

「促進遊艇活動發展及精進航行安全」座談會 會議紀錄

壹、時間：110年7月16日下午2時

貳、地點：視訊會議

參、主席：陳副局長賓權

肆、出席人員：詳簽到單

紀錄：張瀨之

伍、議題討論：各單位發言紀要詳如附件

陸、會議結論：

一、遊艇乘員穿著救生衣規定：

(一)經參考各國作法及我國相關規範，與會單位對於遊艇乘員應穿著救生衣之各考量風險獲致以下結論：

1. 「航行水域」：參採我國載客小船規定，遇有水流湍急或危險狀況時應穿著救生衣。
2. 「船舶大小」：考量遊艇目前登記大小皆在GT150以下，倘已於危險水域及危險狀況要求穿著，無須再區分遊艇大小應全部適用。
3. 「人員年齡」：國際上多有規定或建議兒童應著救生衣，考量兒童自救能力較低、落水風險較高，規範確有其必要性，建議未滿12歲之遊艇乘員應穿著救生衣。
4. 「圍蔽艙間」：請業務單位彙整各與會單位建議出港前不穿救生衣原因，包含遊艇人員數較少、遊憩相關活動已有規範穿著救生衣及強化人員罰則等建議，另案再研議建議方式，以符合實際遊艇活動性質及管理。

(二)另考量國際間活動用救生衣具有多種形式，請承辦單位研議，遊艇不航行至遠洋情況下是否可採用其他非SOLAS救難用救生衣。

二、遊艇營業方式

目前遊艇以「會員制」、「整船出租」、「租予旅行社」等方式營業，而違規方式為船邊臨時招攬。其中租予旅行社的預約方式，請承辦單位考量承租對象非侷限於旅行社，酌修文字內容。

三、遊艇乘員投保傷害險

(一)有關責任保險部分，遊艇及娛樂漁船皆有規定要投保責任保險，實務上遊艇投保責任險亦無問題。

(二)有關傷害保險部分，如比照娛樂漁船管理辦法及漁業法等規定方式投保團體傷害保險，尚屬可行；請承辦單位洽產險公會說明遊艇活動內容及商討保險需求，以利保險公司評估目前娛樂漁業漁船使用之「交通工具乘員平安團體傷害保險」商品是否需檢討修正，另於評估各業者對於遊艇保單意見後，簽請確認是否要規範非自用遊艇所有人為乘客投保團體傷害保險，以及配合修正相關法規。

四、提升遊艇辨識度可行性

為利不同船種間識別，漁船上已有CT編號，經各與會單位討論遊艇船身可加上編號提升識別度，請承辦單位研議，如船舶編號（小船號數）前加上英文「YT」或中文「遊」字之可行性。

柒、散會。(下午5時)

附件各單位發言紀要

一、台灣區造船工業同業公會

在以不妨礙美觀前提下，遊艇船身標示編號尚無不可。

二、台灣區造船工業同業公會全科綜電公司

(一)穿著救生衣目的，是要等待救援，但現在救生衣上，只配救生燈，有些還加哨子，在人海茫茫的大海只靠這2項配件，是不夠的。建議救生衣應配戴人員落海即可擴播落海位置裝置。

(二)AIS MOB(AIS Man Overboard Beacon)人員落海警報設備採用AIS傳送求救訊息，目前大多船舶皆裝有AIS設備，救生衣上如有該設備，可提高人員遇難獲救機率，目前我國海巡及海關單位皆已配備該設備。

三、高雄市造船技師公會

(一)早期娛樂漁船是從漁船轉型而來，船體結構及穩度等與客船有所差異，而國內非自用遊艇由中國驗船中心、財團法人船舶暨海洋產業研發中心等驗證機構驗證，安全性已完備，船上是否要求穿著救生衣應考慮該船的穩定性及安全性，而目前法規已要求新建娛樂漁船比照載客船舶規定並且要求取得技師簽證，建議該類安全性已完備娛樂漁船可適度放寬穿著救生衣規定。

(二)國外救生衣種類多元，人員依照航行距離、活動性質及救生衣功能挑選不同種類救生衣，而國內遊艇救生衣僅規定SOLAS救難用救生衣為合格救生衣，考量娛樂漁船及遊艇皆有航行範圍限制，且遊艇上空間及動線可能不若客船寬敞，穿著救難用救生衣有時反而造成人員行動不便，對於競賽用帆船更是造成困擾，另外是救生衣取得問題，市面上SOLAS救生衣大多為陸製，而國內又不接納陸製救生衣，救生衣取得相對困難，建議遊艇可適度放寬救生衣規定，可以選擇不同種類救生衣。

四、臺灣遊艇工業同業公會

- (一)遊艇駕駛在風浪不佳時並不會出港，規範穿著救生衣的時機並無意義。
- (二)現行整船出租方式僅能限制人數，實務上在填出海報備表時才知道實際出海人員名單，對於必須要出海前3小時送交出海人員名單的傷害險具有一定難度。
- (三)考量遊艇自駕活動事前無法知道上船人員，法律上如欲強制要投保傷害險，對於遊艇活動推動將造成阻礙。

