該二種法規分析漁港「客貨碼頭」之未來的經營管理問題等等課題。
3. 在實地訪查方面，就本研究的主要課題提出請教與討論，然後再綜合整理各方看法與意見，藉供改制腹案之研擬參考。

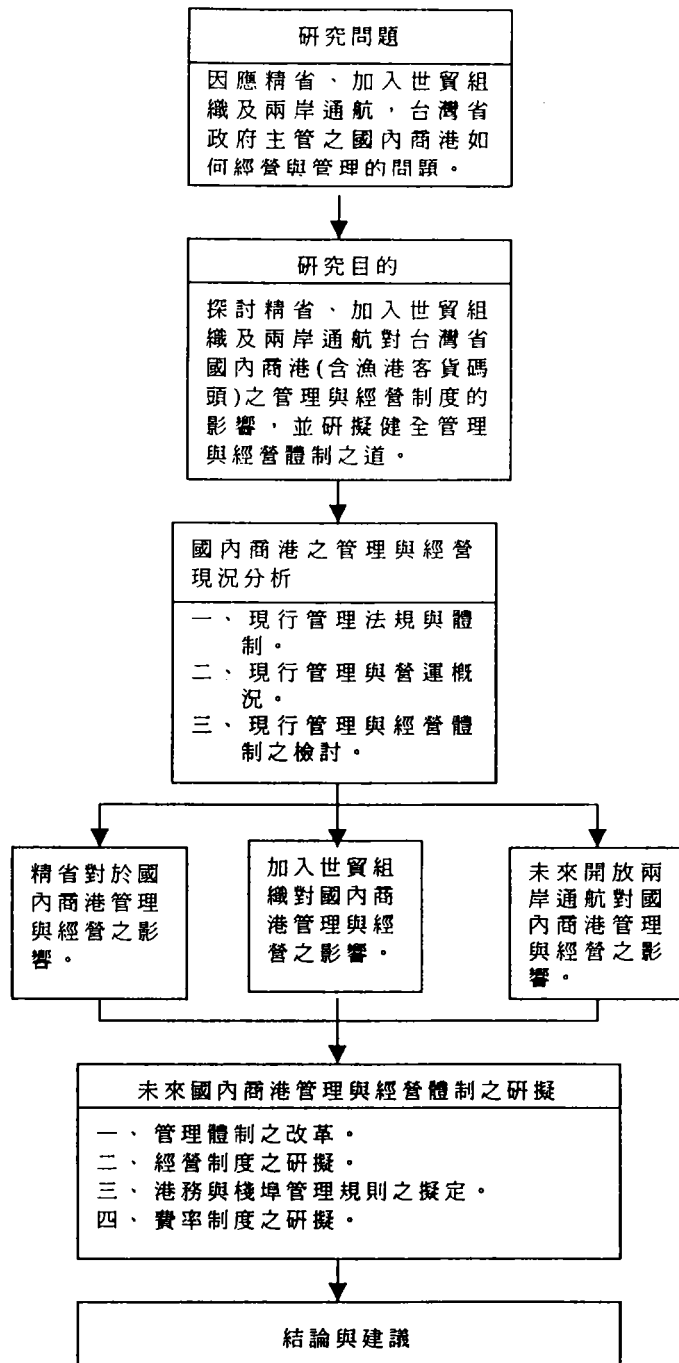


圖 1.1 研究架構與流程

1.3 研究範圍

本研究主要以台灣省所轄國內商港的管理與經營制度為研究的範圍，也包括在功能上與國內商港相當，專供國內航線之小型客貨船使用的(漁港內(旁)之)客貨碼頭。因此，下列各章節的工作所稱國內商港均將包括漁港客貨碼頭：

第一章緒論

1.1 研究緣起與目的

1.2 研究方法

1.3 研究範圍

1.4 研究報告內容簡介

第二章國內商港之管理與經營現況分析

2.1 現行國內商港之管理法規與體制分析

2.2 現行漁港客貨碼頭之管理法規與體制分析

2.3 各國內商港及漁港客貨碼頭之營運現況分析

2.4 現行國內商港及漁港客貨碼頭之管理與經營問題探討

第三章國內商港的管理與經營環境變遷分析

3.1 精省對於國內商港管理與經營之影響

3.2 我國加入世貿組織對國內商港之管理與經營之影響

3.3 未來開放兩岸通航對國內商港管理與經營之影響

第四章 未來國內商港管理與經營體制之研擬

4.1 管理體制之改革

4.2 經營制度之研擬

4.3 國內商港港務與棧埠管理規則之擬定

4.4 費率制度之研擬

第五章 結論與建議

5.1 結論

5.2 建議

1.4 研究報告內容簡介

本研究報告包括前述研究範圍中第一、第二、與第三、第四等四章，除了先分析、檢討現行國內商港管理相關法規的特性外，並檢討了(台灣)省政府作為國內商港管理機關現行實務上的作為的諸多特性，也進一步探討在精簡省府組織、或未來加入世界貿易組織、甚或未來兩岸通航以後，對國內商港經營、管理可能的衝擊與因應之道，同時也一併探討、分析現行若干漁港客貨碼頭靠泊小型客貨船舶裝卸一般船貨與上下客人所帶來的諸多問題，並在本研究中嘗試提出一份管理草案供相關單位再進一步思考之用；最後，本研究並在第五章對未來國內商港以及鄰近的漁港客貨碼頭之經營與管理提出一些建議，供有關單位作決策之參考。

第二章 國內商港之管理與經營現況分析

2.1 現行國內商港之管理法規與體制分析

現行我國商港管理體制的架構是以1980年公布，1997年修正施行之「商港法」(如附錄2.1)為依據；該法規將我國的商港區分為「國際商港」與「國內商港」，並規範商港之規劃、建設、管理、經營與安全等五大事權。目前台灣地區共有高雄、台中、基隆、花蓮等四個國際商港；安平與蘇澳等二個國際商港的輔助港；台北(台北縣)、布袋(嘉義縣)、以及馬公(澎湖縣)等三個國內商港，另外尚有福建省的福澳港(連江縣)與研議中的水頭港(金門縣)。茲分別將「商港法」對於「國內商港」之定義以及與「國內商港」有關之上述之規劃、建設、管理、經營與安全等五大事權有關的權責機關之規定分析如下：

一、國內商港之定義：

第二條：「國內商港：指非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港。」

二、國內商港以各省(市)政府為主管機關：

第三條第二項：「國內商港，由省(市)政府主管，受交通部監督。」

三、國內商港之指定，應由各相關省(市)政府依實際需要報請交通部核轉行政院備案、公告以後才能被認定：

第四條第二項：「國內商港之指定，由各省(市)政府報請交通部核轉行政院備案後公告之；商港區域與管轄地區之劃定由各該省(市)政府報請交通部會商內政部及有關機關後核定之。」

四、國內商港之規劃與興建計劃，則分別由各省(市)政府擬訂，再報請交通部核轉行政院核定施行：

第六條第二項規定：「國內商港區域之規劃、興建，由省(市)政府擬訂計畫，報請交通部核轉行政院核定施行。」

五、國內商港由其主管機關於各港設管理機關或機構，商港區域內的專區由其目的事業主管機關管理之：

(一)第十一條第二項：「國內商港，由各省(市)政府設管理機關管理。」

(二)第十一條第三項：「商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。」

六、商港區域內的商港設施，除重大設施外，得由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營，但其碼頭工人應受商港管理機關督導，且費率應報請商港主管機關核准：

(一)第十二條第一項：「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機構興建自營外，其餘得視需要由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。」

(二)第十四條：「公私事業機構經核准經營之商港設施，其碼頭裝卸工人之編組及作業訓練，應受商港管理機關之指導、監督；其辦法由交通部定之。」

(三)第十五條：「商港管理機關與公私事業機構，向商港設施使用人收取使用費、管理費與其他服務費用之項目及費率，由商港管理機關擬訂，報請商港主管機關核准施行。」

七、船舶進、出港及在港作業之安全，由商港管理機關管理之。

此部份詳載於「商港法」第四章有關安全的規定。

因此，在「商港法」實施後，包括港政管理、港務監理、港埠規劃興建、棧埠經營之規範、碼頭工人管理法規、

甚至於船舶進、出港及在港作業之安全等等均是商港管理機關應負之權責。茲依據相關條文在以下各小節進一步說明其詳細內容。

2.1.1 航政管理

我國「憲法」第一〇七條第五款規定：「航空、國道、國有鐵路、航政、郵政及電政由中央立法並執行之。」；因此不僅各國際商港之航政應歸中央，各國內商港之航政業務亦應規中央；另外，1981年公布、1999年修正的「航業法」第三條也規定「航業由交通部主管；其業務由航政局辦理之」；「交通部組織法」也有設置航政局之規定，但因為交通部到目前為止，一直未依各相關法律成立航政局及其分局，因此也就將其應辦的航政業務委由各國際商港的港務局設航政組代辦。因此，目前設於各國際商港的四個港務局不但為「商港法」所規定的各「國際商港管理機關」、「國內商港管理機關」，而且也是「航政管理機關」。

為進行航政管理，逐將台灣地區劃分為四個航政轄區，分別由四個港務局管轄：

- 一、 高雄港務局之航政轄區為北緯23度50分(即濁水溪口)以南，東經120度50分45秒(鵝鑾鼻)以西之區域，包括有屬國際商港的高雄港(與安平港分港)以及屬國內商港的布袋與馬公港。
- 二、 台中港務局之航政轄區為北緯24度50分(即桃園縣蚵殼港)以南，北緯23度55分(即濁水溪口)以北之區域，包括屬國際商港的台中港以及屬工業港的麥寮港。
- 三、 基隆港務局之航政轄區則涵蓋台灣西海岸北緯24度50分(即桃園縣蚵殼港)以北，台灣東海岸北緯24度18分44秒(即花蓮縣和平溪口)以北之區域，包括有屬國際商港的基隆港(與蘇澳港分港)以及屬國內商港的台北港。

四、 花蓮港務局之航政轄區即涵蓋台灣東海岸北緯24度18分44秒(即花蓮縣和平溪口)以南，東經120度50分45秒(即鵝鑾鼻)以東之區域，包括屬國際商港的花蓮港以及屬工業港的和平港。

目前(1999年7月1日，各港務局尚未改隸交通部以前)有關國內商港航政業務依據「航業法」(1981年公布，1999年修正)、「船舶法」(1930年公布，1996年修正)、以及「船舶登記法」(1930年公布，1975年修正)之相關規定，處理的權責如下：

一、 由港務局報交通處轉報交通部的有：

- 1.國內定期航線之開闢與核定。
- 2.國內定期航線船舶供需之調整。
- 3.國內定期航線運價之核定。
- 4.國內定期航線聯營之核定。
- 5.國內航線船務、船東、船員糾紛之仲裁。
- 6.國內航線船舶船員配置之規定。
- 7.國內航線輪船業之設立與撤銷。
- 8.國內航線船舶之購建、報廢與出售國外。
- 9.國內航線船舶海事案件。

二、 由港務局報交通處逕與核定的有：

1. 國內航線輪船業國輪在國內之買賣。
2. 國內航線聯營及業者之督導。

三、 由港務局辦理的有：

- 1.船舶檢查、丈量、登記。
- 2.船舶進出港之監理。
- 3.海事案件責任之評定。

2.1.2 港政管理

有關港政管理的部份，依「商港法」第四條第二項之規定，各省或直轄市可以依實際需要報請交通部核轉行政院備案後，公告該省或直轄市內某一處為專供中華民國船

舶泊靠的國內商港，而且擁有國內商港的省或直轄市政府就成為該國內商港的主管機關，所以，依法就必須設置商港管理機關以盡對國內商港之規劃、建設、管理、經營與安全等五大事權與事責。

依照「商港法」相關條文的規定，各商港管理機關應辦理的港政管理職權包括下列17項：

- 一、 為維護港區治安、客貨安全，並協助從業人員執行職務，得依法設置港務警察(第五條)。
- 二、 負責商港區域內需用土地之徵收、管理與使用(第八條)。
- 三、 商港區域內各種建築物及設施之興建、增建、改建或拆除之許可及強制拆除之執行(第九條及第十條)。
- 四、 興建並自營商港區域內各項鉅大工程或與船舶出入港及公共安全有關各項商港設施(第十二條)。
- 五、 公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建商港設施的產權所有(第十二條)。
- 六、 公私事業機構經核准經營之商港設施的碼頭工人編組及作業訓練的指導與監督(第十四條)。
- 七、 擬訂商港設施使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，報請商港主管機關(交通部)核准施行(第十五條)。
- 八、 商港區域內之沉船、物資、漂流物之限期打撈、清除管理與強制執行(第十六條)。
- 九、 經由水溝、下水道或其他放流設施排入商港區域或其附近水域之廢棄物、有毒物質、污水防制與清除(第十六條之一)。
- 十、 商港區域內各項法定行為之核准、許可(第十七條與第十九條)，及禁止行為之禁止(第十八條)。
- 十一、商港區域內各類工作船、交通船之行駛，漁船之作業許可及停泊管理；小船之艘數、停泊位置、行駛及作業之限制(第二十條)。
- 十二、商港區域內經依法查封而滯留之船舶的貨物之

處理(第二十一條)。

十三、商港區域 內 停泊船舶留船人數管制(第二十三條)。

十四、商港區域 內 船舶理貨業、船舶船員日用品供應業、船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業、船舶小修業等之經營許可，及各業進入港區工作人員及車輛的通行證核發(第二十三條之一)。

十五、船舶到港 、 入港、在港作業及出港等等安全管理(第四章第二十四條至四十三條之規定)。

十六、違反「商 港 法」相關罰則之執行(第四章第四十四條至第四十八條)。

十七、各省(市)政 府 對主管之國內商港港務管理規則之訂定(第五十條第二項)。

但是，目前台灣省政府卻未在所轄的馬公、布袋、台北等三個國內商港設商港管理機關進行港政管理，卻依航政轄區就近由設立在國際商港的高雄及基隆港務局成立的各國內商港的辦事處來負責各國內商港的港政管理，這二個因受交通部委託代管國際商港的「國際商港管理機關」，逐又兼為「國內商港管理機關」，當然，台灣省政府這做的主要目的是在節省國內商港管理的人力與物力；而福建省政府也沒有為1998年經行政院核定公告為國內商港的馬祖福澳港成立「國內商港管理機關」，而是基於地理上的方便以及過去漁港時期的慣例，委由連江縣政府成立港務處來辦理該港之港政管理業務。

2.1.3 港務監理

港務監理是屬於港政公權力的行使事宜，旨在監督管理在商港區域內經營港埠業務的公私事業機構，「商港法」第二十三條之一規定在商港區域內經營之港埠事業應先向商港管理機關申請核發許可證，並依法辦理公司或商業登

記後始得營業。這些業務包括：船舶理貨業、船舶船員日用品供應業、船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業、船舶小修業。而目前國際商港的各該行業之監理事宜均分別於依據「商港法」第五十條所訂的「國際商港港務管理規則」及「國際商港棧埠管理規則」中有所規範。

台灣省轄下的國內商港則因為台灣省政府未訂定「(台灣省)國內商港港務管理規則」及「(台灣省)國內商港棧埠管理規則」等相關法規，因此一律比照「國際商港港務管理規則」及「國際商港棧埠管理規則」中之規範辦理。但是，福建省政府則已擬訂一份「馬祖福澳國內商港港務管理規則(草案)」(如附件 2.2)供作未來該福澳國內商港港務管理之依據。

事實上，由於國內商港之規模比國際商港小很多，其進出港船舶也較小、較少，如果比照「國際商港港務管理規則」來進行港務管理也不太妥適，因此，本研究將在第四章擬定一份「(台灣省)國內商港港務管理規則」供未來參考使用；而國內商港內棧埠相關業務之規模雖然也比國際商港較小、較少，但商業經營與作業安全之本質差異應不大，如果比照「國際商港棧埠管理規則」中之規範應還不至於太不適當，凡此也都將在第四章討論並提出對策(相關草案)。

2.1.4 規劃興建

國內商港之規劃與興建主要依據下列「商港法」之相關規定辦理：

一、 第六條規定國內商港的規劃興建權責：

「...國內商港區域之規劃興建，由省(市)政府擬訂計畫，報請交通部核轉行政院核定施行。商港區域內除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設加工出口區、自由貿易區。」

二、 第九條：「商港區內各種建築物及設施之興建、增

建、改建或拆除，除各種專業區及加工出口區、自由貿易區與商港管理有關者，應經商港管理機關同意外，其餘均應經商港管理機關之許可，未經許可擅自建造、設置者，商港管理機關得逕行拆除之。」

三、 第十二條第一項：「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。」

四、 第十二條第二項：「前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。」

但是，有關商港建設經費之來源，在商港法第七條第一項規定得在國際商港收取商港建設費，但是國內商港則沒有此一收費規定：

「為促進商港及相關商港建設，得於各國際商港就國際進口、出口貨物收取商港建設費，其費率不得超過進口、出口貨物價格百分之一，但經行政院基於政策減收或免收者，從其規定。」

因此，未來國內商港的建設財源從何而來，是個需要認真思考的課題，本研究將在第三章探討。

2.1.5 棧埠經營

目前國內商港在棧埠經營方面，包括有業務經營範圍、方式與相關設施之興建等，分別由「棧埠管理規則」以及「商港法」加以規範，說明如下：

一、 國內商港棧埠業務範圍：

由於台灣省未依權責訂頒「(台灣省)國內棧埠管理規則」，若參照交通部所訂「國際商港的棧埠管理規則」，該

規則共分八章，其第二條所規範的國際商港的棧埠業務範圍，包括下列五項：

- (一) 裝卸業務。
- (二) 倉棧業務。
- (三) 拖、駁船業務。
- (四) 船舶理貨業務。
- (五) 旅客服務業務。

目前，甚至於未來國內商港的棧埠業務範圍應該也不出上述之範圍。

二、 商港棧埠業務經營的方式：

(一)依照「商港法」第十二條第一項的規定：「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機構興建自營外，其餘得視需要由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。」，因此，可以推論國內商港之棧埠業務也可以由商港管理機關自營，或由公私事業機構以約定方式興建或租賃棧埠設施經營。

(二)第十二條第二項對於約定興建之使用年限並有如下之規定：

「前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。」

(三)國內商港棧埠業務相關費率應由商港管理機關擬訂，報請商港主管機關核准施行：

依據第十五條之規定，「商港管理機關與公私事業機構，向商港設施使用人收取使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，由商港管理機關擬訂，報請商港主管機關核准施行。」因此，國內商港管理機關也可以(不是必須)依其需要訂定

港埠業務費率，但如果自訂相關費率就必須報請商港主管機關核准後方能施行。

2.1.6 碼頭工人管理法規

現行「商港法」第十四條規定：「公私事業機關經核准經營之商港設施，其碼頭裝卸工人之編組及作業訓練，應受商港管理機關之指導、監督；其辦法由交通部核定之。」因此，商港管理機關(不論是中央所管理的國際商港或省(市)所管理的國內商港)對在各港(不論是國際港或國內港)受公私事業機構僱用而且從事裝卸作業的碼頭工人的編組及作業訓練有指導、監督之責，其辦法應由交通部訂定。但因為台灣地區的國際商港一直是委由台灣省政府交通處在各港所設的港務局代管，因此過去對在基隆港務局(包括蘇澳港分局)、高雄港務局、以及花蓮港務局等所謂無固定僱主之碼頭工人一直是以省交通處報請交通部核可的「台灣省碼頭工人管理辦法」及「臺灣省碼頭工人管理辦法實施細則」為其管理碼頭工人的依據，但是在台中港務局則因為碼頭工人有固定僱主(包括台中港務局棧埠處、以及台中港倉儲與德隆倉儲兩家公司)所以以自訂的工作規則管理碼頭工人。

但是自民國 87 年 1 月 1 日與民國 88 年 1 月 1 日起分兩階段在台中港以外的高雄、基隆(包括蘇澳)、花蓮等國際商港正式依據各該港「開放船舶貨物裝卸承攬業的作業手冊」等相關規定分別開放多家船舶貨物裝卸承攬業者自行僱用碼頭工人經營裝卸搬運業務以來，各國際商港的碼頭作業工人均一改無固定僱主的現象而成為有固定僱主，為因應此一變革，交通部也正依據「商港法」的規定，研訂碼頭工人的編組與作業訓練督導辦法，以便符合法律規定。

至於在馬公、布袋、台北等三個國內商港中，布袋與台北港因屬新近核准公告之國內商港，已有船舶貨物裝卸

承攬業，因此在碼頭從事裝卸作業的碼頭工人均有由船舶貨物裝卸承攬業僱用而有固定僱主，因此，由裝卸公司依勞基法進行碼頭工人的編組與作業訓練，「(國內)商港管理機關」應該負責督導；但是，馬公港則因為歷史發展之因素，仍由「澎湖縣碼頭裝卸搬運職業工會」的會員組成的「澎湖縣輪船貨物裝卸搬運勞動合作社」承作由「馬公輪船裝卸承攬業股份有限公司」與「澎湖縣輪船貨物裝卸搬運勞動合作社」承攬到的貨物的裝卸，因此碼頭工人與裝卸公司之間並無僱用關係，因此，除非未來也依據「開放船舶貨物裝卸承攬業的作業手冊」等相關規定分別開放多家船舶貨物裝卸承攬業者自行僱用碼頭工人經營裝卸搬運業務，否則馬公國內商港管理機關將更需要對碼頭工人的編組與作業訓練督導制訂一套辦法，來對各碼頭作業工人進行編組與作業訓練督導的工作。

綜合以上分析，可知，迄今為止，台灣地區各港務局為台灣省政府交通處所屬的「商港管理機關」，其管理之商港範圍雖然包括有國際商港與國內商港，只是其管理重點放在「國際商港」，但為管理「國內商港」則在所屬「國內商港」所在地設有辦事處；而且又另外接受交通部委託辦理其所在航政轄區的「航政業務」，因此也是當地的「航政管理機關」。這樣的國內商港管理體制可能會有下列三大問題：

一、管理效率不彰：

在「國際商港」所在地設立港務局，只在「國內商港」所在地設辦事處，就管理之本質而言，辦事處有可能因為編制過小、人手過少、或授權不足而需將公文往返於辦事處與局本部之間等因素，而使得「國內商港」行政與管理之效率較差，就顧客導向的行銷觀念而言，將發生無法對顧客的問題給予快速回應的缺點。

二、縣港各自為政的問題

國內商港的核定與公告乃來自當地的需要，因此地方性色彩相當濃厚，這與國際商港強調肩負全國或跨縣市運

輸與轉運的功能有明顯不同，因此，各國內商港的管理甚至經營最好與當地縣政或市政合一，較能發揮地方型港埠之特色，也能對當地之運輸和經濟發展發揮較大的功能；但依目前商港法第三條與第十一條分別規定各省或直轄市為各國內商港的主管機關，因此省政府依法必須在各國內商港設置管理機關，如此一來可能會發生省級的商港管理機關無法融合與呼應縣市需求的縣港不合一、各自為政的問題。

三、「客貨碼頭」的出現與其經營、管理問題

由於依據商港法第四條之規定，「國內商港」之公告必須具備一定條件與程序，在政府為照顧離倒民生需求下，逐自 1990 年開始逐漸在各縣無興建商港地區之漁港區域內或附近由台灣省直接撥款補助興建所謂的「客貨碼頭」，但是這樣的權宜措施卻又衍生出「漁港」、「國內商港」、甚至於「客貨碼頭」的經營、管理間彼此的衝突，以及適法性等諸多問題(本研究將在 2.2 節詳加說明)。

