

109 年度第 2 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「航運業務」第 33 題、43 題、45 題及 49 題試題疑義

第 33 題

題目：聯合國國際海上法律公約中所建構之大陸棚(Continent Shelf)，其領域係為？(A)領海基線算起 24 海浬之水域 (B)領海基線算起水深 100 公尺之水域(C)領海基線算起水深 200 公尺之水域(D)領海基線算起 200 海浬之水域。

答案：D。

參訓人員意見：大陸棚其領域應是領海基線算起水深 200 公尺之水域，而不是領海基線算起 200 海浬之水域。

結論：維持原答案 D。

理由：

- (一) 依聯合國海洋法公約規範並參考補充教材第 168 頁，13.6 聯合國海上法律公約。
- (二) 大陸棚本是地質地理學上的概念，是指從海岸起在海水下由陸地向外自然延伸的地勢平緩的海底區域的海床及底土。在 UNCLOS 1982 第七十六條大陸棚的定義中述及，沿海國的大陸棚包括其領海以外依其陸地領土的全部自然延伸，擴展到大陸邊外緣的海底區域的海床和底土，如果從測算領海寬度的基線量起到大陸邊的外緣的距離不到 200 海浬，則擴展到 200 海浬的距離。
- (三) 大陸棚是指沿海國領土自然延伸到海底的海床和底土，沿海國對此擁有一定的主權權利。

第 43 題

題目：船舶發生碰撞事故後，下列何者為最優先採取之措施？

(A)停俾(B)響起總警報系統(C)關閉水密門(D)評估損害程度。

答案：B。

參訓人員意見：船舶碰撞應當下是停俾而非持續性動俾，更可能引發更大災難。警報響起在船舶剛碰撞時現代船舶皆會自動報警。在考量到船長第一動作時，應為停俾才是最為安全。

結論：維持原答案 B。

理由：

- (一) 經查船舶碰撞事故後，應先響起警報系統為宜。
- (二) 船上發生緊急事故應先響起總警報系統通知全船人員是正確的做法，發生碰撞、火災、人員落海…皆一樣，在船長補充教材第十六章第 16.1 節第 192 頁已述及。

第 45 題

題目：載貨證券乃表彰價值之權利(私權)證券，其權利之發生、移轉或行使須全部或一部依證券為之，下列敘述何者為錯誤？(A)不以三者均須依證券為之為必要(B)該財產價值私權發生之作成證券行為、私權移轉之交付行為或私權行使時之提示證券行為(C)若三者均為必要時，則屬不完全有價證券。(D)若三者均為必要時，則屬完全有價證券。

答案：C。

參訓人員意見：B/L 在 104 年考古題第 4 題中，B/L 為不完全有價證券，而此題是為有價證券為對，故有爭議。

結論：維持原答案 C。

理由：

- (一) 一、二等船長補充教材第 12 頁中述及載貨證券為有價證券，載貨證券乃表彰價值之權利(私權)證券，其權利之發生、移轉或行使須全部或一部依證券為之，但不以三者均須依證券為必要。因此，該財產價值私權發生之作成證券行為、私權移轉之交付行為或私權行使時之提示證券行為，三者之中有其一為必要即可。
- (二) 若三者均為必要時，則屬完全有價證券，否則為不完全有價證券。因此，若三者均為非必要時，則為不完全有價證券。

第 49 題

題目：下列何者未規範船舶碰撞後，船長之懲處規定？(A)海商法(B)商港法(C)船員法(D)船員管理規則。

答案：A。

參訓人員意見：在碰撞對船長之責任，海商法有提及碰撞相關法條，但翻閱船員管理法並未對碰撞有涉及，故此題有爭議。

結論：答案選擇 (A) 及 (D) 者均給分。

理由：「船員服務規則」已於七十三年一月三十一日修正發布全文九十四條（原船員管理規則、海員服務規則合併），目前有船員服務規則沒有船員管理規則。

二、一等船長測驗科目「船長實務」第 17 題試題疑義

第 17 題

題目：海事報告之作成，下列何項之規定並不符合海事報告規則？(A)當船舶發生海難時，由船長或輪機長之一作成(B)船長遇難不明時，由生還船員中職務最高者作成(C)全船遭難時，由船舶所有人或船舶代理人作成(D)海事報告應有海員或旅客之證明。