五、中華民國帆船協會

遊艇先進國家並沒有強制限制要穿著救生衣，國內應著重在救生衣合宜性，例如兒童救生衣尺寸，且以人員落海情況來看，漁船落海案件應為全國之冠，而非遊艇。建議應有遊艇航行安全手冊供遊艇駕駛參考，讓駕駛了解航行安全知識。

六、台北市帆船協會

- (一)國外規定穿著救生衣多為建議性質，建議我國娛樂漁船應參考國外規範，配合檢討修正，另外有關「人員年齡」部分，考量兒童身形較小，不適合穿著成人救生衣，建議應加上要合尺寸規定。
- (二)遊艇具有責任制度，有船主、船東及船長角色各司其職，政府不宜多介入規範，加重罰則也許是一替代規範穿著救生衣的方法，另外乘員認為自身有必要穿著時屬於個案性質，入法必要性較低。再來執行面問題，倘交由海巡署執行，恐會退回以前需要提供身分證才能出港的窘境。

七、台南體育總會帆船委員會

- (一)遊艇活動具有多樣性，如果強制要求穿著救生衣對於活動窒礙難行，想像遊艇上舉辦派對，而船上人員均要穿著救生衣，且

遊艇船長皆高度重視天候狀況，在風浪稍大情況下便不出航，爰法令上強制規範穿著救生衣並無意義，建議應加強船東船長責任。

(二)現行市面上遊艇保單僅針對船東(被保險人)有過失時才理賠，建議保險公司可比照汽車強制責任保險方式，不論被保險人有無過失對於第三人傷害皆可理賠，可更全面推動遊艇產業發展。

(三)法律上對於遊艇活動定義應更明確，俾利保險公司對於保險出保時更易判別，常見遊艇活動包含游泳、SUP、獨木舟、戲水…，另對於高風險活動可設計成額外加保項目。

八、高雄遊艇會

建議遊艇應具有定型化契約，並將該契約視為整船出租經營型態，後續臨時人員加入皆涵括於整船出租中。

九、台灣遊艇帆船協會

(一)對於遊艇穿著救生衣部分，由船長指揮情況下穿著救生衣合情合理，但建議修正後段「乘員認為有必要時應穿著」文字，乘員本身認為自身應穿著即可，並非乘員一人認為全船應穿著，所有人就應該都要穿。另外於船舶出港前要求駕駛確認乘員均已穿著救生衣並不可行，最多可要求出港前，駕駛應示範如何穿著救生衣並告知救生衣位置。

(二)美國海岸巡防署有規定許多救生衣形式，但是沒有強制要求甲板上穿著救生衣，其他國家亦無要求出港前要穿著救生衣。另外淡水河落水意外主要是因為喝酒、服藥及自殺，不可納入意外落水統計中。建議應依遊艇航行距離攜帶不同形式救生衣，而非強制規定出港前就應穿著救生衣。

(三)市面上AIS MOB價格不斐，如果強制規範應配備了話機造成船

主負擔。

(四)實務上確實有許多團體(如建案公司、公司福利委員會)使用非自用遊艇，簡報上的營業型態可涵括目前的經營方式。

(五)建議可強化合法載客船舶辨識度，另參考國外作法，較少於船身上標示船名，編號方式較為可行。

十、亞果遊艇開發股份有限公司

(一)考量遊艇乘員人數較娛樂漁船少，駕駛容易掌握船上人員情況，且遊艇乘員自律行為較高，倘未來能搭配「營業用駕駛」這種對於高度了解航行風險意識的人員，自然與娛樂漁船有所區別，既然營業行為不同、活動不同，就不用以相同標準來審視。另外未來如果對於穿著救生衣規定要做年齡限制，應搭配放寬救生衣形式。

(二)目前遊艇業界使用非自用遊艇方式符合簡報上述方式，唯一目前有限制的是像日月潭遊船的售票型態，那目前業界也無此經營型態。

(三)整船出租範圍應有明確限制，應以不在碼頭邊賣票行為界定，其餘方式如業者將遊艇出租給特定人皆為合法，無需限制承租人員是否為臨時人員。

(四)有關提升遊艇識別度方式，美國亦是採用編號區別，船籍港用途較不明確，建議可移除，並將編號納入。

十一、金融監督管理委員會保險局

團體傷害保險單示範條款針對「團體」的定義，包含具有法人資格之團體；如欲規範非自用遊艇所有人為乘客投保團體傷害保險，可比照現行娛樂漁業漁船承保模式，依據「待記名傷害保險團體承保辦法」規定方式辦理。