2.2 現行漁港客貨碼頭之管理法規與體制分析

台灣地區因四面環海、漁業發達，因此由主管機關的行政院農業發展委員會依據漁港法公佈、指定的漁港也就多達 230 個之多，雖然漁港乃「供漁船使用，作為漁業根據地之港」(漁港法第三條)，本應專港專用，但是因其「...為便利漁船出入、停泊、裝卸、保養、補給...而有...碼頭設施、水域設施、運輸設施、航行輔助設施....」(漁港法第三條)而具備相當程度的泊靠與裝卸條件，特別是屬於第一、二類漁港，因此使得一些國內航線的貨船基於事實之需要就近在該等漁港裝卸貨物，但這又會影響到正常漁船的進出港與裝卸漁獲，於是地方(縣)政府逐爭取省政府補助在該等漁港區域內或附近水域興所謂的「客貨碼頭」，專供小型客貨船靠泊、上下船客、或裝卸貨物，例如澎湖縣縣的龍門尖山漁港客貨碼頭、鎖港漁港客貨碼

頭，以及台東縣的新港附近的富岡、開元等的客貨碼頭等。而這些客貨碼頭的出現也產生相當大的經營、管理問題，因此，本研究乃一併探討現行漁港客貨碼頭之相關管理法規。

2.2.1 漁港法主要內容分析

漁港的管理體制主要依據 1992 年公佈、1998 年修正施行的「漁港法」(如附錄 2.3)，共有五章，合計有二十九條的條文。該法規範漁港相關的規劃、建設、經營、維護及管理等五大事權，茲分述如下：

一、 漁港之定義：

第三條：「...漁港：指供漁船使用，作為漁業根據地之港。」

漁港既是「作為漁業根據地之港」，因此，漁港之使用就與商港的「作為通商船舶出入之港」(商港法第二條)之使用在原則與方式均有所不同，漁港之規劃與使用就必須讓隸屬於該漁港之每一艘漁船均有一個泊位，這就衍生出漁港與商港之不同的經營與管理方式。

二、 漁港之分類與類別之指定機關：

第四條：「漁港分為左列四類：

第一類漁港：使用目的屬於全國性或配合漁業發展特殊需要者。

第二類漁港：使用目的屬於省(市)性者。

第三類漁港：使用目的屬於縣(市)性者。

第四類漁港：位居偏遠地區者。

漁港之類別，由中央主管機關指定之。」

三、 漁港的主管機關依行政層級不同而不同：

第二條第一項：「本法所稱主管機關：在中央為行政院農業委員會；在省(市)為省(市)政府；在縣(市)為縣(市)政府。」

第二條第二項：「有關商港區域內之漁港，其規劃、

建設、經營、維護及管理，應協商
商港管理機關後辦理之。」

四、漁港的各級主管機關應設漁港管理機關

第十四條：「第一類、第二類漁港，由省(市)主管機關
設管理機關，並置專任人員維護管理之。
第三類、第四類漁港，由縣(市)主管機關
設管理機關，並置專任人員維護管理
之。」

五、漁港之規劃、建設由其主管機關擬訂，報請上一級主管機關核定後實施。

第六條：「第一類漁港之規劃、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。
第二類漁港之規劃、建設，由省(市)主管
機關擬訂漁港計畫，報請中央主管機關核定後施行。
第三類、第四類漁港之規劃、建設，由縣(市)
主管機關擬訂漁港計畫，報請省主管機關
核定後施行。」

六、漁港基本設施由各級主管機關編列預算建設，並應向漁港基本設施使用者收取管理費。

第七條：「漁港基本設施，由各級主管機關依據漁港
計畫編列預算建設之。」

第十五條：「省(市)、縣(市)主管機關應逐年編列預
算，辦理各該管漁港維護管理工作，並
應向漁港基本設施使用者收取管理費。
前項管理費之收費類目及費率，由中央
主管機關定之。」

七、漁港公共漁港公共設施，應由主管機關依漁港計畫編列預算建設後，撥交當地漁會無償使用。

第八條：「漁港公共設施，由主管機關依漁港計畫編
列預算建設後，撥交當地漁會無償使用。」

八、漁港公用事業設施或漁業設施得由投資人申請建設、

經營。

第九條:「漁港公用事業設施或漁業設施，得由投資人依據漁港計畫擬訂投資計畫，向該主管機關租用土地申請建設、經營，並取得地上物所有權，或由主管機關無償提供土地，由投資者以建設、經營、移轉之方式辦理之。

前項租用之土地不得設定地上權。」

九、漁港得提供漁船以外之船舶使用，但應先經當地漁港管理機關許可。

第十六條:「船舶之進出漁港，除應依有關法令規定實施檢查外，漁船以外之船舶進出港，應先經當地漁港管理機關之許可。

前項船舶未經許可任意進港或經許可進港但不依規定區域停泊者，漁港管理機關得逕予移泊；其費用，由船舶所有人或船長負擔。

船舶遇緊急狀況時，得先行進港再補辦手續。」

第二十七條:「漁港得提供漁船以外之船舶使用者，其建設、維護，應由漁船以外之目的事業主管機關編列預算補助之。」

2.2.2 漁港法施行細則主要內容分析

於 1992 年根據「漁港法」第二十八條規定訂頒的「漁港法施行細則」(如附錄 2.4)對下列事項亦有更進一步之說明:

一、漁港之基本設施包括：外廓設施、碼頭設施、水域設施、運輸設施、航行輔助設施、公害防治設施、漁港通訊設施、及其他相關設施；而一般設施包括：公共設施、公用事業設施、漁業設施等。

第二條：「本法第三條所稱漁港基本設施及一般設施之細目內容如左：

一、基本設施

- (一)外廓設施：防波堤、離岸堤、防沙堤、導流堤、防潮堤、船閘、水門、護岸、海堤等設施。
- (二)碼頭設施：碼頭、棧橋、浮橋、繫船柱等設施。
- (三)水域設施：航道、泊地、浮標、繫船浮筒等設施。
- (四)運輸設施：鐵路、道路、停車場、橋樑、運河等設施。
- (五)航行補助設施：導航標誌、照明、號誌等設施。
- (六)公害防治設施：防止公害之導流、排水及廢棄物、廢污水之處理等設施。
- (七)漁業通訊設施：陸上無線電台、播音站及氣象信號等設施。
- (八)與漁業有關之政府機關辦公處所：漁港管理機關、漁港分駐(派出、駐在)所等設施。

二、一般設施，包括

- (一)公共設施：魚市場、給水站、曳船道、上架場、漁具整補場、曬網場、醫療衛生處所、卸魚設備、漁民活動中心、漁民休憩設施等設施。
- (二)公用事業設施：加油、電力、電信、郵政、自來水等設施。
- (三)漁業設施：製冰廠、冷凍廠、水產加工廠、修造船廠、漁用機械修護廠、漁網具工廠、漁會、漁業團體及漁業人之辦公處所等設施。」

三、漁船以外船舶進港應於三日前申請。

第九條：「依本法第十六條第二項漁船以外船舶進港應於三日前依附表二格式填報漁港管理機關核可後進港。」

因此，由漁港法第十六條、二十七條與漁港法施行細則第九條之規定正可以看出，國內貨船只要填寫內容頗簡單的「漁船以外船舶進出港申請表」(如表 2.1)，以臨時(三天前)申請的方式，並依規定向漁港管理機關繳交管理費便可以靠泊漁港的客貨碼頭。所以，有許多國內航線的泊靠地點為漁港，如澎湖縣的龍門、瑣港，台東縣的富岡、開元，嘉義縣的箔子寮等漁港均有客貨碼頭供國內航線客貨船舶灣靠。

另一方面，任何漁港基本設施(如航道、碼頭等，見「漁港法施行細則」第二條)的使用者均應由漁港主管機關繳向其收取管理費；管理費之收費類目及費率，由中央主管機關定之(漁港法第十五條)，因此，依具上述相關現行法令，即使是小型客貨在漁港裝卸貨物或上下船客，因為都會使用到漁港基本設施，所以也都應該繳交管理費。

表 2.1 漁船以外船舶進出港申請表

船主姓名		進出港時間	
船舶性質		噸數	
聯絡住址			
聯絡電話			
目的			
船上人員名單			
漁港管理機關意見	蓋章：		
備註			

2.3 各國內商港及漁港客貨碼頭之營運現況分析

目前行駛國內航線之貨船(或載有貨物之客貨船)進出之主要港口除高雄、基隆、台中、花蓮及蘇澳等五個國際港外，尚有沿岸之興達、東港、中芸、安平、布袋及箔子寮等港，以及離島之開元(蘭嶼)、南寮(綠島)、小琉球、馬公、七美、望安、瑣港、龍門、烏坵、料羅(金門)、東引、馬祖等港；依據交通部(1998)之調查，目前主要的國內航線共有 31 條，如表 2.2 所示。其中台灣本島環島各港間的國內航線就有 12 條之多，其他台灣本島與離島間更高達 17 條航線，而離島與離島間也有 2 條分屬於澎湖縣的島嶼間的國內航線。本節將分別就國內商港及主要國內航線之裝卸量進行統計分析，以瞭解國內海運經營之特性。

表 2.2 國內航線一覽表

台灣本島環島航線	台灣本島至離島間航線	離島至離島間航線
1.高雄港—興達港	1.高雄港—馬公港	1.馬公港—望安港
2.高雄港—台中港	2.高雄港—金門	2.馬公港—七美港
3.高雄港—基隆港	3.高雄港—七美港	
4.高雄港—深澳港	4.高雄港—烏坵港	
5.高雄港—蘇澳港	5.基隆港—馬祖港	
6.高雄港—花蓮港	6.基隆港—金門	
7.台中港—花蓮港	7.基隆港—東引港	
8.台中港—蘇澳港	8.花蓮港—金門	
9.基隆港—花蓮港	9.花蓮港—馬祖港	
10.蘇澳港—安平港	10.布袋港—瑣港	
11.蘇澳港—花蓮港	11.富岡港—開元港	
12.花蓮港—安平港	12.箔子寮—龍門港	
	13.安平港—馬公港	
	14.東港—小琉球	
	15.富岡港—南寮港	
	16.安平港—金門	
	17.中芸港—小琉球	

2.3.1 國內商港港埠條件與營運分析

目前國內商港只有台北、布袋、馬公等三個港口，其中布袋港為 1998 年新營運的國內商港，而台北港則仍在興建中，雖然自 1997 年起已經有砂石之裝卸，但是此二港口在國內航線之重要尚在發展中，而只有馬公港是歷史悠久且在國內航線之裝卸貨量相當大，因此本小節將說明馬公港的港埠設施與客貨量；另外，作為高雄港輔助港的安平港基於歷史發展因素，在國內航線上之重要性也特別突出，以及因良好的地理條件，吸引國內航線灣靠而增建客貨碼頭的鎖港漁港與龍門尖山漁港等都將在本小節分別說明其目前之港埠條件與進行營運分析如下：

一、安平港設施及營運現況分析

安平港位於台南市郊，為高雄港之轉助港，依據表 2.3，安平港區現有營運碼頭 8 座，繫船樁 51 個，碼頭全長 1,312 公尺，港區水深為 3.5-9 公尺，主要航道水深約 7 公尺，最大水深是 9 公尺，可靠泊 10,000 噸以內之船舶，其主要提供安馬線（安平-馬公）貨輪三艘、安金（安平-金門）線貨輪二艘、安美（安平-七美、望安）線貨輪一艘及安蘇（安平-蘇澳）線水泥貨輪三艘靠泊裝卸貨用。

另外，依據表 2.4，1995 年安平港運量為 111,313 公噸，其中安平-馬公線運量為 52,582 公噸、馬公-安平線運量為 4554 公噸、安平-金門線運量為 49,518 公噸、金門-安平線運量為 4659 公噸。1998 年，安平港貨物裝卸量總數為 769,589 噸，其中水泥輸入 538,000 噸，佔全年貨物裝卸量總數之 70%，運任離島貨物 185,589 噸，約佔全年貨物裝卸量總數之 24%，國外貨物 46,000 噸，約佔全年貨物裝卸量總數之 6%；1998 年共靠泊 1,231 艘大小船舶，幾乎是 1995 年的 2 倍，成長能力很好，估計未來發展潛力仍然不錯。

在貨物裝卸作業方面，安平港自 1998 年 7 月 1 日已完

表 2.3 安平港埠碼頭概況調查表

港埠碼頭概況調查表								
港別	名稱	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	深度 (公尺)	質 料	泊船總噸 (噸)	繫船樁 (個)	狀 況
總計	/	1,312	17-30	3.5-9	/	45,400	88	/
安平港	一號碼頭	150.00	17.00	3.5	R.C.板樁	300-1,400	6	良好
/	二號碼頭	150.00	17.00	3.5	"	300-1,400	8	"
/	三號碼頭	160.00	30.00	9.00	鋼板樁式	10,000	16	"
/	四號碼頭	160.00	30.00	9.00	"	10,000	8	"
/	五號碼頭	150.0	20.00	7.5	混凝土沉箱式	6,000	7	"
/	五A號碼頭	82.00	20.00	7.5	混凝土沉箱式	6,000	4	"
/	六號碼頭	150.00	20.00	7.5	"	6,000	7	"
/	七號碼頭	150.00	20.00	7.5	"	6,000	12	"
/	九號碼頭	160.00	20.00	7.5	鋼板樁式	6,000	20	"

資料來源:高雄港務局

表 2.4 安平港船舶進出港艘數及貨物量統計表

年度 \ 項目	船舶進出艘數	貨物量 (公噸)
八十四年度	695 艘次	126,061
八十五年度	952 艘次 (+37.%)	317,197 (+151.6%)
八十六年度	1,142 艘次 (+20.0%)	504,414 (+59.0%)
八十七年度	1,231 艘次 (+7.8%)	769,589 (52.6%)

資料來源：高雄港務局

成碼頭裝卸作業民營化，開放由五家民營裝卸承攬業者承攬船舶貨物裝卸作業。

二、馬公港基礎設施及營運現況

馬公港位於澎湖縣內，為澎湖縣對外離島資源之最大國內運輸港，港區現有營運碼頭 9 座（客運碼頭 2 座、突堤碼頭 1 座、軍需登陸艇碼頭 1 座、貨運碼頭 3 座、離島交通船碼頭 1 座），繫船樁 61 個，港區水深為 3-7 公尺，可靠泊 6,000 噸以內之船舶，主要靠泊航線為高雄-馬公、安平-馬公線。馬公港埠碼頭基礎設施如表 2.5 所示。

馬公港目前開闢有馬公-高雄、馬公-台南(安平)、馬公-布袋貨運航線，高馬線有四艘貨輪及台華輪營運，安馬線有三艘貨輪、布馬線一艘貨輪營運，貨運輸入量大於貨運輸出量。1997 年馬公港運量為 364,838 公噸，1998 年運量則為 393,739 公噸；至於旅客方面，1997 年 125,804 人次，1998 年則為 146,381 人次，如表 2.6。經比較發現，貨物裝卸之成長率不及旅客成長率，一般認為這是因為馬公港的地理位置以及馬公港區的聯外交通網路造成若干貨物無法(或不願意)在馬公港進出，轉而在鄰近(更靠近台灣)的鎖港漁港客貨碼頭，甚至於離馬公港稍遠但距台灣更近的龍門尖山漁港客貨碼頭進出的緣故，因此可以說龍門尖山以及鎖港等漁港客貨碼頭的興建與發展已與馬港形成一種競爭，但是，因為龍門尖山以及鎖港等漁港客貨碼頭非商港，因此，不僅與貨物有關的碼頭通過費、裝卸費，甚至於船舶的港灣費用都遠低於馬公港，這是極待解決的問題，本研究將在第 2.4 節進一步探討。

三、龍門漁港之基礎設施及客貨船靠泊現況

龍門漁港位於澎湖縣湖西鄉龍門村，與尖山漁港相距約 530 公尺，因此位於二港間的客貨碼頭通常稱為龍門尖山

表 2.5 馬公港埠碼頭概況調查表

碼頭 編號	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	深度 (公尺)	質 料	泊船總 (噸)	繫船樁 (個)	用途
總 計	927	10-15	3-7	/	21,500	61	/
一號	127	14.20	6.00	混凝土 棧橋式	4,000	8	客、貨運碼頭
二號	140	15.00	5.5	"	3,000	8	客運碼頭
三號	137	10.80	5.0-8.0	方塊及 鋼板樁 式	6,000 以下	9	客運、卸 油、卸水等 多用途碼頭
四號	128	10.80	3.5-8.0	"	6,000 以下	8	客運、軍運 卸油、卸水 等多用途碼頭
五號	60	10.00	3.50	混凝土 棧橋式	L.S.T	3	登陸艇碼頭
六號	103	14.00	7.50	"	7,000	7	貨運碼頭
七號	56	14.00	7.50	"	7,000	4	貨運、危險 品碼頭
八號	140	14.00	7.50	"	7,000	10	貨運碼頭
九號	65	10.00	3.5	方塊 石疊式	500	4	離島交通船 碼頭

資料來源:高雄港務局

表 2.6 馬公港船舶貨物與旅客統計表

年度 \ 項目	旅客(人次)	貨物量(公噸)
1997	125,804	364,838
1998	146,381	393,739

資料來源：高雄港務局

客貨碼頭。目前漁港的設施如下：

1. 碼頭：繫岸碼頭與防波堤碼頭合計 1,130 公尺，突堤碼頭 143 公尺。
2. 泊地：6.4 公頃，平均水深 3 公尺。
3. 客貨營運現況：過去因台澎間客貨輪靠泊港內北碼頭及突堤碼頭，因長期佔用漁港碼頭而造成不便與困擾，故興建客貨碼頭專供客貨輪靠泊。

四、鎖港漁港之基礎設施及客貨船靠泊現況

鎖港位於馬公市鎖港里，為馬公島南部的中心漁港，且為澎湖對台灣客貨運交通往來之重要港口，目前漁港的設施如下：

1. 航道：寬 110 公尺水深 4 公尺。
2. 泊地：6.4 公頃，平均水深 3 公尺。
3. 碼頭：總長 927 公尺，包括繫岸碼頭 285 公尺，水深 2-3 公尺；突堤碼頭兩座 374 公尺，水深 3-4 公尺；以及防波堤兼碼頭長 270 公尺。
4. 客貨營運現況：目前貨船進港後靠泊於外突堤碼頭，有客貨船往來往嘉義縣的布袋港與台南市的安平港。

五、布袋港設施及營運現況分析

布袋港位於嘉義縣，面臨台灣海峽，原為台灣對大陸福州與廈門之通商口岸，也是嘉義縣之主要漁港，但長年受漂沙淤積而沒落。1979 年起，嘉義縣積極開發，交通部、交通處亦積極配合規劃、撥款補助興建。1993 年嘉義縣政府研擬「嘉義縣布袋港擴建客貨碼頭整體規劃報告」，規劃該港以提供環島及離島航線為主，並隨時準備承接與大陸直航之沿海 5,000 噸以下貨輪靠泊裝卸，該案並經台灣省政府核准，撥款 9.9 億元新台幣進行第一期工程，於 1997 年完成。

另外，為發展環島航運，行政院於 1996 發函，原則同意增設布袋港為國內商港，並於 1998 年正式通航啟用；依據相關單位之規劃，布袋港之功能、定位、與設施分述如下：

1. 布袋港之功能：

- (1) 作為國內環島及離島航運之重要港埠。
- (2) 作為南部之主要國內商港。
- (3) 作為未來兩岸通航之主要據點，近期內以進口大陸砂石為主。

2. 布袋港之定位：

- (1) 維持原有離島航運之機能。
- (2) 配合政府「東砂西運」、「東泥西運」政策，成為西部重要轉接站。
- (3) 配合環島航運散裝貨之卸儲港埠。
- (4) 發展成兩岸直航之主要港埠之一。

3. 布袋港之基礎設施：

- (1) 航道：水深 7.5 公尺，寬 100 公尺，長 1,430 公尺。
- (2) 碼頭：有 5 座，其中編號 N1 與 N2 的 2 座作為砂石碼頭；編號 E1 與 E2 的 2 座碼頭作為水泥碼頭；而編號 E3 的碼頭則供一般客貨運之用，為客貨碼頭。

4. 布袋港之營運狀況：歷自 1988 年以來布袋港之進出港貨運量如表 2.7，每年均穩定成長。

表 2.7 布袋港歷年進出港貨運量統計表

單位:噸

年	進 港	出 港	合 計
1989	18,094	19,308	37,402
1990	19,415	20,359	39,774
1991	11,971	11,078	23,409
1992	12,843	11,909	24,746
1993	44,850	8,174	53,024
1994	NA	NA	NA
1995	66,611	10,672	77,283
1996	74,999	13,452	88,451

2.3.2 國內航線各裝卸港口裝卸貨物量統計分析

依據交通部之調查與統計，1997 年全年國內各航線的海運貨運總運量計 1,835 萬公噸，較上(1996)年的 1,792 萬公噸增加 2.4%，如表 2.8 所示，各國內商港及漁港客貨碼頭裝貨運出及運入卸貨具有下列諸多特色：

1. 在所有國內航線(包括台灣本島環島、台灣本島與離島間、以及離島與離島間)中，除了基隆、台中、高雄、花蓮、蘇澳、安平等國際商港及其輔助港有國內航線船舶泊靠外，布袋、馬公等國內商港亦有國內航線船舶泊靠，其他國內航線船舶泊靠的港口則屬漁港。
2. 各港裝貨運出及運入卸貨的貨物流量並不太平衡。例如，由高雄港裝船運出的貨物高達 1,113 萬公噸，占全部運出貨物的 60.7%，但由高雄港運入卸下的貨卻只有 280 萬公噸；同樣的，在所有運入卸下的貨物以興達港的 499 萬公噸為最多，但興達港卻無任何可裝船運出的貨物。
3. 若統計各國內航線泊靠港口的吞吐量(即包括裝船運出與運入卸下的貨)，則以高雄港的 1,393 萬公噸最多，興達港的 499 萬公噸居次，台中港與花蓮港分別以 496 萬公噸與 495 萬公噸分居第三、第四。
4. 單就各港之裝船運出的貨物量而言，以高雄港裝貨運出量 1,113 萬公噸占 60.7%最多，花蓮港居次，計運出 449 萬公噸占 24.5%，蘇澳港居第三，計運出 146 萬公噸，占 8.0%，其餘各港運出量共計 127 萬公噸，占總運出量 6.8%。
5. 單就各港之卸船運入的貨物量而言，以興達港卸貨量最多。計 499 萬公噸，占總卸貨量之 27.2%，台中港次之，計卸貨 496 萬公噸，占 27.0%，高雄港居第三，共

卸貨 280 萬公噸，占 15.3%，基隆港卸貨 180 萬公噸，

表 2.8 各港國內海上貨物吞吐量統計表

單位：萬公噸

起 迄	基隆	蘇澳	高雄	安平	花蓮	布袋	箔子 寮	瑣港	金門	富岡	其他	合計
基隆			109		68				3			180
蘇澳			47									47
深澳			78									78
台中		71	298		126						1	496
高雄		37			234				6		3	280
興達			499									499
馬公			23	9								32
金門	7		19		15						2	43
花蓮		8	37									46
瑣港						29						29
龍門							14					14
布袋								10				10
開元										21	4	25
其他	12	30	2	2	6					4		56
合計	19	146	1,113	11	449	29	14	10	9	25	10	1,835

資料來源：台灣地區商品別貨物流量及運費率調查報告，交通部統計處，1998，p.5。

占 9.8%，深澳港卸貨 78 萬公噸，占 4.3%，其餘各港卸貨量均在 50 萬公噸以下。

2.3.3 各國內航線之運量分析

依據交通部(1998)之調查，1997 年國內水上貨運總運量共計 1,835 萬公噸，其中本島航線運量 1,648 萬公噸，占總運量之 90%，離島運量為 187 萬公噸，占 10%，如表 2.9 所示。其特性分析如下：

