

滯留港區船舶之強制執行¹

張志清*

劉定安**

謝寶容***

壹、前言

商港為海陸運輸之聯結點，為國家進出口貨物門戶。在港區長期滯留之船舶，除佔用作業船席、積欠港埠費用外，亦將影響其他船舶使用港埠設施以及貨物流通。而港務當局在颱風或惡劣天氣期間，亦必須支出高額緊急處置成本，且有意外事故之風險（有斷纜、漂流、碰撞或沈沒之虞），如何順利處理滯港船舶，亦有維護港區安全及貨物流通順暢之公共利益考量。

海商法第4條及強制執行法第114條、第114條之1至之3對於船舶強制執行雖有規定，但目前在臺灣各港港區仍有不少船舶滯留，至今似仍難以圓滿解決。船舶在港區遭假扣押，有因港務公司（或原為港務局）聲請強制執行，亦有其他債權之聲請者。而其強制執行結果，卻經多次拍賣仍流標無法拍定。例如：高雄港之「海上皇宮」及「海上御廚」二艘工作船，自1999年間遭查封後，歷經四次拍賣，其執行結果，包括：出價不足

底價，不為拍定；因債務人異議停拍；無人應買流標；最近一次於2013年之拍賣因減價後恐拍賣無實益，雖執行法院雖已依強制執行法第50之1條之規定繼續拍賣，惜因無人應買而未能拍定等。船舶在港區長期滯留之結果，其船齡及船況日益老舊，其價值也日益減損，但因停泊費用累計，債權則逐漸墊高，若能迅速處理此等船舶之滯港問題，對利害關係人及公共利益皆有助益。

管轄滯港船舶之法令，除海商法、強制執行法外，亦有：地方法院民事執行處查封船舶管理參考要點、商港法、商港港務管理規則等。對於滯留港區船舶強制執行，亦與鑑價方法、拍賣程序、船舶之動產及不動產之屬性等有關。本文乃探討相關法令規定之適用議題，以及如何有效處理長期滯港船舶之問題。

貳、受查封船舶滯留港區期間之管理

「地方法院民事執行處查封船舶管理參考

* 本文作者係國立臺灣海洋大學航運管理學系教授

** 本文作者係臺灣高雄地方法院民事庭（海商專股）法官兼庭長

*** 本文作者係臺灣港務股份有限公司研究委員

註1：本文撰寫過程，承蒙臺灣港務股份有限公司法務處張秀真資深處長、張鍵翎律師、蘇冠臻律師之協助，謹此致謝。

要點」，主要著重在「查封船舶之管理作業流程」，故在規範如何選任保管人或管理人、交付強制管理之情形、保管或管理計畫，解除或更換保管人或管理人等事項。但如何迅速處置查封船舶，以避免港區船席被長期滯港船舶佔用，並維護港區安全，亦應屬該要點第1點所稱「維護當事人權益」（含港務當局之港埠費用債權、維持船舶價值）。

船舶強制管理為強制執行方法之一。而強制執行之方法應有助於目的之達成。對於具有商業價值之船舶，船舶所有人或債務人大都會積極地採取具保撤銷假扣押或本案執行之查封，以維持船舶營運及營利。故而，其滯港期間通常較短，對於查封期間所生之港埠費用亦大多能於撤封時多能一併解決。反之，對於特殊船型，例如「海上皇宮」、「海上御廚」等屬於特殊設計之工作平台船，在拍賣或變賣過程中，以營運為目的之應買人不多，難以迅速拍出，而可能長期滯留港區。在查封期間，即使法院已選任船舶保管人，但因其所需墊付之必要費用可能甚高，能否向債務人取償，常有疑慮，故有疏於維修保養之虞。以致，其船舶價值可能而日益減少。除所積欠之港埠費用及利息之有形債務逐漸累進，若無法迅速拍出，港務管理機構為免因天候或其他航安事由，投入之無形成本亦同步加鉅，則有違上述參考要點之第1點所稱之訂立目的：「提昇管理效能，維持船舶價值，以維護當事人權益」。

