

遊艇活動與保險之研究

A Study of Yacht Activities and Insurance

撰稿人：崔 泉 生

Chuan-Sheng Tsui

廖 述 源

Shuh-Yuan Liao

遊艇活動與保險之研究

摘要

週休二日使國人日益重視休閒生活，休閒需求亦呈現多元化發展，政府積極推動「遊艇活動發展方案」，藉由遊艇港的開發及海上活動，鼓勵民眾多親近大自然，未來國內遊艇活動之蓬勃發展將指日可待。

欲健全發展國內遊艇活動，使遊艇遊憩活動合理化、永續發展，必須創造優質安全的遊艇活動環境，故需要強而有力的管理制度，以維護海上航行安全；完善的遊艇保險規劃，來保障遊艇活動所面臨之人身、財產及責任風險。有鑑於此，本文首先介紹先進國家遊艇活動管理，以提供台灣未來在強化遊艇活動管理制度之參考；並以保險先進英、日、美三國為例，針對其遊艇保險條款結構、承保方法、承保對象、保險期間、條款內容，比較其差異。

本文最後分別就遊艇活動管理及遊艇保險經營，提出具體結論與建議。

關鍵詞：遊艇；管理制度；遊艇保險；遊艇保險經營

廖述源：現為淡江大學保險學系暨保險經營研究所教授

崔泉生：現為旺旺友聯產物保險公司航船處副理

壹、前 言

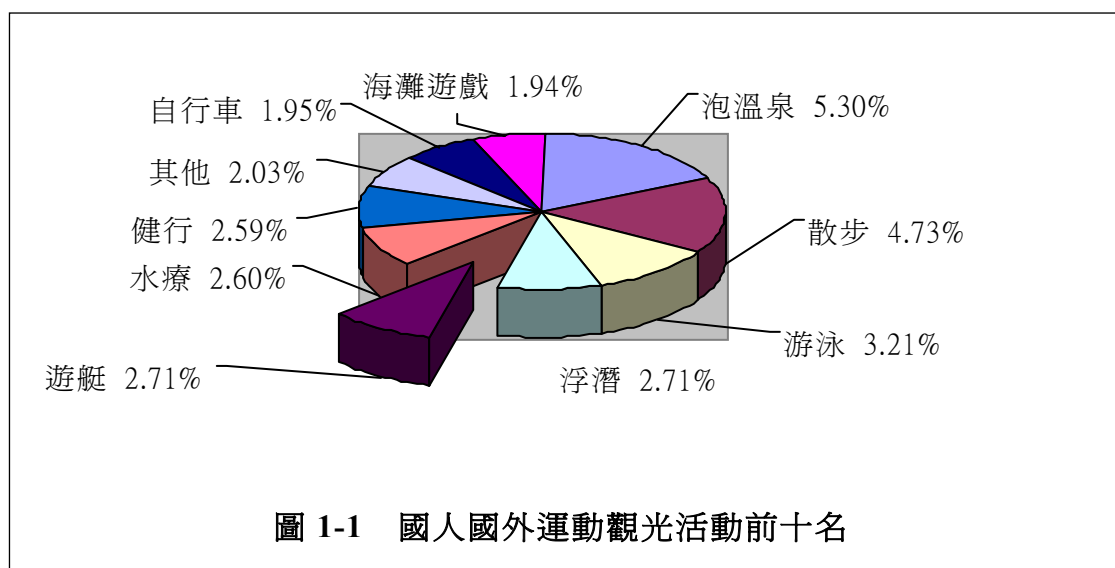
一、研究動機

台灣四面環海，本島的海岸線長 1,139 公里，加上澎湖地區則長達 1,566 公里，海岸線綿延又多變化，非常適合發展遊艇觀光產業，但過去因台海兩岸長期對峙，台灣施行了三十八年的戒嚴法，人民無法接近海岸，遊艇活動之相關觀光事業一直無法發展。

近年來，台灣遊艇製造產業蓬勃發展，已擁有世界級的製艇技術，行銷世界各地，加上政府積極推動遊艇觀光產業，擬借鏡杜拜棕櫚人工島經驗，在國內興建國際級遊艇港，打造一流濱海遊憩區，啟動台灣遊艇產業邁向全新的年代。經建會在政策上區隔出活動及產業兩大主軸，並提出「推動遊艇活動發展方案」，故發展遊艇活動與產業已是未來政府施政主軸。

再從運動觀光角度來討論，依據行政院國家科學委員會所做的專題研究計畫「國人運動觀光參與狀況之研究」¹報告中顯示：國人國外運動觀光活動之類型前十名依序為：泡溫泉(5.30%)、散步(4.73%)、游泳(3.21%)、浮潛(2.71%)、遊艇(2.71%)、水療 SPA(2.60%)、健行(2.59%)、其他活動(2.03%)、自行車(1.95%)、海灘遊戲(1.94%)。

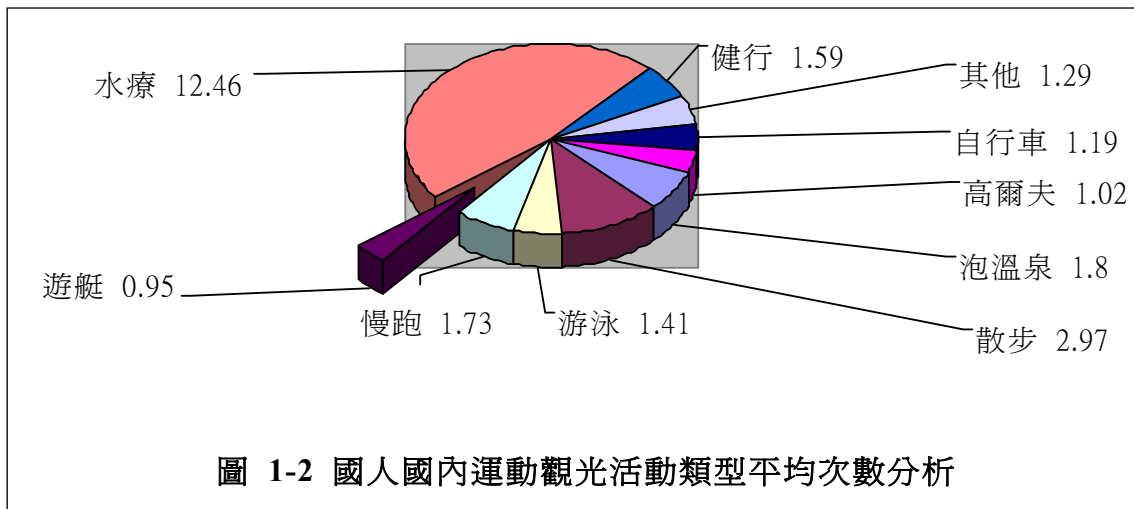
¹ 資料來源：「國人運動觀光參與狀況之研究」94 年 10 月 31 日公佈、計畫主持人：劉照金



資料來源：劉照金「國人運動觀光參與狀況之研究」 成果報告

若以國人每年參與國內運動觀光活動類型平均次數分析，排前十名依序為：水療 SPA (12.46/年)、散步(2.97 次/年)、泡溫泉(1.80 次/年)、慢跑(1.73 次/年)、健行(1.59 次/年)、游泳(1.41 次/年)、其他活動(1.29 次/年)、自行車(1.19 次/年)、高爾夫(1.02 次/年)、遊艇(0.95 次/年)。其中，可清楚了解國人在國外從事運動觀光活動時，遊艇活動高居第五名，但國人在國內從事運動觀光活動時，遊艇活動大幅滑落至第十名，且每年參與遊艇的平均次數只有 0.95 次/年，這是因為遊艇活動在國內尚屬啟蒙階段。

現階段政府大力推動台灣成為海洋國家的同時，各式各樣的海洋運動項目被引進，例如遊艇、風帆船、輕艇等，未來遊艇活動的普及興盛將指日可待。



資料來源：劉照金「國人運動觀光參與狀況之研究」 成果報告

二、研究目的

台灣不但海洋資源豐厚，又是遊艇製造王國，但國內遊艇活動卻發展緩慢。近年，台灣國民休閒活動日趨多樣化，經建會、交通部已擬定時程，先著手完成全國水域規劃、進出港程序簡化，並選定示範港口全面推動遊艇觀光活動，希望藉由觀光、賽艇等遊艇活動，建構台灣遊艇觀光產業，發展遊艇活動勢必是未來觀光休憩的重要一環，未來遊艇保險之需求，將會與日俱增，此為本研究目的之一。

再者，依據交通部船舶管理系統資料，截至 96 年 7 月 31 日止，登記為自用遊艇計 1,355 艘，由於國內遊艇數量少，過去在戒嚴時期，為維護國防安全，遊艇活動受到管制，實際從事遊艇活動時間亦不長的情況下，遊艇相關的保險較容易忽略，國內保險公司對於遊艇保險的研發與行銷上，遠不及車險、意外險等險種來的重視。有鑑於政府積極推動遊艇活動發展方案，從增加遊艇泊靠港口及活動水域、簡化遊艇進出遊艇港及水域之作業程序、鼓勵民間參與遊艇活動基地之建設、強化遊艇活動秩序及安全、健全遊艇活動管理之法規，一連串政

策完整規劃下，再由各部會機關、地方政府提出 96—100 年推動遊艇活動發展方案作業計畫，如何健全我國遊艇活動環境，比照車險推動遊艇保險強制性之法律依據，已成為當前重要課題，此為本研究目的之二。