1. 在本島航線之運量方面，以高雄--興達為最高，計 499 萬公噸，占全年總運量 27.2%，全部是台電公司運送的供發電用的煤；高雄--台中 298 萬公噸次之，占 16.2%，全部是中油公司運送的油；花蓮--高雄 234 萬公噸居第三，占 12.8%，其中包括中鋼公司運送 181 萬公噸的石灰石、台灣水泥公司運送 9 萬公噸的水泥、以及亞洲水泥公司運送 44 萬公噸的水泥。
2. 至於離島航線之運量方面，本島至離島航線合計運量為 162 萬公噸，占全年國內海上總運量之 8.8%；其中以布袋--瑣港的運量居首，計 29 萬公噸；而離島至本島航線合計運量為 24 萬公噸，占 1.3%，其中以瑣港--布袋運量最多，計 10 萬公噸；離島至離島航線合計運量僅近 1 萬公噸。

表 2.9 各國內航線之運量統計表

單位：公噸

台灣本島環島航線		離 島 航 線					
本島至本島		台灣本島至離島間		離島至台灣本島間		離島至離島間	
高雄/興達	4,991,055	布袋/瑣港	286,847	瑣港/布袋	100,395	馬公/望安	5,890
高雄/台中	2,982,183	高雄/馬公	232,269	金門/高雄	59,307	馬公/七美	2,024
花蓮/高雄	2,342,044	富岡/開元	208,806	金門/基隆	29,385	望安/馬公	1,116
花蓮/台中	1,264,319	高雄/金門	188,616	馬公/高雄	24,982		
高雄/基隆	1,095,401	花蓮/金門	151,888	馬公/安平	13,534		
高雄/深澳	775,020	箔子寮/龍門	136,569	龍門/箔子寮	9,202		
深澳/台中	711,775	安平/馬公	90,889	金門/安平	1,776		
花蓮/基隆	676,668	基隆/馬祖	87,244	馬祖/基隆	698		
高雄/蘇澳	474,912	基隆/金門	73,097	小琉球/中芸	347		
高雄/花蓮	373,098	東港/小琉球	49,180	小琉球/東港	239		
蘇澳/高雄	368,914	富岡—南寮	37,391	開元/富岡	213		
蘇澳/安平	298,720	基隆/東引	29,993	馬祖/花蓮	154		
蘇澳/花蓮	83,700	高雄/七美	15,816				
花蓮/安平	42,700	花蓮/馬祖	12,939				
		安平/金門	10,984				
		高雄/烏坵	4,683				
		中芸/小琉球	321				
合 計	16,480,509		1,617,532		240,233		9,030

資料來源：台灣地區商品別貨物流量及運費率調查報告，交通部統計處，1998，p.6。

2.4 現行國內商港及漁港客貨碼頭之管理與經營問題探討

一、國內商港之管理與經營問題探討

如本章 2.1 節之分析，我國 1980 年公布，1997 年修正施行之「商港法」明確劃分「國際商港」與「國內商港」在性質、功能上的差異，也明確的規範其經營、管理單位的不同與權責的不同。台灣省政府為管理其所屬港口，早在 1945 年、1963 年、與 1976 年分別依需要分別設立基隆、高雄、花蓮、與台中各港港務局進行港務與港埠經營、管理的工作。但是作為國際商港管理機關的交通部因為一直未在各國際商港設置管理機關，反而將國際商港的管理工作委託給台灣省政府設立的商港管機關，甚至於也把航政管理的權責也一併委託了，而台灣省政府為全力經營、管理這四個國際商港，逐只在國際商港相關航政轄區範圍內的國內商港就近設立辦事處來經營、管理該國內商港，如此一來，有關國內商港的經營與管理至少在管理機關的組織上與執行管理作為所依據的法規上就分別產生一些問題：

(一) 在管理機關的組織上

1. 無專設機關

目前台灣省政府並未依法在各國內商港設立專責機關(其實，福建省政府也沒有設立專責管理機關來管理福澳港)來管理各國內商港，只是權宜性的由鄰近國際商港管理機關(各國際商港港務局)就近設辦事處來經營、管理該國內商港，這必然會影響經營、管理的效率。

2. 設於各國內商港的辦事處人力、物力、權責嚴重不足

既然設於各國內商港的辦事處為國際商港管理機關的附設機關，屬非獨立性的管理機關，因此有關人員編制、經費似乎都無法滿足作為「國內商港管理機關」之需求，甚至於在事權上亦無法獨立行使職權，必須層層轉報，往往無法迅速回應該國內商港鄰近地區航商與貨主之需求，使得經營成

效大打折扣，甚至於激發出漁港「客貨碼頭」的出現，也因此衍生出更棘手的國內客貨港際間之競爭問題。這種情形尤其以澎湖縣馬公地區最為嚴重，依馬公地方政府與航商、貨主的看法，認為不管從與台灣相對港口的航程、港口天然條件、內陸運輸系統來看，鎖港均優於馬公港，但是站在高雄港務局的觀點可能基於現有馬公港之投資，若再擴及鎖港，整體投資報酬將降低，甚至於浪費，因此也就無法將該構想納入。

(二) 在相關法規的訂頒上

1. 台灣省政府未依法明訂各項國內商港港務與棧埠相關法規

依據商港法之規定，各級商港管理機關應依權責以及實際環境狀況訂定港務監理、港埠規劃興建、棧埠經營、碼頭工人管理、甚至於船舶進、出港及在港作業之安全等相關法規，以使進出各該國內商港之船舶、貨物，以及在碼頭工作的人員均有所遵循；但台灣省政府卻一直未訂定上述相關法規，因此也就未能有效的經營、管理各國內商港。

2. 實務上大都比照國際商港的相關法規的適當性受質疑

目前既然台灣省政府未依法明訂各項國內商港港務與棧埠相關法規，在實務上則大都比照國際商港的相關法規來辦理，但是，國際商港與國內商港不僅進出船舶不同，貨種不同，裝卸作業亦有所不同，因此若比照國際商港的相關法規來辦理可能也不適當，特別在船舶進出港程序(港灣管理)與裝卸費用(棧埠倉儲作業)方面，分別可能增加船方之困擾與貨主之成本負擔而滋生困擾。

二、 漁港客貨碼頭之管理與經營問題探討

近年來因應實際需要而出現的漁港客貨碼頭因都處在漁港區域內或附近，就地理位置而言似乎屬漁港，應歸漁港管理機關管理；但進出該碼頭的船舶卻是客貨船，裝卸的貨物也非漁獲而是一般貨物，因此又好像應歸商港管理機關管理，在這樣模擬兩可的情況下至少在管理上就分別產生一些問

題：

1. 無法可管

依現行法規，漁港法適用於漁港，商港法適用於商港，但是對像設在前述的澎湖縣龍門尖山漁港與鎖港漁港的客貨碼頭因其位處漁港水域，理論上應適用漁港法(應歸該漁港管理機關--澎湖縣政府管理)，但進出該碼頭的船舶卻是客貨船，裝卸的貨物也非漁獲而是一般貨物，這樣的行為又好像在商港才會發生，因此應該適用商港法，至少有關港務與棧埠方面應該適用商港相關法規，但目前實務上好像都不適用。

2. 無適當管理機關

目前雖然台灣地區有 230 個左右的漁港，但又依使用目的分四類，其中第一、二類由省(市)設管理機關，第三、四類由縣(市)設管理機關，而目前像澎湖縣的龍門尖山漁港與鎖港漁港都是第三類，因此應由澎湖縣政府設管理機關管理，但是目前澎湖縣政府只在該等漁港設置漁港管理站(隸屬於建設局農業課漁港股)，就其權責應只及於漁港相關事務，無法涉及客貨碼頭相關事務；而高雄港務局馬公港辦事處為商港管理機關，又因客貨碼頭的客貨船進出與一般貨品裝卸之情事不發生在商港區域內因此似乎也無從插手管理。

3. 國內航線灣靠漁港客貨碼頭易生不公平競爭

由於國內航線往往依實際之需要，再加上漁船以外船舶依規定只要事先申請，很容易進出、停泊漁港裝卸貨物，但是國內商港或國際商港的國內航線碼頭的管理單位是商港管理機關與漁港的管理單位不同，適用的規定也有所不同，大體而言，國內商港或國際商港的國內航線碼頭的管理規定較為嚴格，因此如表 2.10 所示，二者在進出港、裝卸作業、裝卸費率等方面都有明顯差異。這樣對業者而言容易產生不公平的競爭環境。

表 2.10 國內商港與漁港對相關規定比較表

	國 內 商 港	漁 港
船舶靠泊程序	須比照國際商港港務管理規則程序申請	只要有船席即可泊靠進出
船舶靠泊費用	較高(依國際商港港埠費率表打折)	較低(事實上並不收費)
裝卸作業方式	須比照國際商港棧埠管理規則辦理	由船公司與裝卸公司或工人議定即可
裝卸費率	依港埠費率表收費	由船公司與裝卸公司或工人議定即可
裝卸費用	較高(依國際商港港埠費率表)	較低(由船方或貨主與裝卸業者直接議價)

第三章 國內商港的管理與經營 環境變遷分析

3.1 精省對於國內商港管理與經營之影響

自 1999 年以後，預計各國內商港之經營與管理會面臨下列三大基本環境改變的衝擊：

1. 於 1999 年 6 月 30 日完成台灣省政府組織精簡的工作；以及
2. 交通部因應台灣省政府組織精簡的工作，所作的航港體制的調整；以及
3. 交通部長期推動設立航港局、航港分局，與推動國際商港港埠行政與營運分立的航港體制變革

在這諸多變革環境下，未來國內商港之經營與管理可能也會受到影響，必須儘早思考因應對策，本節將分兩小節加以分析、說明。

3.1.1 精省以後國際商港管理體制可能變革方向

由於 1998 年 12 月 20 日起台灣省政府依據 1998 年 10 月 28 日公布的「台灣省政府功能業務與組織調整暫行條例(簡稱精省暫行條例)」進行組織與業務的條調整，並將在 1999 年 6 月 30 日完成，也就是說，1999 年 7 月 1 日起台灣省政府的組織、業務、與功能將大幅精簡。「精省暫行條例」第四條第三項規定「本省市營事業及投資事業，改由中央目的事業主管機關管理，……」，因此目前台灣省政府所屬並接受交通部委託代管各國際商港的港務局，將依「簡稱精省暫行條例」及商港法之規定，由交通部接管；同時，交通部也正在積極的推動航港體制的改革，包括籌設「航港局」，使各港航政管理回歸中央以符合憲法要求，以及在各國際商港的港務局進行港埠行政與營運分立，最後並希望完成港埠營運民營化，由民營港務公司來

經營國際商港的港埠相關業務，也就是說回歸到政府只作航港行政管理之工作，而由民間業者來從事所有港埠商業化的活動；茲將這些未來將對我國航港影響深遠的航港體制變革計劃與可能的時程規劃，大略歸納、簡述如下：

一、政商分離的航港體制改革：

(一)交通部預定在 2000 年底成立航港局，並在各國際商港設置航港分局，接管各航政轄區內的航政業務以及目前各國際商港港埠行政的管理業務。

(二)若依照現行「商港法」所規定商港管理機關事權劃分，則原則上現在港務局的航政組、港務組港灣課、號誌課、港務警察等宜納入航港分局。

二、裝卸承攬自由民營化與碼頭工人僱用合理化政策：

這方面在國際商港均已於 1999 年起全部完成；但是國內商港方面，則還有馬公港尚未推動，仍由碼頭裝職業工會派遣適當的工人給「馬公輪船裝卸承攬業股份有限公司」與「澎湖縣輪船貨物裝卸搬運勞動合作社」公司，負責其承攬到的貨物的裝卸，未來將繼續推動馬公港的裝卸承攬自由民營化與碼頭工人僱用合理化政策。

三、港埠業務經營民營公司化政策：

(一) 將航政，甚至於港埠行政的管理業務抽離後的現有各國際商港港務局，將繼續把剩下來與港埠營運有關的部門改制為(或成立)以各國際商港為基地的國營港務公司(預計 2000 年底完成)，並透過釋出官股的方式引入民間股份，使其成為民營港務公司(預計 2002 年底完成)，國營港務公司階段負責經營現有各國際商港的港務與棧埠業務(碼頭可出租或自營)，民營港務公司階段則可依實際需要擴展業務。

(二) 在各國際商港裝卸承攬業自由民營化後，碼頭經營者與裝卸承攬業者的分工可依港務公司自營或出租的碼頭分成兩種模式：

1. 在港務公司出租的碼頭，承租者可自行申請裝卸承攬執照承作，或是另行委託有執照的裝卸承攬業者承作。
2. 港務公司自營的碼頭，港務公司依法申請裝卸承攬執照自行承作裝卸搬運作業，或外包、委託特定裝卸承攬業承作，或是開放由業者自由承攬航商貨主的裝卸業務。一般而言，前一委託承作的方式適於有陸上一貫化作業的貨櫃碼頭，而後者則可於主要依賴船上自備吊桿的散、雜貨碼頭的作業。

四、時程規劃：

- (一) 依據行政院之精省的計劃，1999 年 6 月 30 日之前完成省府交通處之精簡作業，將各國際商港的港務局原業務與原組織改隸交通部；
- (二) 交通部希望能在 2000 年底之前成立航港局以接管各航政轄區內各港務局的航港行政業務，然後同時在 2000 年底將現有各港務局的業務經營部門分別改組為以各國際商港為基礎的國營港務公司專門負責目前各國際商港港埠業務的經營，最後再藉官股的釋出的方式在 2002 年底將其移轉民營。

3.1.2 國際商港管理體制變革對於國內商港管理與經營之影響

依據以上之分析，未來國際商港管理體制完成變革後預計對目前由各國際商港港務局設辦事處代管的國內商港在航政、港政、與港埠業務三方面會產生不同程度的影響，茲分析如下：

一、航政方面

在交通部設立航政局接管各航政轄區內航政業務後，由於航政業務本屬中央業務，而且目前(台灣省)省政府在各國內商港未設有管理機關，也未代辦航政業務，因此航政業務的回歸中央對未來(台灣省)省政府的管理國內商港沒有影響。

二、港政方面

1. 台灣省政府必須依商港法第三條第二項與第十一條第二項之規定在台灣省所屬各國內商港(如馬公、布袋、台北)分別設置各國內商港管理機關對各國內商港進行港埠業務的管理。
2. 如果台灣省政府基於組織精簡的原則，亦可考慮委託交通部設在與國內商港相同航政轄區的國際商港的「航港管理機關」(未改制前即是改隸交通部的港務局)代為管理；或委託國內商港所在地的縣(市)政府或鄉(鎮)公所設置相關管理機關代管，如福建省政府即採取此一模式，將依商港法規定，其應設機關管理的福澳國內商港委由連江縣政府設港務處代管。但是不論委託那單位代管，這些委託均必須修改商港法第四十九條或商港法其他條文才有法源依據，但是也會產生不同程度的優缺點，將在第四章討論。
3. (台灣省)省政府必須依照商港法第四十九條第二款的規定，訂定「(台灣省)國內商港港務管理規則」，或在其他相關法規明定比照與適用之條文，以作為未來(台灣省)國內商港港務管理之依循；本研究依據現行「國際商港港務管理規則」與「(馬祖)福澳國內商港港務管理規則(草案)」之精神，嘗試擬訂一套「(台灣省)國內商港港務管理規則草案」(如附錄 3.1)供參考使用。但不論明訂或比照適用其他相關條文基於前(第二章)述國內航線之特

性，都將會與漁港管理相關法規發生影響。

三、港埠業務方面

1. 由於商港法或其他相關法規未明確規定國內商港管理機關必須依法訂定「國內商港棧埠管理規則」，而且過去不論是作為國內商港管理機關的(台灣省)省政府或接受委託代管國內商港的各港務局(辦事處)均未訂定任何的「國內商港棧埠管理規則」，而是比照與適用「國際商港棧埠管理規則」相關規定，但依實務面分析，目前在國內商港裝卸的貨物多屬民生用品或該離島缺乏的物資，與國際商港裝卸的進出口貨物不同，若比照「國際商港棧埠管理規則」之規定辦理將會有窒礙難行之處(這或許也是小型客貨船會跑到漁港碼頭或漁港客貨碼頭靠泊、裝卸的原因之一)，因此未來作為國內商港管理機關的(台灣省)省政府有必要訂定一套「國內商港棧埠管理規則」，以作為未來國內商港棧埠管理之依據，本研究依據現行「國際商港棧埠管理規則」之精神，嘗試擬訂一套「國內商港棧埠管理規則草案」(如附錄 3.2)供參考使用。
2. 在政府大力推動民營化與自由化的政策下，未來各國內商港不論由誰管理，基本上，均應將港埠業務開放給民營的「港務公司」或「裝卸公司」經營。

3.2 我國加入世貿組織對國內商港管理與經營之影響

由於政府正以積極的態度準備加入世界貿易組織(WTO)，而加入該項組織對未來國內商港最大的衝擊包括有對未來國內商港建設財源的籌措與給予外國人國民待遇兩大方

面，分述如下：

3.2.1 對國內商港建設財源籌措之影響

現行「商港法」對未來國內商港建設與財源籌措有關之規定包括第六、七兩條：

一、第六條規定：「國內商港區域之規劃興建，由省(市)政府擬訂計畫，報請交通部核轉行政院核定施行。」

二、第七條第一項規定得在國際商港收取商港建設費：

「為促進商港建設，得於各國際商港就所裝卸之貨物收取商港建設費，其費率不得超過貨物價格百分之一。但經行政院基於政策減收或免收者，從其規定。」

目前徵收的商港建設費費率是千分之四(1997 年以前為千分之五)，預計在 1999 年降為千分之三。未來因應世界貿易組織(WTO)會員國的要求，政府已經向各談判會員國承諾，將在 2001 年起維持千分之三之費率水準，但做兩項重大改變，即：

1. 將把目前的從價征收改為從量征收。
2. 將目前只針對在國際商港裝卸的貨物征收的範圍，擴大到在國內商港裝卸的貨物也一併征收。

三、第七條第二項規定商港建設費的分配使用為：「商港建設費應全部用於商港及相關商港建設，其收取、分配、基金保管及運用辦法，由交通部會同財政部、經濟部擬訂，報請行政院核定之。」

從上列目前「商港法」的規定看來，商港建設費雖然僅在國際商港收取，國內商港並無收取該費的規定，但並未規定其不得用於國內商港的建設。因此，國內商港的建設財源可以來自商港建設費的收入分配補助款。

不過未來如果如上所述，在 2001 年加入世界貿易組織(WTO)以後，為實現從量征收與國際與國內商港都征收的承諾，勢必應修改商港法，屆時國內商港的建設財源也將比目前更明確，但是，如果國際與國內商港所征收的商港建設費可以交互運用，則對國內商港的建設財源與目前制

度大致相當，但是如果採狹義的專款專用，也就是說，國際商港所收的商港建設費只能用在國際商港，而國內商港所收的商港建設費則用在國內商港的話，對國內商港的建設財源籌措仍然不利的。

現行「商港建設費收取分配基金保管及運用辦法」(全文如附錄 3.3)是根據「商港法」第七條，由交通部會同財政部與經濟部所擬定，於民國 77 年報奉行政院核定實施。該辦法在收取與分配兩方面的主要規定摘要如下：

一、在收取方面，規定由海關代徵，對國際商港進口、出口貨物，按完稅價格的千分之五計收。不過轉口貨與國內航線貨載有免收之規定。在由海關代收的制度下，轉口及國內航線（臺灣與離島、台灣本島各港間）之貨品因不需通關，也就無從收取商港建設費。

二、在分配方面，做如下的規定：

(一)總收入的 1%做為海關代收經費，0.5%做為行政院勞委會港口相關工會福利之用。這項分配原則是根據該辦法規定提撥總收入的 1.5%做為海關代收經費，但其中的三分之一提撥給行政院勞委會，做為港口相關工會員工福利之用所得的結果。

(二)總收入於扣除 1.5% 為海關代收經費及工會福利之外，其餘的收入(即總收入的 98.5%)中分 50%做為國際商港建設費用，另 50%平均分配於「相關商港建設」及「商港所在地之直轄市及縣市政府相關商港建設」。因此在總收入中，「國際商港建設費用」等於分配了 49.25%，「相關商港建設」及「商港所在地之直轄市及縣市政府相關商港建設」各分配 24.625%。

根據上述規定分配給台灣省政府交通處管理的商港建設費收入為總收入的 73.875%，再根據其所訂「臺灣省交通建設基金收支保管及運用辦法」(全文如附錄 3.4)的

規範辦理，將其分配到的金額全部納入「台灣省政府交通建設基金」管理使用。因此，過去每年收取約兩百億元的商港建設費乃成為台灣省政府推動國際與國內商港相關建設的主要財源之一。

當然相關研究亦指出，加入世界貿易組織以後，因為改變為從量征收，估計可能的商港建設費收入將由目前的每年 200 億的水準，降為每年約 100 億，如果能夠專款專用，因國內商港商港建設費的開征可能會增加國內商港建設的財源，如果無法專款專用，則對國內商港商港建設財源的提供亦難預估，果真如此，則可以引用 1994 年公布實施的「獎勵民間參與交通建設條例」（簡稱「獎參條例」），來積極爭取民間參與各國內商港的建設與投資。

對於各國內商港的規劃、興建與營運而言，「獎參條例」中可以適用到的主要規定如下：

- 一、適用對象：凡第四條所謂的「民間機構」均可適用，包括任何依公司法設立的公司，但有政府或公營事業機構投資者，其直接投資與間接投資合計不得高於該公司資本總額的 20%。因此，如果有政府或公營事業機構要參與投資，則其官股要低於 20% 才能適用「獎參條例」。
- 二、獎勵事項：該條例第五條所列重大交通建設，各國內商港的建設可以適用的最少有「港埠及其設施」一項，至於「觀光遊憩重大設施」是否引用，則應視各國內商港的發展策略而訂。
- 三、民間參與方式：適用該條例的民間機構，依第六條之規定可以下列方式之一參與交通建設：
 - (一)由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部。
 - (二)由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部。

(三)由民間機構自行規劃之交通建設，經政府依法審核，准其投資興建營運者。

四、權利金之收取：第七條規定主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則，許可民間機構於一定期限內經營交通建設，並得向其收取權利金。該項權利金之收取事項應於投資契約中明定。

五、獎勵內容：根據該條例之規定，未來由民間參與規劃、興建、及營運的港埠建設與設施，將可得到多方面的獎勵，主要包括：融資及由政府補貼長期優惠貸款利息差額、不論股票是否上市均可發行公司債、五年免納所得稅（含四年內自行選定何年開始適用）、營建投資的租賃抵減、進口資本設備與零組件免徵關稅、營運投資進口資本設備與零組件進口關稅的分期徵納及地價、房屋與契稅之減免.....等等優惠條件。

上述「獎參條例」及其實施細則的陸續推出，確實有助台灣地區各國內、甚至於國際商港未來擴建時，由民間參與規劃、興建及營運，但其與「商港法」之規範將有所出入。譬如在現行「商港法」第十二條中，有強制規定必須要由商港管理機關興建並自營的項目，該法第十二條規定：「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或船舶出入港及安全有關之商港建設應由商港管理機關興建自營，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營，但使用商港區域內之公有土地投資興建之商港建設產權應屬商港管理機關所有。」將來如果有民間要投資這個部份，可否適用「獎參條例」或是仍要受「商港法」規範，有待解疑。

3.2.2 給予外國人國民待遇

未來加入世界貿易組織的另一項重大衝擊就是在世界貿易組織的「給予外國人國民待遇」的基本精神下，商

港法第二條所規範的「國內商港」，原本是「非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港」的規定要如何因應才能符合世界貿易組織的要求。可能的因應方式有二：

