

114年專門職業及技術人員高等考試大地工程技師考試分階段考試
(第一階段考試)、驗船師、引水人、第一次食品技師考試、
高等暨普通考試消防設備人員考試、普通考試地政士、
專責報關人員、保險代理人保險經紀人及保險公證人考試試題

代號:30620
頁次:6-1

等 別:普通考試
類 科:海事保險公證人
科 目:海商法概要
考試時間:1小時30分

座號: _____

※注意:禁止使用電子計算器。

甲、申論題部分:(50分)

- (一)不必抄題,作答時請將試題題號及答案依照順序寫在申論試卷上,於本試題上作答者,不予計分。
- (二)請以黑色鋼筆或原子筆在申論試卷上作答。
- (三)本科目除專門名詞或數理公式外,應使用本國文字作答。

一、請回答下列問題:

- (一)海商法就海上運送之貨物有何規定?(5分)
- (二)就甲板貨物與危險貨物,於海商法與商港法有何規範?(10分)
- (三)若海上運送貨物有毀損或滅失之情形,就貨物之件數,應如何計算?運送人之賠償責任有何規定?(10分)

二、海商法第62條第1項規定:「運送人或船舶所有人於發航前及發航時,對於下列事項,應為必要之注意及措置:一、使船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。」此為適航性之規定。試說明渠等規定之目的為何?海商法第62條第1項第2款所稱「相當船員」所指為何?(25分)

乙、測驗題部分:(50分)

代號:2306

- (一)本試題為單一選擇題,請選出一個正確或最適當答案。
- (二)共40題,每題1.25分,須用2B鉛筆在試卡上依題號清楚劃記,於本試題或申論試卷上作答者,不予計分。

- 1 甲船員出航前再三檢查,船舶具有適航性與適載性才發航,航行中不小心處置鍋爐不當導致爆炸,船舶起火燒燬船上貨物,貨載全部約計新臺幣1千萬元損失。此事變後航行至第一停泊港修繕,此時船舶價值是新臺幣2千萬元。試問運送人應賠償貨主多少?
 - (A)運送人應依據責任限制制度賠償新臺幣2千萬元
 - (B)依據免責規定,運送人對於海員於航行或管理船舶之行為過失不負賠償責任
 - (C)運送人應依據單位責任限制,每件最高以特別提款權666.67美元計算之,最高不超過新臺幣2千萬元
 - (D)運送人應依據喜馬拉雅條款賠償新臺幣1千萬元

- 2 福倫號貨輪運載貨物從 A 港出發，將貨物送達的第一個港口是甲貨物的 C 港，預計依序將乙貨物運送到 D 港，丙貨物運送到 E 港，丁貨物運送到 F 港，各港口卸貨時並又搭載其他貨物上船，最後抵達船舶目的地 H 港。某日於 D 港運送到 E 港途中與海嘯號船舶不慎發生碰撞，致使丙、丁貨物受潮嚴重，到達 E 港之前，緊急於事變後最近之 B 港停泊以維持適航適載能力。關於貨載的損害，船舶所有人主張責任限制，該限責損害賠償金額之船舶價值應如何計算？
(A)以到達 B 港之狀態對船舶估價 (B)以到達 C 港之狀態對船舶估價
(C)以到達 H 港之狀態對船舶估價 (D)以到達 H 港之狀態對貨載現在狀態進行估價
- 3 在船上之非給養品、非航行上或營業上必需之設備屬具，亦非同屬一人所有者，是否屬於海商法第 7 條「船舶之一部分」？
(A)否，是屬於從物
(B)否，是屬於獨立之物
(C)是，屬於船舶之一部分，船舶處分應一併移轉
(D)是，屬於船舶之一部分，但是分屬於同一人所有，故船舶處分不隨同移轉
- 4 海商法中有關裝卸期間之計算，假若於 2025 年 4 月 28 日遞交有關承載非袋裝水泥貨物之裝卸準備就緒通知書，依照貨物裝卸契約時間為期 10 天完成，下列敘述何者錯誤？
(A)裝卸期間從 2025 年 4 月 28 日起計算
(B)於 2025 年 5 月 3 日時間 09：33 至 14：27 下雨而無法裝卸水泥時，可不列計裝卸時間內
(C)已超過貨物裝卸契約時間後，遭遇下雨之裝卸不可能日期時間，要列入裝卸時間計算
(D)裝卸期間內適逢臺灣地區 2025 年 5 月 1 日勞動節之不工作休假日，該日不列計裝卸時間內
- 5 關於船舶發生碰撞之訴訟，不得向下列何項所處地點之法院提起訴訟？
(A)原告之住所或營業所所在地之法院 (B)被告船舶船籍港之法院
(C)船舶扣押地之法院 (D)碰撞發生地之法院
- 6 國內甲航運公司向國外乙船舶所有人租賃 1 艘礦砂船，租賃後甲委託交給丙公司船舶經紀人代為管理營運，丙並分別向裝、卸貨港報關行丁、戊簽訂進出口報關服務契約，請問那些人非屬海商法所稱之船舶所有人？
(A)丁、戊 (B)丙、丁、戊 (C)甲、乙、丙 (D)甲、丙、丁、戊
- 7 未確定裝運船舶之貨物保險，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱、裝船日期、所裝貨物及其價值，立即通知於保險人。此海上保險保單稱為：
(A)流動保險單（Floating Policy） (B)待通知保單（TBD Policy）
(C)預約保險單（Open Cover；Open Policy） (D)暫保單（Binder）
- 8 下列何項海難救助行為不得請求救助報酬？
(A)拖船對於被拖船施以救助者，但以非為履行該拖船契約者為限
(B)拖船對於被拖船施以救助者
(C)經以正當理由拒絕施救，而仍強為施救者
(D)對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者
- 9 下列何項物品如被犧牲，其損失應由各利害關係人分擔之，且可分擔共同海損？
(A)船員之衣物、薪津
(B)船舶發生共同海損後，為繼續共同航程所需之額外費用
(C)船上所備糧食、武器
(D)無載貨證券之旅客行李、私人物品