若所選任之保管人、管理人無法有效維護當事人權益，除予以解任或更換外，在某些情況下，能否允許港務當局採取必要措施，以加速處理滯港船舶債權，並有效維護港區安全？

在考量滯留港區船舶之管理，似可進一步在相關法令中納入下列事項：

一、查封之船舶是否移泊及相關費用之處理

查封之船舶通常可移泊至工作船渠等比較不妨害港區作業之地點。但若長期留滯港區，仍不利於港區正常作業或船席調度。查封後之成本包括港埠費用、船舶管理費用等，若迅速處理將可減少成本。若屬假扣押之執行，因聲請人提存之擔保金僅係為擔保債務人受查封之損害，為避免長期滯留，對於移泊費用及其港埠費用應屬強制執行之必要費用，可依強制執行法第28條第2項規定，由執行法院命債權人代為預納。故可由港務公司即時主動向執行法院陳報已發生或將發生之移泊費用或其他港埠費用，要求執行法院命船舶保管人或債權人逕向港務公司支付²。

二、船舶定期檢查

為確認其是否在安全狀態，滯港（停航）船舶（含工作船）是否仍應每年作定期檢查？對於在本國登記之船舶，若逾5年未作船

註2：強制執行費用，有三：按請求金額（金錢給付之債，即「執行標的金額」）核徵之執行費（強制執行法第28條之2條、第28條之3條）；強制執行必要費用（強制執行法第28條第1項）；其他共益費用（強制執行法第29條第2項）。

船檢查，可否逕予以除籍？

三、在拍賣或變賣成交前之留守人數及留守人員資格

對於工作船（例如：海上皇宮），目前法令並無留守船員之要求，但在颱風期間，港務當局仍須採行防災作業及其他應變措施。此等措施之成本為港埠費用之一，可要求船舶保管人限期支付。若未支付，可否要求船舶所有人支付？若該船之船舶所有人（債務人）公司解散，但未清算，法人格仍在。除公司章程規定或股東會選任清算人外，如公司為有限公司者，則以全體股東為清算人（公司法第113條、第79條）。如係股份有限公司者，則以全體董事為清算人（公司法322條第1項）。法定代理人並無公司法上地位，而公司負責人，在無限公司、兩合公司為執行業務或代表公司之股東；在有限公司、股份有限公司為董事。公司之經理人、清算人或臨時管理人，股份有限公司之發起人、監察人、檢查人、重整人或重整監督人，在執行職務範圍內，亦為公司負責人。公司之非董事，而實質上執行董事業務或實質控制公司之人事、財務或業務經營而實質指揮董事執行業務者，與董事同負民事、刑事及行政罰之責任。但政府為發展經濟、促進社會安定或其他增進公共利益等情形，對政府指派之董事所為之指揮，不適用之（公司法第8條）。故可否逕向清算人求償？

四、船舶保管、管理期間的保險事項

船員及停泊位置變更可能影響保險單之承保範圍。因此，應審視滯港（停航）船舶

（含工作船）之留守船員要求、船體保險、責任保險，檢查其保險範圍及保單條件是否改變，包括：是否有未付之保費；是否有其他優先於抵押權之留置權；假扣押是否會影響船舶保險賠償；債權人在假扣押期間對該船舶是否可投保停航狀態之保險，而非較昂貴之P&I。而船舶保管人、管理人之責任亦應考慮納入保險範圍。長期滯港船舶幾乎未能維持有效之船舶所有人責任保險，而使港務當局須承擔該等船舶在港區發生海事事故之風險，可否以法令要求船舶所有人維持必要之保險。

五、可行之替代方案

審視船舶所有人之公司結構，比較船舶價值與公司之商業經營價值、股東持分；母公司與子公司間之關係；可否經由個人擔保來架構一個友善的解決方案。亦可考慮與船舶所有人合作之可能性。一個有良好經營動機及組織結構的船舶所有人在極端不景氣時亦可能遭遇財務困難，但亦可提出創新及可行的方案解決當前問題。故可考量與此等船舶所有人合作，或可提出優於假扣押之方案。亦可研究比較替代方案，例如將該船轉讓給其他航商或船隊經營是否優於假扣押及取得終局判決後續實行之拍賣。若該船係出租營運，僅其船舶所有人財務問題，可否另覓船舶所有人而維持目前之出租營運契約及收入。此等安排有賴債權人與借款人或船舶所有人之合作。