1. 不修改商港法，但取得其他會員國之諒解與同意，仍然依照該法第二條所規範的將「國內商港」規定為「非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港」，如此將使各國內商港維持現狀，不必增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位以進行相關作業。
2. 如果無法取得其他會員國之諒解與同意，則在「給予外國人國民待遇」的世界貿易組織的基本精神下，未來「國內商港」也必須「同意非中華民國船舶可依商業之需要而申請入港靠泊」，如此一來，各國內商港就必須採取適當的因應措施，包括：
 - (1) 維持現狀，不增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位，但以通告或其他行政命令的方式規定所有進出各國內商港的非中華民國船舶必須在同一航政轄區內的國際商港所設置的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等單位辦理通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。
 - (2) 在各國內商港設置海關、入出境、檢疫、商品檢驗等單位辦理非中華民國船舶的通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。
 - (3) 維持現狀，不增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位，只在有外國船舶灣靠時，依事先申請的程序，由各相關單位派員至國內商港辦理非中華民國船舶的通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。

3.3 未來開放兩岸通航對國內商港管理與經營之影響

依據現行相關法規，交通部將兩岸間之航線定義為「特殊航線」，因此，有關兩岸間航線之開放與灣靠港口，甚至於灣靠那一個碼頭均以特准之方式進行，而到目前為止，經特准航行於兩岸間的船舶僅能灣靠在特准的國際商港內的特定碼頭，其船運貨物亦均仍維持「不通關、不入境」的原則進行「境外轉運」作業，因此，在目前政策下，基本上各國內商港是不開放作為兩岸間之特定航線的靠泊港口的，雖然偶爾有少數違規航行於國內商港與大陸沿海港口的小型客貨船舶因屬個案，而且也都有相關處罰規定以作為處罰依據，因此對國內商港之經營管理不太有影響。

但是，未來如果開放各國內商港作為兩岸間之特定航線的靠泊港口時，可能會有下列二種情況發生：

1. 將兩岸間之特定航線規範為國內航線，則各國內商港將維持現狀，不必增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位以進行關務、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。
2. 將兩岸間之特定航線規範為國際航線，則各國內商港就必須採取適當的因應措施，包括：
 - (1) 維持現狀，不增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位，但以通告或其他行政命令的方式規定所有進出各國內商港的非中華民國船舶或中國大陸籍船舶必須在同一航政轄區內的國際商港所設置的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等單位辦理通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。

- (2) 在各國內商港設置海關、入出境、檢疫、商品檢驗等單位辦理非中華民國船舶或中國大陸籍船舶的通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。
- (3) 維持現狀，不增設諸如國際商港才有的海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位，只有在有外國船舶灣靠時，依事先申請的程序，由各相關單位派員至國內商港辦理非中華民國船舶的通關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關作業。

第四章 未來國內商港管理與經營 體制之研擬

4.1 管理體制之改革

依照 3.1 之說明，自 1999 年 7 月 1 日起我國航港體制將可能有如下的變革：

- 一、目前在四個國際商港的港務局將改隸交通部。(此部份已確定)
- 二、原台灣省政府交通處裁撤，但原組織與人員則成立「交通部中部辦公室」，採預缺不補的方式逐年縮減組織與人員。(此部份已確定)
- 三、交通部依航業法與交通部組織法等相關規定，將在 2000 年底成立「航港局」，並在四個國際商港成立「航港分局」，執行各國際商港航政與港政相關業務。(此部份尚在研議與推動中)
- 四、交通部為推動港埠民營化，將在 2000 年底在四個國際商港分別成立四家國營「港務公司」，執行各國際商港港務與棧埠經營等相關業務，該四家國營「港務公司」並將在 2002 年底完成官股釋出 50% 以上給民間股東的方式，移轉為民營「港務公司」。(此部份尚在研議與推動中)

如果上述構想得以實現，因為航政已收歸中央，未來國內商港將有港務與棧埠業務需要經營、管理，但依循政府推動港埠業務民營化之政策來看，國內商港之「業務經營」部份應該採取由民營「港務公司」或「裝卸公司」經營的方式，應該很容易獲得各界共識。但有關國內商港管理體制之變革確可能因思考方向之不同，而可能有下列不同的方案：

方案一、由省政府依商港法之規定，成立國內商港管理機關，例如在各國內商港設省屬「港務局」，管理

各國內商港的港政業務。

方案二、將國內商港的港政管理業務委託給設在四個國際商港的「航港分局」代管。

方案三、比照福建省的模式，將國內商港的港政管理業務委託給各國內商港所在地的縣(市)政府代管。

比較上述三個方案，其優缺點分別是：

方案一之優點是：

1. 符合現行商港法規定。
2. 因為是獨立組織，所以在行政決策上較有效率。

而其缺點則是：

1. 不符合目前正在進行的省政府組織精簡原則。

方案二之優點是：

1. 符合目前正在進行的省政府組織精簡原則，不必另增新組織。

而其缺點則是：

1. 委託設在國際商港的「航港分局」代管，將可能產生行政決策效率不能滿足地方政府需求的困擾。
2. 設在國際商港的「航港分局」隸屬於中央(交通部)，未來在與地方政府進行業務溝通時，可能因為位階的問題，而無法有效溝通。

方案三的優點是：

1. 符合目前正在進行的省政府組織精簡原則，不必另增新組織。
2. 委託給各國內商港所在地的縣(市)政府代管，較容易將國內商港之建設發展與周邊之縣(市)政建設合一。
3. 由於目前有客貨碼頭的漁港都屬第三類漁港，其所在地的縣(市)政府依法為管理機關，因此，若將國內商港亦委託該縣(市)政府代管，則國內商港與漁港客貨碼頭的管理亦收事權統一之效。

4. 無明顯之缺點。

4.2 經營制度之研擬

在政府推動港埠業務民營化之既定政策下，未來國內商港之「港埠業務經營」部份應該採取由民營「港務公司」或「裝卸公司」經營的方式，但其經營之方式可以有以下兩種不同方案：

方案一、由主管機關依權責興建碼頭，然後出租給港務公司經營，港務公司經營的方式有兩種模式：

1. 港務公司可自行申請裝卸承攬執照承作裝卸業務，或是
2. 另行委託有執照的裝卸承攬業者承作。

方案二、由主管機關依「獎參條例」，由港務公司興建碼頭，並負責經營，港務公司經營的方式有兩種模式：

1. 港務公司可自行申請裝卸承攬執照承作裝卸業務，或是
2. 另行委託有執照的裝卸承攬業者承作。

上述兩種方案之優缺點如下：

方案一之優點是：

1. 可以將鄰近的漁港客貨碼頭一併出租，將可避免國內商港與鄰近的漁港客貨碼頭間之惡性競爭。

但是其缺點可能有：

1. 必須自行籌措國內商港建設經費，在地方財政困難的情況下這可能是一個很大的負擔。
2. 碼頭之布置不一符合業者之需要。
3. 基於行政體系之科層決策方式，將無法迅速回應港務公司對商港設施擴充之需求。
4. 萬一業者退租或不續租則商港管理機關將必須自行經營。

方案二之缺點較不明顯，而優點則是：

1. 地方政府不必自行籌措國內商港建設經費，還可能可以收到競標金，這對地方財政的財政應有助益。
2. 碼頭的規劃與設計較能符合業者之需要。
3. 「獎參條例」的合約期限較長，業者在合約期限內將較會盡全力經營碼頭，可能因此而帶動地方繁榮。
4. 可以將鄰近的漁港客貨碼頭一併出租，將可避免國內商港與鄰近的漁港客貨碼頭間之惡性競爭。

4.3 國內商港港務管理規則之擬定

基於商港法第五十條之規定，國內商港管理機關必須依權責頒定國內商港港務管理規則，本研究比照福建省政府擬訂的福澳國內商港港務管理規則草案之精神，擬定一份「台灣省國內商港港務管理規則」供參考(詳如附錄4.1)。該規則共有四十六條，分成六章，分別是：

第一章 總則

第二章 船舶出港

第三章 船舶停泊及停停航

第四章 港區安全

第五章 處分

第六章 附則

4.4 費率制度之研擬

目前國內商港的港埠費率，主要的包括有裝卸費、碼頭通過費、以及港灣業務費率，雖然這些國內商港的港埠費率大都比照台灣省港埠費率表收費，或許會有是否適當的問題，但因為港埠費率之訂定涉及港埠相關成本之統

計、估算，以及船貨雙方承擔能力，甚至於國家政策之考量，這將有待另以專案加以研究；但是，現行國內商港面臨最大的問題確是其與鄰近漁港客貨碼頭港埠費率不一致，甚至於高出甚多而產生的惡性競爭的問題最為嚴重。例如，馬公國內商港與其鄰近的龍門尖山、鎖港等漁港客貨碼頭相比較，發現：

- 一、在裝卸費方面，龍門尖山、鎖港等漁港客貨碼頭由航商自行將裝卸費與海運費合併計收(即採統包方式計費)，這當然與馬公港須按台灣省港埠費率表分項收費來得便宜很多。
- 二、在碼頭通過費方面，龍門尖山、鎖港等漁港客貨碼頭不收此項費用，但馬公港須按台灣省港埠費率表收費。
- 三、在港灣業務費方面，因為漁港管理機關(澎湖縣政府)授權漁港所在地鄉(市)公所收取管理費(而不是港灣業務費)，依每航次、每一船舶總噸位收取管理費 1 元，結果鎖港由馬公市公所依上述標準收費，但是。龍門港則由航商每年捐贈當地公廟 30 萬元新台幣折抵，這當然與馬公港須按台灣省港埠費率表分項收費來得便宜很多。

因此，本研究認為，為了避免國內商港與其鄰近的漁港客貨碼頭間因各項費率不一而造成惡性競爭，以及預防未來漁港客貨碼頭維修經費無著落，當務之急是制訂漁港客貨碼頭管理辦法，以維持不同港際間的公平競爭環境。

事實上，在相關港埠費率部份，1996 年澎湖縣縣政府公佈的「澎湖縣漁港兼供遊樂船停泊經營管理辦法」，其收費如下：

- 一、碼頭碇泊費、管理費按每船噸每日各新台幣 5.9 元。
- 二、清潔費按每船噸每日新台幣 5 元。

另外，1993 年修正公佈的「台灣省漁港興建管理辦法」則規定，使用漁港之漁船應按每船噸每日收取新台幣 5 元

之管理費。

雖然目前存在於國內與鄰近漁港客貨碼頭之間在棧埠業務費率與港灣費率均有明顯的不公平競爭現象，但是訪查相關業者發現，業者最在乎的是裝卸費率的差異性太高，使得航行於國內商港的航商失去競爭力，但是，分析國內商港的裝卸費率遠大於漁港客貨碼頭的主因在不同的船舶貨物裝卸制度，以馬公國內商港為例，目前仍採取由碼頭工會調派工人的無僱主式的裝卸制度，但是在漁港客貨碼頭卻採取由航商自行將裝卸費與海運費合併計收(即採統包方式計費)，然後再以自己僱用的工人或特約的工人直接到碼頭裝卸貨物，因此統合裝卸費與海運費合併計收的總額就遠低於裝卸費與海運費分開收費的方式來得便宜很多。因此，若要改善此種不公平競爭的現象，恐怕要從改革馬公國內商港的船舶貨物裝卸制度(如比照其他國內商港開放船舶貨物裝卸承攬業自由依法申請執照、經營)著手才會有效。

至於為維持碼頭秩序與預防未來漁港客貨碼頭維修經費無著落，本研究逐依照「澎湖縣漁港兼供遊樂船停泊經營管理辦法」與「台灣省漁港興建管理辦法」等二種法規的精神，擬訂「台灣省漁港客貨碼頭管理辦法(草案)」(如下)一份供有關單位未來決策之參考。在本研究所擬訂的「台灣省漁港客貨碼頭管理辦法(草案)」中，有關(1)碼頭碇泊費、(2)碼頭通過費、(3)管理費、以及(4)清潔費的徵收金額，因尚未能取得相關成本數據，以致於未能詳細精算，暫時依據「澎湖縣漁港兼供遊樂船停泊經營管理辦法」與「台灣省漁港興建管理辦法」等二種法規所徵收的金額為準，未來有關單位在訂定、頒行此辦法之前應再參考實際成本數據進行研究、加以訂定。本研究所擬的「台灣省漁港客貨碼頭管理辦法(草案)」僅供參考。

台灣省漁港客貨碼頭管理辦法(草案)

第一條 台灣省政府為維護漁港客貨碼頭客貨船靠泊秩序與安全，以及設立客貨碼頭經管理基金，特訂定本辦法。

第二條 本辦法所稱漁港客貨碼頭係指由省政府交通建設基金補助，在漁港鄰近水域興建的專供小型客貨船靠泊、裝卸貨物、與上下客人的碼頭。

第三條 小型客貨船靠泊漁港客貨碼頭時，應檢具船所有人或船長填製的乘客資料與貨載明細(表格另製)，分向港口安檢單位與漁港管理站報驗。

第四條 為維護漁港客貨碼頭相關設施及環境清潔，應向靠泊漁港客貨碼頭船舶收取停泊費、管理費及清潔費。收費標準如下：

- 一、碼頭碇泊費：每船噸每日新台幣 5.9 元。
- 二、管理費：每船噸每日新台幣 5.9 元；每位乘客每人每次新台幣 10 元。
- 三、碼頭通過費：每噸裝、卸貨物每次收取新台幣 5 元。
- 四、清潔費：每船噸每日新台幣 5 元，每位乘客每人每次新台幣 10 元。

第五條 依前條所收費用，應由漁港客貨碼頭管理機關逐年編列預算，作為維護碼頭等相關設施之用。

第六條 前項費用之收取得委由漁港客貨碼頭漁會或漁港管理站代收，並提供百分之十供作代收費用。

第七條 未依第三條申報資料，或未依第四條繳交相關費用者，港口安檢單位與漁港管理站應禁止其靠泊。

第八條 本辦法自發佈之日起實施。

第五章 結論與建議

5.1 結論

一、目前國內商港之管理與經營現況為：

- (一) 台灣省目前有台北(台北縣)、布袋(嘉義縣)、以及馬公(澎湖縣)等三個國內商港，福建省則有福澳港(連江縣)。
- (二) 目前(1999 年 7 月 1 日以前)設於各國際商港的四個港務局不但為「商港法」所規定的各「國際商港管理機關」、「國內商港管理機關」，而且也是「航政管理機關」。
- (三) 這樣的國內商港管理體制可能會有下列三大問題：
 1. 管理效率不彰。
 2. 縣港各自為政
 3. 漁港「客貨碼頭」與國內商港不公平競爭的問題

二、國內商港的管理與經營環境變遷

- (一) 自 1999 年 7 月 1 日起我國航港體制將可能有如下的變革：
 1. 目前在四個國際商港的港務局將改隸交通部。(此部份已確定)
 2. 原台灣省政府交通處裁撤，但原組織與人員則成立「交通部中部辦公室」，採預缺不補的方式逐年縮減組織與人員。(此部份已確定)
 3. 交通部依航業法與交通部組織法等相關規定，將在 2000 年底成立「航港局」，並在四個國際商港成立「航港分局」，執行各國際商港航政與港政相關業務。(此部份尚在研議與推動中)

4. 交通部為推動港埠民營化，將在 2000 年底在四個國際商港分別成立四家國營「港務公司」，執行各國際商港港務與棧埠經營等相關業務，該四家國營「港務公司」並將在 2002 年底完成官股釋出 50%以上給民間股東的方式，移轉為民營「港務公司」。(此部份尚在研議與推動中)

(二) 這樣的變遷，國內商港在航政、港政、與港埠業務三方面會產生不同程度的影響：

1. 航政方面：回歸中央對未來(台灣省)省政府的管理國內商港沒有影響。
2. 港政方面：(台灣)省政府必須依商港法之規定在各國內商港分別設置國內商港管理機關，並依照商港法第四十九條第二款的規定，訂定「(台灣省)國內商港港務管理規則」。
3. 港埠業務方面：應將港埠業務開放給民營的「港務公司」或「裝卸公司」經營。

三、我國加入世貿組織對國內商港管理與經營之影響

(一) 對國內商港建設財源籌措之影響

1. 為加入世界貿易組織，政府已經承諾，將在 2001 年起維持千分之三之費率水準，把目前的從價征收改為從量征收，將征收的範圍，擴大到在國內商港裝卸的貨物。
2. 屆時國內商港的建設財源也將比目前更明確，也更有保障。
3. 若經費還不足，則可以依據「獎勵民間參與交通建設條例」（1994 年公布實施），來積極爭取民間參與各國內商港的建設與投資。

(二) 給予外國人國民待遇

將考驗商港法第二條，「非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入(國內商

港)外，僅許中華民國船舶出入之港」的規定。

(三) 未來開放兩岸通航對國內商港管理與經營之影響

1. 若兩岸間之特定航線可以規範為國內航線，則各國內商港將維持現狀，不必增設諸如海關、入出境、檢疫、商品檢驗等相關單位。
2. 若兩岸間之特定航線規範為國際航線，則各國內商港就必須採取適當的因應措施。

四、未來國內商港管理體制可能有下列不的方案：

1. 方案一、由省政府依商港法之規定，成立國內商港管理機關。
2. 方案二、將國內商港的港政管理業務委託給設在四個國際商港的「航港分局」代管。
3. 方案三、比照福建省的模式，將國內商港的港政管理業務委託給各國內商港所在地的縣(市)政府代管。

其中以方案三缺點較少而優點較多

五、管理體制之改革

有關國內商港管理體制之變革確可能因思考方向之不同，而可能有下列不同的方案：

1. 方案一、由省政府依商港法之規定，成立國內商港管理機關，如「港務局」，管理各國內商港的港政業務。
2. 方案二、將國內商港的港政管理業務委託給設在四個國際商港的「航港分局」代管。
3. 方案三、比照福建省的模式，將國內商港的港政管理業務委託給各國內商港所在地的縣(市)政府代管。

六、經營制度之研擬

未來國內商港之「業務經營」部份應該採取由民營「港務公司」或「裝卸公司」經營的方式，可能有下列不同的方案：

(一) 方案一、由主管機關依權責興建碼頭，然後出租給港務公司經營，港務公司經營的方式有兩種模式：

1. 港務公司可自行申請裝卸承攬執照承作裝卸業務，或是
2. 另行委託有執照的裝卸承攬業者承作。

(二)方案二、由主管機關依「獎參條例」，由港務公司興建碼頭，並負責經營，港務公司經營的方式有兩種模式：

1. 港務公司可自行申請裝卸承攬執照承作裝卸業務，或是
2. 另行委託有執照的裝卸承攬業者承作。

5.2 建議

- 一、為有效管理各國內商港，(台灣)省政府應訂定「台灣省國內商港港務管理規則(草案)」，本研究擬定一份草案(如附錄 3.1)供參考。
- 二、為維持漁港客貨碼頭的秩序以及預防未來漁港客貨碼頭維修經費無著落，當務之急是制訂漁港客貨碼頭管理辦法，以建立漁港客貨碼頭的維修基金，本研究於 4.4 節擬訂「台灣省漁港客貨碼頭管理辦法(草案)」供有關單位參考。
- 三、為避免國內商港與其鄰近的漁港客貨碼頭間因裝卸費率不一而造成惡性競爭，應改革目前無固定僱主的碼頭工人僱用制度(如馬公港)，推動開放船舶貨物裝卸承攬業的碼頭工人固定僱用制度，才能透過裝卸效率的提升來降低裝卸費用。

附錄 2.1

商港法

中華民國 69 年 5 月 2 日公布

中華民國 86 年 5 月 7 日修正公布

第一章 總則

第一條 商港之規劃、建設、管理、經營及安全，依本法之規定；本法未規定者，依其他有關法律之規定。

第二條 本法所用名詞，定義如左：

- 一、商港：指通商船舶出入之港。
- 二、國際商港：只准許中華民國船舶及外國通商船舶出入之港。
- 三、國內商港：指非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港。
- 四、商港區域：指劃定商港界限以內之水域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上地區。
- 五、商港管轄地區：指商管管理機關為依本法處理商港區域外及其輔助港附近沿岸水域之有關業務而劃定之區域。
- 六、商港設施：指在商港區域內，為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、駁運作業、服務旅客之水面、陸上、海底及其他之一切有關設施。
- 七、專業區：指在商港界限內劃定範圍，供漁業、工業船舶拆解及其他特定用途之區域。
- 八、淨標、立標：指設於港口、航道內外之助航設施。浮於水面者為浮標，固定者為立標。
- 九、船席：指碼頭、浮筒、及其他繫船設施，供船舶停靠、裝卸客、貨之水域。
- 十、錨地：指供船舶拋錨之水域。
- 十一、核子船舶：指裝有核子動力之船舶。

第三條 國際商港，由交通部主管。

國內商港，由省(市)政府主管，受交通部監督。

第四條 國際商港之指定，由交通部報請行政院核准後公告之；商港區域與管轄地區之劃定，由交通部會商內政部及有關機關後，報請行政院核准之；輔助港亦同。

國內商港之指定，由各省(市)政府報請交通部核轉行政院備案後公告之；商港區域與管轄地區之劃定，由各該省(市)政府報請交通部會商內政部及有關機關後核定之。

第五條 商港管理機關為維護港區治安、客貨安全，並協助從業人員執行職務，得依法設置港務警察。

第二章 規畫建設

第六條 國際商港區域之規畫、興建，由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行。

國內商港區域之規畫、興建，由省(市)政府擬定計畫，報請交通部核轉行政院核定施行。

商港區域內，除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易區。

第七條 為促進商港及相關商港建設，得於各國際商港就裝卸之貨物收取商港建設費；其費率不得超過貨物價格百分之一。但經行政院基於政策減收或免收者，從其規定。

商港建設費，應全部用於商港建設；其收取、分配、基金保管及運用辦法，由交通部會同財政部、經濟部擬定，報請行政院核定之。

第八條 商港需用土地，得依土地法及有關法律徵收之。

商港建設計畫有填築新生地者，應定明其權屬，於填築完後依照計畫辦理登記，並由商港管理機關使用收益。

第九條 商港區域內各種建築物及設施之興建、增建、改建或拆除，除各種專業區及加工出口區、自由貿易區及商港管理有關者，應經商港管理機關同意外，其餘均應經商港管理機關之許可；未經許可擅自建造、設置者，商港管理機關得逕行拆除之。

第十條 商港區域內，原有之建築物及障礙物，如有妨礙商港建設之目的時，由商港管理機關會同當地有關機關通知所有人或使用人限期改建、遷移或拆除。逾時不依規定辦理者，得代執行，並對其私有建築物及障礙物因改建、遷移或拆除所生之直接損失予以相等之補償。

第三章 管理經營

第十一條 交通部爲管理國際商港，於各港設商港管理機關。

國內商港，由各省(市)政府設管理機關。

商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。

第十二條 商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。

前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按期投資金額與獲利報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。

第十三條 在商港區域外興建之特種貨物裝卸及其他特殊設施，骨有關船舶出入管理，准用本法之規定外，由目的事業主管機關主管之。

第十四條 公私事業機構經核准經營之商港設施，其碼頭裝卸工人之編組及作業訓練，應受商港管理機關之指導監督；其辦法由交通部定之。

第十五條 商港管理機關與公私事業機構，向商港設施使用人收取使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，由商港管理機關擬定，報請商港主管機關核准施行。