- 10 有關共同海損分攤額之計算，下列敘述何者正確？
(A)船舶以開航時地之價格為準
(B)貨物以送交最後受貨人之商業發票所載價格為準，如無商業發票者，以卸船時地之價值為準
(C)各被保存財產之分擔價值，應以航程啟航地或放棄共同航程時地財產之實際淨值為準
(D)運費以到付運費之應收額，扣除非共同海損費用為準
- 11 碰撞不在我國領海內水港口河道內，而被害者為我國船舶時，法院於加害船舶進入我國何處水域後，得扣押之？
(A)領海 (B)鄰接區 (C)經濟海域 (D)臺灣海峽
- 12 我國海商法有關共同海損之敘述，下列何者錯誤？
(A)共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過 2 年不行使而消滅
(B)共同海損之計算，由全體關係人協議定之。協議不成時，得提付仲裁或請求法院裁判之
(C)貨幣、有價證券或其他貴重物品，經犧牲者，除已報明船長者外，不認為共同海損犧牲
(D)應負分擔義務之人，得委棄其存留物而免分擔海損之責
- 13 假設某貨櫃船（甲）在臺中港外海與梧棲漁港所屬未滿 20 噸動力漁船（乙）發生船舶碰撞，下列敘述何者正確？
(A)甲、乙皆可主張海商法有關船舶所有人責任限制規定
(B)甲船碰撞後發生船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償，適用海商法有關船舶所有人責任限制規定
(C)甲、乙皆適用海商法有關共同海損規定
(D)甲、乙皆適用海商法有關船舶碰撞規定
- 14 我國海商法對於船舶法所稱之小船而言，除因發生何項海事事務外，不適用海商法之規定？
(A)火災 (B)擱淺 (C)碰撞 (D)沉沒
- 15 船舶之保險是以何時之船舶價格及保險費計為保險價額？
(A)保險人責任開始時 (B)船舶抵港準備卸貨時
(C)船舶準備開航時 (D)要保人向保險人提出要保單時
- 16 散裝船於臺中港裝載一批硫磺粉，預計裝載 5 天 11 小時，事先約定好節假日、下雨時間皆不列計裝卸時間，該船準時於預定日期（2025 年 2 月 25 日，星期二，上午 09：00 開始裝卸）抵達裝貨港，在最初裝卸前 2 天中遭遇共計 11 小時無法裝貨下雨時間，最後該船於 2025 年 3 月 7 日上午 10：00 完成裝船，但最後一天有 5 小時下雨無法裝貨，有關該艘散裝船之裝卸時間計算，下列敘述何項正確？
(A)共有 16 小時下雨時間，皆不列計裝卸時間內
(B)在此裝卸過程中，所有節假日及裝貨不可能之日，皆可不列計裝卸時間內
(C)此批硫磺粉之總裝卸時間為 7 天 11 小時
(D)超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期時間計有 27 小時部分，請求合理之補償
- 17 保險人對於貨物發生全損時，所投保之保險金額不及保險標的物價值時，此類保單稱之為：
(A)足額保單 (B)不足額保單 (C)超額保單 (D)暫保單
- 18 國輪甲於颱風期間在高雄港外錨地和巴拿馬籍貨船乙發生碰撞，下列何項海事責任處理錯誤？
(A)此類船舶碰撞適用我國海商法有關船舶碰撞章節之規定
(B)乙船可選擇在巴拿馬法院提起船舶碰撞求償訴訟
(C)若乙船因颱風之不可抗力而與甲船發生碰撞，甲船不得向乙船請求損害賠償
(D)碰撞所生之請求權，自碰撞翌日起算，經過 2 年不行使而消滅