答案：A。

參訓人員意見：海事報告(B)選項由最高職位者負責(船長死亡時)，但船長死亡後，有考古題是寫由大副來負責，選項錯誤的。

結論：仍維持原答案 A。

理由：海事報告規則第三條「船長遇船舶基本海事時，應依海商法第 49 條作成海事報告…」並非由船長或輪機長之一作成。

三、一等大副測驗科目「航海與船舶操縱」第 9 題、第 13 題、第 17 題及第 27 題試題疑義

第 9 題

題目：船舶離碼頭時，大多採用何種方式較為安全？(A)艏先離 (B)艉先離(C)平行離開(D)Z 型方式離開。

答案：B。

參訓人員意見：艉離法確實比艏離法安全且被廣泛使用。但平行離法相較於艉離法卻適用於更多元的環境條件。不管是泊位前後餘地不大，亦或是吹強烈攏風等不良天氣情況皆適用。且於實際運用面，船舶日漸大型化的情況下，大多數船也都使用兩艘拖船協助平行離法。

結論：維持原答案 B。

理由：在無風力等考量之下，船舶自仍維持應以艉先離方式更為廣泛、安全。

第 13 題

題目：利用無線電廣播以播報航行安全資料稱為無線電航行警告系統。對於此系統，下列何者之敘述為正確？(A)各廣播電台之詳細資料可查 NIMA 圖書 Planning Guide 及 Enroute

Directions(B)英國負責第四區與第十二區的地區協調官(Area Coordinator)。(C)美國另設大西洋航行危險緊急通告(Hydrolant)及太平洋航行危險緊急通告(Hydropac)以涵蓋全球。(D)航行廣播系統共分 16 個長程航行警告區，分別由國際海事組織(IMO)之各會員國負責。

答案：C。

參訓人員意見：

(一) 題意答案不清。

(二) 公在答案 C 中提到“美國另設…以涵蓋全球”，但以上兩套系統僅供“太平洋”及“太平洋島鏈”及“大西洋”等區，並未包含“全球”。

(三) 依據 83 FR 22276(2018/05/14 發布)於 2018/08/30 起，此系統已被 USCG 停用。

結論：本題答案(A)、(B)、(C)、(D)均給分。

理由：

(一) 一、二等大副補充教材-航海與船舶操縱-第 45 頁述及：美國係負責第四與第十二航行警告區之協調，並設置大西洋航行危險緊急通告(HYDROLANT)及太平洋航行危險緊急通告(HYDROPAC)等航行警告系統以提供涵蓋全球之航行警告系統。確如考生所述已由 83 FR 22276 取代。

(二) 此題並無正確答案，一律給分。

第 17 題

題目：船舶在河床基本對稱的運河中航行時，若對向沒有來船，應如何航行？(A)船位靠河道右側(B)船位靠河道左側(C)船位在河道中央(D)依據船長喜好而定。

答案：C。

參訓人員意見：根據 COLREG 第九條中的說明，船舶應盡量靠近右舷水道航行。

結論：維持原答案 C。

理由：

- (一) 依據一、二等大副補充教材第 328 頁。
- (二) 在對向無來船時(C)為正確答案。

第 27 題

題目：發現落水者已晚，大型船為儘快駛至落水者位置，應採用何種迴旋法？(A)斯恰諾(Scharnow)旋回(B)威廉遜(Williamson)旋回(C)雙旋回(D)單旋回。

答案：A。

參訓人員意見：

(一)依據訓練教材 P. 372 和 P. 373 指出：

威廉遜旋迴最適用於「延遲行動」符合題意中的「發現落水者已晚」，書本指出斯恰諾旋迴應適用於「人員失蹤」情況，但不適用於「立即行動」及「延遲行動」的情況。題目並未表明落者是否失蹤，是以「發現落水者已晚」的情況下，大多數船長應還是會選用威廉遜旋迴方式搜救。

(二)威廉遜旋迴及斯恰諾旋迴皆符合某層面上之題意，應皆予以計分。

結論：該題維持原答案 A。

理由：依一、二等大副補充教材，航海與船舶操縱第 372、373 頁。

四、一等大副測驗科目「船舶操作與人員管理」第 29 題、34 題及 38 題試題疑義

第 29 題

題目：依 MARPOL 73/78 規定，油污濃度計之容許誤差值為何？
(A)±10ppm(B)±12ppm(C)±15ppm(D)±18ppm。

答案：C。

參訓人員意見：此題在 101 年度第 3 梯次的船舶操作與人員管理科目的第 20 題有考過，當時的答案是 $\pm 10\text{ppm}$ 精確度，而非 $\pm 15\text{ppm}$ 。