六、其他事項

船員遣返之財務負擔、遣返作業及船上貨

物處理；貨主是誰？如何取得卸載許可？貨物性質是否易腐敗或危險品？其儲存地點？卸載作業、倉儲費用及貨損責任？

參、假扣押之債權

船舶假扣押（arrest）係由債權人發動，欲保全強制執行，經由法院以強制力排除船舶權利人對該船舶行使權利之程序。

一、債權範圍

我國海商法並未規定得聲請船舶假扣押之債權範圍，僅於第4條第1項規定：「船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限」³。但船舶保全程序之強制執行（含假扣押、假處分、定暫時狀態處分）之債權並不限於「為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害」，其他關於船舶保全程序之強制執行的債權，是否亦於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之？而得聲請船舶假扣押之債權之範圍包括哪些，則與當事人權益有關，而易生爭議。似可參考1999年船舶假扣押公約第1條第1項規定可對船舶假扣押之「海事求償權」（maritime claim），使之明確。該公約所定之海事求償

權可區分為三類：

（一）民間企業或自然人間商業行為所生之債權，包括

- 1.船舶建造、改建、修理、改裝或裝備；
- 2.代表船舶或船舶所有人支出之船費；
- 3.船長、高級船員或其他船上之編制人員之僱用，包括應為其支付之遣返費及社會保險分擔額；
- 4.為船舶營運、管理、保存、維修所提供給船舶之物品、材料、供應、燃料、設備（包括貨櫃）或服務；
- 5.與船舶使用或僱用有關之協議，不論是否有傭船契約或其他契約；
- 6.船舶所有人或光船租船人應支付或代其支付之保險費（包括船東互保費）；
- 7.船舶所有人或光船租船人應支付或代其支付之任何與船舶有關之佣金、經紀費、代理費；
- 8.船舶所有權或占有有關之爭議；
- 9.船舶共有人對該船之使用及收益有關之爭議；
- 10.船舶抵押權、質權或相同性質之權利；
- 11.因船舶買賣契約引起之爭議；
- 12.與船舶運送貨物，或船上旅客有關之協議，不論是否有傭船契約或其

註3：本項修法係因：1967年間中和輪，當時係由日本載貨往曼谷，途經基隆，因積欠船員薪津未付，船員以缺油、缺水為由，進入基隆港停泊並滯留二月餘。台灣銀行（債權人）聲請假扣押後，並取得拍賣抵押物之裁定，但船舶所有人以航行（由日本至曼谷）尚未完成為抗辯，故法院仍許其開航。該案之中和輪後來在曼谷卸貨後，開往日本，為日本之債權人聲請當地法院拍賣債債，而我國之債權人（台灣銀行）反而無法取償。

他契約；

13. 船上所載貨物（包括行李）或與其有關之毀損或滅失。

（二）因船舶操作所生之債權，包括

1. 船舶拖帶；
2. 引水；
3. 因船舶操作所致之毀損或滅失；
4. 與船舶操作直接有關之人身傷亡，不論發生在陸上或水上；
5. 救助作業，或救助協議（如有訂立），包括船舶本身或其貨物對環境造成威脅時，對船舶實施之救助之特別補償。

（三）與公共利益、共同利益所生之債權的求償，包括

1. 船舶對環境、海岸線或相關權益造成之損害或損害之威脅；為預防、減輕、或移除此等損害之措施；該損害之賠償、為恢復環境所實際採取或將採取之合理措施之成本；第三人因此損害有關而受之損害或可能蒙受之損害；與本款定義之損害性質類似之損害、成本或損失；
2. 對於沉船、殘骸、擱淺船、棄船之浮起、移除、回復、摧毀或使之無害有關之成本或費用，包括：仍在船上及曾在船上之物品，以及與棄船有關之保存及保留船員有關成本或費用；
3. 港埠、運河、碼頭、港灣或其他水道之規費及收費；

4. 共同海損。

二、假扣押之債權與海事優先權

假扣押或長期滯留港區之船舶的債權可能來自實行海事優先權或船舶抵押權、港埠費用、侵權行為之索賠、執行費用、船舶維修及船舶供應等，故有優先分配次序之問題。依海商法第24條第2項、第25條，受查封船舶拍賣後所得價金的分配優先順序，為「海事優先權」、「船舶留置權」、「船舶抵押權」、「普通債權」（依債權的登記順序與取得留置權的先後次序決之）。惟若普通債權人搶先聲請受查封船舶假扣押，並未創設其能優先。亦常有債務人在船舶被查封後串通親友提出假債權證明，參與分配，而其金額常甚龐大，可能使真債權人之債權求償落空。優先債權人如何儘速於主訴訟程序中取得確定判決，並登記對假扣押船舶主張優先受償債權，至為重要。