第十六條 商港區域內之沈船、物資、漂流物，所有人不依商港管理機關公告或通知之限期打撈、清除者，由商港管理機關打撈、清除。所有人不明，無法通知者亦同。

沈船、物資、漂流物之位置，在港口、船席或航道致堵塞進口出口船舶之航行、停泊，必須緊急處理時，得逕由商港管理機關立即打撈、清除。前二項由商港管理機關打撈、清除之沈船、物資、漂流物，所有人不於商港管理機關通知期限內繳納打撈、清除費用後領回或所有人不明者，由公告商港管理機關拍賣。其拍賣所得價金，除抵繳打撈、清除費用外，其餘發還所有人或保管公告招領。經公告滿六個月後仍無權力人領取時，商港管理機關取得其所有權。

第十六條之一 經由水溝、下水道或其他放流設施排入商港區域或其附近水域之廢棄物、有毒物質、污水，其使用人或管理人，應於出口處設置柵欄或防污設施，並應將其所搜及之廢棄清除之；不為設置或清除時，由商港管理機關，報請商港主管機關會商有關機關，責令期限採取適當之處理措施，或由商港管理機關逕行清除；所需清理費用，由其使用人或管理人員負擔。

第十七條 商港區域內及其管轄地區之沈船或物資，未經申

請商港管理機關核准，不得擅自打撈。

第十八條 在商港區域內，不得為下列行為：

- 一、在海底電纜及海底管線通過區域錨泊。
- 二、採捕水產動、植物。
- 三、養殖牡蠣及其他水產物。
- 四、其他妨害港區安全及污染港區之行為。

第十九條 在商港區域內為左列行為，應申請商港管理機關許可：

- 一、在水面浮標、立標及其他航路標識上，拴繫繩纜及船具。
- 二、在水面停放或拖運竹排、木筏或其他物料。
- 三、採取泥土砂石。
- 四、拆解船舶。
- 五、在港區土地上放置船隻或物料。
- 六、敷設、變更或拆除給水、排水、石油、化學等管道及電力、電信設備。
- 七、鐵路道路之建築、修建或拆除。
- 八、疏濬工程或爆破作業。
- 九、其他妨礙商港之設施。

第二十條 商港區域內各類工作船、交通船之行駛、漁船之作業，應經商港管理機關之許可。停泊非作業之船舶，商港管理機關認為妨礙船席調度或港區安全時，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊；如不遵辦，得逕行移泊。

商港管理機關為維護港區秩序、疏導航運、便利作業，得對港區內小船註冊之艘數、停泊位置、行駛及作業，予以限制；必要時並得將已註冊之小船移至他處停放。

未經註冊之小船，不得擅自在港區內行駛或作業。

第一項、第二項由商港管理機關執行移泊、停放

所需之費用，由船舶所有人負擔。

第廿一條 商港區域內滯留之船舶，經依法查封者，商港管理機關得限期通知運送人或貨物所有人將貨物裝船轉運或卸貨進倉。逾期不辦者，由逕行卸貨進倉，並限期通知運送人或貨物所有人繳清各項費用後領取之。逾期未領者，得會同海關予以拍賣，所得價金，除抵繳各項費用外，其餘通知運送人或貨物所有人領回或依法提存。

第廿二條 商港管理機關為配合船舶載運進口大宗民生必需品或工業原料汁運輸，應優先指定船席停泊裝卸。

第廿三條 商港區域內停泊之船舶，其船員上岸休假，應由船長依規定予以限制。留船人數應有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之能力。

第廿三條之一 在商港區域內經營船舶理貨業、船舶船員日用品供應業、船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業、船舶小修業，應具備有關文書申請商港管理機關核發許可證，並依法辦理公司或商業登記後始得營業。

前項各業進入港區內從事有關勞務工作人員及車輛，均應申請核發通行證，並接受港務警察之檢查。

第四章 安全

第廿四條 船舶入港應於到達港區二十四小時前，由船舶所有人或其代理人填具船舶入港或出港預報表，送商港管理機關查核。

第廿五條 船舶入港至出港時，應懸掛中華民國國旗、船籍國國旗及船舶電台呼號旗。

前項船舶電台呼號旗，非將入港報告單檢送商港管理機關後，不得降下。

船舶入港報告單，應於二十四小時內檢送商港管理機關。

第廿六條 船舶入港，應依有關法令之規定辦理海關、衛生、移民及安全等之申報及檢查事項；出港時亦同。

第廿七條 前三條之規定，不適用於國內商港者，得由國內商港管理機關依實際情形另定之。

第廿八條 船舶入港，應依商港管理機關指定之船席或錨地停泊。但有危及情況須作必要之緊急停泊者，得於不妨害商港安全之情形下停泊，事後以書面申訴理由向商港管理機關報備。

第廿九條 核子船舶或裝載核子物料之船隻，非經原子能主管機關核准，不得入港。

前項船舶，應接受商港管理機關認為必要之檢查。認為必要之檢查。其有危及公共安全之虞者，船長應立即處理，並以優先方法通知商港管理機關採取緊急措施。

第三十條 入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港管理機關指定停泊地點後，方得入港。

船舶在港區裝卸危險物品，應經商港管理機關之許可。商港管理機關對具有高度危險性之危險物品，應責令貨物所有人備妥裝運工具，於危險物品卸船後立即運離港區。期於危險物品未能立即運離者，應指定危險品堆置場、所，妥為存放。

裝載危險物品之船舶，應依照規定，日間懸掛紅期，夜間懸掛紅燈於最顯明易見之處。

第卅一條 船長於本航次航路上發現新生海灘、暗礁或其他新障礙有礙航行者，應於入港時即行報告商港管

理機關。

在商港區域內及其附近水域及其附近水域發現有礙船舶航行之新生海灘、暗礁或其他新障礙物，主管機關應隨時公告，並以標識顯示之。

第卅二條 船舶在商港區域內及其附近水域發生海難或其他意外事故，船長應立即採取防止危險之緊急措施，並應以優先方法報告商港管理機關，以便施救。

第卅三條 裝載油料之船舶，在商港區域內及其附近水域發生海難或其他意外事故致船舶擱淺、沈沒或故障，船長除應依前條規定處理外，並應防止油污排泄，避免海岸及沿海水域遭受油污損害。

第卅四條 自領海基線起向外延伸五十浬水域內，船舶不得排泄油料或含油混合物；並不得在商港區域或離港岸十二浬水域內，排泄有毒物質、污水、廢油或投棄垃圾。

第卅五條 船舶在商港區域內應將有毒物質、污水、廢油或垃圾至於自備容器內防止、滲漏散發腥臭氣味，或予以適當之處理或排泄於商港管理機關所設置之收受設備內。

第卅六條 爲維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，交通部得會同國防部設立海難救護機構；其辦法由交通部會同國防部定之。
中華民國國民或法人得申請交通部核准設立前項海難救護機構，其設立標準及收費費率，應報請交通部核定之。

第卅七條 船舶在商港區域內或其附近水域，非經商港管理機關許可，不得施放信號彈、煙火或其他爆發物。如發生失火或緊急事故時，應鳴放汽笛及警鐘，日間並應懸掛警報旗號，夜間燃放信號彈、焰火或閃光。

第卅八條 船舶在商港區域內除爲遵守航行避難規定、警告危險或其他告急時所必需者外，不得任意鳴放音響或信號。

第卅九條 船舶應在商港管理機關指定之地點裝卸貨或上下船員旅客。

第四十條 船舶在商港區域內應緩輪慢行，並不得於狹窄之航道追越他船或妨礙他船航行。

第四十一條 船舶在商港區域內非經商港管理機關許可，不得於妨害他船航行之處將駁船或其他小船繫留於船旁。其裝有突出之橫木足礙他船航行者，應收或拆除之。

船舶在商港區域內拖帶船舶，應依商港管理機關之規定。

第四十二條 在商港區域內停泊或行駛之船舶，應依航行避碰及商港管理機關之規定。

第四十三條 商港管理機關對鄰近港口之船舶入、出口處陸上燈光之位置及強度，得予以適當之限制；如有被誤認其爲港口航行之燈光或損害港口航行燈光之能見度者，得拆除之。

第五章罰則

第四十四條 核子船舶、裝載核子物料危險品或油料之船舶，違反第二十九條、第三十條或第三十一條之規定，除涉及刑責依法處罰外，處船舶所有人或船長一萬元以上、十萬元以下之罰鍰，因而發生損害者，並應依法賠償。

同一船舶在一年內再違反前項規定者，加倍處罰。

第四十五條 擅自佔用、破壞港埠用地，或損壞港埠設施者，除涉及刑責依法處罰外，商港管理機關應責令行爲人或其雇用人負責回復原狀、償還修復費用或依法賠償。

第四十六條 違反第十七條、第十八條、第十九條或第二十三條之一規定者，處負責人或行為人三千元以上三萬元以下罰鍰，並得按其情節拆除或勒令停工或停止營業；再違反者，並得沒入其打撈器材或採捕、放置之船、具、物料。

第四十七條 違反第二十條第一項、第二項、第二十三條、第二十四條第一項、第二十八條、第三十一條第一項、第三十二條、第三十四條、第三十五條、第三十七條至第四十二條規定者，處船舶所有人或船長兩千元以上二萬元以下罰鍰；因而造成損害者，並依法賠償。

違反第二十條第三項規定者，沒入其船舶。

第四十八條 依本法規定，應繳之商港建設費、商港設施使用、管理與其他服務費及應償還破壞港埠用地或損壞商港設施修復費，經通知不依限期繳納者，得禁止貨物通關或勒令停止作業或禁止船舶入、出港。但經提供相當擔保者，不在此限。依本法規定所處之罰鍰，於執行無效時，得移送法院強制執行。

第六章附則

第四十九條 交通部未於國際商港設管理機關者，其業務管理、經營，由交通部報請行政院以命令之。

第五十條 海水污染、打撈業、國際商港港務及棧埠管理規則，由交通部定之。

國內商港港務管理規則，由各省(市)政府定之。

本法未規定事項設及國際事務者，交通部得參照有關國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行。

第五十條之一 依本法規定核准發給之證照，得徵收證照費；費額由交通部定之。

第五十一條 本法自公佈日施行。

附錄 2.2 馬祖福澳國內商港港務管理規則(草案)

第一章 總則

- 第一條 本規定依商港法第五十條第二項規定訂定之。
- 第二條 馬祖福澳國內商港包含南竿福澳、北竿白沙、西莒青帆、東莒猛沃及東引中柱等五座碼頭。
- 第三條 馬祖福澳國內商港區域內劃設之各類專業區及漁船停泊區，除由各自的事業主管機關管理或專設機構管理外，有關船舶出入港及港區安全，依本規則管理之。

第二章 船舶出入港

- 第四條 船舶入港應於到達港區前，由船長報告船位，並由船舶所有人或其代理人向商港管理機關預報到港時間。出港前，由船舶所有人或其代理人向商港管理機關預報出港時間。依馬祖福澳國內商港主管機關之規定，據實填具船舶入港或出港預報表，載明預定到達時間、吃水、船長、貨物明細表、裝載配置圖及有無旅客與來自何處，或出港時間、吃水、船長、貨物明細表、裝載配置圖、旅客人數及到達次一港與目的港。
- 第五條 船舶申請入港或出港，由船舶所有人或其代理人依有關法令之規定，向各有關機關辦理入出港手續，其預報入出港與實際入出港時間相差之時限均不得超過六小時，逾時應再行申請。
- 第六條 船舶入港靠泊後，應於十二小時內依馬祖福澳國內商港管理機關之規定，填具入港報告單，檢送馬祖福澳國內商港管理機關。
- 第七條 船舶出港經各有關機關查驗完畢後，應即出港，不得停留船席或滯留內港。
- 第八條 船舶在港內應緩輪航行，不得與他船並列航行或超

越他船，或妨礙他船航行。育有其他船舶在港正在從事潛水、測量、浚渫、修理浮標及其他水上或水下作業時，應及避讓或慢速通過。五百總噸以上之船舶在港內航行，其航行時速不得超過五節。

第九條 船舶入港或出港信號依有關港口管制法令之規定辦理。

第三章 船舶停泊及停航

第十條 船舶應按馬祖福澳國內商港管理機關指定之船席或錨地停泊。

第十一條 馬祖福澳國內商港管理機關因需要調整船席時，得隨時通知船舶所有人或其代理人移泊，拒絕移泊時，由馬祖福澳國內商港管理機關逕行移泊，其移泊費用由船舶所有人或其代理人負擔。
船舶所有人或其代理人如需自行移泊船舶時，應先向馬祖福澳國內商港管理機關申請許可，不得擅自移泊。

第十二條 船舶於裝卸作業中，因船舶所有人或其代理人，貨物所有人或其委託人之事故停止作業，超過二小時，或裝卸完畢二小時內未離船席或出港，或非營運船舶因加油、加水、調動船員、避難等之原因消失超過二小時尚未出港，致影響船席調配時，馬祖福澳國內商港管理機構得通知移泊，拒絕移泊時得逕行移泊，其應付之費用或發生之損害由船舶所有或其代理人負責。

第十三條 漁船、公務船、公民營事業機構之作業船，交通船，應依馬祖福澳國內商港管理機關指定之停泊區停泊，不依規定停泊者，由馬祖福澳國內商港管理機關逕行移泊，移泊費用由船舶所有人負擔。
前項船舶移泊時，如因船身機器陳舊發生損害者，馬祖福澳國內商港管理機構不負賠償責任。

第十四條 港區內停泊非作業船舶，應經馬祖福澳國內商港

管理機關核准。

停航船舶超過核准之滯港期限，滿壹個月仍不出港者，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊，如不遵辦，得逕行移泊。其移泊費用由船舶所有人負擔。

第十五條 停航船舶遇有颱風或惡劣天氣受劇烈震動或移動船位後，船長應督率留值船員施行全船詳細檢查，並作成書面報告送馬祖福澳國內商港管理機構簽證，必要時本港得派員查驗，並要求船長採取因應措施。

第四章 港區安全

第一節 通則

第十六條 公務船及公民營事業機構之作業船，交通船，非經馬祖福澳國內商港管理機關許可，不得在港區內行駛及作業。

第十七條 港區內之船舶，不得有下列妨害港區安全之行爲：

- 一、違規載運人、貨或危險物品。
- 二、強行攬載客、貨或違規載客遊覽港區。
- 三、超出營運範圍或規定航行區域。
- 四、非營運作業擅自停靠船舶外舷。
- 五、無證照航行或借用他船之證照，或將證照轉借他人使用。
- 六、不遵照指定之區域停泊。
- 七、夜航不依規定燃燈。
- 八、其他有妨害港區安全之行爲。

第十八條 停泊港區內之船舶需清除垃圾時，應由船舶所有人或代理人申請馬祖福澳國內商港管理機關處理。但貨艙內之廢棄物等，由船方自行處理。

第十九條 在港區內之船舶裝卸貨物、拆解船舶或其他公民營機構作業時，應保持整潔。並應將油料、廢水、

廢棄物及垃圾等負責自行清除，不得遺留排放或拋棄於港區；如不清除時，由馬祖福澳國內商港管理機關代為清除，其費用由船舶所有人或行為人負擔。

排入港區溝渠及下水道之廢棄物及垃圾，應於入港處設置欄柵，其所攔集之廢棄物及垃圾由本港協調當地縣市政府清除之。

第二十條 馬祖福澳國內商港管理機關為維護港區安全、衛生，得派員登輪或進入臨近公民營之廠、場、油站內施行檢查。

第二十一條 港區內除經指定之海水浴場外，禁止游泳。

第二節 危險物品之裝卸

第二十二條 馬祖福澳國內商港管理機關為策港區內之安全，得會商有關機關、團體及業者設立危險物品安全督導小組，督導港區內危險物品之裝卸、運送、存放及事故之處理。

第二十三條 裝載危險物品之船舶，其危險性較高者，應在危險物品碼頭或偏僻之港外裝卸，無危險物品碼頭或適當之港外錨地時，得由馬祖福澳國內商港管理機關與船舶所有人或其代理人，貨物所有人或其委託人協議裝卸地點或裝卸方式。

第二十四條 裝載易燃性、爆炸性、壓縮性、傳染性、放射性、有毒性及腐蝕性危險物品之船舶在港外停泊時，應遠離他船，並應依規定，日間懸掛紅旗，夜間懸掛紅燈於最顯明易見之處，警告他船不得靠近。

前項船舶，非經馬祖福澳國內商港管理機關特許，禁止在日出前及日出後入出港。

第二十五條 前條船舶靠泊船席時，船首應朝向港外方向，

並不得下錨，如因風力、流速影響必需下錨時，應於靠妥後立即將錨收起。如錨鏈放出較多，不能完全收回時，應將其中之接環露出於甲板上，以便隨時可以拆開。靠泊後，應備強度足敷四 0 噸長度拖曳本船之拖纜兩條，並將拖纜之眼環，分列垂置船首及船尾外舷達於水面，纜之一端繫牢於船內繫纜樁上。

第二十六條 油輪裝卸油料，應在馬祖福澳國內商港管理機關指定地點爲之。作業時並應圍設欄油帶，如有溢漏應即予清除，並通知馬祖福澳國內商港管理機關。

油輪裝卸油料或加裝壓艙水或盤艙完畢接管拆開後，應即儘速離開碼頭出港，或在指定地點停泊。

第二十七條 油輪船長應遵守馬祖福澳國內商港管理機關或輸油站在特殊情形下對於油輪裝卸所作有關安全之緊急措施。

第二十八條 裝油、卸油、盤艙、清艙等事物，應有高級船員負責監督，駕駛部與機艙部至少應有高級船員一人執勤。

第二十九條 進入裝載危險物品船舶之水上或陸上五十公尺進內警戒區域之車輛及人員，應接受港務警察機關檢查，並得視當時實際情形禁止通過。

第三十條 航行中船泊，非經馬祖福澳國內商港管理機關許可，應在裝載危險物品船舶警戒區域以外航行。

第三十一條 裝載危險物品之船舶於裝卸或停泊時，應由港務警察機關視危險品之性質負責採取必要之警戒措施，該船船長應派員維護安全。

第三十二條 船舶自用或港區作業用之危險物品運入港區時，應報請馬祖福澳國內商港管理機關許可。

第三節 港區工程作業

第三十三條 在馬祖福澳國內商港區域內從事下列各項工程作業時，應檢送工程位置圖、平面圖及有關圖說向馬祖福澳國內商港管理機關申請發給港區工程作業許可證後，方得施工。

一、陸地工程：

- (一)建築物之興建、增建、改建或拆除。
- (二)給水、排水、石油及化學品等管道及電力、電信設備之敷設、改修或拆除。
- (三)起重設備之安裝、改修或拆除。
- (四)各種輸送設備之敷設、改建或拆除。
- (五)鐵路、道路之建築或拆除。
- (六)地形之變更。
- (七)其他工程是向。

二、水面或水下工程：

- (一)沈船物資漂流物之打撈。
- (二)構造物之興建、改造或拆除。
- (三)海底電纜、水管、油管及其他各種輸送設備之敷設、修改或拆除。
- (四)放置或收回浮桶、浮標及其他航行標誌。
- (五)淺水、爆破獲浚填工程。
- (六)其他工程事項。

前項工程位置圖，應註明施工地點，其屬陸上工程者，應註明附近道路與關係建築物；屬水面或水下工程者，應註明附近之關係設施。工程位置圖之比例不得小於五千分之一。平面圖應註明施工地點周圍界限，比例尺不得小於二百分之一。

第三十四條 馬祖福澳國內商港區域內工程建築，依建築法規定須申請建築執照者，應先申請馬祖福澳國內商港管理機構核發港區工程作業許可證後，始得向當地縣市政府申請核發建築執照，並將

- 建築執照影本送馬祖福澳國內商港管理機構。
- 第三十五條 港區內工程建築領有建築執照者，由馬祖福澳國內商港管理機關會同主管建築機關派員查驗，其他工程由馬祖福澳國內商港管理機關派員查驗，如發現有施工不合規定者，應即責令修改或拆除。
- 第三十六條 馬祖福澳國內商港區域工程作業因施工必要，須損毀碼頭、道路或其他公共設施時，非經馬祖福澳國內商港管理機關許可不得爲之。事後並應回復原狀。其因施工所設置之工作物，經馬祖福澳國內商港管理機關通知限期撤除或遷移逾期未撤遷者，由馬祖福澳國內商港管理機關代爲執行，其費用由原設置人或工作所有人負擔。

第四節 遇難或避難船舶處理

- 第三十七條 遇難或避難船舶，應以通信方式或連繫港口信號或 報告馬祖福澳國內商港管理機關。
- 第三十八條 遇難或避難船舶，經檢查有左列情形之一者，應拒絕進港：
- 一、 載運之危險品有安全顧慮者。
 - 二、 載運染患國際檢疫傳染病或其可疑之症狀者。
 - 三、 船體嚴重受損；有沉沒之慮者。
 - 四、 其他有違港口禁令或無進港之必要者。
- 第三十九條 遇難或避難船舶進港靠泊後，應即補辦左列手續：
- 一、 補填進港報告單連同旅客名單、船員名冊、災難情形報告書五份，先送馬祖福澳國內商港管理機關查核加蓋准予進口章戳後，分送港口檢查機關及相關單位備

查。

二、 避難船舶應將海事報告書交馬祖福澳國內商港管理機關依海事報告規則處理，並應接受海事調查。

三、 船長應赴馬祖福澳國內商港管理機關及相關單位報到，並按送驗單照法令之規定，將船舶應備文書分別送請馬祖福澳國內商港管理機關及相關單位查驗。

第四十條 外籍遇難或避難船舶進港停泊，船上電台應由港口檢查機關查封，船員上岸應經港口檢查機關核准。出港時，港口檢查機關應派員監視離港，並啓封船上電台。

第五節 災害處理

第四十一條 馬祖福澳國內商港管理機構對港區內可能發生之災害，訂定相關作業程序處理之。

第四十二條 港區內之船舶遇颱風警報發佈後，應自行加強防颱措施，或依馬祖福澳國內商港管理機關指示移泊或出港避風。

港區內之船舶發生災害，馬祖福澳國內商港管理機關得視實際情況將其拖離船席或拖出港外。

第四十三條 馬祖福澳國內商港管理機構為處理緊急災害，得請有關機關及業者協助之。並得向救助之標的物所有人收取費用。

第五章 處分

第四十四條 違反本規則之規定，商港法定有處罰之規定者，依其規定處罰，商港法未定有處罰而其違

規行為足以影響港區正常營運或港區秩序者，
馬祖福澳國內商港管理機關得予以書面警告，責令其改正。

第四十五條 馬祖福澳國內商港管理機關經依前
條規定予以書面警告責令改正而不遵辦者得
撤銷其業者許可證，服務證。

第六章 附則

第四十六條 本規則自發佈日施行。

附錄 2.3

漁港法

中華民國 81 年 1 月 31 日總統華總(一)義

字第 0592 號令制定公布

中華民國 87 年 5 月 20 日總統華總(一)義

字第 8700100600 號令修正公布

第一章 總 則

第一條 漁港之規劃、建設、經營、維護及管理，依本法之規定；本法未規定者，依其他有關法令之規定。

第二條 本法所稱主管機關：在中央為行政院農業委員會；在省(市)為省(市)政府；在縣(市)為縣(市)政府。

有關商港區域內之漁港，其規劃、建設、經營、維護及管理，應協商商港管理機關後辦理之。

本法所稱漁港管理機關，係指依第十四條所設之管理機關。

第三條 本法用詞定義如左：

- 一、漁港：指供漁船使用，作為漁業根據地之港。
- 二、漁港區域：指依第五條所劃定漁港範圍內之水域及漁港建設、開發與漁港設施所需之陸上地區。
- 三、漁港設施：指在漁港區域內為便利漁船出入、停泊、裝卸、保養、補給及漁民福利之左列設施：
 - (一) 基本設施：包括外廓設施、碼頭設施、水域設施、運輸設施、航行輔助設施、公害防治設施、漁業通訊設施、與漁業有關之政府機關辦公處所及其他必要設施。

