

交通部航港局 106年第1次船員岸上晉升適任性評估筆試測驗一等船長航運業務測驗筆試試卷  
(卷 1 共計50題 每題2分 及格標準為60分)

- ( B ) 1. 對船舶安全有很重要性的因素為？ (A)噸位大小 (B)是否適航 (C)航速高低 (D)續航力多少
- ( C ) 2. 在海上救助中，以"NO CURE NO PAY"作為救助報酬的原則應包含(1)純救助、(2)僱傭救助、(3)無效果無報酬救助？ (A)(1)至(3) (B)(1) (2) (C)(1) (3) (D)(2)(3)
- ( B ) 3. 於V/C契約中，有關最早起裝日與取消日(Laycan)之約定，下列論述何者有誤？  
(A)Laycan時間愈長對船東愈有利 (B)Laycan時間愈長對傭船人愈有利 (C)船舶錯過取消日，傭船人有不揭示解約與否之權利 (D)船舶錯過取消日，傭船人有解約之權利
- ( D ) 4. 船舶發生海難事故，優先適用的法律為何？ (A)國際公約 (B)民法 (C)民事訴訟法 (D)海商法
- ( B ) 5. 根據NO CURE NO PAY的報酬原則，救助者對於構成環境污染損害危險的船貨進行救助不成功，則救助者？ (A)不能獲取任何救助報酬或費用 (B)不能獲取救助報酬但可獲得污染防制的費用 (C)可以獲得救助報酬不能獲取其它費用 (D)請求全額可以救助費用
- ( C ) 6. 對於定期航運產業特性，下列論述何者有誤？ (A)貨櫃船噸供給彈性小 (B)空櫃調度不平衡 (C)STCW國際公約自2000年起全面實施 (D)船噸供給量與貨源需求量決定運價市場
- ( A ) 7. 在貨櫃運輸中，下列何者非港口碼頭收貨單據的作用？ (A)表示確認託運人的訂艙 (B)憑該單據託運人將貨櫃送至裝卸區 (C)託運人用此單據換取提單 (D)證明貨物已收受
- ( B ) 8. 有關海上運送人之義務，下列敘述何者有誤？ (A)為救助或意圖救助海上生命或財產，運送人可主張合理之偏航 (B)對於不合理之偏航，託運人可選擇解約，但不得請求損害賠償 (C)國際貿易中銀行只接受貨物裝載上船後所簽發之B/L (D)運送人有權拒運危險貨物
- ( C ) 9. 下列何者為一九五七年海船所有人責任限制國際公約，得主張責任限制之債權？ (A)救助之債權 (B)船員本於僱傭契約所生之債權 (C)對於港埠工作物所加損害而生之責任 (D)由於共同海損分擔額外之債權
- ( C ) 10. 依一九六九年CLC 公約規定，有關油污損害賠償訴訟之提起，自損害發生之日起，因若干時間不行使而消滅？ (A)一年間 (B)二年間 (C)三年間 (D)六年間
- ( C ) 11. 傭船契約書中(Customary quick despatch ; CQD)作為允許裝卸時間之計算，所指為何？ (A)約定每天裝載或卸載一定噸數 (B)約定以一定天氣狀況許可之工作日/小時 (C)約定以習慣裝卸速度 (D)約定允許裝卸時間可合併計算
- ( B ) 12. 在載貨證券之分類中，貨物均在相當時間之前，置於運送人之倉庫，而運送人因託運人之請求，簽發貨物收受單據，此種載貨證券為？ (A)直達式載貨證券 (B)待裝載貨證券 (C)指示式載貨證券 (D)裝船載貨證券
- ( D ) 13. 「1924年統一海船所有人責任限制國際公約」中，對於人命或身體傷亡之損害債務，原則以若干金額計算為限？ (A)按船舶噸位，以每噸1,000金法郎計之總額 (B)按貨載噸位每噸不超過五英鎊 (C)按船舶噸位每噸不超過五英鎊 (D)按船舶噸位每噸不超過八英鎊
- ( A ) 14. 下列何項非海商法規制定「海事賠償責任限制」之法源依據？ (A)1978年漢堡規則 (B)1924年統一海船所有人責任限制國際公約 (C)1957年海船所有人責任限制國際公約 (D)1976年海事索賠（求償）責任限制公約

