

108 年度第 3 梯次船員適任性評估試題疑義結論

一、一等船長筆試測驗科目「船長實務」

第 15 題

題目：貨船安全設備證書其簽發之期限不得超過幾年？(A)1 年 (B)2 年 (C)3 年 (D)5 年

答案：D

參訓人員意見：依據一、二等船長岸上晉升訓練教材(上冊 104 年 12 月最新版) PAGE. 204，第三點。應為(B)2 年。

結論：

(一) 該題選擇答案為 B 及 D 者均給分。

(二) 此題不再使用。

理由：

(一) SOLAS 規定貨船安全設備證書換證檢驗為每 5 年檢驗乙次，每年需做一次年度檢驗。。

(二) 審視 104 年一、二等船長岸上晉升訓練教材上冊 204 頁內文的確有“其簽發之期限不得超過 24 個月”之正確敘述。

(三) 本題建議填答(B)2 年及(D)5 年均給分，惟應通知訓練單位將不正確資訊做更改。

第 39 題

題目：為避免密閉艙間缺氧造成傷亡，在未經徹底通風並測定其全艙含氧量達到體積多少比率時，任何人不得進入 (A)19% (B)20% (C)21% (D)23%。

答案：C

參訓人員意見：

(一) 根據中華民國局限空間作業危害預防要點十九、雇主使勞工從事局限空間作業時，除為防止爆炸、氧化或作業上有顯著困難致不能實施換氣者外，應以清淨空氣通風方式予以適當換氣，確保該作業環境符合下列規定：

(一)空氣中氧氣含量不得低於百分之十八或高於百分之二十三。

(二) 再根據 107 年第一次適任性評估第 44 題：

(D) 44. 開工前，大副提交一份密閉艙間檢查表請您(船長)簽名，請問以下哪一項測量結果顯示該艙間通風不足？(A)氮氣含量為 76% (B)碳氫氣 0.5%LEL (Low explosive limit) (C)硫化氫 0.1 PPM (D)含氧量為 19%

結論：

(一) 該題維持原答案。

(二) 建議修正題目內容為：「…在經徹底通風並測定其全艙含氧量最少達到體積多少比率時…」

理由：

(一) 依據一、二等大副補充教材 170-717 頁，(4) 缺氧 e. 缺氧時封閉艙，未經徹底通風，並測定其全艙氧氣含量達到體積比在 21%時，任何人不得進入。

(二) 另 IMO Resolution A.1050(27)7.2.1(第六頁)所述，進入密閉空間含氧量達 21%。應無爭議。

第 44 題

題目：依我國船舶法定義，下列何者為小船？(A)總噸位未滿二十之非動力船舶 (B)總噸位未滿三十之動力船舶 (C)總噸位未滿五十之動力船舶 (D)總噸位未滿五十之非動

力船舶。

答案：D。

參訓人員意見：船舶法規定第三條第八款小船定義為：指總噸位未滿五十之非動力船舶或總噸位未滿二十之動力船舶。因此以題意來解讀答(A)也是正確答案。

結論：

(一) 該題答案選擇(A)及(D)者均給分。

(二) 建議此題不再使用。

理由：

(一) 依船舶法定義小船指總噸位未滿五十之非動力船舶，但選擇題之答案(A)總噸位未滿二十之非動力船舶，亦含在選項之內，故(A)及(D)均正確。

二、 一等大副筆試測驗科目「航行安全與氣象」

第1題

題目：互見中的一艘動力船舶，當與下列船舶相遇存在有碰撞危機時，下列何者屬於直航船？(A)右舷 125 度方向駛近的大油輪 (B)左舷 60 度方向駛近的水面上水上飛機 (C)正前方駛近的帆船 (D)左舷 60 度方向駛近從事捕魚中之船舶。

答案：C。

參訓人員意見：依據國際海上避碰規則第十八條 船舶間之責任第一款 航行中動力船舶，應避讓下列船舶：(三)從事捕魚中之船舶；(四)帆船。故答案(D)左舷 60 度方向駛近從事捕魚中之船舶為另一動力船舶應避讓之船舶，故(D)為直航船且(C)正前方

駛近的帆船—為迎艏正遇情況(國際海上避碰規則第十四條)，依規定是應“各朝右轉向”，其意套用至本題為帆船與動力船舶皆需向右避讓，故知本題動力船舶與帆船皆為讓路船。

結論：

(一) 該題答案選擇(C)及(D)者均給分。

(二) 建議此題不再使用。

理由：

依避碰規則第 18 條“船舶間之避讓責任”所述：

除第 9、10 及 13 條另有規定外，航行中動力船舶，應避讓下列船舶：

1. 操縱失靈船舶
2. 運轉能力受到限制船舶
3. 從事捕魚中之船舶
4. 帆船

填答(C)及(D)均給分。

第 4 題

題目：在霧中航行時，雷達顯示他船意圖自左後方追越你船，如有碰撞危機你應採取何種行動？(A)保持航向航速 (B)向右轉向避讓 (C)向左轉向避讓 (D)減速停船。

答案：B。

參訓人員意見：

- (一) 依據國際海上避碰規則第八條 避碰措施--第五款
如必要時，為避免碰撞，或容許有更多時間以研判當前情勢，船舶應減速或停俾，以制止船舶前進。本題

題意為“霧中航行時”，故能推論為能見度受限，且對方為追越船，理應避讓我船，故(D)減速停船以容許有更多時間以研判前情勢並無不合理之處(一二等大副上冊 page 355 第 8 行。

(二) 再依據國際海上避碰規則第十九條 船舶在能見度受限制時之措施 - 第五款(前略)如有必要，應於本船停止前進(一二等大副 上冊 page 355 第 6 行)

結論：

(一) 該題維持原答案(B)。

理由：

依避碰規則第 19 條船舶在能見度受限制時之措施：

(一) 依題意，他船自左後方追越，如有碰撞危機應採取向右轉向避讓。

(二) 減速和停船“除已斷定不存在碰撞危險外，每一船當聽到他船的霧號顯示似在本船正橫以前，或在雷達上發現與正橫前的他船不能避免緊迫局面時”，應將航速減到能維持舵效的最小速度或必要時把船停住。

(因此指的是他船位於本船正橫之前)。本題維持原案 B。

第 34 題

題目：船舶在港內失火時，下列所應採取的措施，何者是錯誤的？(A)發出火警信號，啟動滅火部署 (B)立即向港口消防單位報案 (C)停留在港內，不可離港，方便救援 (D)通知港務局、船公司或船務代理行。

答案：C。

參訓人員意見：

- (一) (B)是錯誤的，不應該立即向港口消防單位報案，需先經過評估後無法自滅的情況下才通知港口消防單位。
- (二) (C)並沒有錯誤，依據教材所述「當失火的船舶嚴重威脅港口設備與附近船舶時，港務局會安排並通知船長，速把失火船舶移離到開闊水域」(page 72 第 27 行)以及「當失火或爆炸的船舶，已嚴重威脅港口設備和附近的船舶時，應把船舶移離到開闊水域」。本題題意並無失火情況已達“嚴重威脅港口設備與附近船舶”，所以停留在港內，可不可離港，方便救援是正確的。

結論：

- (一) 此題答案中四個選項均為正確做法，無錯誤選項，此題送分。
- (二) 建議此題不再使用。

理由：

依題意所述，四個選項中均可視為正確做法，並無錯誤選項，本題全部給分。