- 19 有關我國海商法於海運國際實務上的對應條款說明，下列何項錯誤？
(A)第 54 條；不知條款 (B)第 62 條；船舶適航性條款
(C)第 69 條；貨主免責條款 (D)第 76 條；喜馬拉雅條款
- 20 海上保險契約中何人須自接到貨物之日起多久時間內，不將貨物所受損害通知保險人或其代理人，將視為無損害？
(A)受益人或被保險人；1 年 (B)要保人或被保險人；1 個月
(C)要保人或受益人；2 個月 (D)貨主或船方；3 個月
- 21 船舶發生海難時，下列有關救助報酬之海商法令規範敘述，何者錯誤？
(A)經以正當理由拒絕施救，而仍強為施救者，不得請求報酬
(B)救助報酬由當事人協議定之，協議不成時，得提付仲裁或請求法院裁判之
(C)施救人之報酬請求權，自救助開始啟動日起 2 年間不行使而消滅
(D)拖船對於被拖船施以救助者，得請求報酬，但以非為履行該拖船契約者為限
- 22 下列何項貨物可認列為共同海損犧牲求償範疇？
(A)未依航運習慣裝載之甲貨物經投棄犧牲
(B)犧牲之乙貨物之性質，於託運時故意為不實之聲明
(C)被投棄犧牲之具有載貨證券丙旅客行李
(D)無載貨證券亦無船長收據之丁貨物
- 23 我國海商法對於被保險船舶發生下列何種情形時得委付之？
(A)船舶於航行途中被捕獲時
(B)被保險船舶之債權人聲請法院所為之查封、假扣押及假處分
(C)船舶行蹤不明已達 1 個月時
(D)船舶修繕費用尚未超過但很接近保險價額時
- 24 發生下列何者事項不因船舶所有權之移轉而受影響？
(A)非因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求
(B)非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
(C)以船舶之全部或一部供運送之契約
(D)建造或修繕船舶所生債權
- 25 下列何者屬於海商法第 21 條所稱附屬費範疇？
(A)保險金 (B)船舶因受損害的營業損失
(C)船舶因受損害應得之賠償 (D)依約不能收取之運費及票價
- 26 甲希望將船舶所有權移轉給日本人乙，該船在中華民國港內停泊，要如何做方能產生船舶所有權移轉之效力？
(A)須有移轉之書面以及由中華民國航政主管機關蓋印證明
(B)須有移轉之書面以及向地政機關登記公開公示
(C)須有移轉之書面以及向日本航政主管機關登記公開公示
(D)須有移轉之意思表示以及向日本航政主管機關登記，以爭取讓與時效
- 27 海商法第 3 條所稱之小船所指為何？
(A)依據船舶法規定，小船係指總噸位未滿 50 之非動力船舶，或總噸位未滿 20 之動力船舶
(B)依據船舶登記法規定，小船係指總噸位未滿 30 之非動力船舶，或總噸位未滿 10 之動力船舶
(C)依據海商法規定，凡是無能力航行在與海相通水面之船舶均屬之
(D)依據海商法規定，凡是適用責任限制制度與有資格設定海事優先權之船舶均屬之