最後，對於遊艇活動所面臨之風險，造成人身及財產上經濟的損失，應於事先採取適當方法加以預防、控制，若已盡力預防控制仍難免發生損失時，則於事後採取財務填補措施以恢復原狀，因此，遊艇相關的保險規劃是否完善，亦成為健全我國遊艇活動環境之重要一環，此為本研究目的之三。

貳、遊艇活動管理

一、遊艇之種類與定義

依據海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea)規定，遊艇係指「專供娛樂不以從事客運送而受報酬之自用船舶」，屬遊樂休憩使用，不但本身具有高度休閒性，更可以搭配其他的水上活動，像風馳電掣的海上之狼-水上摩托車、劃浪躍波的滑水、鼓風而起的拖曳傘、投身汪洋的深海潛水，當然也更少不了刺激緊張的海釣活動，部分大型遊艇上還附有動力快艇和划槳小船，而它的休閒價值，幾乎涵蓋了所有的海上遊憩活動。

在介紹遊艇保險之前，首先了解遊艇之種類與定義。遊艇可簡單地分為大小兩種：

(一)小型遊艇

通常小型遊艇駕駛一人負責控制速度與方向，後方的馬達為主要動力來源，小型遊艇以速度取勝，功能跟水上摩托車相近，目前小型遊艇已被許多人當作假日裡的休閒遊憩活動。

(二)大型遊艇

大型遊艇是大多數人熟悉的水面交通工具，某些觀光勝地還特別將遊艇底部改成透明景觀窗，遊客可以清楚看見海中生物的活動，隨著國人對生活及休閒高品質的追求，這種適合全家人一起出海遊憩的遊艇，預料未來會逐漸成為熱門海域遊憩活動之一。

但遊艇若按照尺寸、功能、動力的來源區分，基本上可以分為：遊艇(Yacht)、巡弋艇(Cruiser)、競速艇(Performance)、快艇(Sport Boat)、噴射艇(Jet Boat)、釣魚艇(Fishing Boat)、帆船(Sail)等等。

二、各國遊艇定義與法規

遊艇活動在國外已盛行多年，海事先進國家對於遊艇活動管理相關制度已研擬出一套完善的制度，從遊艇定義、管理法規得等方面都有相當完整的規範，故將介紹日本、香港、新加坡三個亞洲海事先進遊艇活動國家，與歐洲共同體(EC)之一的英國等四個國家之遊艇活動管理制度，作為未來台灣遊艇活動管理制度及發展遊艇事業之參考。

(一) 日本

1. 遊艇的定義

依照國土交通省中部運輸局規定：遊艇在日本稱為 Pleasure Boat，日文為プレジャーボート(PU-RE-JA-BO-TO)，主要指的是個人娛樂用遊艇或是動力船舶等的用詞。使用遊艇來進行海上休閒娛樂活動，其執照及船舶的檢查也必須依照法律規定。

日本把遊艇歸類在小型船舶，即總噸位未滿 20 噸之船舶，所以日本的遊艇在法理上稱為：「總噸位未滿 20 噸之小型船舶」。雖然「小型船舶」指的是總噸數未滿 20 噸的船舶。但是，符合下列條件之總噸數為 20 噸以上的遊艇，也包含在小型船舶的範圍中。

(1)以一人操縱為構造的船舶。

(2)長度未滿 24 公尺的船舶。

(3)僅限於體育或娛樂用的船舶(非用於漁船或旅客船等業務的船舶)。

2. 遊艇相關法規

日本遊艇管理法規嚴格，遊艇的製造、檢丈方面須符合日本國土交通省中部運輸局規定，管理與駕駛人資格須依照「船舶安全法」、「小型船舶安全規則」、「船舶職員及小型船舶操縱者法」等²，而遊艇之管理，主要係由「日本國土交通省海事局」負責。依據國土交通省組織規則第 11 款規定，由海事局船舶用工業課負責遊艇製造、修繕、流通及買賣消費等相關事項。而依據「船舶法」、「船舶安全法」與「小型船舶登錄等關係法規定」³，小型船舶檢查機構為實際負責遊艇登記的機關。

日本遊艇製造標準與檢丈的根本法源為「船舶法」與「船舶安全法」，依該兩法規定小型船舶應由小型船舶檢查機構遵照「小型船舶登錄等關係法」、「小型船舶安全規則」及上述兩法，執行小型船舶登記與檢丈之事務。日本需要登記檢查之遊艇為下列三種：

- (1) 汽艇(Motor Boat)。
- (2) 動力帆船(Yacht With Engine)。
- (3) 航行於 20 海浬以上非動力帆船。

檢查主要可分為定期、期中、臨時、臨時航行等四類。船舶定期檢查合格後，檢查機構發予船舶所有人三項文件其分別為，船舶檢查證書、船舶檢查手冊以及船舶檢查合格證。船舶檢查證書上記載了檢查船名、船舶檢查合格證編號、其他特定之事項如航行區域、最大搭乘人員數等航行條件、證書有效期等。而船舶檢查手冊則記載下次受檢時間、以及相關檢查紀錄等等。而船舶檢查合格證則表示定期檢查合格年份、檢查機關編號、合格編號等。船舶檢查證書上登載之航行區域為依據船

² 資料來源：日本國土交通省，<http://www.mlit.go.jp>。

³ 資料來源：日本小型船舶檢查機構，<http://www.jci.go.jp>。

船的構造、性能等適於航行的水域稱為航行區域。航行區域分為：靜水、沿海、近海、遠洋。其中，小型船舶的航行區域中，大都屬於沿海區域的一部份是被限定航行區的「限定沿海區域」。

(二) 香港

1. 遊艇的定義

香港地區將遊艇定義為遊樂船隻(Pleasure Craft)⁴，即娛樂用途之船舶皆稱為娛樂船隻。香港地區之遊樂船隻依其登記用途，主要可分為自用遊艇與營業遊艇。

(1) 自用遊艇的定義

海事條例「商船(遊樂船隻)規例」第 2 條釋義中指出：所謂的遊樂船隻係指符合下列條件之小輪、私人遊艇、充氣式船隻、中式帆船、西式中國帆船或其他船隻：

- a. 已裝設或載有引擎，或設計為可裝設或載有引擎，藉以使該船隻能靠機械設備推進。
- b. 純為遊樂而管有或使用的。
- c. 並非為收取租金或報酬而出租的(根據租船協議的條款租出者除外)。

(2) 營業遊艇的定義

營業用之遊艇則歸屬於海事條例「商船(雜類航行器)規例」中。根據該規則第 2 條分類中指出，第 IV 類船舶包含了：雜類船隻，例如：領港船、營業艇、漁船、小販船、苦

⁴ 資料來源：香港特別行政區海事處，<http://www.mardep.gov.hk>。

力艇、煤灰船、沙灘租賃遊艇、救助船或其他並非明確地屬於其他類別的船隻；第 V 類則包含了：容量超過 150 擔而在香港水域內任何地方往來航行的機械推進營業中式帆船或風動營業中式帆船。

2. 遊艇相關法規

香港政府針對自用遊艇制定單獨的法規：海事條例第 313G 章「商船(遊樂船隻)規例」。至於營業遊艇方面，由於其歸屬於海事條例「商船(雜類航行器)規例」之範圍內。對於遊樂船舶在設備方面之要求，分別可歸屬於海事條例「船舶及港口管制條例」、「船舶及港口管制規例」。

(三) 新加坡

1. 遊艇的定義

新加坡目前並沒有單獨法規來規範遊艇，且在各項法規當中也沒有遊艇之相關規定，僅在「Guidelines to Pleasure Craft Licensing(娛樂船舶發證指南)」⁵第一段中規定，只要是為娛樂而用之船舶即稱娛樂船舶，包括自用及出租之娛樂船舶，但不含搭載觀光遊客之船舶。

2. 遊艇相關法規

新加坡政府對於船舶管理制定了「Merchant Shipping Act」，賦予各類船舶檢驗之法源。遊艇之管理則以新加坡海事及港務局(Maritime and Port Authority of Singapore、簡稱 MPA)公佈之「Guidelines to Pleasure Craft Licensing」為規範，駕駛人執照之申請及換發也是依據 MPA 公佈之「Application/

⁵ 資料來源：Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)，<http://www.mpa.gov.sg>。

Renewal of Powered Pleasure Craft Driving License」為之。

在「Guidelines to Pleasure Craft Licensing」中提到，通常新加坡地區娛樂船舶之所有人大都為當地居民，其主要用途皆以娛樂為目的，並不以商業行為為目的，且對於娛樂船舶註冊大小並無任何之限定。

(四) 歐洲共同體

1. 遊艇的定義

歐洲經濟共同體(EEC；European Economic Community)，又稱歐洲共同體(EC；European Community)，由比利時、法國、義大利、盧森堡、荷蘭、西德、英國、愛爾蘭、丹麥、希臘、西班牙、葡萄牙、奧地利、瑞典、芬蘭等 15 國為促進貿易和各國間合作所組成的經濟聯盟。由於英國屬海上保險發源地，遊艇保險條款規範詳盡，故於 EEC 中以英國為例，針對遊艇的定義及活動管理法規來介紹。

英國稱遊艇為 Pleasure Vessel，又稱娛樂船舶，依據 1998 商船規則之商業用運動或娛樂船舶「The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998」及其 2000 年修正「The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) (Amendment) Regulations 2000」⁶第 2 條第 2 節的定義，遊艇(Pleasure Vessel)係指：