十二、中華民國產物保險商業同業公會

- (一)如果要投保個人傷害保險必須要事前取得被保險人資料，作業時間壓縮在出海前3小時尚有難度，目前娛樂漁船投保團體傷害保險，如果沒有辦法在事先填報，最晚應在出船前提供名單給保險公司，至於每家保險公司作業時間不同，出海前提供人員名單的時間規定並不相同。
- (二)目前遊艇及娛樂漁船在投保責任險上並無問題，娛樂漁船傷害險目前是以團體保險方式投保，雖然娛樂漁業管理辦法是規定要投保個人傷害保險，但是因保險利益問題因此改為投保團體傷害保險，實務上娛樂漁船投保的團體傷害保險是交通工具的乘客平安保險，也就是所謂的待記名團體傷害保險，因為娛樂漁業漁船可以載客或載貨，可合理將娛樂漁船解釋為交通工具，娛樂漁業管理辦法有明文規定要保方式、被保險人確定方式及公示方式，合於待記名團體傷害保險規範。
- (三)假如遊艇所有人要為乘員投保個人傷害險，因為保險利益問題並不具可行性，至於投保團體傷害險部分，如果將遊艇視為交通工具，或許可以比照娛樂漁船投保待記名團體傷害保險，可得特定之人只要在出發前將人員名冊提供給保險公司即可。另外有關遊艇團體傷害保險公示方式，可以在港邊明示保險相關內容，或是在租賃契約說明。如果航政機關認定遊艇為交通工具，保險公司也認為目前娛樂漁船所使用的團體傷害險保單風險係數足以涵括遊艇活動及項目風險，那後續保險單位也會配合修正保單內容，將遊艇納入投保範圍中。
- (四)至法令規範部分，娛樂漁業管理辦法有明文規定投保個人傷害保險，公會會在適當時機建議漁業署調整，因為遊艇管理規則的母法是船舶法，漁業法有排除保險法相關規定，建議如果遊艇要比照娛樂漁船投保傷害險了話，船舶法也要排除適用保險

法部分規定。

(五)責任險屬於賠償責任，因為遊艇所有人應對自身遊艇進行管理，法令上強制規範遊艇所有人應投保責任險確有其必要性。而遊艇所有人與乘員間不具保險利益，法令上強制規範是否有其必要性。

(六)汽機車強制責任保險是考量到道路意外事故比例、意外嚴重性、影響性等等，爰特別訂定強制汽車責任保險法，規範強制責任險要保內容、保險契約、保險範圍、請求權行使等等，該法具有特別法位階，遊艇如欲比照汽機車投保強制汽車責任保險，必須訂定完整法令規範內容。

十三、航港局船舶組

(一)有關救生衣形式部分，考量人員於落水或落難情況下可能有昏迷情況，爰國內皆採用救難用救生衣，對於與會單位建議遊艇可採用活動用救生衣，本組後續會納入修法考量中。另外人員落海時大多係因自身行為，而非船舶穩度及安全性有疑義，經檢視國內近期船舶落水案件，救生衣穿著確實有其必要性，而圍蔽艙間部分，為釐清駕駛與乘員間責任關係並且確認乘員均會正確穿著救生衣，才建議出港前船長應要求乘員均已穿著救生衣，並非一味仿照娛樂漁船規定。

(二)依據船舶法定義，非自用遊艇以有償方式提供給可得特定之人，並無限制以公司、個人或旅行社等型態經營。

(三)有關臨時登船人員疑義，就法律規範上分述如下：

1. 整船出租：

(1)租予團體或個人使用：考量承租方租賃該船僅為私人娛樂使用，未針對不特定第三人售票收費，並無違法之虞，惟臨時登船人員名單出港前應送海巡報備並投保相關保險。

(2)租予營業人(單位)使用：在收費情況下，該員不屬原團體名單內成員，與臨時招攬人員相同，尚不合法。

2.俱樂部形式：俱樂部章程中應規範會員邀請其他非會員之人登船方式，本局原則尊重各家俱樂部規定，惟非會員名單出港前應送海巡報備，並替非會員投保相關保險。

(四)有關船舶標誌設計規則規範中華民國船舶應具備船籍港標誌說明，係參考國際商船有標示船名、IMO NUMBER、船籍港，船籍港係用於國際間辨識該船船籍國，尚有其必要性。

十四、航港局企劃組

(一)非自用遊艇及娛樂漁業漁船之經營方式有所差異，非自用遊艇經營型態可分為整船出租及可得特定之人(會員制)，而娛樂漁業漁船僅由漁業人經營，依保險之要求宜有不同考量。

(二)有關團體險部分，遊艇是否為「待記名團體保險」之「交通工具」？以及非自用遊艇業者是否符合金管會「團體傷害保險單示範條款」第2條規定之「本契約所稱「團體」是指具有五人以上且非以購買保險而組織之下列之一團體：一、有一定雇主之員工團體。二、依法成立之合作社、協會、職業工會、聯合團體、或聯盟所組成之團體。三、債權、債務人團體。四、依規定得參加公教人員保險、勞工保險、軍人保險、農民健康保險或依勞動基準法、勞工退休金條例規定參加退休金計畫之團體。五、中央及地方民意代表所組成之團體。六、凡非屬以上所列而具有法人資格之團體。」之要件，宜先予釐明，俾明修正法規之效益。