- 28 海事優先權、船舶抵押權、為建造或修繕之留置權的順序分別為何？
(A)第一順位之優先受償順序是有公信力的船舶抵押權，次為海事優先權，最後是為建造或修繕之留置權
(B)第一順位之優先受償順序是海事優先權，次者是為建造或修繕之留置權，最後是船舶抵押權
(C)第一順位之優先受償順序是已經登記之船舶抵押權，次者是為建造或修繕之留置權，最後是海事優先權
(D)第一順位之優先受償順序是為建造或修繕之留置權，次者是有登記之海事優先權，再次者是未登記之海事優先權，最後是有登記的船舶抵押權
- 29 不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權與前次航行之海事優先權，受償順序位次孰先孰後？
(A)後次航行之海事優先權優先於前次航行之海事優先權受償
(B)後次航行之海事優先權理當後於前次航行之海事優先權受償
(C)兩者沒有位次之分，同為普通債權，同一順位按比例受償
(D)兩者沒有位次之分，雖非普通債權，卻是相同順位，按比例受償
- 30 海上運送契約中的喜馬拉雅條款，所指為何？
(A)海商法有關運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約
(B)海商法有關船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費
(C)海商法有關運送人對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之
(D)有關多式聯運契約中，貨物毀損滅失之發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段
- 31 海商法所規範之運送人責任，於海上運送期間是強制責任，禁止運送人以特約免除或減輕。下列何者不是法律上規定之適用範圍？
(A)件貨運送契約 (B)傭船運送契約 (C)載貨證券條款 (D)載貨證券之約定
- 32 何謂鈎對鈎原則（From Tackle To Tackle）？
(A)用於衡量運送人之強制責任期間起始點和終止點的標準
(B)用於衡量不知條款效力之原則
(C)關於傭船契約是否屬於運送契約之判斷標準
(D)用於計算共同海損的原則
- 33 船舶出航之前必須有適航能力與適載能力，以便船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。海商法第 62 條定有明文。本條中，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應為必要之注意及措置，應負責到何種程度？
(A)善良管理人注意義務 (B)一般人注意義務
(C)重大過失之注意義務 (D)具體輕過失之注意義務
- 34 船舶已具備適航性與適載能力者，發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。為免除此項損害責任，已具備適航性與適載能力之舉證責任該由誰負擔？
(A)由運送人或船舶所有人負擔舉證責任
(B)民事訴訟法規定，對誰有利誰該主張，既然是由侵權行為人提出請求，便該由侵權行為人主張，所以是運送人或船舶所有人之相對人主張，相對人是託運人就是託運人主張，相對人是受貨人就是由受貨人主張
(C)託運人損害最多，故由託運人負擔舉證責任
(D)既然是針對貨物受損要提出請求賠償，則該由貨載損害賠償之請求權人負擔舉證責任

- 35 甲運送人因天候不佳，避免貨物受潮，將貨物從船上卸貨之後儘速放到港區內的倉庫中，並且按照港區慣例，船長以受貨人名義寄存貨物後通知受貨人儘速取貨。不料受貨人遲遲未領，下列敘述何者錯誤？
- (A)受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人
 - (B)若倉庫是運送人所有，則倉庫性質是船舶的延長，貨物進倉不得視為貨物已經交付，該風險仍由運送人承擔
 - (C)因為已經通知受貨人領貨，但受貨人杳無回音，運送人責任已盡，貨物寄存則視為民法上之提存效果
 - (D)貨物進倉寄存時已經發生危險負擔移轉之效力，所以由受貨人承擔進倉之後貨物的風險，故運送人對於寄倉期間的免責約款便無意義
- 36 利害關係人於受共同海損分擔額後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，後續該如何正確處理？
- (A)應將其所受之分擔額返還於關係人
 - (B)無須將其所受損害及復得之費用扣除之
 - (C)得留置其貨物，但提供擔保者，不在此限
 - (D)應另加計共同海損之補償額
- 37 貨物未經船長或運送人之同意而裝載者，運送人或船舶所有人，對於其貨物之毀損或滅失，是否負責？
- (A)只要是經過託運人之同意者，運送人或船舶所有人應負其責任
 - (B)不負責任
 - (C)視該貨物之毀損或滅失程度決定其該負之責任
 - (D)經受貨人許可者，運送人或船舶所有人應負其毀損滅失之責任
- 38 掛有中華民國國籍的船舶在公海上與日本籍船舶發生碰撞，雙方約定在中華民國提起訴訟，試問本案應適用之準據法為何？
- (A)中華民國的海商法
 - (B)視何者損害賠償比較多，就適用該國海商法
 - (C)日本海商法
 - (D)適用有關公海上船舶碰撞之國際公約
- 39 依海商法之規定，關於保險價額，下列敘述何者錯誤？
- (A)船舶保險之保險價額，係以保險人責任開始時之船舶價格及保險費，為其保險價額
 - (B)貨物保險之保險價額，係以裝載時裝載地之貨物價格、裝載費、稅捐、應付之運費及保險費，為保險價額
 - (C)運費之保險價額，僅得以運送人如未經交付貨物即不得收取之運費為之，並以被保險人應收取之運費及保險費為其保險價額
 - (D)貨物到達時應有之佣金、費用或其他利得之保險價額，以理賠時之實際金額為保險價額
- 40 拖船與被拖船如不屬於同一所有人時，除契約另有訂定之外，其損害賠償之責任，應由何人負擔？
- (A)被拖船之營運人或所有人
 - (B)拖船所有人
 - (C)兩造雙方皆須視情況各自分攤負擔
 - (D)貨主