

# 航政法規之整理與修訂

——我國航政史之一——

王 洸

民國四十四年，交通部部長袁守謙先生為適應航業建設之急切需要，曾將政府在大陸時期公布之重要航政法規，着手通盤整理，以期制定正確之政策與完美之法制。當修正草案送請立法院完成立法程序之前，般海通訊社特邀請陸翰芹（中華航業海員黨部主任委員），李昌來（交通部航政司司長），謝君韜（航海通訊社社長）三位先生主持座談會七次，自春至夏，歷時四月，舉凡有關政策性、法制性問題，咸提出研討，參加座談者有立法委員、法界人士、教授學者、航政主管及航海專家，數達八十人。凡所立論，無不精關具體。會後，該社又於同年八月，編印「航政法案座談紀要」一書，將研討結果，分送立法行政當局參考採擇。嗣後其大部份意見，均被接納，據以修訂法規，最著者，如民國四十九年六

月引水法之修正，五十年一月船舶法之修正，五十年七月海商法之修正及五十一年五月輪船業管理規則之制定。至於相關規則之陸續公布者為數尤多。論者輒謂該項座談會之舉行，實孕育了我國航政法規邁向劃時代的革新，誠非過當。洸當時應邀參加座談，或提供芻見，或應命草擬條文，曾略盡棉薄，追懷往昔與會同仁之辛勞，欣見今日我國航業之進展，爰將「航政法案座談紀要」中，有關洸之言論，分別摘錄於後，藉留鴻爪，間有若干淺見，陳義猶新，似仍有裨繼續修訂航政法規之參考。

## 一、海事立法之演變

這幾年來遠洋航業有很大進展，使我對航業前途抱有極大信心，當前有兩點是值得稱道的：

第一點是立法院對航海事業的同情與支持，第二點是航海學術團體不斷研究，相信今後定有更大的成就。

今天本人提出一個綜合的概念，作為引論，以為拋磚引玉的意思，現在根據航海通訊社所訂的題綱，逐一說明如下：

(一)我國航海事業的回顧與前瞻

漢唐時代，我國與南洋、印、緬即有海上交通，宋元時代中國船曾經獨霸過印度洋和南洋的海運，那時中國的造船術航海術極為優良，船有艙壁 (Bulkhead)，可載客四五百人至一千人，能使用羅盤航海，都是了不起的創作和發明。明初鄭和的七次航海，航程之遠，規模之大，當時堪稱空前，比哥倫布橫渡大西洋，達伽瑪繞過好望角，要早九十年左右，明末清初海外華僑的

移植，亦全靠沿海各省老百姓自動的航海，有以促成。中華民族不但有航海的光榮歷史，而且是最適宜於海上事業的民族。不幸清初採閉關主義，嚴厲海禁，航海事業才一落千丈，且招致了一兩百年的積弱，外患頻仍，我們從歷史上看，凡有海上經營的時代，國家必定強盛，反之，即踴促一隅，不能自保。今後我們要自衛自強，必須恢復固有的航海傳統精神，努力建設海上事業，掌握制海權，擴展我們的航權。

(一)我國過去海事立法的得失

我國管理海事商船，其實歷史很悠久。唐代在廣州即置有市舶司（主管為市舶使），有如現在的港務局兼海關稅務司。宋代海外貿易全為國營，中央政府所在地的開封，設有「榷易院」，很像國際貿易局的性質，沿海各重要港口如廣州、泉州、明州（寧波）、杭州、密州，均設有市舶司使，是國家經常的建制，各種典章，習用至元明數百年，當時海事立法，必定很是完備。後來經過清康熙乾隆的禁海政策，這些典章，年久而漸失傳，等到海禁一開，外船紛來，竟至毫無法規可資管理，又因輪船的發明，一切感到新奇生疏，所以將管理商船、貿易、徵稅等事，統交由海關客卿主持，航政法規全由洋員起草，透過官署公布實行。那些規章都很片斷簡略，不成系統，有些規章如長江通商章程、引水總章，內港行輪章程，更成了保護外船外人的利器，扼殺了我國的航業發展。

民國初年航政因襲以前規章，仍由海關兼辦，因陋就簡毫無改革。我國有近代化的航政法規

，實自國民政府北伐成功，統一全國之後，而實施新的航政法規，則始於民國二十年七月各地設立航政局。當時航政法規的起草，由立法院及交通部共同合作，歷時三、四年才粗具規模，有多種母法經完成立法程序，由國府公布，如海商法、船舶法、船舶登記法、航政局組織法，首先實行，後來陸續有船舶載重線法、航路標識條例、商港條例、造船獎勵條例、引水法的頒行，交通部亦依據母法，公布了船舶丈量、檢查、國籍證書、及海員管理等章程暨各種施行細則。

當時起草航政法規，多取材日本的法制，而參以國情。英美雖係航海先進國家，但其航政法規訂立年代已久，往往視事實需要隨時補充，包含既廣，內容難免繁雜。日本係航業後進國家，因得採取英美法規的優點，兼採歐洲大陸德法、法規的藍本，加以整理，所以比較有系統，而且我國民刑商法許多地方，亦採大陸法系，配合施行，比較容易，當時我國航政法規取材於日本，重要的原因在此。

我國航政法規在制定之初，確是一種新的體制，進步的現象，有幾個特點值得一講：①中外商船取得平等的地位，把已往海關優待外輪的各種條款，一律廢止。②已往海關兼管航政時代所頒行的片斷簡略的規章，一律廢止，實施比較完整細密而有系統的新法規。③航政管理權由海關客卿轉到航政官署，收回喪失八十年的航政權。④那時鐵路、公路、電信、郵政法規尚未整理完成立法程序，在當時航政法規首先完成立法程序，為一般人所稱道。

不過以目前的時代和需要來論，以前頒行的法規，確實不夠詳盡，亦尚不能配合遠洋航業發展的需要。第一、因為那時航權還沒有收回，我國商船，在外人航業壓迫之下，僅以航行內河沿海為範圍，在今日競爭遠洋航業的情形下，許多保護性的條款，顯得缺少。第二、那時商船技術標準較低，訓練船員的學校不多，管理不能太嚴密。第三、那時國際海上人命安全公約，尚未議定，遠洋航海限制較少，以現在情形來看，許多地方不能趕上公約的要求，顯得不能配合。第四、保護航業海員的積極精神仍不夠，這是當時環境的關係。