船舶發航準備完成，只要有海事優先權擔保的債權存在，債權人即可假扣押船舶。但假扣押船舶之債權，不一定是海事優先權，可能是基於船舶抵押權。1999年船舶假扣押公約第1條第1項所列舉之26種之海事求償權，不論是否在發航準備完成前或準備完成後，均得聲請假扣押，但該公約不涉及海事優先權⁴。我國海商法第4條所稱之「為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害」仍得在船舶發航準備完成時起假扣押，亦非優先受償之規定。海事優先權仍依海商法第24條第1項規定，包括：「一、船長、海

註4：該公約第9條：「本公約任何規定均不應被解釋為創設海事優先權。」

員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。」港埠費用可取得優先債權執行名義，惟海事優先權之除斥期間一年，超過一年者淪為普通債權。海商法未規定海事優先權之實程序，亦無法比照船舶抵押權，引用民法之規定。

三、是否可對姊妹船實行假扣押

債權人可否對屬於同一船舶所有人之船舶（姊妹船）聲請假扣押，尤其對屬於同一航商經常性靠泊該國港口之船舶。亦存在若債務人為實際船舶所有人（beneficial owner），但採一船一公司，並非標的船舶的登記船舶所有人（registered owner），是否仍可假扣押之問題。1999年船舶假扣押公約為解決英美法對物訴訟（in rem）僅能對發生債務船舶假扣押之問題，於該公約第3條第2項規定，當船舶所有人、光船租船人、論時傭船人及論程傭船人對海事求償有責任時，得假扣押「在假扣押時」其所擁有之任何其他船舶。

我國採對人訴訟對物強制執行，故對屬於同一船舶所有權人之船舶，仍得聲請假扣押。例如：三湖兄弟號案為我國法院對姐妹

船實施查封，並實現債權之案例⁵。

肆、縮短滯港船舶強制執行時間

一、限期起訴、船舶假扣押之撤封

依民事訴訟法第529條之1，依債務人之聲請，法院得命債權人限期起訴，若債權人未於期限內起訴，債務人得聲請法院撤銷假扣押，以免船舶長期滯留。在撤封之後，商港管理機關則可思考如何採取措施，以加速處理滯港船舶強制執程序。但若債務人不為撤封聲請，商港管理機關似可進一步研究，依現行法令或提案修正現行法令，以採取可行之處分。

二、依強制執行法之變賣

依強制執行法第114條，海商法所定之船舶，其強制執行，除本法有規定外，準用關於不動產執行之規定。而不動產之強制執行，以查封、拍賣、強制管理之方法行之（同法第75條第1項）。而非海商法所定船舶之強制執行，則依對於動產執行之規定行之，即以公開拍賣為原則，如有同法第60條第1項規定情形之一者，執行法院得不經拍賣程序，將船舶變賣之（同法第45條）。海商法所定船舶之拍賣，執行法院應命鑑定人就該不動產估定價格，經核定後，為拍賣最低價額（同法第114條第1項前段、第80條）；

註5：三湖海運公司化學輪兄弟號2005年10月間前往高雄港途中，在桃園外海遭他船追撞，10月10日凌晨翻覆沉沒於新竹市外海9哩處，污染我海域被開 7950萬元罰單，才繳納1500萬元公司就宣告破產，經過10年，在環保署與法務部行政執行署團隊合作下，成功扣下該公司名下另一艘船舶，經歷繁瑣拍賣程序，再為國庫拿回3,899萬2,168元。

而非海商法所定船舶之拍賣，執行法院因債權人或債務人之聲請，或認為必要時，應依職權於拍賣前預定拍賣物之底價，並得酌定保證金額，命應買人於應買前繳納之。未照納者，其應買無效。執行法院定底價時，應詢問債權人及債務人之意見，但無法通知或屆期不到場者，不在此限（同法第70條第1、2項）。至於非海商法所定船舶之變賣，則無須預定拍賣物之底價。船舶之強制執行在下列情形下，得以變賣方式行之：

