

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三等船長船長實務測驗筆試試卷
(卷 1 共計選擇15題 每題2分 申論5題 每題14分 及格標準為60分)

- (B) 1. 「1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(STCW 78)」係IMO採納後何時生效？ (A)1978年3月生效 (B)1984年4月生效 (C)1995年3月生效 (D)1997年2月生效
- (D) 2. 船員因執行職務死亡之撫卹金為幾個月？ (A)十個月 (B)二十個月 (C)三十個月 (D)四十個月
- (B) 3. 熱帶氣旋發生頻率最高之區域為？ (A)大西洋西部 (B)西太平洋 (C)南印度洋 (D)加勒比海
- (B) 4. 船員之最低薪資標準由誰訂定？ (A)勞委會 (B)交通部 (C)船公司 (D)海員公會
- (A) 5. 小型船舶於操舵位置四周無遮擋之視野，並無夜視障礙或無保持適當瞭望之其他妨礙者，舵工在操舵時？ (A)允許被視為瞭望者之一 (B)不應視為瞭望者 (C)STCW Code中未規定 (D)以上皆非
- (C) 6. 中華民國船員法規定「船員定期僱傭契約」於航行中屆滿時，以船抵第一港後幾小時後終止？ (A)二十四小時 (B)三十六小時 (C)四十八小時 (D)七十二小時
- (C) 7. 中華民國船員法中規定，船員因執行職務而受傷或患病，雖已痊癒而殘廢或逾「若干」年仍未痊癒者，雇用人應按殘廢程度給予補償？ (A)半年 (B)一年 (C)二年 (D)三年
- (D) 8. 下列何項非國際海事組織規定，所有適用公約之船舶均應攜備正本之證書或文件？ (A)船舶安全管理證書 (B)國際噸位證書 (C)國際載重線證書 (D)安全管理證書公司符合文件正本
- (D) 9. 我國對強烈颱風之風力等級為分等，中心最大風速相當風級？ (A)10級以上 (B)12級以上 (C)15級以上 (D)16級以上
- (D) 10. ISM CODE已於1994年5月被納入「SOLAS」中附錄第幾章？ (A)6 (B)7 (C)8 (D)9
- (B) 11. 運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，未經託運人同意，也非商業習慣所允許，所致生毀損或滅失時，將有何種情況發生？ (A)不須負賠償責任 (B)應負賠償責任 (C)視毀損狀況而定 (D)須由海事評議委員會決定
- (B) 12. 一般載貨證券上除了記載貨物與數量、品質及外觀包裝外，尚有其他貨物態缺損之註記者，稱之為何麼提單？ (A)Clean B/L (B)Foul B/L (C)Shipped B/L (D)Post-date B/L
- (B) 13. 船舶碰撞賠償請求權自發生時間起幾年有效？ (A)一年 (B)二年 (C)三年 (D)四年
- (A) 14. 航程計劃(Voyage Planning)之初步準備是指下列何者？ (A)評估 (B)計劃 (C)執行 (D)校核及監控
- (A) 15. 海事報告之送請簽證期限，應於海事發生後，或該船舶到達規定之港口後，幾日內為之？ (A)7 (B)10 (C)12 (D)14

申論題

1. 對船舶因碰撞所提起之訴訟，有權管轄之法院有哪些？試列舉之。
答案：1.被告之住所或營業所在地之法院。2.碰撞發生地之法院。3.被告船舶船籍港之法院。4.船舶扣押地之法院。5.當事人合意地之法院。6.受害船舶最初到達地之法院。
評分標準：
2. 試述霧之分類。

答案：氣團霧則包括輻射霧(低霧、大陸高逆溫霧)、平流霧(海霧、熱帶空氣霧、蒸氣霧)、平流輻射霧、低溫霧、升坡霧、海岸高逆溫霧等。(建議:只要能以1.平流霧2.輻射霧兩原理解答即算通過。)

評分標準：

3. 試述低霧之成因。

答案：夜晚地面冷卻，下層空氣產生一逆溫層，這種逆溫層有阻遏對流並減小亂流的作用，因而使空氣停留下來繼續接受冷卻。這種冷卻作用有時只能夠形成霧或霜。但如有微弱氣流將飽和層攪拌有幾公尺到幾十公尺的厚度，整個氣層到達露點以下，就可以形成低霧。

評分標準：

4. 何為載貨證券？

答案：指證明海上貨物運送契約、運送人收受或裝載貨物之證券以及當繳還該證券時，運送人負有交付貨物之義務的一種文件。

評分標準：

5. 倘無法取得天氣警報資料(含氣象傳真、NAVTEX或衛星廣播訊息)，試述暴風半徑內之颱風中心判斷及應變措施原則？

答案：暴風半徑內之應變措施：航行海上時欲知自己船位是否陷入颱風危險半圓，最簡單的判斷方法為「以面向風，颱風中心約在右手90~137度之間」。1.假使估計船在危險半圓中，設法使船右艏受風，儘力頂住，並保持航向，同時記錄風向，若發現風向逐漸順轉(真方位角度加大)，則可以確定已陷危險半圓之中，此時，應儘最大可能保持風向來自船艏右前方，以期颱風中心由船艏通過。2.假使估計船在安全半圓，則使船右艏部受風並保持航向，然後記錄風向，若風向做逆轉(真方位角度減小)，則船確定在安全半圓內。若能持續使右船艏受風，颱風將自船艏通過。假使估計在安全半圓內，卻發現風向順轉時，則即知估計錯誤，應立即改變航向使船右艏受風否則必將越陷越深，捲入颱風中心。3.假使估計船正在颱風前進路徑之上時，應儘力保持右艏部受風，如在安全半圓中航法，保持航向，並記錄風向，風向若不變，則表示船仍在路徑前方的情況亦未改變，倘若能得風向逆轉，只要15度，船已進入安全半圓。

評分標準：