(二) 一般設施：包括公共設施、公用事業設施、漁業設施及其他必要設施。

第四條 漁港分為左列四類：

一、第一類漁港：使用目的屬於全國性或配合漁業發展特殊需要者。

二、第二類漁港：使用目的屬於省(市)性者。

三、第三類漁港：使用目的屬於縣(市)性者。

四、第四類漁港：位居偏遠地區者。

漁港之類別，由中央主管機關指定之。

第五條 第一類漁港之漁港區域，由中央主管機關會商有關機關劃定，報請行政院核定後，由中央主管機關公告之。

第二類漁港之漁港區域，由省(市)主管機關劃定，報請中央主管機關會商有關機關核定後，由省(市)主管機關公告之。

第三類、第四類漁港之漁港區域，由縣(市)主管機關劃定，報請省主管機關核轉中央主管機關會商有關機關核定後，由縣(市)主管機關公告之。

第二章 規劃、建設及經營

第六條 第一類漁港之規劃、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。

第二類漁港之規劃、建設，由省(市)主管機關擬訂漁港計畫，報請中央主管機關核定後施行。

第三類、第四類漁港之規劃、建設，由縣(市)主管機關擬訂漁港計畫，報請省主管機關核定後施行。

第七條 漁港基本設施，由各級主管機關依據漁港計畫編列預算建設之。

第八條 漁港公共設施，由主管機關依漁港計畫編列預算建設後，撥交當地漁會無償使用。

第九條 漁港公用事業設施或漁業設施，得由投資人依據漁

港計畫擬訂投資計畫，向該管主管機關租用土地申請建設、經營，並取得地上物所有權，或由主管機關無償提供土地，由投資者以建設、經營、移轉之方式辦理之。

前項租用之土地不得設定地上權。

第十條 主管機關投資建設漁港設施需用之土地，得依土地法及有關法律徵收之。

漁港計畫有填築新生地者，應依第四條漁港之類別及有關法令訂明其權屬，於填築完成後依照計畫辦理登記，並由漁港管理機關使用管理。

前項新生地除供漁港基本設施及之漁港公共設施之計畫用地外，得辦理出售或出租。

第十一條 漁港區域內之建築物及各種設施之新建、增建、改建，在當地主管建築機關許可前，先經該管主管機關之同意；未經同意擅自建造設置者，該管主管機關得通知當地主管機關拆除之。

第十二條 漁港區域內合法建築物或障礙物，有嚴重妨礙漁港計畫者，由該管主管機關會同當地建築主管機關依建築法之規定，通知所有人或使用人限期改建、遷移或拆除。

前項建築物或障礙物因改建、遷移或拆除所生之直接損失，由該管主管機關予以相當之補償；對補償有異議時，報請上級主管機關核定之。

第三章 維護及管理

第十三條 (刪除)

第十四條 第一類、第二類漁港，由省(市)主管機關設管理機關，並置專任人員維護管理之。第三類、第四類漁港，由縣(市)主管機關設管理機關，並置專任人員維護管理之。

第十五條 省(市)、縣(市)主管機關應逐年編列預算，辦理各

該管漁港維護管理工作，並應向漁港基本設施使用者收取管理費。

前項管理費之收費類目及費率，由中央主管機關定之。

第十六條 船舶之進出漁港，除應依有關法令規定實施檢查外，漁船以外之船舶進出港，應先經當地漁港管理機關之許可。

前項船舶未經許可任意進港或經許可進港但不依規定區域停泊者，漁港管理機關得逕予移泊；其費用，由船舶所有人或船長負擔。

船舶遇緊急狀況時，得先行進港再補辦手續。

第十七條 漁港區域內之沉船、物資、漂流物或污染物，所有人未於該管主管機關公告或通知之限期打撈、清除，或沉船、物資、漂流物、污染物之位置，在港口、船席或航道，致有危害進出船舶航行、停泊之虞，必須緊急處理者，該管主管機關得將其視同廢棄物逕予處理；所需費用由所有人負擔。

前項沉船、物資、漂流物或污染物之所有人不明或無法通知者，以公告方式為之。

第十八條 在漁港區域內不得為左列行為：

- 一、採捕或養殖水產動植物。
- 二、排洩有毒物質、有害物質、廢污水、廢油或任意投棄廢棄物。
- 三、其他妨害漁港安全或污染漁港區域之行爲。

第十九條 在漁港區域內為左列行為者，應向該管主管機關或經其授權之漁港管理機關申請許可：

- 一、打撈沉船、物資或漂流物。
- 二、設置浮標、定標。
- 三、在水面浮標、定標或其他航路標誌上，栓繫繩纜或船具。

- 四、探採礦或採取土石。
 - 五、拆解船舶。
 - 六、試車。
 - 七、在漁港區域陸地上放置船舶或其他物料。
 - 八、敷設、變更或拆除給水、給油、排水、電力、電信、瓦斯等管道及設備。
 - 九、疏浚工程或爆破作業。
 - 十、開闢及修建道路。
 - 十一、其他經該管主管機關基於維護漁港安全及環境衛生公告，需經許可之行爲。
- 前項許可，因漁港建設需要或有妨礙漁港安全及管理，該管主管機關得變更或撤銷之。

第四章 罰 則

- 第二十條 違反第十八條第二款或第三款規定者，處行爲人或其雇用人新臺幣二萬元以上三十萬元以下罰鍰，其情節輕微者，得予減半，並責令行爲人或其雇用人限期清除或除去其妨害；未依限期辦理者，得按日連續處罰。必要時，得由漁港管理機關或命第三人代爲之，並向行爲人或其雇用人收取費用。
- 第二十一條 違反第十八條第一款或第十九條第一項各款規定之一者，處行爲人或其雇用人新臺幣三萬元以上十二萬元以下罰鍰，並責令行爲人或其雇用人限期回復原狀、停工或拆除；未依限期辦理者，得按日連續處罰。
- 第二十二條 漁船以外之船舶未經漁港管理機關之許可擅自進入漁港者，處船舶所有人或船長新臺幣三萬元以上十二萬元以下罰鍰，並勒令限期離港；未依限期離港者，按日處船舶所有人或船長新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰。

第二十三條 (刪除)

第二十四條 擅自占用漁港區域或毀損漁港設施者，除涉及刑責應依法處罰外，漁港管理機關並應責令行為人或其雇用人負責回復原狀或賠償。未依限期回復原狀者，得由漁港管理機關代為之，並向行為人或其雇用人收取費用。

第二十五條 本法所定之罰鍰，由各級主管機關處罰之。

第二十六條 依本法規定應處之罰鍰及依第十五條、第十六條第二項或第二十條規定應繳之費用，經通知不依限期繳納者，主管機關得停止其使用漁港設施或禁止其船舶出港。但經提供相當擔保者，不在此限。

依本法所處之罰鍰，經通知限期繳納，逾期仍不繳者，移送法院強制執行。

第五章 附 則

第二十七條 漁港得提供漁船以外之船舶使用者，其建設、維護，應由漁船以外之目的事業主管機關編列預算補助之。

第二十八條 本法施行細則，由中央主管機關定之。

第二十九條 本法自公布日施行。

(一) 港內泊地面積有一萬平方公尺以上，水深大於大潮平均低潮位以下一公尺，可停泊十噸級漁船五 0 艘以上者。

(二) 港內航道水深大於大潮平均低潮位以下一公尺者。

(三) 陸上設備有魚市場、加油、加水、加冰或船機修護場等之小規模設施者。

四、第四類漁港

港址位於交通不便之離島或偏僻地區，供漁船臨時停泊避風或避難者。

第四條 漁港區域之劃定及變更，應檢具左列文件，依本法第五條程序辦理(如附表一)。

一、劃定或變更之主要理由

二、漁港區域說明書

三、關係區域調查表

四、漁港設施調查表

五、漁港主要設施構造圖

六、漁港區域平面圖

七、縣(市)管轄圖

八、其他必要之文件或證明

第五條 本法第六條所稱漁港計畫應包括左列項目：

一、計畫範圍

二、計畫目標

三、水域分區使用計畫

四、土地分區使用計畫

五、上下水道計畫

六、公用設施計畫

七、運輸系統計畫

八、財務計畫

九、其他有關計畫

第六條 依本法第七條規定漁港基本設施建設及本法第八條

規定公共設施建設所需經費，應由各級主管機關編列預算支應，並得申請上級政府補助。

第七條 依本法第十四條規定，由省(市)及縣(市)主管機關於各類漁港設置漁港管理機關，其組織由省(市)及縣(市)主管機關另訂之。

第八條 碼頭使用區分如左：

- 一、卸魚碼頭。
- 二、加油碼頭。
- 三、加冰碼頭。
- 四、加水碼頭。
- 五、修護碼頭。
- 六、補給碼頭。
- 七、休息碼頭。
- 八、檢查碼頭。

前項碼頭之位置、分配、長度等由當地漁港管理機關劃定。

第九條 依本法第十六條第二項漁船以外船舶進港應於三日前依附表二格式填報漁港管理機關核可後進港。

外國籍漁船進港準用前項規定辦理。

第十條 漁港區域內各種設施之新建、增建及改建應於開工而依附表三格式將設計及施工內容通知漁港管理機關，以便維持船隻之航行及安全。

第十一條 本細則自發布日施行。

附錄 3.1 (台灣省)國內商港港務管理規則(草案)

第一章 總則

- 第一條 本規定依商港法第五十條第二項規定訂定之。
- 第二條 本規定適用台灣省境內所有國內商港。
- 第三條 台灣省境內所有國內商港區域內劃設之各類專業區及漁船停泊區，除由各自的事業主管機關管理或專設機構管理外，有關船舶出入港及港區安全，依本規則管理之。

第二章 船舶出入港

- 第四條 船舶入港應於到達港區前，由船長報告船位，並由船舶所有人或其代理人向商港管理機關預報到港時間。出港前，由船舶所有人或其代理人向商港管理機關預報出港時間。依台灣省國內商港主管機關之規定，據實填具船舶入港或出港預報表，載明預定到達時間、吃水、船長、貨物明細表、裝載配置圖及有無旅客與來自何處，或出港時間、吃水、船長、貨物明細表、裝載配置圖、旅客人數及到達次一港與目的港。
- 第五條 船舶申請入港或出港，由船舶所有人或其代理人依有關法令之規定，向各有關機關辦理入出港手續，其預報入出港與實際入出港時間相差之時限均不得超過六小時，逾時應再行申請。
- 第六條 船舶入港靠泊後，應於十二小時內依台灣省國內商港管理機關之規定，填具入港報告單，檢送台灣省國內商港管理機關。
- 第七條 船舶出港經各有關機關查驗完畢後，應即出港，不得停留船席或滯留內港。
- 第八條 船舶在港內應緩輪航行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航行。育有其他船舶在港正在

從事潛水、測量、浚渫、修理浮標及其他水上或水下作業時，應及避讓或慢速通過。五百總噸以上之船舶在港內航行，其航行時速不得超過五節。

第九條 船舶入港或出港信號依有關港口管制法令之規定辦理。

第三章 船舶停泊及停航

第十條 船舶應按台灣省國內商港管理機關指定之船席或錨地停泊。

第十一條 台灣省國內商港管理機關因需要調整船席時，得隨時通知船舶所有人或其代理人移泊，拒絕移泊時，由該國內商港管理機關逕行移泊，其移泊費用由船舶所有人或其代理人負擔。

船舶所有人或其代理人如需自行移泊船舶時，應先向該國內商港管理機關申請許可，不得擅自移泊。

第十二條 船舶於裝卸作業中，因船舶所有人或其代理人，貨物所有人或其委託人之事故停止作業，超過二小時，或裝卸完畢二小時內未離船席或出港，或非營運船舶因加油、加水、調動船員、避難等之原因消失超過二小時尚未出港，致影響船席調配時，該國內商港管理機構得通知移泊，拒絕移泊時得逕行移泊，其應付之費用或發生之損害由船舶所有或其代理人負責。

第十三條 漁船、公務船、公民營事業機構之作業船，交通船，應依該國內商港管理機關指定之停泊區停泊，不依規定停泊者，由該國內商港管理機關逕行移泊，移泊費用由船舶所有人負擔。

前項船舶移泊時，如因船身機器陳舊發生損害者，國內商港管理機構不負賠償責任。

第十四條 港區內停泊非作業船舶，應經該國內商港管理機關核准。

停航船舶超過核准之滯港期限，滿壹個月仍不出港者，得指定地點令其移泊或疏散他處停泊，如不遵辦，得逕行移泊。其移泊費用由船舶所有人負擔。

第十五條 停航船舶遇有颱風或惡劣天氣受劇烈震動或移動船位後，船長應督率留值船員施行全船詳細檢查，並作成書面報告送該國內商港管理機構簽證，必要時本港得派員查驗，並要求船長採取因應措施。

第四章 港區安全

第一節 通則

第十六條 公務船及公民營事業機構之作業船，交通船，非經該國內商港管理機關許可，不得在港區內行駛及作業。

第十七條 港區內之船舶，不得有下列妨害港區安全之行爲：

- 一、違規載運人、貨或危險物品。
- 二、強行攬載客、貨或違規載客遊覽港區。
- 三、超出營運範圍或規定航行區域。
- 四、非營運作業擅自停靠船舶外舷。
- 五、無證照航行或借用他船之證照，或將證照轉借他人使用。
- 六、不遵照指定之區域停泊。
- 七、夜航不依規定燃燈。
- 八、其他有妨害港區安全之行爲。

第十八條 停泊港區內之船舶需清除垃圾時，應由船舶所有人或代理人申請該國內商港管理機關處理。但貨艙內之廢棄物等，由船方自行處理。

第十九條 在港區內之船舶裝卸貨物、拆解船舶或其他公民營機構作業時，應保持整潔。並應將油料、廢水、廢棄物及垃圾等負責自行清除，不得遺留排放或

拋棄於港區；如不清除時，由國內商港管理機關代為清除，其費用由船舶所有人或行為人負擔。排入港區溝渠及下水道之廢棄物及垃圾，應於入港處設置欄柵，其所攔集之廢棄物及垃圾由本港協調當地縣市政府清除之。

第二十條 國內商港管理機關為維護港區安全、衛生，得派員登輪或進入臨近公民營之廠、場、油站內施行檢查。

第二十一條 港區內除經指定之海水浴場外，禁止游泳。

第二節 危險物品之裝卸

第二十二條 國內商港管理機關為策港區內之安全，得會商有關機關、團體及業者設立危險物品安全督導小組，督導港區內危險物品之裝卸、運送、存放及事故之處理。

第二十三條 裝載危險物品之船舶，其危險性較高者，應在危險物品碼頭或偏僻之港外裝卸，無危險物品碼頭或適當之港外錨地時，得由國內商港管理機關與船舶所有人或其代理人，貨物所有人或其委託人協議裝卸地點或裝卸方式。

第二十四條 裝載易燃性、爆炸性、壓縮性、傳染性、放射性、有毒性及腐蝕性危險物品之船舶在港外停泊時，應遠離他船，並應依規定，日間懸掛紅旗，夜間懸掛紅燈於最顯明易見之處，警告他船不得靠近。

前項船舶，非經該國內商港管理機關特許，禁止在日出前及日出後入出港。

第二十五條 前條船舶靠泊船席時，船首應朝向港外方向，並不得下錨，如因風力、流速影響必需下錨時，應於靠妥後立即將錨收起。如錨鏈放出較多，不能完全收回時，應將其中之接環露出於甲板

上，以便隨時可以拆開。靠泊後，應備強度足敷四 0 呎長度拖曳本船之拖纜兩條，並將拖纜之眼環，分列垂置船首及船尾外舷達於水面，纜之一端繫牢於船內繫纜樁上。

第二十六條 油輪裝卸油料，應在國內商港管理機關指定地點爲之。作業時並應圍設欄油帶，如有溢漏應即予清除，並通知國內商港管理機關。

油輪裝卸油料或加裝壓艙水或盤艙完畢接管拆開後，應即儘速離開碼頭出港，或在指定地點停泊。

第二十七條 油輪船長應遵守國內商港管理機關或輸油站在特殊情形下對於油輪裝卸所作有關安全之緊急措施。

第二十八條 裝油、卸油、盤艙、清艙等事物，應有高級船員負責監督，駕駛部與機艙部至少應有高級船員一人執勤。

第二十九條 進入裝載危險物品船舶之水上或陸上五十公尺內警戒區域之車輛及人員，應接受港務警察機關檢查，並得視當時實際情形禁止通過。

第三十條 航行中船泊，非經該國內商港管理機關許可，應在裝載危險物品船舶警戒區域以外航行。

第三十一條 裝載危險物品之船舶於裝卸或停泊時，應由港務警察機關視危險品之性質負責採取必要之警戒措施，該船船長應派員維護安全。

第三十二條 船舶自用或港區作業用之危險物品運入港區時，應報請該國內商港管理機關許可。

第三節 港區工程作業

第三十三條 在國內商港區域內從事下列各項工程作業時，應檢送工程位置圖、平面圖及有關圖說向該

國內商港管理機關申請發給港區工程作業許可證後，方得施工。

一、陸地工程：

- (一)建築物之興建、增建、改建或拆除。
- (二)給水、排水、石油及化學品等管道及電力、電信設備之敷設、改修或拆除。
- (三)起重設備之安裝、改修或拆除。
- (四)各種輸送設備之敷設、改建或拆除。
- (五)鐵路、道路之建築或拆除。
- (六)地形之變更。
- (七)其他工程是向。

二、水面或水下工程：

- (一)沈船物資漂流物之打撈。
- (二)構造物之興建、改造或拆除。
- (三)海底電纜、水管、油管及其他各種輸送設備之敷設、修改或拆除。
- (四)放置或收回浮桶、浮標及其他航行標誌。
- (五)淺水、爆破獲浚填工程。
- (六)其他工程事項。

前項工程位置圖，應註明施工地點，其屬陸上工程者，應註明附近道路與關係建築物；屬水面或水下工程者，應註明附近之關係設施。工程位置圖之比例不得小於五千分之一。平面圖應註明施工地點周圍界限，比例尺不得小於二百分之一。

第三十四條 國內商港區域內工程建築，依建築法規定須申請建築執照者，應先申請國內商港管理機構核發港區工程作業許可證後，始得向當地縣市政府申請核發建築執照，並將建築執照影本送該國內商港管理機構。

第三十五條 港區內工程建築領有建築執照者，由該國內商港管理機關會同主管建築機關派員查驗，其他

工程由該國內商港管理機關派員查驗，如發現有施工不合規定者，應即責令修改或拆除。

第三十六條 國內商港區域工程作業因施工必要，須損毀碼頭、道路或其他公共設施時，非經國內商港管理機關許可不得爲之。事後並應回復原狀。其因施工所設置之工作物，經該國內商港管理機關通知限期撤除或遷移逾期未撤遷者，由該國內商港管理機關代爲執行，其費用由原設置人或工作所有人負擔。

第四節 遇難或避難船舶處理

第三十七條 遇難或避難船舶，應以通信方式或連繫港口信號或報告國內商港管理機關。

第三十八條 遇難或避難船舶，經檢查有左列情形之一者，應拒絕進港：

- 一、載運之危險品有安全顧慮者。
- 二、載運染患國際檢疫傳染病或其可疑之症狀者。
- 三、船體嚴重受損；有沉沒之慮者。
- 四、其他有違港口禁令或無進港之必要者。

第三十九條 遇難或避難船舶進港靠泊後，應即補辦左列手續：

- 一、補填進港報告單連同旅客名單、船員名冊、災難情形報告書五份，先送該國內商港管理機關查核加蓋准予進口章戳後，分送港口檢查機關及相關單位備查。
- 二、避難船舶應將海事報告書交該國內商港管理機關依海事報告規則處理，並應接受海事調查。
- 三、船長應赴該國內商港管理機關及相關單位報到，並按送驗單照法令之規定，將船舶應備文書分別送請該國內商港管理機

關及相關單位查驗。

第四十條 外籍遇難或避難船舶進港停泊，船上電台應由港口檢查機關查封，船員上岸應經港口檢查機關核准。出港時，港口檢查機關應派員監視離港，並啓封船上電台。

第五節 災害處理

第四十一條 國內商港管理機構對港區內可能發生之災害，訂定相關作業程序處理之。

第四十二條 港區內之船舶遇颱風警報發佈後，應自行加強防颱措施，或依該國內商港管理機關指示移泊或出港避風。港區內之船舶發生災害，該國內商港管理機關得視實際情況將其拖離船席或拖出港外。

第四十三條 國內商港管理機構為處理緊急災害，得請有關機關及業者協助之。並得向救助之標的物所有人收取費用。

第五章 處分

第四十四條 違反本規則之規定，商港法定有處罰之規定者，依其規定處罰，商港法未定有處罰而其違規行為足以影響港區正常營運或港區秩序者，該國內商港管理機關得予以書面警告，責令其改正。

第四十五條 國內商港管理機關經依前條規定予以書面警告責令改正而不遵辦者，得撤銷其業者許可證，服務證。

第七章 附則

第四十六條 本規則自發佈日施行。

附錄 3.2 台灣省國內商港棧埠管理規則 (草案)

第一章 總則

第一條 本規則依商港法第五十條第二項規定訂定之。

第二條 國內商港之棧埠業務範圍如下：

- 一、裝卸業務。
- 二、倉棧業務。
- 三、拖、駁船業務。
- 四、船舶裡或業務。
- 五、旅客服務業務。

第三條 本規則所用名詞定義如下：

- 一、棧埠設施，指商港設施中，有關貨物裝卸、倉儲、駁運作業及服務旅客之設施。
- 二、棧埠作業機構：指經營棧埠設施之公私事業機構。
- 三、委託人：指委託商港棧埠作業之船舶所有人、運送人、貨物託運人或受貨人等。

第二章 棧埠裝卸及倉棧業務

第四條 委託人委託棧埠作業時，應預付棧埠業務費，提貨時應先付清棧埠業務費。但另有約定者，從其約定。

第五條 裝卸及搬運作業所需之工人及機、工具，以使用棧埠作業機構調派者為原則。但另有約定者，從其約定。

第六條 商港管理機構依實際情形規定每日作業時間，委託人應切實配合辦理，並確實提供作業資料，非經商港裡機構同意不得停工。

第七條 委託裝卸搬運之貨物每單件應標明總重量及尺碼，總重量五百公斤以上者應另標明調掛點及重心。需做特殊處理之貨物，應將其倉儲搬運裝卸注意事項一併明顯標明包裝表面。

第八條 委託人應於進出港貨物艙單或申請單內詳列每批貨物之名稱、重量、尺碼與收貨人或發貨人之姓名或名稱住所或通訊處，如有變更應即通知棧埠作業機構。

第九條 棧埠作業機構因作業過失對船上設備，水陸上裝卸，運輸設備之損害，以賠償期標的物之損害為限；修理費用以損害地價格為準。

棧埠作業機構因作業過失致貨物受損時，其賠償金額，進港貨以起岸價格及進口關稅為準；出口貨以出廠價格及國內運費為準。但契約另有約定者，從其約定。

第十條 委託人不依本規則之規定作業，其所生之損失由委託人負責；如因而致商港設施損毀者，委託人應負賠償責任。

第十一條 棧埠業務費依國內商港港埠業務費費率表之規定收取。

第十二條 裝卸業務如下：

- 一、船上裝卸。
- 二、路上裝卸搬運。
- 三、有關裝卸之其他雜項作業。

第十三條 裝卸作業，應由委託人填具委託單，向商港管理機構或棧埠作業機構申請，於辦妥委託裝卸搬運手續後，方得開始作業。其需用特種設備者，應在委託單內詳細註明之。但棧埠作業機構認為應由委託人提供而拒絕提供者，得由棧埠機構代為處理或不予裝卸，所生費用與損害由委託人全額負擔。

