

112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、請試述下列名詞之意涵：(每小題 5 分，共 25 分)

- (一)特別提款權 (Special Drawing Right, SDR)
- (二)交叉責任制 (Cross liabilities)
- (三)貨物承攬人 (Forwarder)
- (四)喜馬拉雅條款 (Himalaya clause)
- (五)委付 (Abandonment)

二、多式聯運之海上貨物運送契約中，運送人強制責任之體例有那幾種？
請從國際公約之相關規範加以說明。(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 我國海商法所採責任限制制度是：

- (A)委棄主義兼委付主義
- (B)船價主義兼委付主義
- (C)船價主義兼金額主義
- (D)委棄主義兼金額主義

2 關於海商法上委棄與委付之差異，下列何者正確？

- (A)海事限責制度中的委棄權行使，係屬單獨行為，只要船舶所有人之單方意思表示即可發生效力。海上保險之「委付」，須被保險人以意思表示為之，且須經保險人承諾或經法院判決後始生效力，故通說認係契約行為
- (B)海事限責制度中的委棄權主體是船舶所有人；海上保險之委付權主體是保險人
- (C)依據現行制度，船舶所有人所負擔者，乃是一種船價責任，但是當船舶所有人依法行使委棄權時，則轉變為無限責任。海商法第 142 條所稱之海上保險之「委付」，係指保險人將保險標的物之一切權利移轉予共同海損債務人，從而取得降低責任之目的
- (D)能為委棄之客體者，唯有船體和運費，故能為委付之客體者，僅有船舶和運費

- 3 福德號因疫情期間停泊在基隆港，該所有權人無法承擔疫情期間經營的損失，終於覓得買主，這位買主為美國籍長居臺灣，該如何做才能使這位買主順利取得福德號？
- (A)我國海商法規定船舶讓與採取意思主義，有別於物權法採取書面主義，只需要有買賣的意思合意即可，無須履行其他要件
- (B)凡物權之移轉，都需要按照我國物權法之規定，必須要登記方能使所有權移轉，故船舶讓與也不例外，應登記始生移轉效力
- (C)船舶現實所在地是基隆港，依據船舶特性，有不動產特性與動產特性，因此移轉讓與必須履行登記和交付，不需要履行駐外使館蓋印要件
- (D)船舶在基隆港，應經過所在地的航政主管機關蓋印證明，以及書面兩個要件
- 4 建造中船舶之強制執行，原則是適用何種執行方式？
- (A)不動產執行方式 (B)動產執行方式 (C)變賣方式 (D)質借方式
- 5 船舶查封之後是否可以航行？
- (A)可以 (B)經債權人同意可以
- (C)經行政法院同意可以 (D)不可以
- 6 債權人於下午 3 時 30 分向高雄地方法院聲請假扣押強制執行，法官與執行人員抵達高雄港務局，告知查封船舶之執行要旨，並禁止該船舶駛出港口，以及在船籍登記簿上註記假扣押之限制登記，且當日下午 4 時 30 分登船揭示查封公告，並做成查封筆錄，於約莫下午 5 時 30 分左右查封完畢下船。試問何時發生查封效力？
- (A)下午 3 時 30 分 (B)下午 4 時 30 分 (C)下午 5 時 30 分 (D)下船離開港務局之後
- 7 承載系爭運送物之船舶具備適航性，應由何人負舉證責任？
- (A)運送人或船舶所有人 (B)論時傭船人
- (C)論航傭船人 (D)起訴請求賠償之債權人
- 8 運送人對系爭運送物是否已盡照管義務之事實，而能主張海商法第 69 條之免責，該由何人舉證？
- (A)運送人 (B)出賣人 (C)受貨人 (D)債權人
- 9 運送人簽發三份載貨證券後，由阿曼群島出發至目的地高雄港。請求交付貨物之人僅持有一份載貨證券，於高雄港請求交付全部貨物。下列何者正確？
- (A)運送人應在港邊等待三份載貨證券齊全時始能交付貨物
- (B)運送人應先行進倉而等待三份載貨證券齊全時始能交付貨物
- (C)運送人不得拒絕交付貨物
- (D)至少要有過半數之載貨證券，運送人始可交付貨物，故本案必須拿到至少兩份載貨證券，運送人始可交付貨物
- 10 何謂「不清潔載貨證券」(unclean bill of lading)？
- (A)載貨證券本身被設定了質權，而為權利瑕疵之證券，所以稱為「不清潔載貨證券」
- (B)運送人對於託運貨物內容及其包裝情況有特別批註，例如記載「包裝破損」、「數量短缺」、「外表生鏽」……等內容有特別保留批註的載貨證券，稱之為「不清潔載貨證券」
- (C)載貨證券本身有污損，稱之為「不清潔載貨證券」
- (D)載貨證券本身無法成為交易流通之證券，稱之為「不清潔載貨證券」