有了以上的缺陷，所以我們現在應該將航政法規從速加以補充修訂，以便適應現階段及將來擴展航海事業的需要。

(二)各國海事立法的概況及我國應取的途徑

各國航政法規與一般法律類似，亦分為兩大系統，一是海洋法系，可以美國及加拿大的船舶法作代表，一是大陸法系，可以日本航政法規作代表。美國與加拿大的船舶法內容很是廣泛，所有公法私法的條款，統統容納在內，看來似覺龐雜，（美國船舶法多至五十一章，列舉每章的名稱即可知其內容的繁複；①商務部之組織、②航務檢查及航政局之組織、③船舶噸位丈量、④載重線法、⑤船舶之檢驗、⑥港口、⑦船舶證書、⑧船舶之抵押、⑨各州船舶抵押保險、⑩商船職員、⑪商船船員、⑫海事勞工之關係、⑬航務費用、⑭船舶出航手續、⑮日用商品、⑯珍貴貨物

、<sup>17</sup>旅客法、<sup>18</sup>家畜、家禽、及牛乳、<sup>19</sup>海郵、<sup>20</sup>船運人之責任、<sup>21</sup>海關、<sup>22</sup>國際貿易區域、<sup>23</sup>船舶之進口、<sup>24</sup>進口之聲明、<sup>25</sup>取締走私、<sup>26</sup>衛生及防疫、<sup>27</sup>移民、<sup>28</sup>船舶噸稅、<sup>29</sup>對美國船舶之歧視、<sup>30</sup>救生艇、<sup>31</sup>海岸巡防處、<sup>32</sup>避碰章程、<sup>33</sup>引水法、<sup>34</sup>助航、<sup>35</sup>阻航、<sup>36</sup>海難及救助、<sup>37</sup>海難調查委員會、<sup>38</sup>海軍法之起訴、<sup>39</sup>公共船舶法、<sup>40</sup>紐約港、<sup>41</sup>內陸水道、<sup>42</sup>北太平洋Halibut法、<sup>43</sup>捕鯨法、<sup>44</sup>中立、<sup>45</sup>海盜、<sup>46</sup>罪嫌、<sup>47</sup>司法步驟、<sup>48</sup>領事館及領事區域、<sup>49</sup>領事對於船舶之任務、<sup>50</sup>海商法、<sup>51</sup>其他。綜觀美國的船舶法包括了機構、組織、船舶、港口、船員、海商、移民、貿易、稅費、航行安全、航路規則、海難及海事法庭各類，將公法私法及有關航運的一切事項，悉冶於一爐，歸納於一法典之內。

加拿大船舶法，係因襲英國的船舶法，故舉加拿大頒布的船舶法為例，亦多至十六章，各章名稱如下：<sup>1</sup>註冊、登記及發證、<sup>2</sup>船舶職員證書、<sup>3</sup>海員、<sup>4</sup>救濟遣送傷病或留岸船員、<sup>5</sup>海員醫院、<sup>6</sup>引水、<sup>7</sup>檢查、<sup>8</sup>船舶遇難之打撈、救難與調查、<sup>9</sup>燈塔浮標及號誌、<sup>10</sup>海港及港務長、<sup>11</sup>海港守望、<sup>12</sup>通航及避碰、<sup>13</sup>沿岸貿易、<sup>14</sup>交貨、<sup>15</sup>控訴及處罰、<sup>16</sup>附則。關於船舶海員及航行安全有關的公約及技術規程，則作為船舶法附屬要目，隨時予以增補。現有的要目計有下列十項：<sup>1</sup>海上僱用童工公約、<sup>2</sup>海員受僱公約、<sup>3</sup>海員遣散公約、<sup>4</sup>國際海上人命安全公約、<sup>5</sup>國際載重線公約、<sup>6</sup>船舶登記證書、<sup>7</sup>船舶噸

位丈量條例、<sup>8</sup>船上起居規程、<sup>9</sup>海上生產規則、<sup>10</sup>申請政府船舶救難之聲明。

至於日本的航政法規，細分為海商法、船舶法、船舶安全法、海員法、港灣法、引水法等。每種母法都有它的施行細則或技術規程，雖然內容很詳細周密，但是系統分明，又因為母法子法分別訂定，運用修正補充，都比較容易，至於查閱方便，還是餘事。所以我個人對於修訂航政法規的意見，以為各項立法的精神和積極保護航業的政策，要多採取英美海洋法系，並且要配合國際公約的規定；至於法規的體系，我贊成仍照以往立法的體系，多參考德日的大陸法系。

## 二、船舶法修訂問題

我們知道現行船舶法是民國十八年由立法院民刑商法委員會與交通部合作起草的，現在我把它的立法經過及其要旨報告如下：

船舶法與船舶登記法分別在民國十九年十二月四日及五日，由國民政府公布，並同時在二十一年七月一日起施行，可說是現行航政法規中與海商法並稱為三大法典。

在這兩法公布施行前，有關船舶行政的規章，很不完善。交通部方面，在民國初年即公布了輪船註冊給照章程，在海關方面有內港行輪章程及其他關章有若干規定。大概輪船在開航前，要向海關請領執照及船牌，同時向海關認可的驗船師驗船，並向海關海事或外班人員請丈量噸位，但規定並不詳明統一。至於向交通部請領執照，

可由船東直接向交通部聲請，或透過海關與地方政府向交通部聲請，船隻出租給他人時，亦須向交通部換領執照。因為直接請照時，並非必需先經丈量檢查手續，而可由船東自行申報船舶事項的緣故，有時有照而無船，有時執照上所載船隻的大小與實際的大小會懸殊。狡猾的船東，利用船照，朦混請准航線，有的無中生有，用來抵借款項，流弊愈來愈多，至於行政上的管理，根本談不上了。

等到船舶法及船舶登記法公布施行，船舶須經航政官署依法丈量檢查登記，才可發給各種證書，然後由航政官署轉請交通部發給船舶國籍證書，以上的混亂情形，才得澄清，真正的船東，才得到了保障，在當時推行新法，不能不說是一個澈底的改革，亦可說是航政上一個大進步。

船舶法起草時，係參考日本的船舶法及船舶檢查法（後改名船舶安全法），當時因為我國商船多航行內河、長江、沿海一帶，技術標準規定較低，又以新法頒行，為推行順利起見，規定亦不便過於繁複，所以沒有分訂兩法，而合併為一個法。

船舶法分通則、船舶檢查、船舶丈量、船舶國籍證書、罰則及附則五章，規定船舶行政上各種重要原則，至於細則，則分訂於船舶檢查章程、船舶丈量章程及船舶國籍證書章程。該三種章程均係於民國二十年六月五日由交通部公布，而與船舶法同日起施行，至於有關船舶檢查及丈量的兩種技術規程，則遲至民國二十六年七月二十三日才公布施行。