（一）變賣可視為拍賣無人應買之補充規定

1. 依強制執行法第60條：「查封物應公開拍賣之。但有左列情形之一者，執行法院得不經拍賣程序，將查封物變賣之：一、債權人及債務人聲請或對於查封物之價格為協議者。二、有易於腐壞之性質者。三、有減少價值之虞者。四、為金銀物品或有市價之物品者關。五、保管困難或需費過鉅者。第七十一條之規定，於前項變賣準用之。」
2. 第71條規定：「拍賣物無人應買時，執行法院應作價交債權人承受，債權人不願承受或依法不能承受者，應由執行法院撤銷查封，將拍賣物返還債務人。但拍賣物顯有賣得相當價金之可能者，準用前條第五項之規定。」第70條第5項則規定：「拍賣物依前項規定，再行拍賣時，應拍歸出價最高之應買人。但其最高價不足底價百分之五十；或雖未定底價，而其最高價顯不相當者，執行法院應作價交債權人承受；債

權人不承受時，執行法院應撤銷查封，將拍賣物返還債務人。」

3. 為能符合強制執行法第60條第1項第3款或第5款之規定，港務當局在聲請變賣船舶債權人時，應提供船舶之鑑價報告，以證明因某些情事發生，使受查封船舶「有減少價值之虞者」；且/或提供其已發生暨預估將來發生之應由保管人負擔，或命債權人預納的港埠費用、防災費用等證據，證明其已發生費用之總額與船舶價值比較，已達「保管困難或需費過鉅者」之標準。
4. 船舶變賣後，應買人繳足價金後，由法院交付船舶予應買人，如為本國船舶，俟執行法院通知主管機關辦理變更登記後，可予拆解，再作塗銷登記。因動產原則上應為現實交付，完成交付，變賣程序即告終結，其後自應由應買人為事實上或法律上處分該動產，如應買人未即時將該動產自保管場所搬離，事後不得再請求執行人員交付。另變賣之船舶為應辦理登記之動產，執行法院應通知主管機關辦理變更登記。惟若因船況不佳，僅能以拆船價值估計船舶價值，尋求應買人時，應不限於航運業者，尚應包括拆船業及廢五金、廢料業者。若標的物已無航行可能，僅能原地拆解，則可考量以鋼料抵拆船費。
5. 依強制執行法第114條之2第2項，海商法船舶之拍賣，應依規定公告

外。同條第3項亦規定，海商法所定之船舶得經應買人、債權人及債務人同意變賣之，並於買受人繳足價金後，由執行法院發給權利移轉證書。

(二) 當長期滯港船舶已不具海商法船舶之性質其毀損或腐蝕情況已不具海商法第1條所稱在海上「航行」或在與海相通之水面或水中「航行」之船舶的航行能力。若已非海商法所稱之船舶，則不適強制執行法第114條準用不動產執行之規定。得依同法第60條第1項，不依公開拍賣方式，以變賣出售動產。

三、無益執行之禁止

不動產之拍賣最低價額不足清償優先債權及強制執行費用時，執行法院撤銷其查封，將不動產返還於債務人，但債權人如於期間內證明拍賣之不動產有剩餘可能者，仍得繼續拍賣。因台灣港務公司已取得「海上皇宮」及「海上御廚」二船舶所有權人之債權憑證，且依海商法第24條第1項第5款，有海事優先權，依強制執行法第80之1條第3項規定，「不動產如果由順位在先或其他優先受償權人聲請拍賣時，不適用無益執行之規定」。

伍、船舶價值之估定

不論在船舶拍賣、或認定船舶有減少價值

之虞者、或其保管困難或需費過鉅（例如：其價值不足抵償港埠費用及其他相關費用、保管費用者），有拍賣底價如何核定、船舶鑑價等船舶價值認定需求。

一、底價核定

拍賣底價之核定常為該船舶是否能拍出之關鍵。若底價太高常無人投標，使船舶持續留滯，除港埠費用提高外，船舶若長期留滯，亦可能減損價值，未必符合當事人利益。故應考慮如何合宜訂底價，以吸引較多潛在買方競標，並以較高之金額拍出。因此，似應比較分析：延長假扣押或留滯期間的成本，以及持續尋求較高賣價之可能性及其成本。建議執行法院囑託一位有經驗的船舶買賣經紀人提供最通用可行賣出船舶之方式，包括：底價核定、船舶檢驗、押標金及尋找可能買方等。