- (1)自用船舶只由自己、家人或朋友運動或娛樂用。
- (2)法人公司船舶只由該公司、員工、家屬或朋友運動或娛樂用。
- (3)該船舶之使用與或載運人員不需要交付航程費用，除了因航

⁶ 資料來源：Office of Public Sector Information，<http://www.opsi.gov.uk>。

程作業必要的直接成本支出費用以外。

(4)俱樂部的船舶只由會員、會員家人或朋友，並只從事運動或娛樂用途，而所繳交的會費也只能用於俱樂部的一般行政作業費用。

(5)上述以外船舶，從事任何運動或娛樂活動皆不用付費與船舶所有人或代理人的船舶。

英國娛樂船舶定義為非營業用娛樂船舶，是依據歐盟之「娛樂船舶指導方針」(The Recreational Craft Directive 94/25/EC)來訂立管理法規。所有的商業用運動或娛樂船舶的商業行為，尚需依據英國海事海岸防衛局(Maritime and Coastguard Agency)另行訂定的工作條例(Codes of Practice)加以規範。

2.遊艇相關法規

EEC 中有關製造規定及管理條款皆遵守歐洲國會在 1994 年 6 月 16 日所決議之 Directive 94/25/EC。另在「Directive of the European Parliament and of the Council」及「Recreational Craft Directive and Comments to the Directive Combined」等法規中也有提及有關製造標準及檢丈規定；包括現階段遊艇產品之管理方針(Existing production directive)及改良排放系統(Proposed emissions amendment)兩部份。

英國在管理方面對於自用船舶並無相關規定，倒是對於從事上商業行為的娛樂船舶訂有商船規則之商業用運動或娛樂船舶「The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 2000」、大型商業船舶工作條例(The Large Commercial Vessel Code of Practice)、小型商業船舶

工作條例(The Small Commercial Vessel Code of Practice)。

英國的遊艇檢查發證需由政府所認定的授權單位(Notified Body)為之，授權單位需符合該「娛樂船舶檢查認證授權單位設立指導綱要」規定以依據相關法規執行娛樂船舶檢丈業務。一艘船體結構簡單，船長未滿 24 公尺的遊艇，可以由皇家遊艇協會(Royal Yachting Association)和遊艇代理設計檢驗協會(Yacht Brokers, Designers & Surveyors Association; YBDSA)的檢查員獨立進行查檢工作，之後再由相關船及協會如法商法立德公證公司(Bureau Veritas)和勞氏驗船協會(Lloyd's Register)發予船級認可。船長 24 公尺以上的遊艇，依據國際噸位公約(International Tonnage Convention, ITC 1969)之規定丈量查驗，公約基本上提供了一般公認性方法以進行噸位查驗，查驗工作也只能由一個認證的船籍協會執行。

三、我國遊艇活動現況與發展

(一) 遊艇的定義

本文係彙整臺灣目前遊艇管理相關法條規定，整理我國對於「遊艇」之定義：

1. 船舶法

「船舶法」是我國有關所有船舶之母法，其中第 1 條對「小船」之定義為：「總噸位未滿五十噸之非動力船舶，或總噸位未滿二十噸之動力船舶」。

2. 船舶設備規則

船舶設備規則第 1 條對「遊艇」之定義為：「指從事遊樂活動之船舶」。

3.小船管理規則

小船管理規則第 2 條規定：「本規則所稱小船，為總噸位未滿五十噸之非動力船舶，或總噸位未滿二十噸之動力船舶。非動力船舶裝有可移動之推進機械者，視同動力船舶。」

4.澎湖國家風景區遊艇浮動碼頭使用管理要點

澎湖國家風景區遊艇浮動碼頭使用管理要點第 2 點規定：「遊艇：指從事遊樂活動之船舶(不包括交通船及娛樂漁船)。」

5.遊艇管理辦法⁷

遊艇管理辦法第 2 條規定：「本辦法用詞定義如下：

A.遊艇：指從事遊樂活動之船舶。

B.遊船活動：指使用遊艇在水面、水中從事遊覽、駛帆、駕船、滑水、船釣、船潛、拖曳傘及其他遊樂、休閒活動。

⁷ 「遊艇管理辦法」係於民國 89 年 8 月 16 日發布施行；惟查該辦法於訂定時，為配合遊艇管理政策，其於航政相關法律中無從獲致法律授權之依據，爰定位為無法律授權之職權命令。茲依據民國 90 年 6 月 20 日修正發布之行政程序法第 174 條之 1 規定：「本法施行前，行政機關依中央法規標準法第七條訂定之命令，須以法律規定或以法律明列其授權依據者，應於本法施行後二年內，以法律規定或以法律明列其授權依據後修正或訂定；逾期失效」之規定及中央法規標準法第 21 條第 2 款：「法規規定之事項已執行完畢，或因情勢變遷，無繼續施行之必要者」之規定，「遊艇管理辦法」已於民國 96 年 11 月 23 日(交航字第 0960085056 號)廢止。原本行政院為推動遊艇活動，由交通部航政司於民國 92 年規劃訂定遊艇法，自民國 92 年至 93 年間，舉辦十餘次「遊艇法草案」會議，草案內容且有決議及共識。但民國 93 年 10 月交通部改變原意，擬以修定船舶法另立遊艇專章取代「遊艇法」，所持理由為修法較立新法更能爭取時效。94 年 7 月交通部委請中華海運研究協會研提船舶法修正草案，增設遊艇專章，然其內容對遊艇之管理規定並未跳脫船舶法之匡架，並不符合對遊艇法令鬆綁之意旨，亦無法消彌原船舶法對遊艇正常發展之障礙，修法方向似削足適履。後交通部亦承認「修定船舶法遊艇專章」無法滿足民間須求，遊艇法涉及多種法令，依交通部職權無法解決，並請民間團體向行政院申覆處理。更另人遺憾的是，「遊艇法」尚未制定，船舶法亦尚未修法另增訂「遊艇專章」，卻於民國 96 年 11 月 23 日廢止「遊艇管理辦法」，在遊艇專責管理辦法不明時，目前可能只有「娛樂漁業管理辦法」、「水域遊憩活動管理辦法」、「小船管理規則」、「船舶法」可以用來參考。然而，對遊艇之定義，仍以「遊艇管理辦法」較明確，展望未來，「遊艇法」之制定以「遊艇管理辦法」為架構，故本研究對遊艇之定義仍介紹「遊艇管理辦法」。

- C.自用遊艇：指供自用或無償借予他人使用之遊艇。
- D.營業用遊艇：指供出租或供搭載乘客而受報酬之遊艇。
- E.遊艇經營業：指以營業用遊艇經營遊樂活動而受報酬之事業。
- F.乘客：指我國國民或持有我國有效簽證及護照之外國人搭乘遊艇從事遊樂活動者。」

有鑑於目前與「遊艇」相關法律條文規定，皆以「船舶法」及「小船管理規則」中對「小船」之規定來加以定義及規範，或以「船舶設備規則」、「澎湖國家風景區遊艇浮動碼頭使用管理要點」、「遊艇管理辦法」定義為：「指從事遊樂活動之船舶」，是故本文將「遊艇」定義為：「泛指所有從事水域遊樂活動之船舶」，並針對此定義蒐集先進國家之相關管理法規及資料。

(二) 遊艇泊靠基地

目前國內可供遊艇泊靠港埠基地計有：

- 1.遊艇港：交通部觀光局管理之龍洞遊艇港、內政部營建署墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港；規劃中的有交通部觀光局大鵬灣國家風景區之遊艇港及嘉義縣之布袋遊艇港。
- 2.國際商港：基隆港、台中港、高雄港、花蓮港。
- 3.漁港：漁業署公告開放之部份漁港碼頭，計有高雄鼓山漁港、旗津漁港、基隆八斗子碧沙港區、新竹漁港、台南將軍漁港、安平漁港、高雄興達漁港、台東新港、金樽漁港及澎湖七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三、赤崁等十九座漁港。

(三) 遊艇活動管理體系權責機關

依據航政監理及我國遊艇(含外國籍遊艇)CIQS(Customs 通關、Immigration 移民、Quarantine 檢疫及 Safety 安全)標準作業程序，彙整遊艇活動管理體系權責機關如下表：

表 2-1 台灣遊艇活動管理體系權責機關

	管理項目	權責機關	相關法令
航政監理	1.遊艇檢查、登記及註冊	交通部及所屬各港務局、地方政府	船舶法、船舶登記法、航業法、船員法、商港法等、船員訓練檢覆及申請核發證書辦法、港埠檢疫費用徵收辦法。
	2.遊艇駕駛配置		
港口出入泊靠	3.商港出入泊靠	農委會漁業署、地方政府	漁港法、漁港法施行細則。
	4.漁港出入泊靠		
	5.遊艇港出入泊靠	交通部觀光局、內政部(營建署墾丁國家公園管理處)、地方政府(如高雄縣政府)	發展觀光條例；CIQS 程序中，龍洞遊艇港部分僅負責通報作業、國家公園法、「墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案」、地方自治法規等。
人艇出入查驗	6.遊艇及人員之出入海關	財政部關稅總局	關稅法、海關緝私條例。
	7.遊艇及人員之入出國境	內政部入出國及移民署	入出國及移民法、國家安全法施行細則。
	8.遊艇、人員、動植物及其產品之檢疫	衛生署疾病管制局、農委會動植物防疫檢疫局	傳染病防治法、港埠檢疫法、動物傳染病防治條例。
	9.遊艇及人員之安全檢查	海巡署	海岸巡防法、國家安全法。
遊憩活動	10.遊艇水域遊憩航行觀光活動(含海岸、湖泊、河川之開放)	交通部觀光局、內政部營建署、經濟部水利署、國防部、海巡署、地方政府	發展觀光條例、國家公園法、水利法(艇活動依各管理機關訂定公告之許可使用行為相關規定辦理，惟基於水源保護考量，對水庫水域供遊艇活動持保留立場)、地方自治法規等。

