

112 年公務人員普通考試試題

類 科：航運行政
科 目：海運學概要

金信老師

一、定期航運與不定期航運因其性質不同，在管理與經營方式有相當程度之差異，請就貨主所面對之運送契約部分，論述其差異性。(25 分)

1. 《考題難易》★★：簡單
2. 《破題關鍵》：依第一章第四節定期航運與不定期航運的差異中內容進行說明。

【擬答】

	定期航運	不定期航運
航線及船期	有固定的航線及船期：在定點（港口）間往返航行，攬載客貨。其船期及航班密集與否，與該航線之貨量有關，大型航商對主要航線（例如越太平洋航線、歐亞線及亞洲近洋線），至少須維持每週固定班輪服務(Fixed Day Weekly Service)，才能稱具有服務水準。	航線及船期依每趟運送契約不同而異，亦有長期運送契約，或是連續航次之論程傭船。對該契約而言，係指定船舶在裝卸貨港口間往返運送約定數量之貨物，直至契約完成或期限屆滿為止。
運送人之性質	為公共運送人(Common Carrier)，為提供運送服務之方式（如對於貨主不得有不合理之差別待遇，非有正當理由不得拒運合法貨物等規範）及運送責任常受法律管轄及行政監督。	為契約運送人(Contract Carrier)，其運送方式及運送責任應依雙方協定之運送契約（即傭船契約(Charter party)）而定。惟傭船契約下所簽發之載貨證券，仍受到海商法之管轄。
貨物	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大都為有包裝之件貨(Package Cargo)。 2. 大多為工業產品及民生用品，經濟價值高，運費負擔能力亦較高。 3. 國際航線運送皆已貨櫃化，僅有少數國內航線以雜貨船方式運送。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大多屬於無包裝之大宗散裝貨物（如穀物、煤礦、鐵礦等）。 2. 大多屬農、礦類產品，其單價較低，運費負擔較低 3. 特殊規格產品（化學品、液化石油、天然氣）
運送之收取	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大多依運價表(Tariff)、或依特別運費(Special Rate)、制式服務契約(Service Contract)收取。 2. 除海運運費(Ocean Freight)外，亦有收取附加費(Sur-Charge)，如貨櫃場作業費(Terminal Handling Charge, THC)。 3. 除非另有約定，海運運費應包含裝卸費用。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 以噸計收運費，亦有以包艙(Lump sum Freight)收取運費方式。 2. 對於傭船人(Charterer) 而言，逾期使用船舶作為裝卸貨物，將被收取延滯費(Demurrage)。 3. 裝卸費用可約定由傭船人負擔。
運費市場	為寡占市場，每一航線之供給者，多在二家以上，二十家以下。運送人得自行決定運費或組成運費同盟(Freight Conference)訂定共同運價表。	為自由競爭市場，運費之高低，由該船型在航運市場中之船噸供需而定。個別航商無左右市場運費之能力。

	定期航運	不定期航運
服務水準之決定	定期船服務水準的評量可由；船期密度、停靠港、船隊運能(Capacity)表示。服務水準越高，越能獲得貨主的滿意。但相對地，航商必須付出較高的營運成本，以維持高服務水準。因此航商常需在二者之間取捨，取得平衡。	不定期之服務水準通常由個別契約當事人間約定，船東可配合傭船人之特殊需求而提供客製化服務，如傭船方式、指定彎靠港口、裝卸時間的安排及裝卸時間之長短等。

二、請廣泛地解釋船舶載重噸 (Deadweight) 之意義。(25 分)

1. 《考題難易》★：非常簡單
2. 《破題關鍵》：依第四章船舶中第五節船舶噸位有關載重噸 (Deadweight) 的說明進行答題。

【擬答】

一、載重噸位(表示貨物之重量)

(一)載重噸位(Deadweight Tonnage,DWT)是指滿載排水噸位減去輕載排水噸位，其重量單位為公斤或噸。亦指船舶之裝載能力，即除船舶船身、機器，設備，以及固定裝備等外，可以裝載客、貨、燃料、淡水及船員與給養品之重量。

(二)總載重噸：船舶根據載重線標記規定所能裝載的最大限度的重量，包括船舶所載運的貨物、船上所需的燃料、淡水和其他儲備物料重量的總和。

(三)淨載重噸：船舶所能裝運貨物的量大限度重量，又稱載貨重噸，即從船舶的總載重量中減去船舶航行期間需要儲備的燃料、淡水及其他儲備物品的重量所得的差數。

二、載重噸位代表了船舶的載運能力。船舶的設計和建造會根據預期的運輸需求和營運條件來確定載重噸位。不同類型的船舶，如散裝船、油輪、貨櫃船等，其載重噸位各有不同。載重噸位的大小也會影響到船舶的航行性能、穩定性和經濟性等因素。

三、載重噸位為船舶運輸業中一個重要的參考指標，其幫助船東、貨主和保險公司等相關方面評估船舶的載運能力和適用性。此外在船舶租賃市場中，載重噸位也是決定租金和合約條件的關鍵因素之一。

三、我國對於船長及海員之權利與義務，其規範主要依據船員法規定，請列述船長在行使職權的義務上有那些項目？(25 分)

1. 《考題難易》★★：簡單
2. 《破題關鍵》：依第七章船長與船員中第二節有關船長行使職權的義務進行說明，屬基礎拿分題

【擬答】

依據船員法第三條規定，船長係指受雇用人僱用，主管船舶一切事務之人員。其相關義務，依據船員法及海商法之相關規定，分述如下：

一、護送回僱傭地之義務

船員於受僱地以外，其僱傭契約終止時，不論任何原因，雇用人及船長有護送回僱傭地之義務；其因受傷或患病而上岸者，亦同。(參照船員法第 40 條)

