

## 104 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：航運行政

科 目：航業經營管理

一、全球定期航運 (liner shipping) 產業有不同於其他運輸產業之專業性，請舉例並分析：

(一)為何在以國際貨櫃運輸為主流的定期航運市場中，其營運行為深受國際標準化及國際公約（請舉例）的規範與影響？

(二)國際貨櫃運輸之營運活動，為何深受政府政策的影響？

【擬答】：

(一)定期航運 (Liner Shipping)：

指在固定航線上之港口間接受零星雜貨或貨櫃貨物之海上運送服務，依照預先安排的船期往復航行，又稱「雜貨船」(General cargo Ship)，由於傳統雜貨運輸系統，係將貨物包裝後置放於運送工具上，透過各種不同的途徑送抵收貨人之處。其缺點：各種大小不同、以及性質不同等類雜貨，使得裝卸費時與耗費大量人力與勞動成本，且裝卸效率甚差。為降低營運成本且提高裝卸效率，主要改良兩類方法：(1)墊板化、(2)單位化

(unitization) 等技術性的運輸革命出現。二次大戰期間，美軍為將龐大的後勤物資，送抵亞洲與歐洲戰場的美軍部隊，以一類稱為「Conex」小型貨櫃運輸系統，以「單元化」和「及門服務」方式支援作戰任務，戰後迄今美軍仍持續改良發展該系統，並使用於美軍後勤系統。WWII 戰後 1960 年「貨櫃運輸」之後，傳統雜貨船漸被貨櫃船 (Container ship) 所取代，目前定期航運業均為貨櫃化貨物運送。

(二)定期航運的標準化：

隨著世界各地航運業者籌組海運聯盟並使用大型貨櫃船，在海運市場啟動的新運輸模式，促使港埠及其他運具調整設備應付貨櫃運輸時代來臨。1968 年國際標準組織 (ISO) 技術委員會，成立工作小組召開會議後，公佈「貨櫃」標準型式。我國在民國 69~79 年，各航運公司陸續開展貨櫃航線，使各港口貨櫃裝卸量持續增加。甚至在 1999 年 (民國 88 年) 高雄港貨櫃總吞吐量排名為全世界第 3 位。盛極一時，邇來亞洲各港陸續興起加上大陸港口快速興起 (如：韓國釜山、大陸上海外高橋港區、深圳)，其貨櫃吞吐量成長迅速，高雄港排名持續下滑 (2002 年第 5 名，2007 年上海超過香港、釜山，躍居全球第二大貨櫃港，2011 年第 13 名)。

(三)貨櫃船標準化的好處：

1. 對運送人而言 (航商或是船東)：

- (1)裝卸迅速：由於貨櫃的搬運係使用高速起重機採單元化裝卸，且雨天亦可正常裝卸，裝卸效率為傳統雜貨船 6~12 倍，縮短貨船滯港時間，降低航商滯港費用。
- (2)運輸安全：對貨物而言，貨櫃本身即是一個保護體，除可防止貨物遭盜竊、日曬雨淋、毀損外，甚可提供冷凍、保溫等措施，減少貨損理賠費用。
- (3)適合聯運：貨櫃運輸可達成「及門服務」目的與貨主需求。
- (4)降低成本：貨櫃船裝卸仰賴貨櫃起重機僅需 6 至 7 人即可完成裝卸，較傳統大量碼頭工人大幅減少，對航商而言減少許多裝卸成本。
- (5)增加營收：對運輸業者而言，貨櫃運輸除了可降低運送成本外，還可擴大營運範圍；加上船舶運轉率提高，也使得運送人收入增加。
- (6)科學化管理。

2. 對託運人而言 (貨主)：

- (1)節省運輸費用：使用貨櫃可使包裝及裝卸費用減少，不須中途轉運，使貨運安全大幅提高且保險費用下降。
- (2)提高資金運轉率：運送速度提高可使資金週轉靈活，降低營運成本。
- (3)運送人責任專一：貨櫃運輸作業程序簡化，貨主無須顧慮分階段之貨損責任及索賠困擾。
- (4)提高安全性：貨櫃堅固且減少裝卸搬運的次數，使貨物能安全送達。