資料來源：自行整理

(四) 遊艇管理相關法規規定

承如前述，遊艇在台灣的相關管理法規，係依照「船舶法」、「小船管理規則」、「動力小船規則」中對「小船」之規定來加以及規範，或以「船舶設備規則」、「澎湖國家風景區遊艇浮動碼頭使用管理要點」、「鼓山漁港哨船頭遊艇碼頭使用管理要點」、「遊艇停泊漁港申報須知」、「海岸巡防機關簡化漁港及遊艇港安全檢查作業實施要點」及「娛樂漁業管理辦法」、「水域遊憩活動管理辦法」等與遊艇相關之法規來規範，在遊艇專責管理辦法不明時，而原本「遊艇管理辦法」又已於民國 96 年 11 月 23 日(交航字第 0960085056 號)廢止，以目前之修法方向，台灣遊艇活動及產業發展勢必受限。

雖然「遊艇管理辦法」已於民國 96 年 11 月 23 日廢止，但本文仍依先行法規之範圍歸納幾個重點：

(一) 駕駛人資格

「動力小船規則」第 23 條規定，動力小船駕駛人須經主管機關測驗合格，持有動力小船駕駛執照，始得駕駛，而動力小船駕駛執照分為自用及營業用二級。20 噸以上則須持有交通部航海人員三等船長以上資格。

(二) 出海活動規定

1. 遊艇航行時間為全天二十四小時開放，但每航次以四十八小時為限。
2. 國民或外國人出海從事遊艇活動，應於出海前攜帶國民身分證或持有效簽證護照，及由遊艇所有人或船長製作之遊艇活動申請出入港人員名冊，於出海前向出海港負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗，未經報驗登記不得出海活動。停泊於河川內遊艇碼頭之遊艇出海從事遊艇活動，應於出海前依前項規定向

河川口負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗。進出港口之查驗，應依該管安全檢查作業相關規定辦理。遊艇出海前，駕駛人或船長應事先填妥遊艇航行計畫資料表，於接受安全檢查時，遞交執行檢查之人員。

尤其，不得變相載客經營渡船業務，及不得從事走私或其他不法行為。

(三) 航行範圍

航行範圍以台灣本島及澎湖週邊二十四海浬內及彭佳嶼、綠島、蘭嶼週邊十二海浬內為限。停泊港口：東北角龍洞南口遊艇港、恆春後壁湖遊艇碼頭及漁業署公告十九座漁港計有：高雄鼓山漁港、旗津漁港、基隆八斗子碧沙港區、新竹漁港、台南將軍漁港、安平漁港、高雄興達漁港、台東新港、金樽漁港及澎湖七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三、赤崁等漁港。小型遊艇若採岸置方式則不受限制，唯出入海域仍按上述公告港口進出。

(四) 意外保險

- 1.小船管理規則第 24 條規定：「為保障小船乘客，經營小船業者應為乘客投保人身傷害保險，並將保險單及繳費證明報請小船所在地主管機關備查。前項投保事實及保險金額，應在船票或租船契約內載明。每一乘客投保金額不得低於新臺幣二百萬元。」
- 2.水域遊憩活動管理辦法第 9 條規定：「水域管理機關得視水域遊憩活動區域管理需要，訂定活動注意事項，要求水域遊憩活動經營業者投保責任保險、配置合格救生員及救生(艇)設備等相關事項。水域管理機關應擇明顯處設置告示牌，標明該水域之特性、活動者應遵守注意事項，及建立必要之緊急救難系統。」

水域遊憩活動經營業者，違反第一項注意事項有關配置合格救生員及救生(艇)設備之規定者，視為違反水域管理機關之命令。」

3. 娛樂漁業管理辦法第 21 條條規定：「漁業人或船長因故意或過失致乘客、船上工作人員及其他第三人傷亡或財物損失時，應負損害賠償責任。前項因過失所致之損害賠償責任，應由漁業人投保責任險。其每人投保金額不得低於新台幣一百二十萬元，期滿續約時，應報主管機關備查。」「漁業人應於營業前為船上工作人員及乘客投保個人傷害保險，乘客並應提供其身分證明文件予保險人。前項傷害保險金額，應在船票或租船契約內載明。乘客及船上工作人員，每人投保金額不得低於新台幣一百二十萬元，期滿續約時，應報主管機關備查。」

參、遊艇保險之探討

一、英國遊艇保險

英國海上保險執世界之牛耳，其卓著聲譽與雄厚承保能力已為全球保險界肯定，其中，協會海上保險條款之制定，成為世界各國海上保險單之藍本。倫敦保險人協會(Institute of London Underwriters, ILU)於1985年11月1日起配合「新式海上保險單」(The New Marine Policy Form 或 The Lloyd's Marine Policy)⁸所使用的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))，對全球的遊艇保險市場具有重大的影響力。

雖然「倫敦保險人協會」(ILU)已於1998年12月31日與「倫敦國際保險與再保險市場協會」(the London International Insurance and Reinsurance Market Association, LIRMA)合併為「倫敦國際保險人協會」(the International Underwriting Association of London, IUA)而不復存在，然而其通過的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))仍然為當今之「倫敦國際保險人協會」(IUA)所使用，而成為遊艇保險市場中最具影響力的保單條款。目前在世界上有遊艇保險的國家之中，採用英國保險法的規定，又同時採用英國的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」者甚多；以我國海上保險為例，由於國內保險公司多向倫敦的保險市場安排再保險，故亦經常採用英國的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」作為保險契約的範本。

英國協會遊艇保險條款正式修訂完成始於1969年，後陸續修訂兩次，分別是1972年與1977年，直至1985年增加「被保險人義務條

⁸ 倫敦保險人協會(Institute of London Underwriters, ILU)於1982年始，將船舶及貨物依「新式海上保險單」(The New Marine Policy Form 或 The Lloyd's Marine Policy)制定之各種“協會保險條款”，確定被保險人和保險人之權利和義務。

款」，又將同屬承保範圍之船舶損害與第三者責任加以整併於「危險事故條款」，並將所有碰撞、防護與補償、姐妹船等責任均納入「對第三者責任條款」中，使遊艇保險內容更完整。1985年11月1日之「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))一直延用至今。

「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))共計23條，將依其條款結構與承保方法、承保對象、保險期間、條款內容等說明如后：

(一) 條款結構與承保方法

條款結構分為普通保險條款與擔保條款兩部份，而普通保險條款係由以下三項共同所構成：

1. 遊艇本身損害之船體項目
2. 對第三人賠償責任項目
3. 共通之一般事項

至於擔保條款共有五條，分別為：

1. 第3條 航行和租船擔保條款 (NAVIGATING AND CHARTER HIRE WARRANTIES)
2. 第4條 停航擔保條款 (LAID UP WARRANTY)
3. 第5條 航速擔保條款 (SPEED WARRANTY)
4. 第18條 營運費用擔保條款 (DISBURSEMENTS WARRANTY)
5. 第19條 快艇條款 (SPEEDBOAT CLAUSE)

(二) 承保對象：揚帆行駛之遊艇（無噸數限制）。

(三) 保險期間

保險期間原則上以一年為期，惟未滿一年之短期契約或超過一年之長期契約亦會視情況予以承保。

(四) 條款內容

「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))共計 23 條，另外，尚可加保「協會遊艇兵險與罷工險條款(1/11/85)」(INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES – YACHTS (1/11/85))、「協會遊艇保險條款加保機器損壞條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHTS CLAUSES MACHINERY DAMAGE EXTENSION CLAUSE (1/11/85))、「協會遊艇保險條款加保賽船保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHTS CLAUSES RACING RISK EXTENSION CLAUSE (1/11/85))、「協會遊艇保險條款加保個人財物條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHTS CLAUSES PERSONAL EFFECTS CLAUSE (1/11/85))、「協會遊艇保險條款加保運輸條款(1/2/80)」(INSTITUTE YACHTS CLAUSES TRANSIT CLAUSE(1/2/80))。

二、日本遊艇保險

英國雖為海上保險市場的領航者，但日本由於屬經濟強國，再加上各類法規嚴謹，保險事業一直居亞洲領導地位，再者，日本海上運輸發達，以海洋立國自許，亦使得海上保險發展備受肯定，其對遊艇相關保險規劃之完善，亦傲視亞洲，「他山之石，可以攻錯」，了解日本的「遊艇、動力小船綜合保險」，可茲未來我國保險業者規劃遊艇相關保險之借鏡。

日本的遊艇保險發展，以 1975 年為分水嶺。1975 年以前，遊艇活動最容易產生因機器故障所引起的危險事故，有承保遊艇船體損害之保險；對於遊艇航行時造成游泳者受傷或漁網破損時，有要負擔第