二、文件備置及送驗義務

船長在船舶上應置備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。主管機關依法查閱前項船舶文書及文件時，船長應即送驗。(參照船員法第 60 條)

三、檢查船舶及航海準備之義務

公職王歷屆試題 (112 普考)

船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。(參照船員法第 61 條)

四.航程遵守義務

船長非因事變或不可抗力，不得變更船舶預定航程。(參照船員法第 62 條)

五.處置遺物義務

在船人員死亡或失蹤時，其遺留於船上之財物，船長應以最有利於繼承人之方法處置之。(參照船員法第 65 條)

六.海事報告義務

船長遇船舶沈沒、擱淺、碰撞、強迫停泊或其他意外事故及有關船舶貨載、海員或旅客之非常事變時，應作成海事報情況，檢送主管機關。前述之海事報告，應有海員或旅客之證明，始生效力。但其報告係船長於遭難獨身脫險後作成者，不在此限。(參照船員法第 66 條)

七.船長注意義務

船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負舉證之責任。(參照船員法第 67 條)

八.有礙航行事項之報告義務

船長於本航次航路上發現油污損害、新生沙灘、暗礁、重大氣象變化或其他事故有礙航行者，應報告主管機關。(參照船員法第 71 條)

九.海難或意外事故之處理義務

船舶發生海難或其他意外事故，船長應立即採取防止危險之緊急措施，並應以優先方法報告主管機關，以便施救。船舶因海難或其他意外事故致擱淺、沈沒或故障時，船長除應依前項規定處理外，並應防止油污排洩，避免海岸及水域遭受油污損害。(參照船員法第 72 條)

十.棄船諮詢義務

船舶有急迫危險時，船長應盡力採取必要之措施，救助人命、船舶及貨載。船長在航行中不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶。但船長有最後決定權。放棄船舶時，船長應盡力將旅客、海員、船舶文書、郵件、金錢及貴重物救出。船長違反第一項、第二項規定者，就自己所採措施負其責任。(參照船員法第 73 條)

十一.船舶發生碰撞之處置義務

船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於其他船舶、船員及旅客應盡力救助。各該船長除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。各該船長應於可能範圍內，將其船名、船籍港、開來及開往之港口通知他船舶。(參照船員法第 74 條)

十二.救助危難之人義務

船長於不甚危害船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。(參照船員法第 75 條)

十三.一般海難之救助義務

船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。(參照海商法第 102 條)

十四.碰撞時之救助義務

船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶船長、海員及旅客、應盡力救助。各該船長，除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所，通知於他船舶。(參照海商法第 109 條)

四、請論述為何開發中國家，都需要發展與建立自有的航運產業與船隊？(25 分)

1. 《考題難易》★★★：普通

2. 《破題關鍵》：依第三章世界航運現況及發展趨勢中第一節有關開發中國家發展與建立自有船隊進行說明。

【擬答】

近年來發展與建立自有的航運產業與船隊是開發中國家在貿易、經濟、安全和技术等方面的重要推行戰略。其有助於提高國家的國際競爭力，促進經濟增長和社會發展，並確保國家在國際貿易中擁有更大的主動權和控制權。在開發中國家發展與建立自有的航運產業與船隊眾多的原因，相關說明如下：

1. 國家安全和主權保護：擁有自有的航運產業和船隊有助於維護國家的安全和主權。在國際貿易中，船舶被視為國家的移動領土。如果一個國家完全依賴外國船舶，那麼在緊急情況下可能無法確保國家的安全和利益。自有船隊可以提供更大的控制權和安全保障，確保國家能夠有效地運輸自身的貨物。
2. 貿易和經濟發展：航運業是國際貿易和經濟發展的重要支柱。開發中國家通常具有豐富的自然資源和勞動力，這些資源需要進行出口和運輸，航運業提供了可靠、高效的貨物運輸方式。擁有自有的航運產業和船隊可以促進國內貨物運輸、港口發展以及國際貿易增長，為經濟帶來利益。
3. 降低運輸成本：擁有自有的船隊可以幫助開發中國家降低運輸成本。當國家依賴外國船舶進行運輸時，可能需要支付高昂的運輸費用，這會對國內產業的競爭力產生負面影響。建立自有的船隊可以降低國家的運輸成本，使國內貨物更具競爭力。
4. 國內市場服務能力：擁有自有的航運產業和船隊可以提高國內市場的服務能力。這意味著能夠更好地滿足國內需求，包括貨物運輸、物流服務和港口設施等方面。這將有助於改善國內物流效率，降低物流成本，並促進國內貿易和經濟發展。
5. 提升就業機會和技术發展：航運業為勞動密集型行業，發展航運產業和船隊可以創造國內大量的就業機會，促進經濟增長和社會發展。同時，航運業的發展還需要相應的技术和專業知識，培養和發展本地的人才和技术能力。此將有助於開發中國家提升其人力資本，促進技術轉移和創新。

交通之星

唯一指定 志光 × 保成 × 學儒

雙料金榜



一年考取 余○杰

111 高考交通行政 狀元
111 普考交通行政 第四名

補習班對我最大的幫助，即是申論題批改服務，讓我能在不熟悉的科目中，快速了解考題方向和自己還有哪裡不足的地方，讓我在考試中獲取高分！

半年考取



優異考取 許○婕

111 普考交通技術

感謝父母和補習班給我所有需要的資源，備考期間最常和櫃檯姊姊進行交流，很謝謝她每次都幫我處理書籍和講義等瑣碎的事情，傳訊問事情也很快回覆！