法院執行實務上，經囑託鑑價後，預定或核定拍賣物最低價額前，概使債權人、債務人就鑑定價格表示意見，俾作為核定或預定拍賣物最低價額之參考。惟船舶即使經法院委託之第三人鑑價，其鑑價金額仍可能受債權人及債務人之質疑或挑戰。在抵押權設定及求償鑑價中，船舶所有人或債務人常希望以船舶在設定抵押權時之鑑價金額為拍賣鑑價金額，但亦可能為法院所拒，因船舶之原價並非拍賣時之市價。美國法院在BFP v. Res. Trust Corp.⁶一案中，亦認為船舶之市價不能適用於拍賣定價，因為在拍賣的環境下之船價與船舶在海運市場條件下決定之公平價值不同。船舶鑑價之要求，主要在該特定環境

註6：511 U.S. 531, 537-538 (1994)。

時點下，能獨立、客觀為之。鑑價之結果不可能令所有利害關係人欣然同意。即使在買賣雙方之期待價值間取其中線值，亦可能是扭曲市場價值。

鑑價之時間與船舶賣出或拍出之時間的船舶價值亦未必相同，尤其時間拖延，或船況有日趨毀損之虞。債權金額亦可能日益提高，除利息之外，尚包括港埠費用及船舶管理費用，而債權人之債權能充分獲償可能性愈小。如何公正鑑價，使船舶迅速拍出，而其賣得價金亦合理，可保障當事人權益。

二、影響船舶鑑價之因素

(一) **市場價值**：船舶市場價值並非海上保險所稱之「重置價值⁷」(replacement value)。依BLACK'S LAW DICTIONARY (6th ed. 1990)，市場價值「為在一個公正市場中詢價所可期待成交的價格；而非在一個公開拍賣場合或在一個代理船舶所有人緊急處分之賣價。但可為在一個充裕時間內去尋找買方，經由協商及雙方合意訂立之價格。賣方自願（非被迫）賣出，而買方有意承買，但亦非被迫承受某件財產或特定物件。」

(二) **迅速賣出價值**：在海運市場不景氣時，船舶在拍賣過程中，其價值亦可能減損，包括在鑑價時間及拍出時間船舶價值之變化。鑑價人必須以船舶之完好狀況（完整船體、有適當保

養、可運轉之機艙、船舶各部均為良好等）為基礎，在考量船舶可及時賣出，提出第二份的估價。

(三) **拆船價值**：此為船舶已太舊，或在目前市場情況下太無效率，或其修復成本無法在未來回收的最差情境。在此情況下之拍賣價格，可能無法清償優先債權，甚至無法清償強制執行費用，而無執行之實益。若老舊船舶船殼鋼板已實質腐蝕，且其主機經檢查已磨損嚴重（或需鉅額修繕費用），在市場上甚難以船舶形態賣出，則無可參考之船舶價值，而可能僅以拆解之廢鐵估價。但即使以船舶之輕排水噸估其廢鐵價值，仍面臨鏽蝕及拆解費用等因素，使船舶實際價值低於鑑價金額而無法順利拍出。在此情況下，似不應直接以其輕排水噸乘以每噸鋼價估算其拆船價值。

陸、結論

滯留港區船舶之強制執行，除與當事人權益有關外，亦與港埠作業、港區安全及公共利益有重大關連。對於仍具商業價值之船舶，其船舶所有人或債務人大都會採積極作為，撤銷查封，以維持船舶正常營運及營利，鮮少長期滯留港區。但對於某些特殊工作船，或某些債權複雜或老舊船舶，即使已有執行名義，若無法順利變賣，而長期滯留

註7：「重置價值」指購建同一型之新船之成本。若IMO公約或相關法規對該型船有新要求，例如：油輪雙重船殼之要求，或符合壓艙水管理、低硫燃油規範，則其重置價值將較原船價高。

港區，對當事人權益及公共利益均屬不利。因此，本文乃檢討現行法令及其無法順利變賣之原因。其中拍賣之最低價額核定或預定為關鍵因素之一，而變賣亦有其限制條件，而有待突破（例如強制執行法第60條第1項列舉之條件）。

對於在港區內查封中之船舶的保管、管理，亦與港埠費用之求償、港區安全有關。如何迅速處理此等船舶之債權，避免長期滯留港區，亦應符合「地方法院民事執行處查封船舶管理參考要點」第1點所稱之訂立目的：「提昇管理效能，維持船舶價值，以維護當事人權益」。故亦須探討此等船舶之管理，以及如何解決查封中船舶長期滯港，價值日漸減損等問題。