我國船舶法的內容，與日本上述的兩法，大同小異，不過較為簡要，尤其施行細則及技術規程遠不及日本的細密。後來運用上常發生缺陷與不夠，於是陸續有：①船舶標誌辦法（二十三年二月公布），②船舶漆繪吃水深度辦法（二十四年七月公布），③船舶隱匿標誌取締辦法（二十四年七月公布），④檢查船舶封鎖保險汽門辦法（公布日待查），⑤輪船載客逾額處罰辦法（三十四年三月公布），⑥輪船載貨逾量處罰辦法（三十七年一月公布），⑦保障旅客安全辦法（二十三年七月公布），⑧江輪煙篷下甲板上計算客位辦法（二十四年八月公布），⑨沿海港灣及內河輪船救生設備暫行辦法（二十四年六月公布），及⑩核發國外華僑船舶國籍證書辦法（二十三年十二月公布）等分別施行，以補救船舶法及其子法的不足，但究竟顯得零星而繁雜，這是船舶法需要修正增訂的理由一。

日本原來訂有船舶滿載吃水線法，施行多年，後來因為參加海上人命安全公約，經將該法廢止，併入於船舶安全法內。我國雖亦仿照日本該法，於二十年十二月五日制定船舶載重線法，但迄未定期施行，其施行細則遲至今日亦未公布。故船舶法最大的缺點，就是我國已參加的國際載重線公約及海上人命安全公約，在船舶法均未經容納而配合施行，這是船舶法需要修正增訂的理由二。

船舶登記法及其施行細則，雖是參考日本的船舶登記規則及不動產登記規則，但比它們的進步完善。當時沈起草該法，曾經將日本的制度詳

加研究，原來日本船舶登記分兩種記，一種名登記，即船舶所有權、租賃權及抵押權的登記，由法院主管。一種名登錄（註冊），由管海官廳（航政官署）主管。一艘船舶要在不同的兩個機關作兩種不同的登記，不但手續繁複，而且時間人力的消耗很不經濟，日本人亦覺得有缺點，想改革，但積重難返，更張不易。所以我們在創制的時候，把登記簡化，改爲一種，而統統由航政官署主管，制度上可說比日本來得進步，此其一。

日本船舶登記規則有許多條款，都準用不動產登記規則，辦理登記時，非同時查閱不動產登記規則，無法明瞭，在檢閱上、解釋上亦覺得麻煩。而我國的船舶登記法及其施行細則，則經將準用的不動產登記規則各項原則，一一書明，查閱固便，又免誤解，並且與我國的土地登記辦法若干原則相同，並行不悖，相得益彰。此其二。

所以我國的船舶登記法實在比日本的好，此法施行到今天，除了一次因為登記費的調整，曾作微小的修正外，似乎還少聽到有許多地方待修正補充，不過有人主張，把登記法廢止，擇其重要的條款，併於船舶法內，系統紊亂，我不贊成，這是需要我們研究的，尤其希望立法當局作重大的決定。

我對於船舶法修訂的基本原則，是將船舶載重線法廢止，而以其重要條文納入船舶法，成爲一章。又有關海上人命安全公約重要部分，如船舶設備及客船等條文，亦納入船舶法內，分列兩章。至於船舶登記法則仍保留，不與船舶法合併。

（沈按：民國五十年一月三十日修正公布之船舶法，即係採納沈上項意見。）

### 三、港準法制訂問題

今天承很多位立法委員光臨參加，而且都是有各委員會的召集人，對於將來這個法案送請立法院審議時，定有很多方便，這個法案是中國交通建設學會囑沈起草的，並已經過交通部航政法規研究整理技術小組審議修改，但仍是一個未定稿，主席要我作一綜合說明，現在我就說明如下：

#### （一）港埠法亟待制定

港埠法是港埠建設運用和管理的根本大法，所有各港的管理細則，都應該依照這母法而訂定，這母法如沒有公布，各港管理細則就缺少了依據，即使先行公布，內容也必蕪雜，本末移置，而且沒有法律上的效力。現在基隆高雄兩港，至今還未公布管理細則，就是感覺有這種困難的原因。我們為補救現在的缺陷，完成今後港埠建設管理的大計，港埠法的制定，真是不容再緩了。

#### （二）航港管理的一元化問題

我國港埠的管理，因為受着過去築港的歷史背景不同，又因為受了不平等條約的關係，體制不一，很像法國港口的多頭制。我們以上海為例，管理港務的機構，有財政部的江海關、有外交部的滯滯局、有交通部的航政局、有市政府的公用局。此外關於水警、海港檢疫亦另有隸屬系統，各自行使它們的職權。再以各機構所主管的業

務來說，如船舶進出口和停泊的指揮、航行通告的頒發、氣象報告的轉播、航路標誌的設置保養、港內沉船的打撈處理及浮筒的管理，均由海關主管。航路水道的測繪製圖由海軍部主管。航務行政及引水的管理調遣，由交通部所屬航政局主管。水道的疏濬、濬浦線的規劃審核，歸濬浦局主管。其他如碼頭工人的管理，則警察局、公用局、社會局都是主管。而港區內水上治安及交通秩序的維持，違警的處理及竊盜案件的查究，則海關有港警，市政府有陸上水上警察。又以碼頭堆棧有中外公私之分，因無統籌支配的機構，演成分歧割裂的現象，不獨職責不清，手續煩複，而且對於港務的發展，影響尤大。目前臺灣的情形，航政是交通部委託省政府代辦，港務由省政府主持，雖統由港務局管理，情形比較大陸港口為好，但是港務主管的建制，始終沒有法律的根據，而且航路標誌，仍由海關辦理，若干港區的行政，市政府與各機關，仍舊難以劃分清楚。目前應付一時，還無大碍，但終非長久之計。港埠的建築要有全國性的統籌籌劃，法令規章要有統一性的制度，而且財力人力和工具，亦非一個地方政府所能負擔，所以港務主管機關應該隸屬於中央，將航務行政、港務工程、港埠管理，統統歸一個機關來主持，這樣才能力量集中，不致政出多門。至於中央政府對於港埠的建設及管理，為取得地方政府和地方公共團體的合作與輔導，應該在指定為國際港的地點，設置港務監理委員會，容納地方政府和公共團體代表參加，以期中央與地方意見協調，收到合作的效果。

