

107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、驗船師、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、特種考試驗光人員考試試題

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、新加坡籍貨櫃船深夜經過我國北部外海時，疑似船舶操作不慎撞沉我國漁船，貨櫃船於碰撞後因機械故障，駛進我基隆港修繕，後於發航準備完成時欲離港前往其目的地，請說明下列問題：

- (一)漁船所有人及其死亡船員之家屬可否在此時對該貨櫃船提起假扣押以保全債權？（10 分）
- (二)如碰撞係因兩船舶皆有過失，該如何認定責任？此請求權之時效？（10 分）
- (三)貨櫃船所有人可否依海商法主張責任限制？漁船所有人及其死亡船員之家屬可否依海商法主張海事優先權？（10 分）

二、在海上連續運送中，載貨證券之發給人對於依載貨證券所記載應為之行為和對於貨物之各連續運送人之行為，各應負何種責任？各連續運送人之責任為何？（20 分）

乙、測驗題部分：（50 分）

代號：2306

- (一)本測驗試題為單一選擇題，請選出一個正確或最適當的答案，複選作答者，該題不予計分。
- (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 有關海商法船舶之規定，下列敘述何者正確？
 - (A)總噸位未滿 20 總噸之動力船舶，適用海商法
 - (B)民間公司經營的 45 總噸鯨鯨船，不適用海商法
 - (C)民間公司經營的 100 總噸港內拖船，適用海商法
 - (D)海巡署所屬的艦艇，適用海商法
- 2 下列何者不是海難救助之構成要件？
 - (A)被救助標的須是海難救助法肯認之海事財產
 - (B)標的係處於危險
 - (C)施救係依任何法定或約定義務而為
 - (D)救助應有效果
- 3 下列有關船舶共有之規定，敘述何者錯誤？
 - (A)船舶共有人，以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意
 - (B)共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數，並其應有部分之價值合計過半數之同意為之
 - (C)因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中華民國國籍時，應得共有人三分之二之同意
 - (D)共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或受監護宣告而終止
- 4 海商法公共貨物運送人（件貨運送人）對於貨物滅失毀損賠償責任之基礎（basis of liability）為何？
 - (A)海商法未規定
 - (B)依海商法第 69 條免責權之規定，以為免責
 - (C)依海商法第 70 條單位限責權之規定，以為限責
 - (D)海商法第 62 條及第 63 條適航性義務與貨物照管義務之規定
- 5 登記總噸 250 噸的船舶，因操作船舶導致人員傷亡，船舶所有人應以多少單位之特別提款權賠償？
 - (A) 16,200 單位
 - (B) 48,600 單位
 - (C) 64,800 單位
 - (D) 13,500 單位