第十四條 進出口貨物在船邊提貨或交或者，交受手續，由委託人負責辦理，並應檢具作業資料於交、提貨完成後翌日送棧埠作業機構。棧埠作業機構為查核噸量，得指定過磅或丈量，如有短報，所需費用由委託人負擔。

第十五條 棧埠作業機構對裝卸作業所可能遭受之損害，得投保意外險。

第十六條 委託裝卸搬運之貨物，在作業進行中發生毀損，棧埠作業機構應會同有關單位鑑定之。

棧埠作業機構依委託人之申請，在雨中裝卸搬運貨物，其所生之雨濕損害，由委託人自行負責。

第十七條 有下列情事之一者，商港管理機構及棧埠作業機構得拒絕委託人申請或停止裝卸搬運貨物：

- 一、違禁物品。
- 二、未辦妥海關准單手續者。
- 三、委託貨物項目或噸位與實際不符者。
- 四、有妨害安全之虞者。
- 五、除另有約定者外，未依規定預付或積欠棧埠費用者。
- 六、未依規定標明標誌者。
- 七、委託人未能提供貨物件數、重量噸、尺碼噸或其他有關作業資料者。

第十八條 船舶裝卸原木，應依下列規定辦理：

- 一、原木裝卸前，委託人應提供尺碼清單、裝載圖及船舶吃水報告。
- 二、浮木紮排及木排在港內託運，依商港管理機構有關港區水域情況之規定。
- 三、原木卸載作業，委託人應作成記錄，按日列表送棧埠作業機構被查。
- 四、原木裝卸前，委託人應備妥淺水人員及設備在現場候用，遇有落海者，應立即打撈，未撈獲，應填表送商港管理機構備查，由商港管理機構撈獲者，打撈費用由委託人負擔。
- 五、卸碼頭之原木，因裝運卡車不足未能及時運出，棧埠作業機構認有妨礙工作進行

時，應暫時停工，得視作業狀況將留置碼頭之原木移往後線，所需費用由委託人負擔。

第十九條 靠泊碼頭裝卸、載原木致碼頭受損，商港管理機構得酌收補償費，裝、卸載完畢，船離碼頭或浮筒後，委託人應負責清理碼頭、船席及水域。

第二十條 進出口原木應在橫切面以油漆標記麥頭或加蓋鋼印，以資識別。

第二十一條 商港區域內福神水中之原木損毀船艦或港埠設備，應由原木所有人負責賠償 所有人不明者，由業者設立之專責機構負責處理。

第二十二條 裝卸危險物品之船舶，應於到港前二十四小時由委託人填具申請單載明左列事項經商港管理機構審核許可後方得裝卸。

一、危險品種類、性質、數量及裝卸應注意事項。

二、委託人姓名、地址及電話號碼。

三、現場負責人姓名、地址及電話號碼。

四、運輸工具之種類、數量及到港時間。

五、其他申請單上應載明事項。

第二十三條 棧埠作業機構於接受委託裝卸作業時，發現未經商港管理機構許可之危險物品或與許可之資料內容不符時，應請委託人依規定完成應辦手續，並應先行停止作業。

第二十四條 危險物品裝卸，棧埠作業機構應指定現場作業主管人員負責指揮作業、安全維護及交通管制事項。將卸前現場棧埠作業主管人員應會同消防機構及其他有關人員作全般性安全檢查，認無安全顧慮時，方得開始作業。

第二十五條 危險物品裝卸時，棧埠作業機構應視危險物品性質及現場實際情況，標示危險區，並設適當消防

(六)租賃設施管理方式及人員配置情形。

(七)其它法令規定之文件。

第七十二條 商港管理機構對公私事業機構經營棧埠設施，得以約定方式收取管理費。

第七十三條 公私事業機構在商港區域內興建棧埠設施，應由商港管理機構與申請人擬訂契約草案核轉商港主管機關核准後約定興建，其使用期限由申請人與商港管理機構按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定後載明於契約內。商港主管機關核准公私事業機構約定興建棧埠設施，應由申請人檢具設計圖說、施工計畫、工程預算書，送商港管理機構認可。竣工後應將設計圖、變更設計圖、竣工圖底圖、決算書、竣工報告、驗收合格報告等資料送商港管理機構備查。

第七十四條 棧埠設施之興建除船席浚渫應委託商港管理機構代辦外，其他工程應由公私事業機構報請商港管理機構發給許可證後自行施工，並由商港管理機構派員監督及會同公私事業機構驗收。

第七十五條 公私事業機構經核准約定興建棧埠設施未於約定期間內施工者，商港管理機構得終止契約。未於約定期限完工者，得敘明理由申請展期，如有不己之事由仍不能依限完工時，得再申請展期一次，每次均以六個月為限。逾期商港管理機構得終止契約。其未完成之工程，由商港管理機構報請商港主管機關核准自辦或移轉其他申請人繼續辦理，原投資人不得要求補償。

第七十六條 公私事業機構租賃棧埠設施，得依碼頭佈置、作業方式及設施種類等分區租賃，其區域劃分由商港管理機構依商港區域規劃，訂定之。

第七十七條 公私事業機構經營棧埠設施，經商港管理機構

之皮鞋。

第卅三條 裝載過境危險物品船舶，須進港再裝卸其他貨物或危險物品時，委託人應在委託單詳細註明該項過境危險品之品名、數量、裝艙位置，並檢具過境貨物艙單一份，送棧埠作業機構備查。

前項船舶依船舶危險品裝載規則危險物品禁止混合裝載表之規定應予禁止混合裝載，應另裝其他隔離貨艙，不得混裝，原裝過境危險物品之貨艙應由船方密封，不得開啓。

第卅四條 裝卸危險物品發生緊急事故，委託人所指派之現場負責人及技術人員應迅速處理，現場棧埠作業主管人員應立即發出緊急信號，採取搶救與應變措施，並通報相關主管機關。

第卅五條 委託人於危險物品裝卸完畢後，應即清理現場，棧埠作業機構並應會同有關單位作安全檢查。

第卅六條 軍用及放射性危險物品之裝卸，應由危險品所屬機構自行負責處理之。

第卅七條 倉棧業務範圍如下：

- 一、進出港貨物之存儲。
- 二、其他倉棧業務。

第卅八條 進出港貨物依委託人之委託採取進儲倉棧或船邊交、提貨作業方式辦理。但下列不適進儲倉棧之貨物，棧埠作業機構得予拒絕進儲倉棧：

- 一、活生之動物。
- 二、易腐爛之鮮貨。
- 三、包裝破損不適於保管者。
- 四、易損壞、變質者。
- 五、有損壞或污染其他貨物之虞而無法隔離存儲者。
- 六、貴重物品。
- 七、有價證券。

八、危險物品。

九、現有機設備無法裝卸搬運者。

十、其他不適用於或無法妥善保管者。

委託人未能保持裝卸作業運送暢通，停止作業超過兩小時者，棧埠作業機構得要求委託人將貨物進儲倉棧或其他措施，所需費用由委託人負擔。

第卅九條 貨物進儲倉棧，應依下列規定：

一、進港貨物，應於調配船席二十四小時前，由委託人填具申請書，詳實載明貨物重量噸、呎碼噸及特重、特長、特大件等資料，向棧埠作業機構申請進儲倉棧，並於船舶到港後開始作業前，檢附進港艙單及裝載圖辦理進儲手續。

二、出口貨物由委託人填具進倉申請書，向棧埠作業機構辦理進倉手續。

第四十條 貨物進出口倉棧後，倉棧管理人員應會同委託人依貨物交收實際情形予以簽證，進儲倉棧有破損、滲漏或短缺時，應依下列規定辦理：

一、貨物於進儲倉棧時已發現破損者，倉棧管理人員應即會同委託人當場查明破損程度及責任，詳註於貨物簽證單內，經委託人簽章，交由倉棧管理人員收存。

二、出口貨物如包裝受損，應於進儲倉棧時由委託人修補完整。

三、進口貨物如包裝受損，倉棧管理人員於必要時得會同委託人過磅或拆驗，其檢驗、搬移、過磅及公證等費用由委託人負擔。

四、包裝破損之貨物，因情況特殊不能當場檢驗，得由受委託之理貨員及倉棧管理人員雙方會同封存於破損貨件倉棧內，

留待事後檢驗，並於貨物破損單內註明破損件數及待驗字樣，啓封檢驗、公證時，仍應會同委託人辦理，其費用由委託人負擔。

五、進口倉單所列貨物量短卸、溢卸者，作業倉棧管理人員應填製短溢卸報告表。依關稅局規定期限前分送有關單位處理。

第四十一條 進口貨物以同一艘船第一批貨物開始卸船進儲倉棧之日爲進倉日期，出口貨物以自同一申請單第一批貨物開始進儲倉棧之日起爲進倉日期，依規定計收倉租。

第四十二條 有下列情事之一者，委託人得申請減免倉租：

- 一、可歸責於倉棧作業機構延誤者。
- 二、因政府機關從事鑑定或檢驗延誤者。
- 三、經政府專案核准者。

第四十三條 進出口、轉口或退關貨物，由委託人辦妥有關驗放手續，並預付或繳納各項棧埠業務費後，始得辦理提貨。但另有約定者，從其約定。

第四十四條 貨物進出倉棧以麥頭爲點件標準，雙連貨物應於簽證單內註明之。

第四十五條 棧埠作業機構得應委託人之申請或有關機關檢驗貨物需要，會同委託人翻倉，所需翻倉費用及損耗由委託人負擔。

第四十六條 棧埠作業機構爲避免存儲倉棧貨物遭受不可抗力之災害或緊急事故，得將存儲倉棧貨物徵得關稅局同意先行搬移，並應立即通知委託人，所需搬移費用及損耗由委託人負擔。

第四十七條 存儲倉棧貨物之進出倉通知單損毀遺失時，委託人應即向棧埠作業機構掛失，並登報聲明作廢或申請補發。在未掛失前，其所存貨物被冒領者，

由委託人負責。進出倉通知單污損時，委託人應持原單申請棧埠作業機構換發。

第四十八條 存儲倉棧貨物之貨名、種類及數量等，由委託人據實申報，其包裝內容不符時，由委託人負責。

第四十九條 委託人或貨物之保險人檢查貨物內容，檢取貨樣或整理時，應先經有關單位核准，再會同棧埠作業機構辦理。

第五十條 貨物存棧逾十五日棧埠作業機構得通知委託人移去。不為移去者，棧埠作業機構得將存棧貨物徵得關稅局同意後向後線倉庫轉儲，所需費用暨貨物損耗由委託人負擔。

第五十一條 有下列情事之一者，棧埠作業機構應通知委託人限期繳清各項棧埠業務費後，將存儲倉棧貨物提出，未依限期提出者，棧埠作業機構得停止提供棧埠設施服務一個月：

一、存儲倉棧貨物經發現有第三十八條第四款至第六款、第八款、第十款規定之情事者。

二、存儲倉棧貨物變質、損壞或其他原因，有損害倉棧設備或其他寄存物之虞者。

三、倉棧須全部或局部改建及修繕者。

四、倉棧業務全部或局部停辦者。

五、貨物存儲倉棧逾十五天者。

六、因特殊情形必須將存儲倉棧貨物提出者。

第五十二條 棧埠作業機構為調配倉棧，得將存儲倉棧貨物徵得關稅局同意並通知委託人後移至其他倉棧，所需移轉費用及損耗由棧埠作業機構負擔。但有前條第一款、第二款及第五款情事者，由委託人負擔。

第五十三條 存儲倉棧貨物自保管日起滿六個月，棧埠作業機構得於一個月前通知委託人限期辦妥有關驗放手續，並繳清棧埠業務費後提貨。委託人接到通

知屆滿一個月，或因地址不明，通知無法送達時，未稅貨物依關稅局規定辦理，已稅貨物得由商港管理機關依法拍賣，所得價款應優先抵充港埠業務費及必要之費用，有餘款應退還委託人或留存待領或依法提存。

第五十四條 棧埠作業機構得對存儲倉棧貨物辦理保險。

第五十五條 存儲倉棧貨物有下列情事之一者，棧埠作業機構不負損害賠償責任：

倉棧貨物提出，未依限期提出者，棧埠作業機構得停止提供棧埠設施服務一個月：

- 一、存儲倉棧貨物經發現有第三十八條第四款至第六款、第八款、第十款規定之情事者。
- 二、存儲倉棧貨物變質、損壞或其他原因，有損害倉棧設備或其他寄存物之虞者。
- 三、倉棧須全部或局部改建及修繕者。
- 四、倉棧業務全部或局部停辦者。
- 五、貨物存儲倉棧逾十五天者、
- 六、因特殊情形必須將存儲倉棧貨物提出者。

第五十六條 存儲倉棧貨物提清時，或船邊交、提貨物於裝卸完畢，所遺碎屑、破漏之地腳品或廢棄物，委託人應於貨物提清或裝卸完畢後四小時內清理之。

前項清理費用由委託人負擔，委託人拒不付費用，商港管理機構或棧埠作業機構得拒絕接受委託人之棧埠作業委託。

第五十七條 存儲駁船貨物，視為存儲倉棧，準用第三十九條至第五十五條之規定。

第五十八條 商港管理機構得視實際需要，將港區內部水域劃為儲木區或闢建儲木池浮儲原木，其他水面不得浮儲。不依規定浮儲者，棧埠作業機構應即通知貨物所有人停止卸儲。

- 第五十九條 貨物所有在港區相通之水域興建儲木池時，應將儲木池建造設計圖說及其他有關證明文件申請商港管理機構同意，並依法領取建築執照後，方得施工。
- 第六十條 裝拆貨櫃作業應在貨櫃集散站為之。但基於特殊需要必須在貨櫃儲存場、貨櫃調度場或關稅局核准之倉棧內臨時裝拆櫃者，除應由委託人自行向關稅局申請許可外，並須經棧埠作業機構之同意，始得為之。
- 第六十一條 裝船貨櫃，除空櫃外，在進儲貨櫃場或貨櫃碼頭裝船前，應一律過磅。但逾貨櫃起重機安全規定負荷者，棧埠作業機構應拒絕其使用貨櫃起重機作業。
- 第六十二條 卸船貨櫃委託人應向棧埠作業機構提報每櫃之總重量。但逾貨櫃起重機安全規定負荷者，委託人應另申請陸上或水上起重機作業。因隱瞞或填報不實，而肇事故者，委託人應負人、貨、機具、設施之賠償責任。
- 第六十三條 貨櫃卸貨物未依貨櫃規格裝載致超高、超長、超寬或貨櫃變形者申請以橋式起重機裝卸時，應由委託人具結，願意負責人、貨、機具、設施之一切安全及賠償責任。
- 第六十四條 冷凍、危險物品及轉口貨櫃，棧埠作業機構應另置特定區位，以供存放前項貨櫃，並應報請商港管理機構同意。
- 第六十五條 裝載危險品之貨櫃委託人應於貨櫃外面加貼危險品標誌，其裝卸作業，依照本規則有關危險品之規定辦理。
- 第六十六條 存放貨櫃場內貨櫃如遇天然災害或緊急事故委託人接獲棧埠作業機構通知後，應立即配合妥善處理。未依規定處理者，所造成之貨物、人員及

設施之損害由委託人負責。

第六十七條 各種車輛暨人員進出貨櫃場應遵照商港管理機構管制規定，如未遵守規定致發生意外事故，應自行負責。

第六十八條 委託人使用貨櫃場內冷藏櫃電源時應自行派員負責檢查供電正常、溫度、冷藏櫃及冷藏系統。

第三章 公私事業機構經營棧埠設施

第六十九條 公私事業機構申請經營棧埠設施，得以約定方式投資興建或租賃經營。

第七十條 商港管理機構規劃之棧埠設施，由公私事業機構興建經營者，以採公開招標為原則，但只有一家參與投標者，得由商港管理機構報請商港主管機關核准以協議方式辦理；棧埠設施由商港管理機構興建完成，由公私事業機構租賃經營者，亦同。公私事業機構自行規劃興建棧埠設施，以協議方式辦理。

第一項情形辦理公開標租確有困難時，商港管理機構得敘明具體事實，報請商港主管機關核准以協議方式辦理。

第七十一條 公私事業機構申請經營棧埠設施，應備具下列文書，送商港管理機構審查合格後，方得進行協議或參與投標：

一、公司執照影本。

二、公司章稅。

三、股東或董監事名冊。

四、營業計畫書：

(一)營業目標說明。

(二)資金來源。

(三)收支概算。

(四)投資效益分析。

(五)設備清冊。

(六)租賃設施管理方式及人員配置情形。

(七)其它法令規定之文件。

第七十二條 商港管理機構對公私事業機構經營棧埠設施，得以約定方式收取管理費。

第七十三條 公私事業機構在商港區域內興建棧埠設施，應由商港管理機構與申請人擬訂契約草案核轉商港主管機關核准後約定興建，其使用期限由申請人與商港管理機構按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定後載明於契約內。商港主管機關核准公私事業機構約定興建棧埠設施，應由申請人檢具設計圖說、施工計畫、工程預算書，送商港管理機構認可。竣工後應將設計圖、變更設計圖、竣工圖底圖、決算書、竣工報告、驗收合格報告等資料送商港管理機構備查。

第七十四條 棧埠設施之興建除船席浚渫應委託商港管理機構代辦外，其他工程應由公私事業機構報請商港管理機構發給許可證後自行施工，並由商港管理機構派員監督及會同公私事業機構驗收。

第七十五條 公私事業機構經核准約定興建棧埠設施未於約定期間內施工者，商港管理機構得終止契約。未於約定期限完工者，得敘明理由申請展期，如有不己之事由仍不能依限完工時，得再申請展期一次，每次均以六個月為限。逾期商港管理機構得終止契約。其未完成之工程，由商港管理機構報請商港主管機關核准自辦或移轉其他申請人繼續辦理，原投資人不得要求補償。

第七十六條 公私事業機構租賃棧埠設施，得依碼頭佈置、作業方式及設施種類等分區租賃，其區域劃分由商港管理機構依商港區域規劃，訂定之。

第七十七條 公私事業機構經營棧埠設施，經商港管理機構

許可，得越區作業。

第七十八條 公私事業機構自營裝卸業務者，應依第四章之規定申請船舶貨物裝卸承攬業許可證。其所需裝卸搬運工人，應依勞動基準法訂定勞動契約，並應造具名冊送請商港管理機關備查。

第七十九條 商港管理機構於必要時得通知公私事業機構提供倉棧營運設施、人力運用、機工具數量及維護等狀況之資料，以備查核，如經查明未達裝卸能日厘標準或有安全顧慮時，應限期改善，逾期不為改善，致妨礙商港營運者，得視實際情形終止其契約。

第八十條 公私事業機構變更組織、增減資本，除依公司法規定辦理變更登記外，應報請商港管理機構備查。

第八十一條 公私事業機構應於每屆營業年度終了後六個月內，將營業報告書、資產負債表、財產目錄、損益表、稅損機關核定營業額文件影本，報請商港管理機構備查。

第八十二條 公私事業機構經營棧埠設施，其裝卸及倉儲作業準用第二章之規定。

第四章 船舶貨物裝卸承攬業

第八十三條 船舶貨物裝卸承攬業係於商港區域內，經營船舶貨物裝卸、搬運之事業者。

第八十四條 船舶貨物裝卸承攬業之資本額、裝卸搬運工人、機具及相關設備，由商港管理機構訂定，報請商港主管機關備查。

第八十五條 船舶貨物裝卸承攬業所需之裝卸搬運工人，依第七十八條規定僱用，所需之裝卸機具得自行購置或租用。

第八十六條 商港管理機構得依港區貨物裝卸情形，公告申請籌設船舶貨物裝卸承攬業有關事宜。

第八十七條 經營船舶貨物裝卸承攬業應具備申請書及營業

計畫向商港管理機構申請核准籌設。經核准籌設之船舶貨物裝卸承攬業應於籌設期間依商港管理機構核准之營業計畫及籌設期限完成籌設，報請商港管理機構核准發給船舶貨物裝卸承攬業許可證，並依法辦妥公司或商業登記，始得營業。

船舶貨物裝卸承攬業依前項規定申請許可前，應投保責任險。

第八十八條 船舶貨物裝卸承攬業經核准籌設後，如因特殊情形未能如期完成籌設，得報請商港管理機構核准延長籌設期限六個月。

前項申請延長籌設期限，以一次為限。

第八十九條 船舶貨物裝卸承業許可證之請領及換發，應依規定繳納證照費。

第九十條 商港管理機構對船舶貨物裝卸承業，得以約定方式收取管理費。

第九十一條 船舶貨物裝卸承攬業收取之裝卸費用，應依據商港主管機關核定之國內商港港埠業務費率表記收。

第九十二條 船舶貨物裝卸承攬業對裝卸承攬之貨物，應與棧埠作業機構或委託人訂定裝卸契約，並將其定型化契約範本送商港管理機構備查。

前項船舶貨物裝卸承攬業作業前後，應檢送裝卸載貨艙單及有關資料，報請商港管理機構備查。

第九十三條 船舶貨物裝卸承攬業因天災或其他特殊事故不能維持正常營運時，應敘明原因，將預計恢復正常營運日期報請商港管理機構備查。

第九十四條 船舶貨物裝卸承攬業得依其他法令規定申請經營與港區裝卸作業相關之其他業務。

第九十五條 船舶貨物裝卸承攬業許可證不得出租或轉讓。

第九十六條 船舶貨物裝卸承攬業有左列情事之一者，應備具有關文書報請商港管理機構換發許可證：

一、變更組織、地址或負責人。

二、變更資本額。

第九十七條船舶貨物裝卸承攬業應於每屆營業年度終了後六個月內，將營業報告書、資產負載表、損益表、財產目錄、裝卸業績表、裝卸機具清冊、稅捐機關核定營業額文件影本，報請商港管理機構備查。

第九十八條船舶貨物裝卸承攬業遇有裝卸事故，炙人傷亡或商港設施損害時，除應採取救護或其他必要措施外，應將經過情形向商港管理機構或勞工安全檢查機關申報。

前項人員傷亡之申報，應依勞工安全衛生法規定處理。

第九十九條經營船舶貨物裝卸承攬業申請籌設及許可所需之文書範本及審查標準，由商港管理機構訂定公告。

第一百條 國內商港船舶貨物裝卸承攬業計基本要件、申請及審核、營運、監督與處分事宜，準用本規則之規定。

第五章拖駁船業

第一百零一條 經營棧埠作業拖駁船之申請，商港管理機構之公告方式辦理。

商港區域內之拖駁船艘數、船型及噸位，由商港管理機構視港區水域狀況予以核定。

第一百零二條 拖駁船業應申請商港管理機構發給許可證，並依法辦妥公司或商業登記；駁船應經關稅局發給駁船執照後，方得營業。如暫停營業，應報請商港管理機構備查。

第一百零三條 委託人使用拖駁船轉運貨物，應向拖駁船業辦理委託手續，並檢具進出港艙單及裝載圖等，向拖駁船業申請調派拖、駁船。

第一百零四條 駁船所載貨物之數量、麥頭及包裝狀況應由委託人或倉儲業者與駁船理貨員共同簽證。

第一百零五條 拖駁船之作業人員，應受棧埠作業機構現場管理人員之指導。

第一百零六條 拖駁船之轉讓，須經商港管理機構許可，並依法辦理所有權之登記，方得參加營運。

第六章船舶理貨業

第一百零七條 船舶運送業、船務代理業或貨物所有人，應委託船舶理貨業辦理船舶裝卸或物之計數、點交、點收、看艙及其他相關理貨業務。

經營船舶理貨業應具備有關文書申請商港管理機構審查核發營業許可證，依法辦妥公司或商業登記後，並雇用固定理貨員方得營業。

第一百零八條 船舶理貨業營業許可證記載事項變更時，應申請商港管理機構辦理變更登記，因故暫停營業時，應報請商港管理機構備查，歇業時應將許可證送商港管理機構註銷。

第一百零九條 船舶理貨業僱用之理化員，以年滿二十歲，公立醫院或教學醫院體格檢查合格，經甄試合格並加入工會，由商港管理機構發給理貨證者為限。

第一百十條 船舶理貨業每次進港作業時，應於事前填具理貨工作報告單送商港管理機構核准。理貨員如需登輪作業時，應憑前項工作報告單，由理貨業繕造登輪理貨員名冊，向港務警察機關申請登輪證後，方得登輪理貨。