### (三) 港口稅費的徵收及港口建設經費的籌措

港務機關為建築防波堤、疏濬航道、修建碼頭倉庫，都需要大量經費來辦理，除了由政府撥款外，大部分要靠港工費 (Port Dues) 作為財源，這種捐稅常徵之於進出口貨物，按值徵收。我國以往有濬浦捐 (上海)、海墘捐 (煙台)、河工捐 (天津)、濬河捐 (福州)、打灘捐 (宜昌重慶) 等等名目，在臺灣則收港工捐，名稱很不一致，在這處收了，到別處仍要徵收，而且費率有的按照進出口貨物價格徵收，有的按海關稅款附加徵收，標準亦不劃一。今後各港的港埠設施經費，應該在港埠法中規定一種統一徵收的港工費，向進出口貨物按值徵收，但全國應以一次為限，由中央最高港務主管機關統收統支，如屬不足，再由中央或地方政府補助。

我國海關對於船舶進港不分中外，歷來均徵收噸稅 (Tonnage Due 一名船鈔)，以作航路標誌建設保養的經費，這本是各國的通例，今後自可照舊實行，改名為進港費，明定於港埠法內。凡進出口船舶均按船舶噸位徵收進港費，每三個月一次，以後通行全國港口，不再重徵，此項進港費仍作為航路標誌建設保養的專款。

至於港務主管機關經常開支，應該在港埠法內規定由所管的港埠設施使用費、租金、及船舶服務上應收的用費，和其他有關港埠營運的各項收入來自給自足。港務主管機關為籌措港埠設施的擴充改良經費，可准其發行債券。這些在港埠法中似乎都應該有所規定。

### (四) 商港條例應予廢止歸納於港埠法內

原來國民政府在民國二十二年曾公布了商港條例，但遲到三十五年七月一日才明令施行，該條例很像日本的港則法 (註一)，其中百分之九十的條款，都是屬於船隻出入港口及泊港的管理，有些是從國際航行避碰章程中引用的，我國既已加入了這種公約，當然有遵守的義務，似乎不必再引用，反嫌重複和缺漏。此外還有些條款亦顯得瑣碎，大可訂明在各港口的管理細則內。至於有關港務主管機關的建制與應辦的業務，以及港埠經費的來源等重要事項，該條例反全付闕如，其內容的不够充實，與不能切合今後的需要，是很顯而易見的。又如關於引水、指泊、打撈、危險品處理、檢疫各項，具有行政性及約束性的措施，本屬於商港條例中應行規定的事項，亦統統缺漏。根據以上論點，我主張把現行名不實實的商港條例予以廢止，而擴充修訂為完善的港埠法。

(註一) 日本在昭和二十三年 (公元一九四八年) 公布有港則法，包括：(一) 總則。(二) 出入港及停泊。(三) 航路及航法。(四) 危險物品。(五) 航路之保全。(六) 船燈及信號。(七) 雜則。(八) 罰則。另外還制定了港灣法，是昭和二十五年 (公元一九五〇年) 公布的，包括：(一) 總則。(二) 港務局之設立、業務、組織、財務。(三) 地方公共團體之管理港灣者。(四) 港灣區域及臨港地點。(五) 港灣工事之費用。(六) 雜則。我們現在擬議中的港埠法很像日本的港則法及港灣法。

### (五) 沈按此法草案，後經交通部核轉行

政院，送請立法院完成立法程序，各條條文亦經初步審議通過。惟草案中之第十五條：「交通部為管理國際商港，得在各港設置港埠管理機關，其組織規程另訂之。」臺灣省政府鑒於省議會曾有異議，要求行政院重加考慮，故行政院又向立法院撤回原案，現仍在交通部研究之中。

#### 四、海難審議法制訂問題

現在我將我與王鶴先生會同起草的海難審議法要點，報告如下：

##### (一)海難審判制度亟待建立

我國海難審判的建制，在民國二十二年四月二十八日，由交通部公布航政局船舶碰撞糾紛處理委員會章程以後，可說已啓其端，不過它的組織，迄未完成立法程序，缺乏法律上的權威。政府遷臺以後，為擴大該委員會的基礎，交通部曾於四十一年四月核定了基隆、高雄兩港務局海事評議委員會組織規程，它的地位和職掌與船舶碰撞糾紛處理委員會類似，還是沒有取得法律上的堅強地位，施行以後，仍覺力量不夠。關於海難審判的程序和手續，交通部亦從未訂有統一的章程，以致各局處理海難事件，無所遵循，步驟難免歧異。所裁決的審定書，在法院審判有關民刑案件，並不一定採作判決上的基礎，有時重作調查，甚至責任的判定，法院與航政官署意見互有差異，以致案難解決。頻年航業海員界呼籲修正海商法，設立海事法庭，自有其事實上的需要。

因此交通部有在今年起草海難審議法的計劃，不取海難審判法及海事法庭的名稱，而改用海難審議法及海難審議庭，為的是避免與法院名稱混同。

##### (二)海難審議法的內容

海難審議法及該法施行細則與海難審議庭組織法三種草案，前經交通部指定王鶴等數位先生研究，由沈執筆，此項初稿並由沈商請前臺灣高等法院庭長錢國成先生指正（沈按錢先生現已升任最高法院院長），使與現行刑法民法不相抵觸，同時對法律上的名辭，亦求一律，文字雖尚清順，惟疏漏之處，在所難免，至希諸位先生多多指教。

為討論便利起見，擬將三種法規內容，約略報告。海難審議法共六十八條，分(一)總則。(二)海難審議庭之組織及管轄。(三)辯護人。(四)審議前之手續。(五)地方海難審議庭之審議。(六)高等海難審議庭之審議。(七)裁決之上訴。(八)裁決之執行。(九)罰則等九章。該法施行細則共七十條，計分(一)管轄之移轉。(二)審議官之迴避。(三)辯護人。(四)地方海難審議庭之審議手續(又分審議前之手續、審議開始之聲請、審議準備、審議手續四節)。(五)高等海難審議庭之審議手續。(六)裁決之執行。(七)附則等七章。海難審議庭組織法是屬於官制性質，比較簡單，祇有十三條。

##### (三)海難審議法重要原則

海難審議法草案，大概說來，是採取美國海難審判的精神，但在制度及審議程序方面，多參考日本的海難審判法，惟組織方面仍顧及我國國

情，力求緊湊簡化。我現在將該法幾項重要原則，略舉如下：

(一)海難審議法，應完成立法程序，俾於公布以後，全國一致施行，以昭信守。

(二)海難審議庭分地方及高等兩級，其職權為海難事件原因的調查，責任的判明、以及海員行政處分的裁決與海難關係人的警告。

(三)海難審議庭與航政官署分立。惟同隸屬於交通部，雖在行政方面可收相輔之效，而獨立審判的精神，則可充分發揮。

(四)海難審議庭的裁決，限於行政處分，關於海難事件的刑事處分及民事賠償，應分別適用刑法民法及海商法，由一般法院依法處理，不抵觸現行的司法制度。

(五)海難審議庭所為的裁決書，既經合法的程序，審慎的處斷，應具有法院技術鑑定的絕對效力，法院審判的相關刑事民事案件，應採為判決上的基礎，藉以消弭以往及將來可能發生的紛爭缺點。