- ( C )15. 國際公約有關船舶碰撞管轄權，海船與內河航行船舶之間所發生碰撞，得向下列何者法院起訴？(A)被告船舶船籍港之法院 (B)當事人合意地之法院 (C)被告之居（住）所或營業所在地之法院 (D)原告之營業所在地法院
- ( D )16. 下列何種狀況並非船長棄船的考量？(A)天候情形及變化 (B)在船人員因火災或爆炸可能蒙受風險 (C)海洋污染問題 (D)船舶維持漂浮，沒有立即危險
- ( A )17. 貨物之價值，於託運時為不實之聲明，使聲明價值與實在價值不同者，其共同海損應如何計算？(A)補償額以金額低者為準，分擔額價值以金額高者為準 (B)補償額以金額高者為準，分擔額價值以金額高者為準 (C)補償額以金額低者為準，分擔額價值以金額低者為準 (D)補償額以金額高者為準，分擔額價值以金額低者為準
- ( B )18. 依CLC公約第七條第一項之規定，在締約國登記之載運散裝油類貨物若干噸之船舶所有人，必須進行保險或取得其他財務保證？(A)1,200噸以上 (B)2,000噸以上 (C)2,200噸以上 (D)3,000噸以上
- ( A )19. 災難中處理事故要領最優先順序為？(A)人命的安全 (B)船舶安全 (C)貨物安全 (D)環境保護
- ( B )20. 下列何者係船舶拖帶契約中，運送之標的物亦在運送人保管下？(A)承攬式契約 (B)運送式契約 (C)僱傭式契約 (D)單務式契約
- ( A )21. 下列何項「非」我國海商法所述共同海損之構成要件？(A)須為間接造成之犧牲及發生之費用 (B)須在船舶航程期間 (C)須有共同危險存在 (D)須有財產被保存
- ( D )22. 貨物裝船之前置入運送人之倉庫，運送人所簽發貨物收受單據，其載貨證券屬於？(A)House B/L (B)Shipped B/L (C)Omnibus B/L (D)Received for Shipment B/L
- ( D )23. 1983年協會船舶保險，時間條款有關退費規定，下列敘述何者為不正確？(A)保險經協議解除，未到期部份的保險費每月按比例退還 (B)在保險人認可的港口，因修理或不修理連續停泊三十日，依淨保險費退還 (C)船舶用作儲藏或駁運貨物，不能申請退費 (D)船舶在保險期間若發生全損，未到期部份保險費，按比例可申請退還
- ( C )24. 下列何者係我國海商法所未允許之合理偏航？(A)救助海上人命 (B)意圖救助海人命 (C)意圖撈取海上貨櫃 (D)意圖救助海上財產
- ( C )25. 1992CLC公約議定書由於IMO在2000年制定了一份油污修正書 ( The 2000 Amendments)，對於船舶所有人賠償責任限制之下列敘述，何者正確？(A)1500金法郎 (B)1800金法郎 (C)船舶總噸位5千以下者，金額為4百51萬SDR (D)2億1千萬金法郎
- ( B )26. 下列何者非於海事責任限制採船價主義之國家？(A)墨西哥 (B)美國 (C)日本 (D)英國
- ( B )27. 定期航運市場營運船東一般以下列何方式租傭船舶？(A)光船租賃(Bareboat Charter) (B)論時傭船(Time charter) (C)航次傭船(Voyage Charter) (D)艙位租傭(Solt Charter)
- ( A )28. 下列何者在共同海損行為時得免除其分擔義務？(A)船上所備糧食、船員衣物與薪津及旅客行李 (B)所留存之貨物 (C)到付之運費 (D)為共同海損犧牲之財物
- ( D )29. 下列何者為附加協會船舶保險時間條款兵險及罷工險中，不承保之事故引起之損害責任及費用？(A)遺棄的水雷魚雷炸彈或其他遺棄戰爭武器 (B)因參與罷工、停工、工潮、暴動或民眾騷擾人員引起者 (C)充公或沒收 (D)因未依規定提供安全保證或支付任何罰金或任何財物原因
- ( B )30. 下列何者屬海上保險承保的危險事故引起滅失毀損責任或費用項次？(A)因參與罷工、停工、工潮、暴動或民眾騷擾人員引起者 (B)爆炸物爆炸 (C)因任何恐怖主義份子或任何人的政治動機引起者 (D)因捕獲扣押居留禁止或扣留及因上述危險或任何上述危險威脅企圖之結果