三人之賠償責任損害之保險；還有對於搭乘遊艇乘客之死亡及傷害保險。但是動產綜合保險、賠償責任保險及傷害保險這三種保險必須分別投保，也就是說這三種保險必須分別填寫要保書，並分別製作保單，因條款無一致性，故 1975 年日本產險公司將與遊艇、動力小船相關之「船體損害保險」、「賠償責任保險」、「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」合併於一張保單，稱為「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボート総合保険)」，簡稱 YM 保險。

日本的「遊艇、動力小船綜合保險」主要特色為：

- (一)手續簡便，要保書、保單僅須一份就可以涵蓋所有可能之危險，既節省時間又可避免遺漏投保可能之危險。
- (二)減低出單、招攬費用，保險費較以往便宜。
- (三)增加「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」，使保險規劃更完整。
- (四)出險理賠後，保險金額自動恢復。

為深入了解日本的「遊艇、動力小船綜合保險」，將依其條款結構與承保方法、承保對象、保險期間、條款內容等一一說明。

(一) 條款結構與承保方法

條款結構分為普通保險條款與附加條款，又普通保險條款由以下三項所構成。

- 1.遊艇、動力小船本身損害之船體項目
- 2.對第三人賠償責任項目
- 3.共通之一般事項

附加條款係由以下兩項共同所構成的。

- 1.對於搭乘遊艇、動力小船乘客之死亡及傷害保險
- 2.搜索救助費用保險、移除費用保險以及其他之附加條款

將遊艇、動力小船本身損害之船體保險與對賠償責任保險之兩方或任一方作為基本契約，而將乘客傷害保險、搜索救助費用保險以附加方式予以承保。

基本契約（普通保險條款）

船體條款

or/and

賠償責任條款

附約（附加條款）

乘客傷害條款

or/and

搜索救助費用條款

or/and

移除費用條款

(二) 承保對象

- 1.揚帆行駛之遊艇（無噸數限制）。
- 2.總噸數未滿二十噸之非營業用動力小船。
- 3.總噸數未滿五噸之船舶，但漁船、作業船、滑翔翼及氣墊船除外。

(三) 保險期間

保險期間原則上以一年為期，惟未滿一年之短期契約或超過一年之長期契約亦會視情況予以承保。

(四) 條款內容

分為船體條款、賠償責任條款、乘客傷害條款、搜索救助費用條款、移除費用條款。

三、美國遊艇保險

有鑑於美國居國際政經領域中特殊的領導地位，美國在海上保險市場中影響力日漸增加，其自身發展出來的契約內容和保險條款也就特別值得令人關注。

由於美國的遊艇產業相當發達，家中擁有小型汽艇實屬稀鬆平常，故小型汽艇或小型帆船常投保住家綜合保險(Homeowner Insurance)以獲得保障，亦或單獨投保遊艇保險(Yacht Insurance)。

首先，先介紹住家綜合保險(Homeowner Insurance)，承保各種不同的保險，包括住宅火災、竊盜、暴風雨、冰雹、龍捲風、汽車或飛行器等所有直接實體損失(fire、 theft、 storms、 riot、 volcanoes、 vehicles、 aircraft etc. all direct physical losses)，小型汽艇或小型帆船可比照汽車或飛行器。保險範圍分兩部份：

保險範圍 I：財產保險(Section I: Property coverage)

保險範圍 II：個人責任保險(Section II: Personal liability coverage)

財產保險範圍包括：住宅(Dwelling)、其他建築物(Other structures)、個人財產(Personal property)、使用的損失(Loss of use)。小型汽艇或小型帆船屬個人財產，投保限額為房屋保險的50%(Limited to 50% of the home's coverage)。

個人責任保險主要是保障因被保險人的財產所導致第三人之損害，但不包括因從事商業活動或疏忽所產生的損失，其中對第三人小

型的醫療費用給付為每人 US\$1,000。在從事遊艇活動造成第三人之財物或人身傷害時，亦可依住家綜合保險中個人責任保險獲得賠償。

另外，亦可以「遊艇批單(Watercraft endorsement)」擴大個人責任保險及第三人醫療費用給付之承保範圍，包括因所有、維護、使用、裝卸外掛馬達之動力而帶動遊艇所致財物或人身傷害。

此外，如果不以住家綜合保險方式投保，而以遊艇(Yacht)為保險標的來投保，目前美國遊艇保險(Yacht Insurance)以 1947 年修訂的條款為主，主要承保範圍分四大部分：船舶(Vessel)、損害與補償(Protection and Indemnity)、醫療給付(Medical Payments)、聯邦碼頭與港口補償(Federal Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation)。

為深入了解美國遊艇保險，將依其條款結構與承保方法、承保對象、保險期間、條款內容等一一說明。

(一) 條款結構與承保方法

條款結構分為基本條款與附加條款，基本條款又分兩大項。

1. 船舶本身損害之船體項目
2. 對第三人賠償責任項目

附加條款係由以下兩項共同所構成的。

1. 醫療給付保險
2. 聯邦碼頭與港口補償保險以及其他之附加條款

(二) 承保對象

揚帆行駛之遊艇，並無噸數限制，但必須保證為私人娛樂之用(Private Pleasure Warranty)，除非經保險人同意另出批單，否則不得

租借他人使用或作商業用途。

(三) 保險期間

保險期間原則上以一年為期，惟特別規範在保險期間內連續 15 天未使用，經保險人同意得退還停行期間之保費(Return Premiums for Lay-up)。

(四) 條款內容

分為船體條款、損害與補償條款、醫療給付條款、聯邦碼頭與港口補償條款。

四、英日美三國遊艇保險之差異

前面已介紹居市場領航地位的英國、法規嚴謹的日本及經濟強國美國的遊艇保險，至於綜合比較三國之間之主要差異如后：

英國的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」，及附加條款「協會遊艇兵險與罷工險條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保機器損壞條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保賽船保險條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保個人財物條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保運輸條款(1/2/80)」等，將遊艇活動所產生的各種風險均考量其中，被保險人可依自身需求，自行選擇投保。

日本以「One-Stop Shopping」概念，設計出「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボート総合保険)」，其中「船體損害保險」、「賠償責任保險」為主約，「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」屬附約，將遊艇活動所產生的各種財產、人命、責任風險設計成一張綜合保險單，當然，被保險人可依自身需求，自行選擇主約與附約投保，不但省時省錢，又可避免遺漏投保可能之危險。

至於美國，小型汽艇或小型帆船常投保住家綜合保險(Homeowner Insurance)，以「遊艇批單(Watercraft endorsement)」擴大個人責任保險及第三人醫療費用給付之承保範圍，亦或單獨投保遊艇保險(Yacht Insurance)。

表 3-1 英國、日本、美國遊艇保險比較表

	英國	日本	美國
歸屬險種	海上保險	海上保險	火災保險或海上保險
法律依據	英美法—英國法律	大陸法—日本法律	英美法—美各州法律
保單型態	單獨投保遊艇保險，並以附加方式承保其他需求。	綜合保險單	(1)綜合保險單—住家綜合保險。 (2)單獨投保遊艇保險，並以附加方式承保其他需求。
承保方式	主約為「協會遊艇保險條款(1/11/85)」。 附約為「協會遊艇兵險與罷工險條款」、「協會遊艇保險條款加保機器損壞條款」、「協會遊艇保險條款加保賽船保險條款」、「協會遊艇保險條款加保個人財物條款」、「協會遊艇保險條款加保運輸條款」。	「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボート総合保険)」中主約為「船體損害保險」、「賠償責任保險」，附約為「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」。	住家綜合保險中主約為火災保險，附約為「遊艇批單」。 另外，亦有以遊艇為保險標投保遊艇保險(Yacht Insurance)，其主約為船舶保險、損害與補償保險，附約為醫療給付保險、聯邦碼頭與港口補償保險。
承保對象	揚帆行駛之遊艇(無噸數限制)，且純粹為私人娛樂之用。 其被保遊艇、非營業用娛樂船舶係指： 1.自用船舶只由自己、家人或朋友運動或娛樂用。 2.法人公司船舶只由該公司、員工、家屬或朋友運動或娛樂用。 3.該船舶之使用與或載運人員不需要交付航程	(1)揚帆行駛之遊艇(無噸數限制)。 (2)總噸數未滿二十噸之非營業用動力小船。 (3)總噸數未滿五噸之船舶，但漁船、作業船、滑翔翼及氣墊船除外。 其被保船舶主要指的是個人娛樂用遊艇或是動力船舶等的用詞。 日本把遊艇歸類在小型船舶，即總噸位未滿 20 噸之船舶，但是，符合下	揚帆行駛之遊艇，並無噸數限制，但必須保證為私人娛樂之用 (Private Pleasure Warranty)。