四國際貨櫃運輸高度受政府政策指導：

由於國際定期航運與港口相關產業，可以帶動該國之經濟與貿易活動的繁榮發展，所以大部分有鄰接海岸線的國家，都希望有各類國際航商在本國港口，進行航線的安排與船舶的泊靠。因此亦受各國政策牽動影響。例如我國對於高雄港的六櫃中心與臺北港的 BOT 建設，即為典型範例，加上臺灣為典型的島嶼國家，對外發展國際貿易高度仰賴海空運，但多數均仍仰賴海運為主，早年的亞太轉運中心政策以及近年的自由貿易港區或是自由經濟世範區均以海空港為思考出發起點。目前政府應整體規劃型塑我國在東亞的運輸樞紐地位，係以高雄港與臺北港等國際港口與自由港區為發展起點，改變過去以「量」

(volume) 為導向之傳統觀念，轉型成為具不可替代性的「價值轉換門戶」(Value Hub)，亦即在全球價值鏈、供應鏈體系中，讓我國港埠創造高附加價值之契機，未來應以高雄港與臺北港等自由貿易港區為起點，以創造最高價值為思考，整體提升海港經營實績並帶動整體經濟成長，創造我對外經貿友善環境，並引領我國步入高度競爭力國家行列。

資料來源：喬新 (2015)，「航業經營與管理」例行課程講義，第二百零章，正志光，臺北市。另可參見喬新 (2015)，「航運與港埠政策」例行課程講義，正志光，臺北市。

二、定期航運 (liner shipping) 與不定期航運 (tramp shipping) 在國際航運產業，有諸多的討論面向，請分別就航運市場與運價、航線與港口的安排、船舶的使用、運送人的身分等四個面向，述明其差異性。

【擬答】：

(一)定期航運 (Liner Shipping)：指在固定航線上之港口間接受零星雜貨或貨櫃貨物之海上運送服務，依照預先安排的船期往復航行，又稱「雜貨船」(General cargo Ship)，1960 年「貨櫃運輸」之後，傳統雜貨船漸被貨櫃船 (Container ship) 所取代，目前定期航運業均為貨櫃化貨物運送，亦可參見海商法第 38 條：以件貨運送為目的者之貨櫃化貨物運送。

(二)不定期航運 (Tramp)：不定期航運所承載貨物大多屬大宗散裝貨物 (Break Bulk Cargoes)，包括穀物及煤礦、鐵礦等散裝貨物，亦可參見海商法第 38 條：以船舶之全部或一部供運送為目的者，亦即以散裝貨物運送。

(三)兩者比較如下：

| 服務      | 定期航運 (Liner Shipping)                                                                                                                                                   | 不定期航運 (Tramp)                                                                                      |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 特性      |                                                                                                                                                                         |                                                                                                    |
| 定義      | 在固定航線上之港口間接受零星雜貨或貨櫃貨物之海上運送服務，依照預先安排的船期往復航行，又稱「雜貨船」(General cargo Ship)，1960 年「貨櫃運輸」之後，傳統雜貨船漸被貨櫃船 (Container ship) 所取代，目前定期航運業均為貨櫃化貨物運送，亦可參見海商法第 38 條：以件貨運送為目的者之貨櫃化貨物運送。 | 不定期航運所承載貨物大多屬大宗散裝貨物 (Break Bulk Cargoes)，包括穀物及煤礦、鐵礦等散裝貨物，亦可參見海商法第 38 條：以船舶之全部或一部供運送為目的者，亦即以散裝貨物運送。 |
| 市場與運價   | 市場接近寡占市場<br>運費表                                                                                                                                                         | 市場接近完全競爭市場<br>依現貨市場中市場機能決定                                                                         |
| 航線與港口安排 | 固定航線、港口、船期                                                                                                                                                              | 航線、港口、船期均不固定                                                                                       |
| 貨物裝卸貨條件 | 雜貨<br>船方負擔 (Berth Term)                                                                                                                                                 | 大宗散裝貨<br>貨主負擔 (多為 FIOT)                                                                            |
| 船舶的使用   | 雜貨船 (General cargo Ship) 或貨櫃船 (container ship)                                                                                                                          | 散裝船、油輪 (Tank)                                                                                      |