(六)海難審議庭的審議官(即審判官)執行審判權，而不另設日本所設的海難審判理事官(即檢察官)，此項職權即航政官署主管海事行政的官員擔任，執行類似檢察官的職權，名義定為檢查官，這樣可減少機構的繁複，而主管機關仍得行使檢察權，以發揮其行政效率。

(七)海員懲戒，限於申誡、收回證書及撤銷證書三種。

(八)海難事件以地方海難審議庭為第一審，高等海難審議庭為第二審，交通部為終審，與美國

制度相同，而不採日本以最高法院為終審的制度，為的是保持我國行政司法的體制。

(四) 審議官具有法院審判官的權威，其資格與任用由考試院制定規章，以重人選。

(五) 受審人或當事人應准遴選辯護人，出庭代為辯護，以保障其權益。

(六) 海難審議的程序手續與裁決上訴，應比照刑事訴訟法，詳訂於海難審議法中，以宏法治的精神。

(七) 海難審議庭的組織法，應完成立法程序，俾與海難審議法，同具法律上的權威。

(八) 海難審議法施行細則，規定管轄轉移、迴避、辯護人，地方及高等海難審議庭的審議手續，裁決的執行各章，以補充母法的細則，可由交通部制定公布施行。

(九) 海難審議庭有關記錄文書事務各事，設書記室，以書記長主之。所有審議官及事務人員名額，力求緊湊，編制比日本都要小。

(十) 沈按此法草案，交通部曾核轉行政院，惟經院令司法行政部核議。該部於五十年七月廿九日函復交通部，認為：「此案用意固屬甚善，惟前此擬設置交通法庭案，經有關機關會商，僉認為牽涉人才與經費問題，目前恐難實現，因而決定暫從緩議。本案同屬專業法庭之增設，當亦有同樣之困難。至現制雖由普通法院受理海事案件，如涉及專門技術問題，亦往往以各港口所設之海事評議委員會之鑑定，或

有關專家之鑑定報告為判決基礎，尚不虞其對事實認定，有所枱格。海事法庭之設，似亦可暫從緩議。」行政院表示同意，故此案迄今在擱置之中。

### 五、海員法制訂問題

我想把我國現行的有關海員的法規，作一全盤的介紹，俾供各位先生討論的參考。

我國有關海員的法規，目前施行的計有：①海商法海員章。②海員管理規則（卅七年九月一日交通部公布）。③戡亂時期海員管理辦法（四十六年六月十六日交通部公布）。④海員服務規則（四十年五月十九日交通部公布）。⑤僱用外籍船員暫行辦法（卅六年七月八日交通部公布）。⑥輪船船員配額表（卅六年七月八日交通部公布）。⑦戡亂期間航行海輪員工配額表（卅九年九月五日交通部公布）。⑧戡亂期間長泊船隻員工配額表（同上）。⑨民營航業船員（包括海員工配額表）暫行辦法（卅九年十月十二日交通部公布）。⑩臺灣省五百噸以下輪船機帆船船員薪津暫行辦法（四十年九月二十八日交通部公布）。⑪特種考試河海航行員考試規則（卅九年十月二十日考試院修正公布）。⑫服務軍運船舶河海航行員應考獎勵辦法（同上）。⑬特種考試河海航行員考試聲請檢覈須知（四十年一月廿六日考選部公布）。⑭海海航行員執業證書核發規則（四十年二月十二日交通部公布）十四種之多。大多數屬於管理方面，除⑩、⑫、⑬、⑭各規章，屬於

考試方面之法規，應由考試院洽商交通部增訂修正外，其餘各項法規的重要事項，實宜歸併於海員法內，並加以補充，尤其對於海員的保障、紀律、工作時間，以及有關保健、醫療、休假、退休、進修、職業介紹等福利事項，均應就政府的決策，統予歸納在海員法內，使加強其在法律上的效力，至於施行細則，自可由交通部依據海員法制定公布。

關於海員法中各項福利的措施，將來政府決策施行，似不難獲得航業界的支持，一致遵行，惟目前勞資爭論最烈的海員工會介紹失業海員的媒介制度，此時此地，確應重作澈底的檢討，如何使航業界獲得資本的安全，考核的主權，而失業海員又能獲得公平的就業機會，則海員工會與船聯會及交通部，亟應先有一坦率的檢討，據其商定後的合理協調的原則，再行決定是否納於海員法草案中，或另定行政法規，以作戡亂期間之臨時措施。

另外，我想再把日本的有關海員法典，作一簡要地介紹。

日本有關海員的法典，頗完為備，計有船員法、船員職業安定法、船員保險法、船舶職員法四種，每種均有其施行細則，似可供我國制定海員法的參考。茲約略介紹其內容如後：

(一) 日本船員法 公布於昭和二十二年（公元一九四七年）九月一日，共一百四十七條，分：①總則。②船長之職權。③紀律。④僱傭契約。⑤薪資及其他報酬。⑥工作時間、休假及船員配額。⑦有薪資休假。⑧伙食與衛生。⑨少年船員

與婦女船員。⑩意外賠償。⑪工作規程。⑫監督。⑬雜則。⑭罰則等十四章。

(二)日本船員法施行規則 與該法同日公布，共八十六條，分：①總則。②船長之職權。③僱傭契約之認證。④船員手冊。⑤薪資及其他報酬。⑥工作時間、休假及船員配額。⑦有薪資休假。⑧伙食與衛生。⑨少年船員及婦女船員。⑩意外賠償。⑪工作規程。⑫監督。⑬雜則。⑭附則等十四章。

(三)日本船員職業安定法 公布於昭和二十三年(公元一九四八年)七月十日，共六十九條，分：①總則。②政府實施之船員職業介紹、職業指導。③政府以外實施之船員職業介紹。船員之募集及船員勞務供給事業。④船員職業安定審議會。⑤雜則。⑥罰則等六章。

(四)日本船員職業安定法施行細則 公布於該法公布之同年十一月十日，共二十四條，規定各地所設公共船員職業安定所處理事務的辦法。

(五)日本船員保險法 公布於昭和十四年(公元一九三九年)四月六日，共七十條，分：①總則。②被保險者。③保險給付及福利設施。④費用之負擔。⑤審查之請求及訴訟。⑥附則等六章。