結論：維持原答案 C。

理由：

(一) 參考一、二等大副補充教材船舶操縱與人員管理 240 頁。

(二) 因題目是問油污濃度計之容許誤差值，而非精確度。

第 34 題

題目：「海洋污染防治法」第三十六條棄置依第二十二條第一項公告之甲類物質於海洋，致嚴重污染海域者，處十年以下有期徒刑，得併科新臺幣多少以下之罰金？(A)2000 萬 (B)1 億(C)10 億(D)無上限。

答案：B。

參訓人員意見：此題在 102 年度第 2 梯次一等大副船舶操作與人員管理科目第 40 題有考過，當時答案是罰金 2000 萬。

結論：維持原答案 B。

理由：依海洋污染防治法第 36 條，棄置依第二十二條第一項公告之甲類物質於海洋，致嚴重污染海域者，處十年以下有期徒刑，得併科新臺幣二十萬元以上一億元以下罰金。前項之未遂犯罰之。(B)為正確答案。

第 38 題

題目：SOLAS 第 V 章航行安全，船舶應裝置之航行系統與設備中規定，總噸位多少以上之船舶應另增設一部 3GHz 雷達或第二部 9GHz 雷達？(A)300(B)500(C)3000(D)10000。

答案：C。

參訓人員意見：此題參考一等大副晉升訓練教材（下冊）第六章第三節船舶的主要規格裡的內容有提到（船舶操作與人員管理第 280 頁）依 SOLAS 公約規定一萬總噸以上船舶，應裝兩具雷達裝置，自 1995 年 2 月 1 日起，其中一部至少具有能在 9GHz 頻帶操作。

結論：維持原答案 C。

理由：依 SOLAS 公約第五章 2.7 及 2.8 規定。

五、二等大副測驗科目「航海與船舶操縱」第 7 題及第 12 題試題疑義

第 7 題

題目：下列敘述，何者正確？(A)日單潮(Diurnal tide)是每一日僅有一次高潮及一次低潮(B)月潮高潮間隙是指某一地方月球經過中天與下一次高潮發生的時間間隙(C)較高高潮是在大潮時的高潮(D)潮高是在同一地點連續高、低潮間高度之差。

答案：B。

參訓人員意見：

(一)參考周和平著地文航海學第 352 頁內容，日單潮(Diurnal tide)：每一潮汐日中僅有一次高潮及一次低潮稱為日單潮。

結論：選擇答案(A)及答案(B)者均給分。該題不再使用。

理由：參考周和平著地文航海學第 352 頁。

第 12 題

題目：下列關於利用船艏單一目標方位導航時，哪種說法為正確？

(A)若導航方位增大時，船舶應向右調整航向。(B)若導航方位減少，船舶應向右調整航向。(C)若船艏對準導標，

表明船舶行駛在預定航線上。(D)利用單一目標方位即可得一定位。

答案：A。

參訓人員意見：題目未說明導航目標的方位（不一定在船艏）；但若導航目標置於船艏當作導標確實可以使船舶保持在航線上。一般近岸短距離航行都會找出以目的地上的標的物當導航目標，維持導標在船艏表示船舶行駛在預定航線上，即可抵達目的地。

結論：維持原答案 A。

理由：導標與疊標不同，題目問單一目標方位導航。

六、一等輪機長測驗科目「輪機長實務」第 34 題試題疑義

題目：MARPOL 公約附則 V，能漂浮的墊艙物料、襯料和包裝材料等應盡可能遠離陸地多遠處理入海？(A)3 海浬以上(B)12 海浬以上(C)25 海浬以上(D)禁止拋棄。

答案：D。

參訓人員意見：依據一、二等輪機長岸上晉升訓練教材第 334 頁表 11-2，在特殊區域外離岸 25 浬可以處理入海，題目未表明在特殊區域內。

結論：維持原答案 D。

理由：依 MARPOL Annex V 規範，Floating dunnage 禁止丟入海中。