- 11 關於船舶碰撞之描述，下列何者錯誤？
(A)關於船舶碰撞，須有兩艘以上之船舶為必要，至於是否直接碰撞或間接碰撞皆可
(B)碰撞之地點須於海面、與海相通水面或水中
(C)須有碰撞之結果，亦即至少有一方發生損害
(D)碰撞係因不可抗力而發生者，因任何一方為高度注意，仍無法避免損害與碰撞，被害人只得請求具體輕過失的損害賠償
- 12 海商法第 62 條第 1 項：「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……」，此之所謂「應為必要之注意及措置」所指為何？
(A)一般人的注意義務 (B)善良管理人注意義務
(C)不可抗力注意義務 (D)無過失責任
- 13 乙以自己的船舶經營航海業務，為實際運送人。甲為傭船人，向乙傭得船艙對外進行攬貨的業務。丙有一批貨物請甲運送，丙甲之間成立運送契約，由乙進行實際運送。惟甲未支付運費予乙，乙得否對於此批丙的貨物行使留置權？為什麼？
(A)可以，因為甲未支付運費，該運費債權的發生與所承運的貨物間具有牽連關係，因此，實際運送人乙得對於該批貨物行使留置權
(B)不可以，因為該批貨物是丙所有不是甲所有，丙乙之間沒有任何契約關係
(C)不可以，因為甲不是實際運送人，傭船人不能對承運貨物進行留置而行使留置權
(D)可以，因為甲是丙的運送人，而乙是甲的運送人，所以等於乙是丙的運送人，乙丙之間存有運送契約，因而乙可以行使留置權
- 14 託運人甲與運送人乙締結運送契約將貨物運送給丙。惟乙懷疑承運的貨物與實際情況不符合，在託運人甲簽署載貨證券認賠書後，運送人乙方簽發載貨證券交給甲，則甲將載貨證券轉讓於受貨人丙。當貨物運抵臺中港時，於交付給受貨人丙（載貨證券持有人）之際，丙發現品質與規格不合，請求運送人乙依據載貨證券文義性負責，乙乃以載貨證券認賠書作為抗辯，乙是否有理由？
(A)載貨證券認賠書僅於託運人與運送人間始發生效力，並不及於其他第三人。運送人乙仍須對於載貨證券持有人負擔文義責任，故其抗辯無理由
(B)認賠書的功能是為了使貨物運送順利，等於是認賠書簽發人對認賠書持有人承諾要負責，所以乙有理由
(C)認賠書顧名思義，就是不用賠償的意思，所以乙抗辯有理由
(D)認賠書有物權效力，有追及性與溯及性，所以乙有理由
- 15 下列何者為船舶法關於小船之定義？
(A)總噸位未滿 20 之非動力船舶，或總噸位未滿 50 之動力船舶
(B)總噸位未滿 50 之非動力船舶，或總噸位未滿 20 之動力船舶
(C)總噸位未滿 100 之非動力船舶，或總噸位未滿 50 之動力船舶
(D)總噸位未滿 50 之非動力船舶，或總噸位未滿 100 之動力船舶
- 16 下列關於船舶所有權讓與之描述，何者正確？
(A)船艙所堆存之燃料，即使未特別約定，依法應為船舶所有權所及而隨同讓與受讓人
(B)若讓與未作成書面，不生效力
(C)若讓與未經登記，不生效力
(D)若所讓與之船舶為共有，應以共有人全體同意，讓與方為合法