	<p>費用，除了因航程作業必要的直接成本支出費用以外。</p> <p>4. 俱樂部的船舶只由會員、會員家人或朋友，並只從事運動或娛樂用途，而所繳交的會費也只能用於俱樂部的一般行政作業費用。</p> <p>5. 上述以外船舶，從事任何運動或娛樂活動皆不用付費與船舶所有人或代理人的船舶。</p>	<p>列條件之總噸數為 20 噸以上的遊艇，也包含在小型船舶的範圍中。</p> <p>1. 以一人操縱為構造的船舶。</p> <p>2. 長度未滿 24 公尺的船舶。</p> <p>3. 僅限於體育或娛樂用的船舶(非用於漁船或旅客船等業務的船舶)。</p>	
保險期間	<p>保險期間原則上以一年為期，未滿一年之短期契約或超過一年之長期契約亦會視情況承保。停航不退費，避免被保險人在未使用期間，要求退還保費，導致保險人短收保費，造成危險逆選擇。</p>	與英國相同。	<p>保險期間原則上以一年為期，惟特別規範在保險期間內連續 15 天未使用，經保險人同意得退還停行期間之保費 (Return Premiums for Lay-up)。</p>
保險金額	<p>採海上保險定值保單原則，即雙方事先協議被保險船舶之價值及保險金額，損害發生時，依所定保險金額賠付。</p>	<p>採非海上保險非定值保單原則，以損害發生時之被保險船舶之價額為計算基礎，保險金額如超過保險價額時，以保險價額為賠償限度；保險金額如未達保險價額時，則依比例攤賠。</p> <p>惟在契約訂立時，亦可附加「定值保險特約條款」，倘被保險船舶損害發生時，以保險金額為限來計算賠償金額。</p>	與英國相同。
主約承保範圍	<p>(1) 遊艇本身損害之船體項目。</p> <p>(2) 對第三人賠償責任項目，包括了承保 4/4 碰撞責任、防護與補償責任、殘骸移除、他人航行之責任、滑水者之責任。</p>	<p>(1) 遊艇、動力小船本身損害之船體項目。</p> <p>(2) 對第三人賠償責任項目，包括了對人賠償責任、對物賠償責任、對人命救助、對船舶救助四大責任。</p>	<p>(1) 船舶本身損害之船體項目。</p> <p>(2) 對第三人賠償責任項目，包括財產之毀滅損失、人身傷亡及被保險人的法律費用或責任抗辯或提起責任限制之訴訟所必須支付之法律費用。</p>

<p>附 約 承保範圍</p>	<p>除可附加承保「協會遊艇兵險與罷工險條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保機器損壞條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保賽船保險條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保個人財物條款(1/11/85)」、「協會遊艇保險條款加保運輸條款(1/2/80)」。</p> <p>另外對於遊艇保險除外責任中特別加註但書，被保險人在投保之時，可行使選擇權者計有：</p> <p>(1)小艇最大設計時速超過 17 節者，被保險人在投保之時，要求適用第 19 條快艇條款之條件者，而保險人亦同意時，此種小艇則應依據第 19 條快艇條款予以承保。</p> <p>(2)參與滑水運動等水上活動者，由其引起之任何責任，在投保之時，可選擇將第 11.6.3 或第 11.6.4 款刪除，但亦須經保險人同意。</p>	<p>可附加承保「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」。</p>	<p>可附加承保醫療給付保險、聯邦碼頭與港口補償保險。</p> <p>與英國相同，亦可附加承保遊艇陸上運輸及海上拖曳、賽船、商業用途、私人財物等保險。</p>
<p>主 要 船體危險 承保事項</p>	<p>船體條款中承保之危險事故，因係以 All Risks 為基準，即除除外條款所列舉之特定危險外，承保一切意外事故所致之損害，例如沉沒、擱淺、翻覆、觸礁、碰撞、火災、爆炸、落雷、竊盜、惡劣天氣、鍋爐爆裂、軸承破裂，還包括船殼機器的潛在瑕疵及因疏忽或故意行為所致之損害，但不包括遊艇所有者、管理者、被保險人疏忽或故意行為所致之損害。</p>	<p>與英國相同。</p>	<p>與英國相同。</p>

<p>主要船體除外不保事項</p>	<p>(1)戰爭及罷工暴動、核子武器。 (2)自然耗損。 (3)船上之小艇其最大設計航速超過 17 節者。 (4)遊艇特別容易受損者亦為除外不保事項，例如：船外馬達脫落或掉落入水中，馬達與連接物(但不包括軸承或推進器)、電器設備、電池及接線，其毀損滅失係由惡劣天氣所致者。 (5)被保險人難以證明之危險事故，亦為除外不保事項，例如：被風扯裂或吹走之船帆、船舶航行時船帆、船桅、帆桁或纜索毀損、防護套、個人財物等。 (6)為改正設計或施工錯誤所致之損失或費用，或因改良或變更設計或建造所生之任何成本或費用。</p>	<p>(1)地震、火山爆發、海嘯。這一點與英國遊艇保險不同。 (2)戰爭及罷工暴動、核子武器。 (3)故意行為、酒罪駕駛。故意行為部份在英國遊艇保險屬承保範圍，但其毀損滅失非由於被保險人、船東或經理人缺乏適切之注意所致者為限；酒罪駕駛部份雖未列入英國遊艇保險除外條款中，但因酒罪駕駛屬犯罪行為，當然亦為除外不保。 (4)自然耗損。 (5)非艇庫內保管中或在船舶保管業者寄託中僅引擎被竊，非航行中、艇庫內保管中或在船舶保管業者寄託中風水災害等。</p>	<p>(1)地震、火山爆發、海嘯、冰山、冰雹。 (2)戰爭及罷工暴動、核子武器。 (3)自然耗損、固有瑕疵、蟲害。 (4)延期停泊費用，這一點在英國與日本遊艇保險中，並未列入除外不保事項。 (5)非艇庫內保管中或在船舶保管業者寄託中僅小艇、汽艇之馬達、機器或附屬品、被竊。 (6)為改正設計或施工錯誤所致之損失或費用。 (7)因電流(非肇因閃電)所致電器裝置(包括無線電)之損失或費用。 (8)因機械故障或機器異常所致之損失或費用。</p>
<p>主要特色</p>	<p>英國的協會遊艇保險條款(1/11/85)，將同屬承保範圍之船舶損害與第三者責任加以整併於「危險事故條款」，並將所有碰撞、防護與補償、姐妹船等責任均納入「對第三者責任條款」中，使遊艇保險內容更完整。其他均以附加方式予以承保。</p>	<p>日本的遊艇、動力小船綜合保險(簡稱 YM 保險)，以「One-Stop Shopping」的概念，將「船體損害保險」、「賠償責任保險」、「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」合併於一張，將遊艇活動所產生的各種財產、人命、責任風險設計成一張綜合保險單，可避免遺漏投保可能之危險。</p>	<p>美國小型汽艇或小型帆船常投保住家綜合保險，屬火災保險範疇，對於責任保險及第三人醫療費用須另行以「遊艇批單」擴大承保。 另外，以遊艇為保險標的投保遊艇保險(Yacht Insurance)，除英日遊艇保險均有的船舶、損害與補償、醫療給付外，尚有依美國聯邦碼頭與港口補償法規定，造成碼頭與港口受損之罰則，特別設計的聯邦碼頭與港口補償條款。</p>

資料來源：自行整理

肆、結論與建議

一、結 論

本文依序介紹遊艇定義、先進國家遊艇活動管理，及我國遊艇活動現況一一說明；又針對國內遊艇活動普及，伴隨而來的遊艇保險需求增加之勢，特別介紹保險先進英、日、美三國之遊艇保險內容及其差異，歸納出結論如下：

(一) 遊艇設施不足且與近海漁業活動產生衝突

長久以來，台灣沿岸海域為其傳統作業漁場，所有適合開發建港地點幾乎已建為漁港，雖然近年政府有意積極推動遊艇活動，94年9月16日行政院農業委員會宣佈開放遊艇得申請停泊於高雄市鼓山及旗津漁港基隆市八斗子漁港(碧砂港區)、新竹市新竹漁港、臺南市安平漁港、臺南縣將軍漁港、高雄縣興達漁港、縣新港及金樽漁港、澎湖縣七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、岐頭、後寮、馬公第三及赤崁等19個漁港，但適合遊艇活動之相關設施供給不足，例如遊艇停靠之碼頭基地設施、席位、相關配備均嚴重不足；開放活動之水域又分散各處，分別各有主管機關，相關資訊尚未建立聯結與統合。

再者，在近海海域發展遊艇活動，將衝擊漁業活動之發展，不但產生遊艇活動水域、碼頭、船席之競合衝突，且遊艇活動常影響漁業權行使，造成漁獲量減少，漁撈作業又危及遊艇活動之安全，彼此間易產生衝突。

(二) 航行安全秩序及救難體系有待加強

台灣每年溺水死亡人數多達400餘人，主要是近年假日休閒遊憩

的興盛，往海洋、河川等戲水人口增加，因而海洋活動意外事件增加。雖然，以現行法律規範遊艇每航次以四十八小時為限，航行範圍以台灣本島及澎湖週邊二十四海浬內及彭佳嶼、綠島、蘭嶼週邊十二海浬內為限，欲從事遊艇活動，應於出海前申請出入港人員名冊，於出海前向出海港負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗，未經報驗登記不得出海活動。停泊於河川內遊艇碼頭之遊艇從事遊艇活動，應於出海前亦依規定向河川口負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗。進出港口之查驗，應依該管安全檢查作業相關規定辦理。但現階段，海岸巡防機關主要以查緝走私及維護國家安全為主，對遊艇活動管制及違法取締施力甚少。

海上行船三分險，遊艇航行大海，民眾對水域水性及海浪暗流等變化危機意識與專業知識不足下，自行營業與活動，對海域景觀及生態環境造成破壞與污染，安全事故亦屢見不鮮。此外，遊艇活動之港區海象資料、通訊設備、救生設備等必要緊急救難系統軟硬體設施，尚未完備，海難救護機制對於遊艇意外事故之通報及救難作業，尚未有足夠經驗，均顯示海航行安全秩序及救難體系有待加強。