- ( D ) 31. 傭船契約中何謂準偏航(Quasi-deviation)？(A)由於傭船人之過失所導致之偏航 (B)因海上救助所到導致之偏航 (C)因天氣惡劣所導致之，船長位確保船、貨之安全所採取之偏航 (D)不合理之運送遲延將增加船舶及貨物在海上之風險，而亦可能被認定為偏航
- ( B ) 32. 1952年統一船舶碰撞或其他航行事故中刑事管轄權國際公約中，規定船舶碰撞或航行事故涉及船長之刑事責任時，應向何單位提起訴訟？(A)碰撞發生地之法院 (B)船籍國法院或其行政主管機關 (C)船公司所在地法院 (D)碰撞雙方當事人合意之法院
- ( C ) 33. 有關「防護與補償保險協會」與「一般保險人」的比較中，下列何者「非」屬「防護與補償保險協會」的特點？(A)承保有關船舶的風險 (B)承保的是船舶所有人對第三人的賠償責任 (C)向被保險人提供借貸性的保險保障 (D)非以營利為目的
- ( B ) 34. 依「約安規則」有關船舶犧牲，下列何者不得列為共同海損？(A)為了船舶與貨物之共同安全，故意擱淺上灘 (B)船舶之已被沖走或實際滅失的部分經割棄時之滅失或毀損 (C)為了要熄滅船上火災，由於水或其他情況，將著火船舶駛上淺灘所致船舶與貨物或其部分之毀損者 (D)為了要熄滅船上火災，由於水或其他情況，將著火船舶鑿沈所致船舶與貨物或其部分之毀損者
- ( D ) 35. 請問航運策略聯盟之成員，下列何者有誤？(A)2M：馬士基APM-Maersk、地中海航運MSC (B)O3：法國達飛CMA-CGM、阿拉伯輪船UASC、中海集裝箱航運CSCL (C)CKYHE：中國遠洋COSCO、日本川崎汽船K Line、陽明Yang Ming、韓進Hanjin、長榮Evergreen (D)G6：漢堡南美Hamburg Süd Group、日本郵船NYK、東方海外OOCL、美國總統輪船APL、現代商船Hyundai M.M.、三井商船MOL
- ( C ) 36. 我國航運稅捐之課稅方式為何？(A)營利事業所得稅 (B)噸位稅 (C)營利事業所得稅與噸位稅二擇一 (D)營業稅
- ( C ) 37. 有關船舶之營運方式，下列何者為「租船人完全占有船舶管理營運」之契約？(A)論程傭船契約 (B)論時傭船契約 (C)光船租賃契約 (D)船舶租買契約
- ( B ) 38. 下列何種時機或場合下，船東會採用自貨自運或專用之營運方式？(A)船公司(含定期和不定期的)貨載機會因季節性或臨時性的增加 (B)為能如期獲得原料之供應及穩定低運輸成本 (C)擴大服務客戶，建立航線網路及掌握資訊等目的。 (D)航運為爭取時效性或資金不足，儘速取得低成本船舶。
- ( B ) 39. 「於傭船業務下，載貨證券如由傭船人簽發，則由傭船人負責，但船舶所有人應負責船舶適航性及貨物照料責任」，上述有關載貨證券責任及適航能力之敘述為下列何種契約？(A)論程傭船契約 (B)論時傭船契約 (C)光船租賃契約 (D)船舶租買契約
- ( B ) 40. 於論程傭船(V/C)契約中，有於載貨證券(B/L)引入條款(Incoporated clause)之效力，下列敘述何者有誤？(A)若引入條款以一般性字眼規定，僅能將C/P中與「運送有關之事項」，如裝卸、運送義務、航程等引入該B/L證券中，與運送無關之條款(如仲裁或管轄條款)，除非另有明示，不得引入。(B)若與載貨證券性質不同之條款仍得引入，如傭船費、延滯費、裝卸時間等存在(C/P)中，亦得引入載貨證券。(C)若非常用(usual)之C/P條款，除非引入條款另有明示，不得以一般性字眼(general word)引入B/L中。(D)根據法令、判決，受貨人(B/L之持有人)無法履行之義務，如C/P中規定傭船人有提供充足貨物供運送之義務，不能以引入條款引入(B/L)中拘束受貨人。
- ( C ) 41. 有關我國海上保險之內容係於下列何法中規範？(A)民法 (B)保險法 (C)海商法 (D)航業法
- ( B ) 42. 依照海牙規則第三條第一項規定，對船舶適航性之要求僅止於運送人盡「適當注意 ( Exercise Due Diligence )」即可，船舶之不適航，運送人若能舉證在航程發航前及發航時已盡適當注意仍無法發覺水管接頭有瑕疵導致貨物受損，運送人應負責任為何？(A)應負一半賠償責任 (B)免除賠償責任 (C)應負完全賠償責任 (D)應負四分之三賠償

## 責任

- ( B )43. 在下列何項國際公約之中，何者對運送人責任比較輕？(A)約克安特衛普規則 (B)海牙威士比規則 (C)漢堡規則 (D)鹿特丹規則
- ( C )44. 依照我國海商法第53條規定，運送人或船長，於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給何項文件？(A)倉單 (B)小提單 (C)載貨證券 (D)擔保提貨
- ( B )45. 收貨人以「擔保提貨」方式提貨後，是否要交回載貨證券？(A)不必交回 (B)仍然要交回 (C)理論上要交回，但實務上，很少交回 (D)理論上不用交回，而實務上，偶有極少數收貨人交回
- ( A )46. 海上旅客運送依照我國海商法第84條之規定，旅客於發航前因死亡、疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得向旅客請求票價若干？(A)十分之一 (B)十分之二 (C)二分之一 (D)全部票價
- ( D )47. 依海商法第一零一條規定，有關船舶碰撞之訴訟，得向下列那一地法院提起訴訟？(A)原告營業所所在地 (B)原告船舶船籍港 (C)原告住所所在地 (D)當事人合意地
- ( C )48. 某船在海上遭遇下列何種情況時，不能歸屬於異常自然現象之災難？(A)火山爆發 (B)地震引起之海嘯 (C)北大西洋低壓所形成的惡劣天氣 (D)龍捲風
- ( A )49. 船長遭遇下列何者情況時，則不適用於簽署海事報告(Sea Protest)？(A)貨物短少時 (B)風浪大可能造成貨損時 (C)船舶受損情形發生時 (D)共同海損發生時
- ( C )50. 下列何者屬運輸方式之經濟特性？(A)通用性 (B)連續性 (C)運輸成本 (D)運輸能力