東 方 雜 誌  
(六)日本船員保險法施行細則 公布於昭和十五年(公元一九四〇年)二月二十九日，共一百〇三條，分：①被保險者(包括資格及標準報酬)。②保險給付(包括療養費及傷病補助金、失業保險金、養老年金、障害年金及障害補助金、離退補助金、寡婦年金、鰥夫年金、遺兒年金、

遺族年金、祭祀費)。③被保險者服務期間之通算。④雜則等四章。

(七)日本船舶職員法 公布於昭和二十六年(公元一九五一年)四月十六日，共三十三條，分：①總則。②從事海員之證書及應政府機關之考試。③船舶職員。④雜則。⑤罰則等五章。

(八)日本船舶職員法施行細則 公布於昭和二十六年十月十五日，共六十六條，分：①總則。②從事海員工作之證書。③海員考試(包括考試種類、應考資格、考試實施、證書之換發考試)。④船舶職員。⑤雜則等五章。

海員法草案係唐桐蔭諸位先生所共同起草，關於本法的定名問題，我主張改名為船員法，因船員法可以概括船長與海員在內，但有一點考試院對船員的考試，其名稱為河海航行員，究竟如何？這一點恐要偏勞立法委員諸先生考慮決定了。其次關於養老退休問題，我極表贊同，我們一方面要求海員發揮高度的工作，另一方面當然應該給予他們生活的保障，至於海員保險，現在大多數都參加了勞工保險，如果要加强的話，很可參照日本的船員保險法，關於此點，我想還是留待此法頒行以後再議定也不遲。再其次關於婦女海員問題。我認為可以訂在法內，即是現在也無禁止的條文，將來中國航業發達，船上佐理部份很可能僱用婦女。討論綱領第四點關於僱用契約問題，我不贊同由兩個團體代表簽訂，這樣做似乎剝奪了船員就業轉業的自由，各人情形不同，尤其將來收復大陸以後，地廣人眾。所以我贊成由船員與船東直接簽訂，但待適應照政府規定標準，

如薪津之最低額不得低於多少等等，一般的共通原則，可以由工會與船聯會簽訂。最後一點關於海員工會對海員之僱用與解僱應取之立場問題，我在前面已經講過，是一個非常困擾的問題，我不贊同硬性的訂在法內，希望海員工會與船聯會及交通部坦率檢討，共同商定一項合理協調的原則，務使航業界獲得資本的安全，考核的主權，而使失業海員又能獲得公平的就業機會，這可視為交通部的行政措施，不必訂在法內。

(洗按此法草案重要條文，如僱傭契約應載明之事項，勞資雙方終止僱傭契約之要件，傷患殘廢各項補助金撫卹金之提高，以及退休金之給予，交通部均經接納，增訂於民國五十一年七月二十五日之海商法修正案中，惟對制定海員專法，則認為尚可暫緩。)

## 六、海商法修訂問題

### (一)關於海商法修訂的意見

海商法是航政法規中最早起草公布的法典，當時實為新的創制，亦可說我國航業發展的紀程碑。內容包括船籍(第一章通則)、船舶所有權(第二章第一節)、船舶優先權及抵押權(第二章第二節)、船長(第三章第一節)、船員(第三章第二節)、運送契約(第四章)、船舶碰撞(第五章)、救助及撈救(第六章)、共同海損(第七章)、海上保險(第八章)等八章。  
海商法中含有許多船舶海員方面有關公



各項條款，至有關海商關係和運送契約、損害賠償、海上保險各項，規定比較簡略，照目前情勢看，實不够運用。

現在船舶法既已建議大加補充，海員法亦擬另訂專法，海商法中若干有關船籍、船舶、海員各條款，似應分別刪除，茲建議大要如次：

(1) 第一章第三條、第四條、第五條有關船舶國籍及船舶文書各條款一律刪除，併入新船舶法內（洗按修正之海商法業已採納）

(2) 第二章第一節船舶所有權各條，除有關船舶之移轉處分各項應予保留外，其他有關船舶公法方面及船舶登記方面的條款，似應分別歸納於新船舶法及船舶登記法內。

(3) 第三章第二節優先權及抵押權各條款，除有關登記的條款移入於船舶登記法外，其餘均應保留。

(4) 第三章海員一章各條款，既已歸納於新海員法中，本章似可全部刪除。

(5) 第四章運送契約一章，規定簡略，不够運用，應將各國施行之海上貨物運送條例，儘量採取。（洗按修正之海商法業已採納）

(6) 第五章船舶碰撞一章，應予保留，並加補充。（洗按修正之海商法業已採納）

(7) 第六章救助及撈救一章，除第一二八條關於船長之處分，應移入新海員法外，其餘均予保留，並加補充。（洗按修正之海商法對於救助及撈救一章，仍予保留）

(8) 第七章的共同海損和第八章的海上保險，均應保留，並將一九五〇年的「約克安特華浦規

則」所定各項，酌予納入。（洗按修正之海商法，已予採納）

(9) 目前海商法中，使航業界最感痛苦的，要算第二十三條，該條規定船東對船舶失事所負的責任，雖屬有限制，惟所定僅係原則，至於賠償的辦法，則未經詳明規定，歷來船舶失事，涉訟年久，常因此使船東倒閉，間接阻滯航業的發展，故該條特別應予修正，加以補充，俾利施行。（洗按修正之海商法，已酌予採納）

(一) 關於乘客死亡及損害的賠償問題

承運人對於乘客及貨物行李等因業務上的過失所生損害，要負賠償責任，依照民法規定，毫無疑義。但民法所定賠償，係按實際所受損害的數額給付，如有爭執且須經過法院審判。惟承運人每日接受客貨的人數件數，事前勢難一一估定其身份或價值，事後亦難遽然斷定其請求是否合理，若均經過法院判決，則雙方均不勝其煩。況照民法按實際損害之數給付賠償，亦非承運人力量所能負擔，因為民法是普通法，其所定原則，原為一般普通民事而設，至對於特殊情形，則有待於特別法的規定，各國通例大抵如此，我海商法自可參酌訂定。

我國鐵路雖曾於貨車運輸規則內規定貨物賠償的辦法，對乘客的死亡，亦於客車運輸規則第十八條規定：「旅客因鐵路事變所受損害，如係因不可抗力或因旅客過失所致者，鐵路概不負責」。但於應負責任時，如何賠償，則未規定，且兩規則均係以交通部令公布，未經立法程序，其效力不能對抗民法，如雙方無甚爭執時，尚可適