(三) 遊艇活動相關法規之增訂無法配合活動推展

原本行政院為推動遊艇活動，於民國 92 年規劃訂定遊艇法，卻於民國 93 年 10 月改變原意，擬以修定船舶法另立遊艇專章取代「遊艇法」，所持理由為修法較立新法更能爭取時效。94 年 7 月交通部委請中華海運研究協會研提船舶法修正草案，增設遊艇專章，然其內容對遊艇之管理規定並未跳脫船舶法之匡架，並不符合對遊艇法令鬆綁之意旨，亦無法消弭原船舶法對遊艇正常發展之障礙，修法方向似削足適履。後交通部亦承認修定船舶法遊艇專章無法滿足民間需求，遊艇法涉及多種法令，交通部職權無法解決，並請民間團體向行政院申覆處理。政策之反覆令人遺憾，卻又在「遊艇法」尚未制定，船舶法

亦尚未修法另增訂「遊艇專章」之際，於民國 96 年 11 月 23 日廢止「遊艇管理辦法」，在遊艇專責管理辦法不明時，目前遊艇在台灣的相關管理法規，係依照「船舶法」、「小船管理規則」、「動力小船規則」中對「小船」之規定加以規範，或以「船舶設備規則」、「澎湖國家風景區遊艇浮動碼頭使用管理要點」、「鼓山漁港船頭遊艇碼頭使用管理要點」、「遊艇停泊漁港申報須知」、「海岸巡防機關簡化漁港及遊艇港安全檢查作業實施要點」及「娛樂漁業管理辦法」、「水域遊憩活動管理辦法」等來規範，相關法規之增訂或修訂反覆費時，亦無法及時配合遊艇活動推展。

此外，交通部所屬航政機關主管之業務為檢查、丈量、登記及註冊、船員配置、商港船席分配或出入港管理，農委會所主管之業務為漁港泊靠碼頭、船席分配或出入港管理，交通部觀光局、內政部營建署主管遊艇港及風景區水域泊靠碼頭、船席分配或出入港管理，而前揭各部會主管業務及法令規範整合困難，權責機關之不同，亦造成遊艇活動相關法規修訂時程上反反覆覆之主因。

(四) 遊艇保險設計多元化

遊艇保險規劃攸關遊艇活動發展之健全與否，英、日、美保險先進國家之遊艇保險各具特色。英國的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))，將同屬承保範圍之船舶損害與第三者責任加以整併於「危險事故條款」，並將所有碰撞、防護與補償、姐妹船等責任均納入「對第三者責任條款」中，採單獨投保遊艇保險，並以附加方式承保其他需求，可依個人需要搭配組合。日本以「One-Stop Shopping」的概念，貼心的將遊艇活動所產生的各種財產、人命、責任風險設計成一張綜合保險單，即將「船體損害保險」、「賠償責任保險」、「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」合併於「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボ

一卜綜合保險)」，省時省錢，又可避免遺漏投保之危險。至於美國遊艇保險又更多元發展，可投保住家綜合保險(Homeowner Insurance)，主約為火災保險，附約為「遊艇批單」，亦或單獨投保遊艇保險(Yacht Insurance)，不局限於海上保險範疇。

二、建 議

台灣的遊艇活動正值開創期，若能妥善規劃與管理，不但能提升國民休閒生活品質，亦可增加民眾對海洋的認識，進而維護海洋生態環境。而健全國內遊艇活動，必須創造優質安全的遊艇活動環境，遊艇活動所面臨之人身、財產及責任風險，應事先採取適當方法加以預防、控制，若已盡力預防控制仍難免發生損失時，則於事後採取財務填補措施以恢復原狀，因此，遊艇保險規劃是否完善，亦成為健全我國遊艇活動之重要一環，故提出建議如下：

一、遊艇活動管理方面

(一) 設立遊艇專門檢查機構，並針對不同遊艇大小配置詳細且適當設備

日本的遊艇管理規定中，遊艇的製造有一定標準，並設立「小型船舶檢查機構」進行檢丈的工作；歐洲共同體的製造與檢丈模式，亦依不同模組等製造標準來進行船舶的製造與丈量。反觀，台灣並沒有專門對於「小船」及「遊艇」之檢查機構，台灣遊艇是依據「船舶法」來進行遊艇檢丈，而主管機關為所屬港務局及地方政府，但各港務局及地方政府之檢驗基準有所不同，統合性有異，若能夠替「遊艇」成立一專門之檢查機構，針對不同遊艇大小有明確配置且適當的設備規定，且使「遊艇」認證標誌合法化，將大大降低遊艇事故發生率及提昇行政作業效能。

(二) 強化遊艇活動秩序及安全

預防勝於事後的補救，由於船舶航行出海之後，能夠約束遊艇及

遊艇駕駛人的就只有駕駛人本身，故應加強遊艇駕駛人安全教育訓練，紐西蘭有一非營利組織「Stay on Top」，主要宗旨在於推廣救生衣的穿著，並提供多媒體安全宣導資料以及法規詮釋。許多遊艇駕駛人或乘船者出海之後會忘記穿救生衣或注意救生設備，所以主管機關應強制執行遊艇航行的檢查，對於救生設備的推廣更應注意，亦可製作「遊艇航行安全手冊」供使用者參考。政府方面，除應更積極地改善遊艇出入泊靠設施，如遊艇停靠之碼頭基地設施、席位、相關配備，俾提供便利、安全之泊靠環境；尚應協助建立遊艇活動組織，不但可以促進遊艇活動之發展，亦可加強海上互助救援，補強救難救護通報系統，建構遊艇遊憩活動安全網。

(三) 增加遊艇港及活動水域

許多自購遊艇業者或玩家感嘆政府雖大力鼓吹遊艇活動，卻沒有足夠的遊艇港或遊艇停泊處可供停泊。根據台灣交通部觀光局的統計資料顯示，我國具有遊憩功能的港口或漁港皆不具備停泊遊艇的功能，或是功能性不強，由於缺乏整體規劃且限制甚多，除龍洞及後壁湖興建有遊艇碼頭外，其餘適合開發建港地點幾乎已建為漁港，遊艇面臨「無港使用」之窘境。故當務之急，應增加並公告遊艇港、內陸湖、潭、泊及海岸沿線領海供遊艇港及活動水域，以一縣一遊艇港為目標，並鼓勵民間參與遊艇活動基地之建設，結合公有及民間資源，將各類商港、漁港、沿岸及其土地、海埔新生地等轉型或闢建為遊艇碼頭及遊艇停泊、活動區，如此一來，不但使漁港用途多元化，避免與近海漁業活動產生衝突，又因增加提供遊艇泊靠據點，帶動遊艇活動發展。以日本為例，其在內水或遊憩區域皆設有大型遊艇港，而其他國家也針對遊艇的大量生產或進出口，規劃遊艇港來因應。

(四) 健全遊艇活動管理之法規

台灣與遊艇相關之管理法非常多，且分處於不同法規中；而每個

法規條文標準有認知上的差異。民間團體昂首期盼的「遊艇法」尚未制定，「遊艇管理辦法」又已廢止，為使遊艇活動合法化且安全化，必須盡快訂定專責管理遊艇之「遊艇法」。以英國為例，英國以船舶類別及航行水域作區分，共分為六類水域，每一種水域限定的船舶類型相當嚴謹，故建議應針對遊艇之特性，「遊艇法」中除將遊艇活動範圍做區劃外，並應有一定的航行準則和規範，例如限定其航速、航道、泊碇、遊艇交會、最小安全間距、超越時應遵循的法則等，以避免日後遊艇活動活絡之後海上意外事故頻傳。

(五) 儘速立法規範遊艇強制責任保險

我國遊艇活動推廣尚在啟蒙階段，遊艇駕駛人航行安全訓練才剛起步，海上航行風險遠遠大於陸上，汽機車早已於民國 88 年立法規範投保強制責任保險，遊艇強制責任保險至今無立法。

儘管已廢止之「遊艇管理辦法」，或現行之、「小船管理規則」、「水域遊憩活動管理辦法」、「娛樂漁業管理辦法」均要求水域遊憩活動經營業者須投保責任保險或人身傷害保險，但規範內容並不一致，且並無相關法律規範非營業用遊艇須投保責任保險或人身傷害保險。隨著遊艇港及活動水域的增加，日後遊艇活動所衍生之意外事故將日益增加，因此，為了保障海洋活動意外事故受害者，建議應儘速立法規範遊艇投保強制責任保險，一旦肇事者逃之夭夭或無法承擔理賠責任時，至少受害者還能得到政府固定金額的賠償。

並建議比照汽機車強制責任保險，遊艇強制責任保險之賠償基礎亦採「無過失責任」，只要是因遊艇活動意外事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，受害人均得請求保險賠償給付，以保障受害人能迅速獲得基本保障，並維護遊艇活動安全。

二、遊艇保險方面

(一) 遊艇強制責任保險內容建議

澳門之遊艇活動非常活絡，「遊艇民事責任強制保險」已行之有年，強制適用於所有在澳門特別行政區訂立之遊艇民事責任強制保險契約，並明訂應遵守之條件及保險費。故建議我國參考澳門「遊艇民事責任強制保險」，依遊艇類別、自負額多寡、使用性質來釐訂最適保費，摘錄內容如下：