- 6 保險標的損失之情形，下列何者錯誤？
 (A)貨物保險標的建築用袋裝水泥灰，因保險事故遇海水而硬化、結塊，是全損
 (B)貨物保險標的美國波本威士忌酒，因保險事故致酒瓶破裂而與空氣中氧氣產生化學變化而成酒醋，是全損
 (C)貨物保險標的食用級的袋裝花生粉，因保險事故而全部發霉，而不能供人類食用，是失去原物性質，是分損
 (D)貨物保險標的食用級的袋裝洋蔥，因保險事故而全數腐爛，是失去原物性質，是全損
- 7 海商法第 41 條規定：「以船舶全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。」因此，船舶買賣是否不破傭船？
 (A)是，買受人受讓船舶所有權而依法當然承擔傭船契約，致傭船契約當事人之一變更為買受人
 (B)是，買受人受讓船舶所有權而依法得表示同意承擔傭船契約，致傭船契約當事人之一變更為買受人
 (C)否，僅為債的相對性原則（契約當事人原則）重申之注意規定，原船舶所有人仍應履約
 (D)否，為傭船商業習慣之重申之注意規定，原船舶所有人仍應履約
- 8 對於海商法第 63 條運送人貨物照管義務違反之舉證責任分配，下列何者正確？
 (A)原告貨損請求權人應證明運送人有過失
 (B)被告運送人應證明貨損發生於海程責任期間
 (C)原告貨損請求權人應證明運送人有重大過失
 (D)被告運送人應證明已盡必要之注意履行貨物照管義務，即是證明已無過失
- 9 若順利航運公司與託運人 A 簽訂以船舶之一部供運送之傭船契約，但在發航之前，託運人 A 欲與順利航運公司解除契約，請問依海商法之規定，下列何者正確？
 (A)託運人 A 必須支付三分之二的運費，方可解除契約
 (B)託運人 A 必須支付三分之一的運費，方可解除契約
 (C)託運人 A 必須支付全部的運費，方可解除契約
 (D)託運人 A 必須支付二分之一之運費，方可解除契約
- 10 海上貨物運送時，受領權利人，對於貨物之全部或一部毀損、滅失之損害賠償請求權，自何日起算，若未於一年內起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任？
 (A)裝船之日 (B)受領之日 (C)損失通知發出之日 (D)載貨證券簽發之日
- 11 下列有關海商法運送之規定，何者錯誤？
 (A)船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人不需負擔去航及歸航之運費
 (B)因航行過失所造成的貨物毀損，運送人或船舶所有人不負賠償責任
 (C)商港區域內之理貨業者，對於有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到，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，亦得主張之
 (D)載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係，除適用海商法時，對中華民國受貨人或託運人保護較優者，否則依涉外民事法律適用法所定應適用法律
- 12 依海商法第 60 條規定，民法第 627 條至第 630 條關於提單之規定，於載貨證券準用之。請問下列何者非載貨證券之特性？
 (A)物權性 (B)繳回性 (C)從屬性 (D)轉讓性
- 13 有關甲板上裝載貨物運送之規定，下列何者錯誤？
 (A)貨櫃船甲板上的貨櫃經投棄者，不能列入共同海損犧牲
 (B)貨櫃船甲板上的貨櫃合乎航運習慣，無須經託運人同意
 (C)未依航運習慣裝載之甲板貨物經投棄者，發生共同海損時，若經撈救仍應分擔共同海損
 (D)運送人非依商業習慣或航運種類，而將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任
- 14 光船租賃契約（bareboat charter）與論時傭船契約（time charter party），其法律性質有何差異？
 (A)無差異，兩者本質都是租賃契約
 (B)無差異，兩者本質均是運送契約
 (C)前者為租賃契約，因為船舶之占有與管領，移轉給承租人，而後者並未移轉，船舶所有人仍透過僱用之船長、海員而占有與管領船舶，其本質為運送契約
 (D)前者為附帶船長、海員之運送契約，而後者為由船舶所有人附帶提供船長、海員之船舶租賃契約
- 15 下列有關運送人對貨物毀損滅失賠償單位責任限制之規定，何者正確？
 (A)運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權 666.67 單位或每公斤特別提款權 2 單位計算所得之金額，兩者較低者為限
 (B)現行特別提款權的貨幣成分包括美金、日幣、法郎、歐元以及人民幣等 5 種
 (C)若全櫃運送貨物，載貨證券上記載 3 件，而其使用之貨櫃係由託運人提供，則依海商法之規定其件數應為 4 件
 (D)海商法第 70 條所稱之件數，若以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以併裝單位為件數
- 16 下列何者非為海商法第 69 條之運送人法定免責事由？
 (A)天災 (B)運送人本人之過失所生之火災
 (C)救助或意圖救助海上人命或財產 (D)暴動