用，一遇爭執訴諸法院，則仍須依照民法判決，而調查審判動經數年不決，雙方同感不便，乘客或託運人，縱或所獲較多，而訴訟所費不貲，結果得不償失。

關於飛機載運客貨，我國民用航空法對失事所負之責任，規定較一般承運人為重，不論由於故意過失或不可抗力所致，承運人均應負責。該法第七十七條規定：

「航空器失事，致人死亡或傷害，或毀損動產不動產時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任，其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時亦同。」

關於負損害賠償責任者，其賠償額的範圍，各國法例，均採有無責任制度，每一種損害的賠償金額，均有它的最高限度，我國亦是如此。

我國民用航空法第十八條規定：關於旅客及載運貨物或航空人員之損害賠償有特別契約者，依其契約。特別契約應以書面為之。至於賠償數額則規定，凡經交通部核准，登載於客票或提單，而經旅客或託運人接受者，視同書面契約。是交通部既經法律授權，則交通部核定的辦法，亦同具法律上的效力，此項辦法海商法值得參考。

(註一)

關於海商法承運人對於旅客死亡及損害，我以為最好由承運人代為保險，以投保之金額為損害賠償之最高額。否則參照民用航空法的法例，授權交通部訂定賠償數額，登載於客票或提單上，視同書面的特別契約。以免出事後，爭多論少

，涉訟糾紛，這點特別提出供主席的參考。(洗按此項意見，修正之海商法已明定於該法第二二一條。)

註一：民用航空事業規則第三條規定；航空器失事以致乘客死亡者，應賠償每名銀元六、七六〇元，其他受傷者應賠償自銀元三、三八〇元至六、七六〇元。行李每公斤賠償銀元六七元。

民用航空法第八十一條規定，損害賠償之債務人顯無負擔全部賠償之能力時，法院得斟酌其境況，許其分期給付，或緩期給付，或減低其應賠償之金額。前項減低之賠償金額，不得少於損害額百分之五十。

我國海商法上規定船舶國籍的條款，對於當時航海事業的鼓勵是很大的，因為當時我國航權操諸外人之手，所以國籍規定採取嚴格主義，旨在保護本國之航業，我國商船後來最高能發展到一百十五萬總噸以上，不能不說是此項法律的效果，今後情形當然已經不同，如認對船舶限制放寬尺度的話，可在發給國籍證書中予以分別控制，我們似可規定甲種國籍證書才可航行內河、沿海及近洋。乙種國籍證書祇可航行遠洋，將來外輪願掛我國國旗，一律發給乙種國籍證書，限航遠洋。則對保護本國航權與爭取外資噸位，可雙方兼顧。(洗按現行外國人投資條例第十九條之規定，即係接納上項意見。)

### 七、航業法制訂問題

一、今後航業法的制定，應側重在建設性  
現行航政法規中，有關航業的法規計有六種

計：①輪船業監督章程(民國二十五年十二月九日交通部公布施行)，②輪船業登記規則(同上)，③促進航業合作辦法(同上)，④核發輪船通行證書辦法(民國二十六年六月二十三日交通部公布施行)，⑤主管航政官署核轉輪船業登記準則(民國二十六年六月二十六日由交通部部令飭遵)，⑥輪船業登記事項表及股東名簿填報辦法(民國二十六年五月十四日由交通部部令飭遵)。這些法規的內容，大都規定航政官署如何監督管理航業，很少見到政府如何發展保護本國航業的措施，那時我國航業經營的航線，局限於內河及沿海，自相競爭的情形，非常激烈，因有這些規章的公布。雖然有它們的時代背景，但到了現階段參加國際航運的時代，已顯得不夠，應該大加補充，多容納政府保護航業、鼓勵建造新船各種積極性的條款，這是需要政府撥出鉅款，作長期的計劃才有辦法，事關國策，希望立法當局作劃時代的決策。

#### 二、戰後各國擴展商船隊發人猛省

商船在平時是交通貿易的利器，在戰時是軍事運輸的工具，如果沒有它，國民經濟不會發展，財政失了支柱，國家亦抬不起頭來。我們都曉得，近代國家對於商船沒有不施行保護政策的，實例很多，不勝枚舉，最普遍施行的，有：①航海補助金，②造船獎勵金，③建造新船貸款，④賦稅上的優惠等數種。第二次世界大戰以後，戰勝的國家固然為保持其原來海運國地位而努力，戰敗的國家更以恢復商船隊，作為復興國家的國策，甚至新興國家，亦無不以建設商船為要務，我們

看了許許多多他們新頒的法律和各種計劃，真是慚愧，有說不出的難過。德國在戰後，僅存有十一萬八千噸商船，經過政府七次造船計劃，完成了九十餘萬噸商船，另外還有四十三萬噸是政府造船計劃以外所造成的，連同購買的外國船舶，德國到了一九五四年，已經有二、二二六、〇〇〇總噸的商船了。日本在戰後施行一連串的造船計劃，從一九四七年到一九五四年，完成了九次造船計劃，計造新船二九〇艘，一、六九八、九五七總噸，二、四四二、〇四七載重噸，還有第十次的十九艘，一五四、四七〇總噸，二一〇、一五〇載重噸在建造中，他們現在已有了三、五七八、〇〇〇總噸商船，與在戰事結束時的只有一百三十四萬總噸殘破商船來比較，發展之速，真是東西媲美了。

德日兩國本是工業很發達的國家，我國自難與他們比。但戰後亞洲的新興國家，如韓國、巴基斯坦、泰國等，都曾向國外買船，近年印度有三年完成新船六十萬噸的計劃，印尼有六萬八千噸的造船計劃，菲律賓最近更通過了遠洋航業法，將在此後五年以內，每年撥出二千萬披索，作為政府貸予航業界造船購船的專款。這些長期性的建設商船隊計劃，都是效法歐美海運先進國家的。他們努力奮發的精神，實在發人猛省，此時此地的中華民國，除了迎頭趕上外，再不能蹉跎歲月了。

三、菲律賓最近通過的遠洋航業法，很可供我們參考

菲律賓國會最近通過了一項「遠洋航業法

「的法案，一經非總統簽署，就可生效，該法的引言內曾有以下一段說明：

「……英國、日本、瑞典、挪威、德國、義大利、希臘、荷蘭及美國，都是因為對航業施行慷慨而寬大協助的政策，才能建立起商船隊並發展航業。美國政府甚至到現在，為了維持美國在世界海運中最高的優勢，覺得絕對需要對航業直接或間接給予各種財力及其他方式的補助……」