- 17 下列何者為適用海商法第 21 條第 1 項船舶所有人責任限制之債權？
(A)船舶所運原油洩漏造成魚塭中大批魚苗死亡之賠償
(B)海員於船舶服務期間內因職務而受傷之醫療費用
(C)船舶所有人刻意指揮船舶衝撞他船所生之賠償
(D)港務機關替船舶所有人打撈沈船而代墊之費用
- 18 下列何者為海事優先權之正確描述？
(A)基於私法自治之原理，海事優先權之類型與內容得由當事人任意創設
(B)在船上服務之人員本於僱傭契約所生之債權，不但為海事優先權擔保之債權，亦為船舶所有人責任限制之事項
(C)船舶抵押權之位次先於海事優先權
(D)海事優先權屬於擔保物權
- 19 下列何者為光船傭船契約之正確描述？
(A)海商法法典中不曾出現「光船傭船」一詞
(B)光船傭船契約實際上屬於一種全部傭船之貨物運送契約
(C)光船傭船人不占有船舶，亦不負擔航行費用
(D)光船傭船人不負海員之僱用及管理責任
- 20 下列何者為對於載貨證券正確之描述？
(A)船長依法無權簽發載貨證券
(B)載貨證券屬於完全有價證券
(C)清潔載貨證券係指載貨證券未就貨物之包裝或內容為特別之批註者
(D)無記名載貨證券係指證券上未記載託運人之姓名或名稱者
- 21 下列有關船舶適航能力之敘述，何者正確？
(A)自貨物裝船時起，至貨物卸載離船時止，運送人負有使船舶具備適航能力之義務
(B)運送人得於載貨證券中以特約免除其因船舶欠缺適航能力所應負之責任
(C)船舶欠缺適航能力致無法達到運送契約之目的時，託運人得解除契約
(D)適航能力指運送人須使船舶具備對抗任何危險或事故之安全航行能力
- 22 海商法第 84 條規定：「旅客於發航 24 小時前，得給付票價_____，解除契約；其於發航前因死亡、疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得請求票價_____。」二空格依序應填？
(A)十分之二；十分之一
(B)三分之二；二分之一
(C)二分之一；三分之二
(D)二分之一；十分之二
- 23 A 船於我國港口內碰撞 B 船，A 船所受損害遠較 B 船為大，經判定碰撞為 A 船百分之一百單獨過失所致。下列何項正確？
(A)基於共同安全主義之精神，二船仍應平均負其責任
(B)A 船應單獨負損害賠償責任
(C)我國法院依法不得扣押 A 船
(D)若碰撞乃暴風雨所致，即使 A 船因過失而未避免碰撞，B 船不得請求損害賠償

- 24 海商法第 99 條規定：「因碰撞所生之請求權，自_____起算，經過_____不行使而消滅。」
二空格應填？
(A)碰撞後返抵港口之日；1 年 (B)碰撞日；1 年
(C)碰撞後返抵港口之日；2 年 (D)碰撞日；2 年
- 25 下列有關海難救助報酬請求權資格之事項，何者正確？
(A)若施救人係以水上飛機對遇難船舶施行救助，因水上飛機非船舶，施救人無報酬請求權
(B)服務於被救助船舶之船員對該船施行救助，仍有救助報酬請求權
(C)海軍救難艦施行海難救助，應有救助報酬請求權
(D)若救助之標的為落海之人，施救人無報酬請求權
- 26 依海商法之規定，海難救助施救人之報酬請求權，係於救助完成日起_____間不行使而消滅？
(A) 1 年 (B) 2 年 (C) 3 年 (D) 5 年
- 27 下列海商法有關船長於海難救助之描述，何者錯誤？
(A)船長對於一般海難或船舶碰撞之公法救助義務，僅限於人命救助之情形
(B)被救助船舶之船長，即使於海難發生前僱傭契約已遭僱用人終止，仍不得以其施救行為請求救助報酬
(C)若遭遇不可抗力所遭致船舶碰撞之危難，各船船長無停留於發生災難處所之義務
(D)船舶碰撞事故之各船船長，應盡可能將其船舶名稱、船籍港並開來及開往之處所，通知於他船舶
- 28 海商法有關救助報酬之事項，何者正確？
(A)若對於船舶或船上財物施救而無效果之情形，施救人不得請求任何報酬，毫無例外
(B)若 A 船遭難，B 船施救，二船皆屬同一船舶所有人所有之情形，B 船不得向 A 船請求救助報酬
(C)即使以正當理由拒絕施救，若施救人仍強行施救，基於鼓勵海難救助之精神，仍允該施救人請求救助報酬
(D)即使船舶或船上財物未全數獲救，若針對部分施救而有效果，施救人同樣得按其效果請求相當之救助報酬
- 29 共同海損中有關運費之犧牲或損失，何者正確？
(A)預付且約定不得退還之運費，屬於共同海損債權計算之範疇
(B)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，託運人所負擔之去航運費，不列入共同海損損失之計算
(C)運送人因貨載毀損所減省之卸載費用，應由其自行吸收，不應自運費損失總額中扣除
(D)此處運費損失之計算，應以航程開始時地或共同航程開始時地之實際淨值為準
- 30 下列何者屬於共同海損危險之概念？
(A)須為船舶航程期間之危險 (B)須以實害已經發生者為限
(C)危險僅及於船舶或僅及於貨載即可 (D)專指海難中所發生之危險
- 31 海商法規定，船舶所有人或其他分擔之利害關係人為共同海損所墊付之現金費用，因此所得並納入共同海損之法定報酬額為多少？
(A)墊付現金之 1% (B)墊付現金之 2% (C)墊付現金之 5% (D)墊付現金之 10%