|                   |          |                      |
|-------------------|----------|----------------------|
| 運送人<br>身分         | 公共運送人    | 非公共運送人               |
| 託運人<br>身分         | 一般託運人    | 特定租船人                |
| 船貨權<br>利義務<br>之依據 | 提單 (B/L) | 以租傭船契約 (C/P) 為主、提單為輔 |

資料來源：喬新 (2015)，「航業經營與管理」例行課程講義，第零章，正志光，臺北市。

三、不定期航運之論程傭船 (voyage charter) 營運行為中，船東 (owner) 與傭船人 (charterer) 對於船舶到港時間，以及在裝／卸貨港口內所耗時間的考量因素，是不一樣的。請問：

- (一)何謂最早起裝日及解約日 (laydays/canceling date; 簡稱 LAY/CAN) ？
- (二)由船東立場觀之，LAY/CAN 間隔愈長愈好或愈短愈好？為什麼？
- (三)由傭船人立場觀之，LAY/CAN 間隔愈長愈好或愈短愈好？為什麼？

【擬答】：

- (一) LAYCAN：係不定期航運實務中，在「論程傭船」(Voyage Charter, V/ C) 及光船傭船中的主要條款之一，稱為「裝貨時限」，主要為 Laydays and Cancelling date 的縮寫，稱 LAYCAN。其中，「裝卸期間」(Laytime, Laydays) 是指傭船人和船舶所有人約定傭船契約的一項重要條件，傭船人保證依據契約於裝貨港將貨物完成裝載後，駛往卸貨港完成所有貨物的卸載的時間。一般以天數或小時數來表示。裝卸時間之規定有許多不同的條件，例如：船獲雙方約定採取「工作日」(working days) 時，即為對論程傭船契約，約定裝卸時間條件 (laytime)，以「工作日」計算條件時，亦即可扣除星期六、日、國定假日等非工作日的日數，其餘時間即可納為「工作日」計算之一種條件。
  - (二)我國法規範：我國海商法第 52 條第 2 項：「裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償」。係採取上開「工作日」計算條件外，除可扣除星期六、日、國定假日等非工作日的日數外，另可扣除該港口因氣候條件等無法開工作業等日數之「裝卸不可能之日」法定條件。
  - (三)不同立場觀點：饒我國海商法第 52 條第 2 項明文，惟目前海運實務上，關於裝卸時間的起算時間，各國法律規定或習慣並不完全一致，一般規定在船長向傭船人或其代理人遞交「裝卸準備就緒通知書」(Notice of Readiness, NOR) 以後，經過一定規定時間開始起算。至於停止計算時間，航運慣例則通常以貨物裝完或卸完時間作為裝卸時間的截止時間。如我國海商法第 52 條第 1 項：「以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發『裝貨或卸貨準備完成通知書』」。因此，一般說來，船東會希望「裝卸期間」(Laytime, Laydays) 越短越好，若是縮短裝卸時間後，亦即傭船人保證依約在時間內完成裝貨任務並駛往卸貨地，即可完成貨物運送任務，有利於船東對於船舶的周轉與營運效率，反之，對於傭船人自然會希望「裝卸期間」(Laytime, Laydays) 可以拉長，避免伊恩為其他事宜耽誤整個作業時間，而發生我國海商法 52 條第 2 項後段：「超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償」以及同法第 52 條第 3 項：「前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之」所謂 once delay, always delay 即傭船人必須補償船舶所有人因為遲研所造成的損失。
- 資料來源：喬新 (2015)，「航業經營與管理」總複習講義，重點二，正志光，臺北市。