「以各國所施行的航業保護政策，作為該法案強有力的支持。」

該法最重要的條款，可說明了菲律賓為什麼對航業要施行保護政策，亦可說是該法所希望達成的任務，該法曾有以下的條文，如將「菲律賓」三字一律改為「中華民國」，亦都非常適合我國的國情，且可作為今後我國所應採行的國策。

「航業在經濟發展及一國的成長中，具有一種卓越的地位。菲律賓各項急務中之一項，是需有一支很平衡的商船隊；(一)在承平時，能擔任日益擴展的菲律賓對外商務；(二)在戰爭及國家非常時期能擔任海陸空軍的輔助任務；(三)在菲律賓國旗下經營，並為菲律賓人民或根據菲律賓法律而組織的公司所握有；(四)商船隊內容都必需為現時代中配備最精良、最安全、最適宜的船舶，由受訓練和有效率的菲律賓主管及船員來管理。為達到此目的，所以菲律賓政府的政策是：(一)鼓勵並協助菲律賓登記的船舶從事國際商務；(二)培養非船隊的發展並鼓勵其維持；(三)在長期性的造船計劃中，提供財力補助，以促進航業，俾將民間資金及企業加以吸收，使轉入航業；(四)長期地盡一

切力量達此目標。」

法案中又規定：「任何菲律賓公民，或在菲律賓法律下所組織的公司，資金中至少要有百分之六十是屬於菲律賓公民的主權；因從事國外航業而建造的新式船隻，自法案成立日起十年之內，得免除因經營航業而應付的所得稅，不過，根據法案而獲得貸款助力的航商，應在此期限內將所有的純益用於造船、購買船舶及其設備，並以改善船舶及其設備。」

「從現在到一九五六年六月三十日這一財政年度內，並在明年六月三十日以後的四個財政年度內，每年由國庫提出專款非幣二千萬元（合美金一千萬元），經政府機構撥交「復興財務公司」(Rehabilitation Finance Corporation) 依據本法規定貸與私人或公司從事遠洋船的建造、購買、租借之用，凡私人或公司資金成份有百分之六十是屬於菲律賓人的，亦可申請貸款，以供遠洋船的建造、購買、經營之用。」

法案中又規定：「凡以船舶作抵押的借款，可於十年內自動清償，年息四厘半，但所借數額不得超過船舶代價的百分之七十五。菲律賓船隻之從事國際航務的，其盈利不受金融管制的限制。」

四、今後航業建設重點，應在增加新船、開闢臺日韓及東南亞定期航線

我國在民國廿五年十月九日，曾公佈過「造船獎勵條例」，規定五百噸以上至五千噸以下的鋼質輪船，每噸由政府給予獎勵金十二元至二十八元，後來因為抗戰發生，中央財政困難，事實

上並沒有一條船曾經取得獎勵金，所以祇能說是一種政策上的表現而已。目前我國航業向海外發展，很有前途，但是因為船隻不夠，尤其優秀船隻的缺乏，不能爭着先鞭，確實掌握業務，即以今年日本向菲律賓、馬來西亞採購的礦砂運輸、非臺日間的木料糖蜜運輸，以及韓國在遠東採購復興所需的器材、肥料、煤斤的運輸而論，數量在三、四百萬噸左右，如果我們有足夠的船隻，就不難爭取到這些貨源，可惜目前能够承運的船隻太少了。我們可以說，祇要有好的新的船隻，不怕沒有生意做，因此今後發展航業的重點，我提出以下兩項：

第一是增造新船兼購買優秀的船隻，使能迅速擔負日益發展的臺灣對外貿易，並承攬上說的各種大量運輸，不但爭取外匯，而且增加就業機會，安定社會，我以為今後應有每年五萬噸的造船計劃，造船費半數或七五%由政府貸款，半數或二五%由航商自籌，政府每年所需的款項，當不致超過美金七百五十萬或一千另廿五萬元。我們在五年內有二十五萬噸新船參加國際航運，可說是極為平衡的計劃。祇要政府能撥出此項的款（可使用一部分日本易匯 Barter Credit），以後本息還可循環運用，作為一筆長期建設性的基金，我國航業必可奠定根深蒂固的基礎。否則政府不作積極性的獎助保護，專靠航業界自力更生，汰舊換新，不免困難重重，時間要拖長，對日本的航業永遠望塵莫及，即對印度、菲律賓、印尼等新興國家，亦要落後了。

第二是開闢遠東定期航線。目前我們與日本

韓國的貿易，一天發展一天，進而要求有定期航班的船隻，菲律賓、越南、泰國、印尼、馬來西亞各地有八百萬左右的華僑，他們握有雄厚的經濟實力，與祖國有政治上密切的關係，加以菲律賓、馬來西亞、印尼橡膠、礦砂的輸出，無一不與華僑經濟事業發生密切關係，我們如能開闢以臺灣為起點的多邊形定期航線，不但政治上外交上將發生絕大的作用，而且這些貨源必將逐漸移轉到我國商船手中，這是遠大的計劃，需要政府有長期的協助和培養才能完成。日本、英、法、荷蘭，在這地區都曾施行過定期航線補助金，我們可以效法。尤其現階段我國的處境，更需要在這方面打開政治、外交、經濟的出路，商船是先鋒，是團結的利器和力量，所以我主張在今後的國家預算內，要列入一筆補助上述兩定期航線的補助金，政府在一個時期內雖有有形的支出，而國家無形的利益，則絕非數字所可表示的了。

(洗按：交通部對於「航業法規的制定，應側重在建設性」的建議，業蒙採納，將航業有關的六種規章辦法，予以合併，於民國五十一年五月二十五日，另公布輪船業管理規則，積極推行。交通部為配合此項政策之實施，復於同月二十八日，公布輪船公司建造新船及購買現成船標準，並規定國家銀行貸款之數額，分令實施。固為保障航行之安全與提高商船之性能，亦積極的對航業給予財力上的支持也。嗣後歷年均有商船汰舊更新計劃的實施，悉係依據此項原則，迄今而未變更。)

前後旦大學校長 李登輝博士

前東南大學校長 郭秉文博士

李培恩博士等編

## 雙解實用英漢字典

全書一、六七四面，精裝一冊，售價一百元

本書取材合乎實用為主，所收單字凡五萬二千餘個，例句三萬二千餘條，採用英漢雙解，釋義簡明。附有日常應用之商業用語二千四百餘條，商用略語二百餘則，參考極便。其他成語、俚語、同義字及反義字搜羅豐富，允為大專學生、商界人士及自修者必備之雙解字典。

### 臺灣商務印書館

臺北市重慶南路一段  
郵政劃撥帳號第一六五號