- 17 依海商法第 38 條貨物運送契約之分類，下列何者錯誤？
(A)區分為件貨運送與傭船運送
(B)件貨運送營運方式使用固定航線（liner transportation）為常態，因為航線公開，所以又稱為公共運送
(C)傭船運送營運方式以非固定航線（non-liner transportation）為常態，而定性為私運送
(D)我國海商法援參海牙威士比規則，基於對貨方之保護，將傭船契約納入規範而使公約條文一體適用於件貨運送契約及傭船契約
- 18 海商法第 53 條法定之載貨證券為下列何者？
(A)已裝船載貨證券（shipped bills of lading）
(B)備裝船載貨證券（received for shipment bills of lading）
(C)多式運送載貨證券（multi-modal transport bills of lading）
(D)承攬運送載貨證券（house bills of lading or forwarder's bills of lading）
- 19 海商法第 62 條所稱之適航性（seaworthiness），下列何者錯誤？
(A)適航性是船舶得以對抗預計航程風險的狀態
(B)適航性包括貨艙之適載性（cargoworthiness）
(C)適航性是相對的概念，應視預計航程之風險性質，來備便船舶，使之適航
(D)適航性義務係擔保義務，而僅適用於發航前及發航時
- 20 若郵輪與貨輪於海上航行時發生碰撞，造成郵輪內之旅客受傷。請問下列何者錯誤？
(A)郵輪內之乘客向貨輪之船舶所有人求償之請求權時效為自碰撞日起 2 年內
(B)郵輪之船長在不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於貨輪船長、海員、旅客及貨物均應盡力救助
(C)若因為貨輪上之引水人過失造成碰撞，貨輪仍應就自己之過失負責
(D)若本次碰撞兩船均有過失，則對於受傷旅客之損害，應負連帶責任
- 21 關於船舶碰撞之訴訟法院，下列何者錯誤？
(A)當事人合意地之法院
(B)碰撞發生地之法院
(C)被告船舶船籍港之法院
(D)原告之住所或營業所所在地之法院
- 22 海難救助對於救助報酬之規定，下列何者錯誤？
(A)經以正當理由拒絕施救，若仍為施救而成功時，仍得請求報酬
(B)施救人所施救之船舶或船舶上貨物，其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬
(C)屬於同一所有人之船舶救助成功時，仍得請求報酬
(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
- 23 一艘化學輪發生海難導致海域的污染，若有船舶施以救助後，很可惜未能救助成功，且也未能防止污染擴大，但也花費了新臺幣 100 萬的成本。請問該施救船可以請求多少報酬？
(A)因為不成功所以不可以請求報酬
(B) 100 萬
(C) 200 萬
(D) 130 萬
- 24 計算共同海損財產之分擔價值，下列何者正確？
(A)貨物以送交最後受貨人之商業發票加計 10% 為準，另再加計共同海損之補償額
(B)運費以預收運費之金額，扣除非共同海損費用，再加計共同海損之補償額
(C)船舶以到達時地之價格為準。如船舶於航程中已修復者，應扣除在該航程中共同海損之犧牲額及其他非共同海損之損害額。再加計共同海損之補償額
(D)被保存財產之分擔價值，應以航程開始時之價值為準，再加計共同海損之補償額
- 25 發生共同海損事件後，若貨物之價值，於託運時為不實之聲明，使聲明價值與實在價值不同時，則計算共同海損之補償額及分擔價值時，下列何者正確？
(A)其共同海損犧牲之補償額以金額低者為準，分擔價值以金額高者為準
(B)其共同海損犧牲之補償額以金額高者為準，分擔價值以金額低者為準
(C)不能列入共同海損犧牲
(D)均依實在價值為主
- 26 有關共同海損之規定，下列何者錯誤？
(A)因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅
(B)應負分擔義務之人，不得委棄其存留物而免分擔海損之責
(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。但經撈救者，仍應分擔共同海損
(D)無載貨證券亦無船長收據之貨物，或未記載於目錄之設備屬具，經犧牲者，不認為共同海損。但經撈救者，仍應分擔共同海損
- 27 有關海事優先權（maritime lien）之敘述，下列何者正確？
(A)依我國海商法，海事優先權係對船訴訟之程序權，僅能以對船訴訟之方式行使
(B)依我國海商法，海事優先權本質係擔保物權
(C)依我國海商法，船舶碰撞所生之債權並未產生海事優先權
(D)依我國海商法，船舶抵押權位次，優於建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，但在海事優先權之後