1. 保險期間可分為：

(1) 一年並逐年續保：保單以一年為期，且任一方未於期限屆滿前至少提早三十日以掛號信提出他方終止之情況下自動續期一年；

(2) 短期：未滿一年。

2. 保險費率如下：

(1) 每一事故自負額為 10% 時：

A. 如屬快艇類遊艇，保險費率為保險金額之 2.5 0/00；

B. 如屬其他類型遊艇，保險費率為保險金額的 1.0 0/00。

(2) 自負額提高時保費優待折扣：

自負額	保險費率折扣
15%	10%
20%	15%
25%	20%

3. 不論保單期間長短，於首次投保或續保時，根據上兩款的規定計得的保險費，如屬快艇類遊艇，保險費不得低於\$2,500.00（澳門幣貳仟伍佰元），如屬其他類型遊艇，則保險費不得低於\$1,000.00（澳門幣壹仟元）。
4. 遊艇用於進行滑水運動時，須依原保險費率加費 50%承保；如擴大承保範圍，包括擴大承保的航行範圍或擴大用於其他體育活動，又或遊艇具有特殊特徵時，保險費率可自由釐訂。
5. 保險費不得分期繳付，須一次付清。保單期間少於一年，則按短期費率計算：
 - (1) 未滿一個月依全年保險費之 20%計算。
 - (2) 一個月以上未滿三個月依全年保險費之 40%計算。
 - (3) 三個月以上未滿五個月依全年保險費之 60%計算。
 - (4) 五個月以上未滿八個月依全年保險費之 80%計算。
 - (5) 八個月以上依全年保險費之 100%計算。

(二) 設計遊艇任意責任保險單滿足不同需求

遊艇強制責任保險主要是為了保障海洋活動意外事故受害者，一旦肇事者逃之夭夭或無法承擔理賠責任時，至少受害者還能得到政府固定金額的賠償。但是人命無價，遊艇強制責任保險固定金額的賠償並無法滿足所有意外事故受害者，且肇因於被保險遊艇之所有、使用或管理致他人之財物毀滅損失須負擔法律上之損害賠償責任，例如：被保險遊艇航行時撞到他船、碼頭設施、水上浮筒、防波堤或勾扯住定置網、養殖網，被保險人應負擔損害賠償責任，並不在遊艇強制責任保險賠償範圍，故遊艇任意責任保險有一定的需求。

目前產險同業公會有設計一款「遊艇意外責任險保單」，採國內同業共保方式，因規章費率較高，營業用遊艇另行投保費率較低之「旅客運送業責任保險」或「公共意外責任險」，自用遊艇又因數量太少，又缺乏投保責任保險認知，故此張專為遊艇所設計之「遊艇意外責任險保單」投保率幾乎為零。建議國內自行設計遊艇任意責任保險內容可朝下面幾個方向進行：

- 1.依遊艇類別、自負額多寡、使用性質來釐訂最適保費，快艇、競速艇之費率高於遊艇、巡曳艇；自負額愈高保險費就愈優惠；被保險之遊艇從事遊樂活動在水面、水中從事遊覽、駛帆等費率優於從事駕船、滑水、船潛、拖曳傘等危險性較高之活動。
- 2.承保範圍除承保被保險人在保險期間內合法使用或管理被保險遊艇，因從事遊艇活動發生意外事故，致遊艇上人員及其他第三人傷亡或財物損失之賠償責任外，尚應延伸承保遊艇上人員上下船時發生意外事故所致之損失賠償責任，及被保險遊艇撞到他船、碼頭設施、水上浮筒、防波堤或勾扯住定置網、養殖網，被保險人應負擔之損害賠償責任。
- 3.賠償責任金額建議對人、對物予以總括設定每一事故之賠償限額，並採保險金額自動復原制，即使因約定保險事故已支付賠償金額，保險金額自動恢復。
- 4.訂定無損失記錄及團體減費優惠，以鼓勵無肇事記錄保戶及吸納團體會員投保意願。以日本為例，團體或船隊投保另有折扣優惠，通常 10 艘以上 19 艘以下之團體可減費 5%，20 艘以上之團體可減費 10%；無損失記錄亦可享有減費優惠，一年無損失記錄可減費 5%，二年無損失記錄可減費 10%，三年以上無損失記錄可減費 15%。

(三) 仿倣日本設計遊艇綜合保險單

英國一直是海上保險領航者，一般人民對保險專業知識有一定程度了解，故英國的「協會遊艇保險條款(1/11/85)」(INSTITUTE YACHT CLAUSES (1/11/85))，視個人需要搭配組合，採單獨投保遊艇保險，以附加方式承保其他需求，雖然組合活潑多變化又符合個人需求，屬於經濟又實惠型，但是，以目前我國遊艇活動尚在起步階段，個人需求亦在摸索期，對遊艇保險認知普遍不足的情況下，這種需要高度保險認知、自由組合的方式並不適合現階段我國遊艇活動啟蒙初期；而美國的遊艇產業相當發達，家中擁有小型汽艇實屬稀鬆平常，故小型汽艇或小型帆船常投保住家綜合保險(Homeowner Insurance)以獲得保障，此與我國現況不同，較不符合我國遊艇保險之需求。

日本與我國同屬四周環海之島國，並同以海洋立國自許，日本以「One-Stop Shopping」的概念，貼心的將遊艇活動所產生的各種財產、人命、責任風險設計成一張「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボート総合保険)」綜合保險單，包含了「船體損害保險」、「賠償責任保險」、「乘客傷害保險」、「搜索救助費用保險」及「移除費用保險」，對消費者而言，省時省錢，又可避免遺漏投保可能之危險；對保險公司而言，綜合保險單不但可增加保費收入，又可減低出單、招攬費用成本，增加核保利潤，提高遊艇保險經營績效。茲建議在發展遊艇保險之初，我國產險業者亦可參考日本的「遊艇、動力小船綜合保險(ヨット・モーターボート総合保険)」，研究設計一張符合國內需求之「遊艇保險綜合保單」。

此外，由於目前遊艇數量不多，國內承保容量足以承擔之下，建議國內同業採共保或再保方式，一方面可使保險費更具吸引力，有助於遊艇保險推廣，另一方面亦可將保費全數留在國內，提高保險經營績效。

(四) 遊艇保險創造藍海市場

所謂「藍海策略」，就是脫離血腥競爭的紅海市場，致力於增加需求，不再汲汲營營瓜分現有市場，而「藍海策略」的秘訣就是創造有效之新需求。遊艇保險正為陷入紅海中的國內海上保險市場開啟了一扇窗。國內保險業者應積極遊說推動遊艇強制責任保險、遊艇民事責任強制保險之立法，不但可保障消費大眾之安全，亦擴大國內海上保險市場營運空間，甚至會帶動消費大眾對遊艇、動力小船保險之重視，創造其附加價值，故建議國內保險業者應全力開發遊艇保險市場，創造新獲利空間。

主要參考文獻

- 1.吳偉靖，「海洋遊憩活動對漁業活動的影響與對策之研究」，國立台灣海洋大學環境生物與漁業科學學系碩士論文，民國九十五年七月。
- 2.林桓，「遊艇活動管理法制之研究」，私立世新大學法律系研究所，交通部委託計劃，民國九十六年。
- 3.張明添，「台灣娛樂漁業管理與發展之研究」，國立台灣海洋大學漁業科學學系碩士論文，民國九十一年六月。
- 4.趙瑞華，「我國海域遊憩活動管理制度之研究」，中央警察大學水上警察研究所碩士論文，民國九十一年六月。
- 5.劉順鎔，「台灣遊艇活動管理制度之研究」，國立台灣海洋大學通訊與導航工程系碩士論文，民國九十五年七月。
- 6.羅漢文，「協會遊艇保險條款之研析」，保險專刊，第三十四輯，民國八十二年，37-69 頁。
- 7.交通部委託中華海運研究協會研究計畫，「船舶法暨其子法之檢討研究」，民國九十四年二月。
- 8.交通部，「推動遊艇活動發展方案」會議記錄，民國九十六年四月、七月、十月。
- 9.行政院國科會委託國立屏東科技大學休閒運動保健系研究計畫，「國人運動觀光參與狀況之研究」，民國九十四年十月。
- 10.江藤 肇，「研究ノート>海洋開発におけるリスク概念の検討と新保険市場の可能性」，千葉經濟論叢，December 2001，Vol.25，

pp101 - 128。

- 11.松本 宏之、江藤 肇、「プレジャーボートの事故と保険についての現状分析」, 千葉経済論叢, December 2001, Vol.25, pp.71 - 100。
- 12.Marrison, C. : The Fundamentals of Risk Management and Insurance, McGraw-Hill, 2002。
- 13.McNamara, R. Laurence, R. A. Wood, G. L. : Inland Marine Insurance Volume II, Insurance Institute of America, 1987。
- 14.Reference Book of Marine Insurance Clauses, Witherby & Co., Ltd., AMP Publishing 2004。
- 15.Rejda, G. E. : Principle of Risk Management and Insurance, Addison Wesley, 2003。
- 16.Ross Michael R, Fisheries Conservation & Management, Prentice Hall, AMP Publishing 1996。
- 17.The Non-Life Insurance Institute of Japan : Marine Insurance in Japan, 1993。
- 18.Yusof S. M. and Aspinwall, E. Critical Success Factors for Total Quality Management Implement in Small and Medium Enterprise, Vo1. 10, Issue 4/5, 1999。