四、在論時傭船契約 (time charter) 與光船租船契約 (bareboat charter) 中，船東 (船舶所有人) 與運送人 (傭船人或租船人) 之間，對於下列各項責任或義務之負擔方式，有何不同？

## 公職王歷屆試題 (104 高普考)

- (一)載貨證券責任與適航能力的區分上？
- (二)航行路線及航行命令的指示上？
- (三)船期的延遲風險？
- (四)貨損責任之負擔？

【擬答】：

- (一)「光船租賃」：(Bareboat Charter, B/ C)：參考大陸海商法第 144 條之「光船租賃」定義：指「船舶出租人向承租人提供不配備船員的船舶，在約定的期間內由承租人佔有、使用和營運，並向出租人支付租金」的契約模式。或我國海商法第 39 條明文「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之」。
- (二)「論時僱船」(Time Charter, T/ C)：參考大陸海商法第 129 條之「定期僱船」定義：指「船舶出租人向承租人提供約定的由出租人配備船員的船舶，由承租人在約定的期間內按照約定的用途使用，並支付租金」的契約模式。或我國海商法第 39 條明文「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之」。
- (三)兩者比較如下：

| 契約特性          | 論時僱船契約 (Time Charter Party)                                           | 光船租約 (Bare- Boat or Demise Charter Party)               |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 使用船舶方式        | 使用船舶全部艙位，保留船員合理使用艙位，屬於貨物運送契約                                          | 占用支配全部船舶，屬於租賃契約                                         |
| 載貨證券 (B/L) 責任 | 僱船為運送人，載貨證券如由船長簽發，船舶所有人負擔貨運責任；如由僱船人簽發，則由僱船人負責。但船東應負責海值（基本適航能力）及貨物照料責任 | 僱船人為運送人，簽發載貨證券，負擔貨運責任，並保持船舶海值                           |
| 適航能力與營運方式     | 船東管理船舶，爰由船東負責船舶的基本適航能力、僱船人營運船舶，爰僱船人對於船舶開航前負維持其適航能力。                   | 僱船人管理營運，爰應負責整體船舶之適航能力。                                  |
| 使用時間與船期遲延     | 以一定時間為僱船期間，僱船期間自一個月至三、五年不等，爰一旦發生 Delay，原則上係由船東負責。                     | 以一定時間為僱船期間，僱船期間多為至三、五年以上甚至十年至二十年，爰一旦發生 Delay 係由僱船人自行負責。 |
| 運費收入與貨損責任負擔   | 以夏季載重噸位乘每月每噸僱船基價或以每日僱船費乘僱船天數（半月或一月）計收僱船費，爰一旦發生貨損責任，原則上係由船東負責。         | 以夏季載重噸位乘每月每噸租金計收租金，爰一旦發生貨損責任負擔，係由僱船人自行負責。               |
| 船員僱傭          | 船東僱傭船員，僱船人可請求更換船員                                                     | 僱船人僱傭船員，船東有同意權並可請求更換船員                                  |
| 費用負擔          | 船舶管理費用（固定成本）由船東負擔，營運費用（變動成本）由僱船人負擔                                    | 除船舶折舊、船價利息及船舶保險外，一切船舶管理及營運費用（固定及變動成本）均由僱船人負擔            |
| 航行地區及航行命令     | 由僱船人選擇及指示，但契約中有一定地區限制                                                 | 由僱船人選擇及指示，但契約中有一定地區限制                                   |
| 裝運貨物          | 未列明貨名，但註明不准裝運之貨名                                                      | 未列明貨名，但註明不准裝運之貨名                                        |

資料來源：喬新（2015），「航業經營與管理」總複習講義，重點一，正志光，臺北市。