- 28 海商法船舶碰撞之規定，下列何者錯誤？
 (A)以過失為歸責原則，即是採過失責任主義
 (B)法定責任主體，文義使用「船舶」，與民法侵權責任主體之定性不同
 (C)不論對人或對物之損害賠償，共同過失之加害船舶，均應負連帶責任
 (D)當事人合意地之法院具國際管轄權
- 29 船舶拖帶與海難救助之差異，下列敘述何者正確？
 (A)船舶拖帶報酬，以有效果為請求報酬之要件，海難救助則否
 (B)船舶拖帶報酬為船舶保險實務條款承保之費用風險，海難救助報酬則不是
 (C)船舶拖帶報酬，以被拖船舶之價值為限，海難救助報酬則以施救人所動用之人力成本為限
 (D)船舶拖帶報酬不得主張海事優先權，海難救助報酬得主張海事優先權
- 30 海商法第 129 條規定，保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任。下列何者非 1983 年英國協會船體時間保險條款之承保範圍？
 (A)投棄 (jettison)
 (B)地震 (earthquake)
 (C)核子裝載或反應器之破裂 (breakdown of or accident to nuclear installations or reactors)
 (D)捕獲扣押拘留禁止或扣留 (capture seizure arrest restraint or detainment)
- 31 保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失。保險人對於被保險人為履行此義務所生費用之賠償責任為何？
 (A)與賠償金額合計仍不得超過保險金額
 (B)該費用之賠償不超過保險金額
 (C)若未能有效避免或減輕保險標的之損失時，保險人不負該費用的賠償責任
 (D)該費用之賠償不得超過保險金額的二分之一
- 32 下列有關船體保險的理賠規定何者錯誤？
 (A)部分損害未修復之補償額，以船舶因受損所減少之市價為限。但不得超過所估計之合理修復費用
 (B)保險期間內，船舶部分損害未修復前，即遭遇全損者，不得再行請求部分損害未修復之補償額
 (C)船舶部分損害之計算，以其合理修復費用為準。但每次事故應以保險金額為限
 (D)被保險人，自船舶發生損害日起，一個月內不將船舶所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害
- 33 海商法第 129 條規定，保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任。下列何者屬於 2009 年英國協會貨物保險條款 (B) 之承保範圍？
 (A)貨物於櫃場併櫃時的偷竊
 (B)運送途中因雨水發生水溼
 (C)避難港的卸貨損失
 (D)保險標的自然
- 34 依海商法之規定，下列敘述何者錯誤？
 (A)委付經承諾或經判決為有效後，自發生有效委付之日起，保險標的物即視為保險人所有
 (B)委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷
 (C)委付應就保險標的物之全部為之
 (D)船舶被捕獲時被保險人可以委付船舶
- 35 下列有關保險人對共同海損的賠償何者錯誤？
 (A)若共同海損分擔價值低於保險金額時，共同海損分擔額的賠償仍應比例賠償
 (B)保險人應先賠償全數之共同海損犧牲金額，不須被保險人行使分擔請求權
 (C)貨物保險人只賠償依約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules) 所理算出的共同海損分擔額
 (D)非承保事故造成的共同海損，保險人不負賠償責任
- 36 海上保險之要保人或被保險人，於知悉保險之危險發生後，應於多久時間內通知保險人？
 (A)立即 (B) 3 日 (C) 5 日 (D) 1 個月
- 37 規範共同海損理算之約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules) 為：
 (A)商業習慣，於雙方當事人有約定時始為適用 (B)國際公約
 (C)硬法 (D)定型化契約
- 38 海上保險單如何移轉？
 (A)海上保險單是有價證券，得透過背書方式移轉
 (B)海上保險單不是有價證券，不可移轉
 (C)通常以背書方式於保單上背書，透過保單之移轉，達到契約承擔，當事人變更之法律效果
 (D)基於商業習慣，海上保險單係特殊之有價證券，但是不具有移轉性
- 39 分損之態樣，下列何者錯誤？
 (A)單獨海損是分損
 (B)海難救助費用是分損
 (C)共同海損是分損
 (D)共同海損是特別費用 (particular charges)，並非分損
- 40 下列有關約克安特衛普規則及我國海商法共同海損章規定之敘述，何者錯誤？
 (A)約克安特衛普規則，最新版本為 2016 年版
 (B)現行我國海商法共同海損章，係援參 1974 年約克安特衛普規則
 (C)除約克安特衛普規則有明文或數字規則有規定外，應依字母規則理算，亦即數字規則為總則，字母規則為分則，字母規則應優先於數字規則
 (D)我國海商法共同海損之成立要件，包括船舶所有人故意及合理之處分