第一百十一條 理貨員作業時應接受棧埠作業機構現場管理人員之指導，並提供理貨表單及有關資料

以供查考。

第一百十二條 船舶理貨業應於每月十五日前造具上月份營業報表送商港管理機關查核，連續六個月無營業實績者，吊銷營業許可證。

第一百十三條 船舶理貨業應依理貨工作申請單、理貨員名冊及派工標準派工作業，如未依規定派工或不能配合棧埠作業要求，棧埠作業機構應即報請商港管理機構處理。

船舶理貨業派工標準由船舶理貨業商業同業公會會同船舶運送業同業公會、船務代理業同業公會及船舶理貨業職業工會商訂之，並報商港管理機構核備；其未能協商訂定者，由商港管理機構召集有關單位協商訂定。

第一百十四條 船舶理貨業收費標準由船舶理貨業商業同業公會會同船舶運送業、船務代理業、中華民國託運協會及中華民國進出口商業同業公會商定之，並報商港管理機構核備；其未能協商訂定者，由商港管理機構召集有關單位協商訂定。

第七章 旅客服務業務

第一百十五條 旅客服務業務範圍如下：

- 一、有關船運旅客上下船服務事項。
- 二、有關旅客行李上下船搬運事項。
- 三、有關船運旅客之其他服務事項。

第一百十六條 客船上下旅客，應依左列規定辦理之：

- 一、客船應在調配船席七日前，由委託人將船名、日期、旅客出入口具海面高度，向商港管理機構預報。需其他服務應特別註明，以利安排。
- 二、客船抵港一日前，應由委託人向商港

管理機構辦妥搭拆旅客橋委託。

三、旅客行李上下船，除自行攜帶者外，應由委託人向商港管理機構辦理搬運委託。

第八章 處分

第一百十七條 在商港區域內裝卸危險物品違反本規則及商港法第二十九條、第三十條或第三十三條之情事者，由商港管理機構依商港法第四十四條之規則處罰。

第一百十八條 在商港區域內違反本規則之規定而有商港法第十八條第四款或第十九條第九款之行爲者，由依商港法第四十六條之規則處罰。

第一百十九條 經營棧埠設施之公私事業機構、拖駁船業、船舶理貨業、船舶貨物裝卸承攬業及各該業之工作人員，違反本規則之規定，除依前二條規定處罰外，商港管理機構得予以書面告誡，責令限期改正，逾期仍不改正者，得撤銷工作人員服務證或各該業之營業許可證。

第九章 附則

第一百二十條 商港管理機構得依據本規則訂定作業手冊或程序，報請商港管理機構備查。

第一百二十一條 本規則自發佈日施行。

附錄 3.3 商港建設費收取分配基金保管及運用辦法

第一條 本辦法依商港法第七條規定訂之。

第二條 自國際商港或自商港區域外興建之特種貨物裝卸及其他特殊設施進口、出口之貨物，均應依本辦法之規定收取商港建設費。

第三條 商港建設費之收取費率，為進口、出口貨物價格百分之〇·五。

第四條 已完成通關手續或正在辦理通關手續之出口貨物，因故註銷或退關時，得向原收取機關申請退還已繳納之商港建設費。

第五條 左列進、出口貨物免收商港建設費：

一、總統、副總統應用物品。

二、駐在中華民國之各國使領館外交官、領事官暨其他享有外交待遇之機關與人員之公用或自用物品。但以各該國對中華民國給予同樣待遇者為限。

三、外交機關之外交郵袋、政府派國外機構人員攜帶自用物品。

四、軍事機關、部隊之軍用武器、裝備、車輛、艦艇、航空器及其附屬品，暨專供軍用之物品。

五、辦理救濟事業之政府機構或公益、慈善團體贈送或受贈之救濟物資。

六、專賣機關進口供專賣之專賣品。

七、購入或出售之專供運輸使用之船舶。

八、辦理退貨復運進口之外銷品。

第六條 商港建設費之收取、退還，委託海關辦理，並得提商港建設費百分之一·五作為代收經費。

前項代收經費中三分之一由海關按預算程序撥交
行政院勞工委員會運用分配於與港口相關工會，
作為員工之福利。

第七條 商港建設費之收入扣除代收經費後，應全部分配
於商港及相關商港建設，但在臺灣地區，由臺灣
省政府按左列規定分配。

一、百分之五十作為國際商港建設費用。

二、其餘百分之五十按左列百分比分配：

(一)相關商港建設百分之五十。

(二)商港所在地之直轄市及縣市政府相關商港
建設百分之五十。

商港建設費之年度收支情形，由臺灣省政府函請
交通部備查。

第八條 海關代收商港建設費於每旬後五日內彙齊逕繳省
公庫，並於次月五日內造具收取月報表送收入機
關二份，必要時得由收入機關派員稽核。

第九條 依本辦法應繳納之商港建設費，應由繳納義務人，
於海關填發稅款或商港建設費繳納證之日起十四
日內繳納，逾期不繳者，由海關停止辦理進口、
出口貨物報運手續。

第十條 本辦法自發布日施行。

附錄 3.4 台灣省交通建設基金保管及運用辦法

- 第一條 臺灣省政府（以下簡稱本府）為發展港灣建設及交通運輸，特設交通建設基金（以下簡稱本基金），並依預算法第七十八條第二項準用同法第十九條之規定訂定辦法。
- 第二條 本基金預算第十七條所定之特種基金，以本府交通處（以下簡稱交通處）為主管機關，並由臺灣省各種基金綜合管理委員會（以下簡稱基金會）負審議、監督及考核之責。
- 第三條 本基金之來源如左：
- 一、 商港建設費年度收入項下提撥之款項，其金額應不低於收入扣除代收經費後之百分之七十五。
 - 二、 各省有之港灣新生地租售收入。
 - 三、 本基金投資興建收費公路向車輛徵收之工程受益費。
 - 四、 本基金之孳息收入。
 - 五、 私人或團體之捐贈。
 - 六、 其他收入。
- 前項基金收入應於省屬行庫開立專戶存儲。
- 第一項第五款之捐贈如係現金以外之財物，得依法出售或折價入帳。
- 第四條 商港建設費年度收入提撥入本基金之款項，用於國際商港建設及相關商港建設費用之分配，依商港建設費收取分配基金保管及運用辦法規定辦理。
- 前項提撥之款項，年度有賸餘時，仍應依前項規定用於以後年度國際商港建設及相關商港建設費。

第五條 本基金之用途如左：

- 一、 港灣建設之碼頭、岸壁、防波堤、航道疏濬、填築港埠新生地及其他公共設施之補助。
- 二、 港灣研究發展及港埠資訊發展所需費用之補助。
- 三、 鐵路重要工程之補助。
- 四、 配合漁港建設工程之補助。
- 五、 倉庫、通棧、裝卸機具及其他港埠營運設施之貸款。
- 六、 縣（市）政府機關興辦收費公路計設工程之貸款。
- 七、 經本府核准之港灣、鐵路、公路建設工程或設施之貸款。
- 八、 收費公路興建工程及收費期間管理與養護之投資。
- 九、 港灣聯絡道路工程之支出。

前項第一款、第二款為國際商港建設範圍，第三款、第四款、第九款為相關商港建設範圍。

前項所稱收費公路係指公路主管機關興建之公路、橋樑、隧道、輪渡、停車場站。

第六條 申請本基金補助或貸款者，應填具申請書，檢附左列文件向交通處提出之：

- 一、 工程或設施計畫及所需經費預算。
- 二、 預定進度、資金來源及工程完成後之經濟效益分析。
- 三、 分年辦理工程者應列明工程總金額、分年工程進度及所需之經費數額。
- 四、 申請貸款時，應加具貸款償還計劃書。

第七條 第五條第一項第六款之貸款償還期限及第八款投資收回期限，不得逾十五年。

- 第五條 第一項第五款及第七款貸款之償還期限，不得逾五年。但情形特殊，經交通處提基金會審議通過後得予展期，最長不得逾五年。
- 第八條 本基金貸款利率由交通處擬訂，送請基金會審議後，報本府核定。
- 第九條 本基金之投資或貸款，應在當地省屬行庫設立專戶存儲，並依核定計畫執行，不得擅自移作他用。
- 第十條 本基金之補助款在未動支前，所生之孳息歸本基金所有，並於年終結算收回。
- 第十一條 本基金保管運用所需之費用由本基金列支。
- 第十二條 本基金年度預算之編製、審議、執行與年度決算之編製，依預算法、決算法、審計法及相關法令規定辦理。
- 第十三條 本基金會計事務之處理，應依規定訂定會計制度，其收支憑證、會計簿籍與會計報告之編送，依會計法、審計法及相關法令規定辦理。
- 第十四條 本辦法自發布日施行。

參考文獻

一、中文部份

- 海發會(1988), *航政管理一元化之研究*, 中華民國海運研究發展協會, 叢書編號7706。
- _____(1990), *我國商港建設經費徵收問題之研究*, 中華民國海運研究發展協會, 叢學編號7907。
- _____(1993), *我國國際商港宜否收歸中央之研究*, 中華民國海運研究發展協會, 叢書編號8102。
- 交通部(1996), *亞太交通營運中心發展計畫*, 編號85-4-1116。
- 交通部運輸研究所(1992), *西太平洋主要港埠之比較評估*。
- 唐明月等人(1987), *台灣地區國際棧埠營運與管理初步研究*, 交通部運輸研究所委託中興管理顧問公司研究報告。
- 黃清和及王克尹(1990), *港埠經營管理國際化、自由化研究*, 台灣省交通處港灣技術研究所研究報告。
- 黃清藤 (1989), “我國棧埠業務開放民營之探討,” *台灣地區港埠經營管理研討會論文集*, 台灣省交通處港灣技術研究所, pp.20-43。
- 黃清藤, 王鐘雄(1988), “我國港埠碼頭經營之探討,” *航貿週刊*, 7719期。
- 海運聯營總處企劃組(1993), “澳州、紐西蘭國際港埠改革概述,” *海運月刊*, 11月, pp.2-9。
- 楊崇正(1992), *中國航政管理體制發展之研究*, 航貿圖書出版社。
- 尹章華(1992), “港埠經營企業化與民營化法律問題之探討,” *港埠發展現代化研討會論文集*, pp.8-1--8-26。
- 倪安順(1994), “亞洲國家航港管理體制之研究(上),” *航運季刊*, 3(1), 19-26。
- _____(1994), “亞洲國家航港管理體制之研究(下),” *航運季刊*, 3(2), 1-30。
- _____(1994), “我國航港管理體制改善芻議,” *航運季刊*, 3(3), 19-49。
- _____(1997), “台灣地區港市合一問題與對策之研究,” *航運季刊*, 6(1), 36-64。
- 郭石盾(1994), “世界港埠管理制度、架構與法規探討(一),” *高雄港月刊*, 9月, pp.2-14。

- _____ (1994), “世界港埠管理制度、架構與法規探討(二),” *高雄港月刊*, 10月, pp.13-18。
- _____ (1994), “世界港埠管理制度、架構與法規探討(三),” *高雄港月刊*, 11月, pp.20-23。
- _____ (1994), “世界港埠管理制度、架構與法規探討(四),” *高雄港月刊*, 12月, pp.23-30。
- _____ (1995), “世界港埠管理制度、架構與法規探討(五),” *高雄港月刊*, 1月, pp.4-7。
- 朱金元(1995), “馬來西亞港埠民營化之探討 - 巴生港 (Port Kelang) 之民營化經驗,” *港灣報導*, 台灣省政府交通處港灣技術研究所, No. 31, pp.41-49。
- _____ (1996), *台灣地區國際港埠與亞太地區重要港埠裝卸設施及裝卸效率之比較研究*, 台灣省政府交通處港灣技術研究所研究報告。
- 莊甲子、賴聖耀及劉文雄(1996), *高雄港港埠裝卸民營化之研究*, 高雄港務局委託台灣省政府交通處港灣技術研究所研究報告。
- 黃聲威、吳朝升及袁劍雲(1996), *高雄港務局組織調整為企業經營體具體方案之研究*, 交通部八十五年度委託研究計畫報告。
- 經建會(1995), *發展台灣成為亞太營運中心計畫*, 行政院經濟建設委員會, 1995年1月5日提行政院第2414次行政院院會通過。
- _____ (1996), *推動服務業自由化專案小組報告書, 第一冊綜合報告*, 行政院經濟建設委員會。
- _____ (1996), *推動服務業自由化專案小組報告書, 第二冊運輸倉儲分組研究報告*, 行政院經濟建設委員會。
- 郭鴻川(1997), “民用航空局組織之沿革與現況,” *交通部民用航空局五十週年慶特刊*, 1997年1月20日, pp. 5-20。
- 何東坡(1997), “從拆除高雄港圍牆談推動市港合一,” 「躍昇高雄、展望未來」研討會研討論文, 高雄市。
- 蘇雄義(1997), “從拆除高雄港圍牆談推動市港合一,” 「躍昇高雄、展望未來」研討會, 高雄市。
- 吳榮貴(1995a), “台灣地區港埠自由化政策之探討,” *八十四年度港埠經營管理研討會論文集*, 5月4-5日, 台北, pp.2-1~2.13。
- _____ (1995b), “亞太海運中心的港埠經營策略,” *發展台灣為亞太交通中心研討會第一階段—「強化海運競爭能力」引言集*,

pp.40-44。

_____(1995c), “發展台灣為海運中心之瓶頸與對策,” 中國土木水利工程學會, 八十四年年會論文集, 11月24日, 高雄, pp.127-136。

_____(1995d), “台灣自大陸進口散貨港埠運量調查研究,” 第三次海峽兩岸海上通航學術研討會, 8月9-10日, 中國大連。

_____(1996a), “台灣海峽兩岸未來通航之展望,” 第九屆國際華人運輸學會年會, April 5-7, 1996, Kansas City, Missouri U.S.A.。

_____(1996b), “港埠營運自由化之理論與政策,” 八十五年度港埠經營管理研討會論文集, 台中。

_____(1997), “發展台灣成為亞太海運中心的兩大難題 - 碼頭工人與兩岸通航問題,” 行政院經濟建設委員會亞太營運協調服務中心, 經社法制論叢, 第19期, pp.115-129。

吳榮貴及林光(1993a), 我國台灣地區港埠行政與營運分立之研究, 交通部運輸研究所委託研究報告。

_____(1993b) 台灣海峽兩岸港埠運量之研究, 中華民國, 交通部運輸研究所委託研究報告, 編號82-85-466, 共124頁。

吳榮貴, 林光, 陳福照及簡進國 (1994), 台灣自大陸進口散貨之港埠運量調查研究, 第二屆海峽兩岸海上航運學術研討會論文集, 中華民國, pp.B2-3-1至B2-3-21。

吳榮貴及王旭堂(1995a), 台灣地區港埠自由化問題與對策之研究, 行政院經建會委託研究報告。

_____(1995b), 台灣地區商港建設費改制之研究, 台灣省政府交通處委託研究報告。

吳榮貴、陳福照、吳偉銘及陳淑玲(1998), 基隆港務局港埠業務企業化或民營化之研究, 台灣省政府交通處港灣技術研究所委託研究報告。

吳榮貴及陳淑玲(1997), 台灣地區國際商港裝卸承攬業運量分配制度之研究, 行政院國家科學委員會補助專題研究, 計劃編號: NSC-85-2415-H019-003。

吳榮貴、陳福照、陳淑玲(1998), 我國商港管理體制之研究, 中華民國交通部航政司委託研究報告。

林光、戴輝煌、張弘宗、桑國忠(1995), 大陸港口建設發展對我航業、港埠影響之研究, 國科會研究計劃案(NSC-84-2416-H-019-001)。

- 林光、戴輝煌、卜啓鵬(1995)，*現階段兩岸海運運輸方式之調查研究*，陸委會專案研究計劃。
- 戴輝煌及楊崇正(1997)，“由「間接通航」向「直接通航」過渡下兩岸階段性策略規劃互動之政策分析——以台灣「境外航運中心」策略及大陸「兩岸試點直航」策略為例，” *鄧後兩岸三地海運關係學術研討會論文*，pp.21--40。
- 中華民國港埠協會(1996)，*我國台灣地區海運國內航線運價及國內商港裝卸費率制度之研究*，台灣省政府交通處委託。
- 交通部統計處(1998)，*台灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告(國內航空貨運及水上貨運部分)*。

二、英文部份

- Baudelaire, J. G. (1976), *Port Administration*, International Courses in Hydraulic and Sanitary Engineering, Delft Netherlands, Vol. 3, 5th ed.
- Bennathan, E. and A.A Walters (1979), *Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries*, Oxford University Press, New York.
- Beth, L. (1985), "Port Organization and Administration," in *Port Management Text Book - Containerization*, Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, pp. 39-51.
- C&AG(1993), *Department of Transport : First Sales of Trust Ports*, Report by the Comptroller and Auditor General (C&AG), National Audit Office, August 13, HMSO: London.
- Cargo System(1996), *Port Privatisation -Process, Players and Progress*, Report by Sidney Cass, Cargo System, London.
- Chan, Felix (1997), "PSA Restructure as it Gets Set for Corporatisation," *Singapore Shipping Times*, April , Singapore.
- Chu, David, K. Y. and T. N. Chiu (1984), "Laissez-Faireism in Port Development: The Case of Hong Kong," in B. S. Hoyle and D. Hilling eds. *Seaport Systems and Spatial Change*, John Wiley & Sons, Ltd., pp. 135-160.
- Dong Wook Song and Kevin Cullinane (1997), "New Development Strategies for Container Terminals in Korea: Public and Private Sector Partnerships", 6th Asia Pacific Seatransport Conference, pp100-107, Singapore 1997.

- ESCAP(1984), *Port Development Policy*, Proceedings of a Seminar-Cum-Study Tour held in Japan in October 1984, ESCAP Port Development Series No. 7, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok, Thailand.
- Frankel, E. G. (1987), *Port Planning and Development*, John Wiley & Sons.
- Goss, R. O. (1981), "The Public and Private Sectors in Ports," *Maritime Policy and Management*, 8(2), pp.69-71.
- _____(1990a), "Economic Policies and Seaports: 3: Are port Authorities Necessary?" *Maritime Policy and Management*, 17(4), pp.257-271.
- _____(1990b), "Economic Policies and Seaports: 4: Strategies for Port Authorities," *Maritime Policy and Management*, 17(4), pp.273-287.
- Hazard, J. L. (1978), "The National Role in World Port Development: United States and Western Europe," *Maritime Policy and Management*, 5(4), pp.269-288.
- Ircha, M. C. (1995), "U.S. Ports: Evolution and Structure," *Maritime Policy and Management*, 22(4), pp.281-294.
- Leeds, R. S. (1989), "Malaysia: Genesis of a Privatization Transaction," *World Development*, 17(5), 171-756.
- Marcus, H. S., J. E. Short, J. C. Kuypers and P. C. Roberts (1976), *Federal Port Policy in the United States*, the MIT Press.
- McCalla, R. J. (1982), "Canadian Port Administration - Its Future Structure," *Maritime Policy and Management*, 9(4), pp. 279-293.
- Nagorski, B. (1972), *Port Problems in Developing Countries*, the International Association of Ports and Harbors, Tokyo, Japan.
- Nettle, S. (1988), *Port Operations and Shipping: A Guide to Ports and Related Aspects of the Shipping Industry*, Lloyd's of London Press, Ltd.
- Olson, D. J. "Public Port Accountability: A Framework for Evaluation," in Marc J. Hershman (ed.), *Urban Ports and Harbour Management*, Talyor & Francis, New York.
- PDI (Oct. 1992), "Singapore: Port Strategy; Singapore's Sling," *Port Development International*, pp. 43-44.
- _____(March.1992), "France: Port Policy; France Gets Tough," *Port Development International*, pp. 22-25.

- _____(July/August.1992),"Italy: Port Reform; Law and Disorder," *Port Development International*, pp. 28.
- _____(December/January.1993), "France: Port Policy; Dunkirk Spirit," *Port Development International*, pp. 63.
- _____(May 1993), "Philippines : Port Strategy, Private Sales," *Port Development International*, pp. 26-27.
- _____(June 1993), "Italy : Port Privatisation, Private Practice," *Port Development International*, pp. 46-47.
- Rimmer, P. J. (1984), "Japanese Seaports: Economic Development and State Intervention," in B. S. Hoyle and D. Hilling eds., *Seaport Systems and Spatial Change*, John Wiley & Sons, Ltd., pp. 99-134.
- Saponara, T. L. (1986), "Seaports and Public Intervention," *Maritime Policy and Management*, 13(2), pp.139-154.
- Schmidt, J. U. (1978), "Port Organization Concepts," in *Port Management Textbook*, Institute of Shipping Economics, Bremen, pp. 53-65.
- Seatrade Review* (March 1992), "UK Ports - Private Investment Sets Them Apart," *Seatrade Review*, pp. 15-19.
- Stehli, H. (1978a), "Principles of Port Administration," in *Port Management Textbook*, Institute of Shipping Economics, Bremen, pp. 37-51.
- _____(1978b), "Port Organization - Internal Structure," in *Port Management Textbook*, Institute of Shipping Economics, Bremen, pp. 67-98.
- Suykens, F. (1985), "Administration and Management at the Port of Antwerp," *Maritime Policy and Management*, 12(3), pp.181-194.
- Turnbull, P. and S. Weston, (1991), *Continuity and Change in the British Port Transport Industry: A Study of the Ports Since Abolition of the National Dock Labour Scheme*, Cardiff Business School, U. K.
- _____(1993), "The British Port Transport Industry. Part 1. Operational Structure, Investment and Competition," and "Part 2. Employment Working Practices and Productivity," *Maritime Policy and Management*, 20(2), 109-120.
- UNCTAD (1985), *Port Development - A Handbook for Planners in Developing Countries*, TD/B/C.4/175/Rev. 1, United Nations, New York.

Verhoeff, J. M. (1981), "Seaport Competition: Some Fundamental and Political Aspects," *Maritime Policy and Management*, 8(1), 49-60.

Wu, Younger(1991), "The Impact of Taiwan's Lifting of the Ban on Direct Sailing with Mainland China on the Asia-Pacific Shipping and Port Development", Asia and Pacific Congress on Maritime Transport 1991, Hangzhou China, Sept.1991, pp.1-13.

_____ (1993), "The Traffic Allocation of Hong Kong's Transshipment Cargo Among Taiwan and Mainland China's Ports, " *New Prospect of Shipping In the Era of 2000*, Asia Pacific Seatransport Conference 1993, Seoul,Korea, pp.234-253.

_____ (1994), "Prospects for A Direct Shipping Link Across The Taiwan Strait," *Seaview*, Institute of Seatransport, Hong Kong, pp. 78-84 °

_____ (1995), "The Establishment of an Offshore Transshipment Center in Taiwan," The Ninth Canada-Taiwan Business Joint Meeting, June 4-7, New Brunswick, Canada °