船舶鑑價因利害關係人不同，對鑑價之要求亦異，例如：賣方（或債務人）要求最高價；買方則愈低愈佳；銀行考量船舶價值是否可為充分貸款擔保或確保收回其債權；而法院則須符合法定要求及行政程序。船舶拍賣之底價，應非其市場價值，而應為迅速賣出之價值，甚且為拆船價值。為避免爭議及順利處理，有必要以一個適當及公正之程序來估定船舶價值，包括：底價核定或預定、船舶檢驗、保證金額酌定等。

參考文獻

1. 沈建興，《強制執行法逐條釋義（下）》，2014年，元照出版。
2. 陳猷龍，《海商法論》，2018年，瑞興圖書公司。
3. 詹駿鴻，〈海事優先權修正芻議〉，《航運季刊》，第26卷第1期，2017年，頁89-115。
4. 鄒武誠，〈船舶假扣押和海事優先權關係之探討——以「為使航行可能所生債務」為中心〉，《高大法學論叢》，第8卷第2期（01/2013），2013年，頁119-148。
5. 劉宗榮，《海商法》，3版，2016年，翰蘆圖書經銷。
6. Berlingieri, F., 2006, Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions, published under the auspices of the CMI.
7. Black's Law Dictionary, 1990, West Publishing Co. St. Paul, Minn.
8. Egerström, O., 2005, Securing maritime claims - The ship arrest regimes in Sweden and England, Master thesis, University of Lund.
9. Isikova, N., 2012, The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999: international and Ukrainian perspectives, World Maritime University.
10. Messon, N. 2003, Admiralty Jurisdiction and Practice, LLP.
11. Nikčević Grdinić, J., Nikčević, G., 2012, Arrest of Ships - The International Conventions on Arrest of Ships, Transactions on Maritime Science, pp. 103-108.
12. Preparation and Adoption of the Convention on Arrest of Ships, United Nations International Maritime Organization Diplomatic Conference on Arrest of Ships, U.N. Doc. A/Conf.188/3 (Mar.1, 1999) at

- <http://unctad.org/en/docs/imo99d3.pdf>.
13. Toney R., Arrest of Vessels: Practical Considerations, National Maritime Service. Willcox, P., The Science of Ship Valuation: A detailed explanation of the of the ship valuation process by senior valuer, CW Kellock & Co Ltd. <https://www.egggarforresterships.com/ship-valuations>.
14. UK, Maritime & Coastguard Agency, Department for Transport, Port Marine Safety Code, <https://www.gov.uk/government/publications/port-marine-safety-code>.

稿 約

- 一、每期截稿日為每月月底五天前。
- 二、手寫稿之字跡務必工整；為求校稿之便利，請作者提供磁片或電子檔案。
- 三、本刊各專欄均歡迎投稿及提供資料，學者專家來稿請附學、經歷及現職基本資料及聯絡地址電話。
- 四、請作者切勿一稿兩投。但如為研（座）討會內之特定人士閱覽之文章不在此限。
- 五、文稿如有引用其他著作者，請註明其出處，並提供註釋。
- 六、本刊為公會刊物，常態性設有中華民國律師公會全國聯合會會務屬性之專欄，關於該專欄之文件或文章，由秘書長會知會訊委員會主任委員刊登，不計稿酬。
- 七、所有稿件均應依審稿辦法處理。
- 八、本刊審稿委員得提供修稿建議，如作者拒絕者，應特別註明。
- 九、為感謝作者熱心支持本刊，除第六條規定外，凡經審稿通過之文稿，當酌致稿酬如下：
 - （一）本刊稿酬每一字新台幣壹元，外文稿酬另議。
 - （二）凡超過壹萬貳仟字之稿件，壹萬貳仟字以上部份，每字新台幣0.5元。
 - （三）每篇稿件給付稿酬上限為新台幣壹萬伍千元。
 - （四）翻譯之文稿，每字新台幣0.5元。
 - （五）未具原創性，而係引用其他學術文獻及法案等之附件者，除有例外，否則不列入稿酬之計算。
- 十、投稿者欲撤回投稿時，若已完成編排作業者，須賠償本會審稿之審查費用新台幣貳千元，並經編輯委員會同意後始得撤回。
- 十一、本稿約經會訊委員會修正通過後自2008年1月10日施行。