- 32 下列何者不參與共同海損之分擔？
(A)因共同海損所存留之船舶
(B)託運人故意對所託運貨物之性質為不實聲明，該貨物經保存者
(C)無載貨證券之旅客行李
(D)未報明船長之貨幣，經犧牲復受撈救者
- 33 下列何者為近代國際共同海損理算制度之最重要依據？
(A)鹿特丹規則 (B)海牙威斯比規則
(C)約克安特衛普規則 (D)漢堡規則
- 34 根據海商法之規定，應負分擔義務之人，得透過何項舉措而免除分擔海損之責？
(A)以其財產提供擔保 (B)委付其存留物
(C)放棄對其他關係人之同額債權 (D)委棄其存留物
- 35 下列何項不屬於船舶委付之原因？
(A)被保險船舶行蹤不明達 1 個月
(B)被保險船舶被扣押已超過 2 個月仍未放行
(C)被保險船舶事實上達到無法再為利用之狀態，不能修繕
(D)被保險船舶遭敵國捕獲
- 36 下列關於海上保險委付之描述，何者正確？
(A)委付得附有條件或期限
(B)只要委付之通知經保險人明示承諾後，當事人皆不得撤銷
(C)委付之權利，自得為委付之日起，經過 1 年不行使而消滅
(D)委付若經保險人承諾，依法自承諾之日起，將保險標的物視為保險人所有
- 37 當保險人破產時，要保人或被保險人依海商法第 133 條之規定得為：
(A)終止海上保險契約 (B)請求保險人立即給付保險金
(C)擔任破產管理人 (D)向法院聲請和解
- 38 甲公司託運一批貨物至某港，向乙保險公司投保貨物之一部保險，保險價額為新臺幣 800 萬元，保險金額為新臺幣 400 萬元。運送途中貨物受損，其原本在到達港於完好狀態下所應有之價值為新臺幣 800 萬元，受損狀態下之價值則為新臺幣 300 萬元。請問乙保險公司之理賠金額為：
(A)新臺幣 500 萬元 (B)新臺幣 400 萬元 (C)新臺幣 250 萬元 (D)新臺幣 200 萬元
- 39 海商法第 151 條規定：「要保人或被保險人，自_____起，_____內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害。」空格依序應填？
(A)接到貨物之日；2 個月 (B)知悉貨物受損之日；2 個月
(C)接到貨物之日；1 個月 (D)接到貨物之日；3 個月
- 40 海商法關於貨物保險期間之法定起迄點，如何計算？
(A)自貨物離岸之時，以迄目的港起岸之時
(B)自運送人收受貨物之時，以迄運送人交付貨物之時
(C)自船舶發航之時，以迄船舶抵達目的港之時
(D)自託運人託運貨物之時，以迄受貨人受領貨物之時