

103 年公務人員普通考試試題

類 科：航運行政
科 目：海運學概要

一、試就運送人之性質、承運之貨物、運送契約、運費市場、使用船型等五大面向，列表比較 Liner Shipping 與 Tramp Shipping 之差異。

【擬答】：

(一)定期航運與不定期航運之定義

1. 定期航運：

所謂「定期航運」(Liner Shipping)係指經營有固定船舶、固定航線、固定船期、固定運費及固定港口，對公眾提供客貨運輸服務之海(河)運業務。定期航業之船舶大多為雜貨船、貨櫃船。

2. 不定期航運：

所謂「不定期航運」(Tramp Shipping)係指經營無固定船舶、航線、船期、運費、港口之海(河)運業務而言。此種業務大多使用專用散裝船為主要運送工具，並以散裝貨物(如煤、礦砂、穀類等)為主，因航線、貨源不同而經常變動，且運費較定期船為低。

(二)就運送人之性質、承運之貨物、運送契約、運費市場、使用船型等五大面向，列表比較定期航運(Liner Shipping)與不定期航運(Tramp Shipping)之差異如下：

	定期航運	不定期航運
運送人之性質	公共運送人 (承運之貨載係以種類繁多之「件貨」為主，託運人數眾多。)	非公共運送人 (通常載運整船僅有一種散裝貨物，且託運人往往亦僅有一個。)
承運之貨物	雜貨或貨櫃 (貨物單位之價值及運費較高，貨物裝卸及搬運費較高，且大多由船方負擔。)	大宗散裝貨 (貨物單位價值及運費均較低，貨物裝卸及搬運費較低，且大多約定由僱船人負擔。)
運送契約	提單(B/L) (即載貨證券) (不論託運貨量之多寡，均發給託運人統一格式之提單作為運送契約。)	以租僱船契約(CP)為主，提單(即載貨證券)為輔 (每一宗船舶業務必須個別洽定租僱船契約，作為船方與租僱船人間之契約。)
運費市場	固定運費表 (運費之收取標準訂有運費表，且在主要航線上大多隨海運同盟之制定。)	依現貨市場中市場機能決定 (運費隨著船噸之供需及國際經濟與政治情勢之變動而變動，並未訂有運費表。)
使用船型	雜貨船、貨櫃船 (船舶設計大多配合所經營定期航線之特殊需要)	散裝船、油輪等船舶 (船舶設計大多預裝載航行全球之散裝貨為重點)

二、何謂商船？繪圖說明商船之分類(分別列舉其中、英文名稱)。

【擬答】：

(一)商船的意義

所謂「商船」(merchant ship; commercial ship)是從事「商務活動」的船舶之統稱。由於「商船」具有運載量大、航程遠和運費低等優點，故對外界條件如航線、天氣等要求較低。但下列在法律及航運實務上，船舶較難歸類為「商船」：

1. 噸位較小之貨船(如總噸位未達500(噸))。
2. 專供公務使用的船舶(如緝私船)及受政府徵用之運兵船。
3. 非營業用之遊艇。

公職王歷屆試題 (103 高普考)

4. 不用於航行之登塔船、海上鑽油平台及倉庫船。

(二) 商船依功能之分類如下：

1. 客船 (Passenger Ship)

客船以載運旅客為其主要任務，並兼營郵件運輸，多數以定期租船方式經營。客船特色安全、舒適、平穩及快捷，船舶內部擺設較其他種類船舶豪華且舒適。

2. 客貨兩用船 (Cargo-Passenger Ship)

指搭載乘客超過 12 人但亦兼載貨物或車輛者 (如渡輪)。在結構、設備及船員之要求上仍應符合客船標準，屬客貨兩用船。另部分客貨兩用船 (如渡輪) 容許汽車駛入，亦可稱「駛上駛下船」(Roll on/Roll off) 或「滾裝船」。

3. 雜貨船 (General Cargo Ship)

主要用於裝載零星有包裝的雜貨。由於雜貨物的批量較小，故雜貨船的噸位較散貨船及油輪為小，一般定期行駛於貨運繁忙航線上。

4. 貨櫃船 (Container Ship)

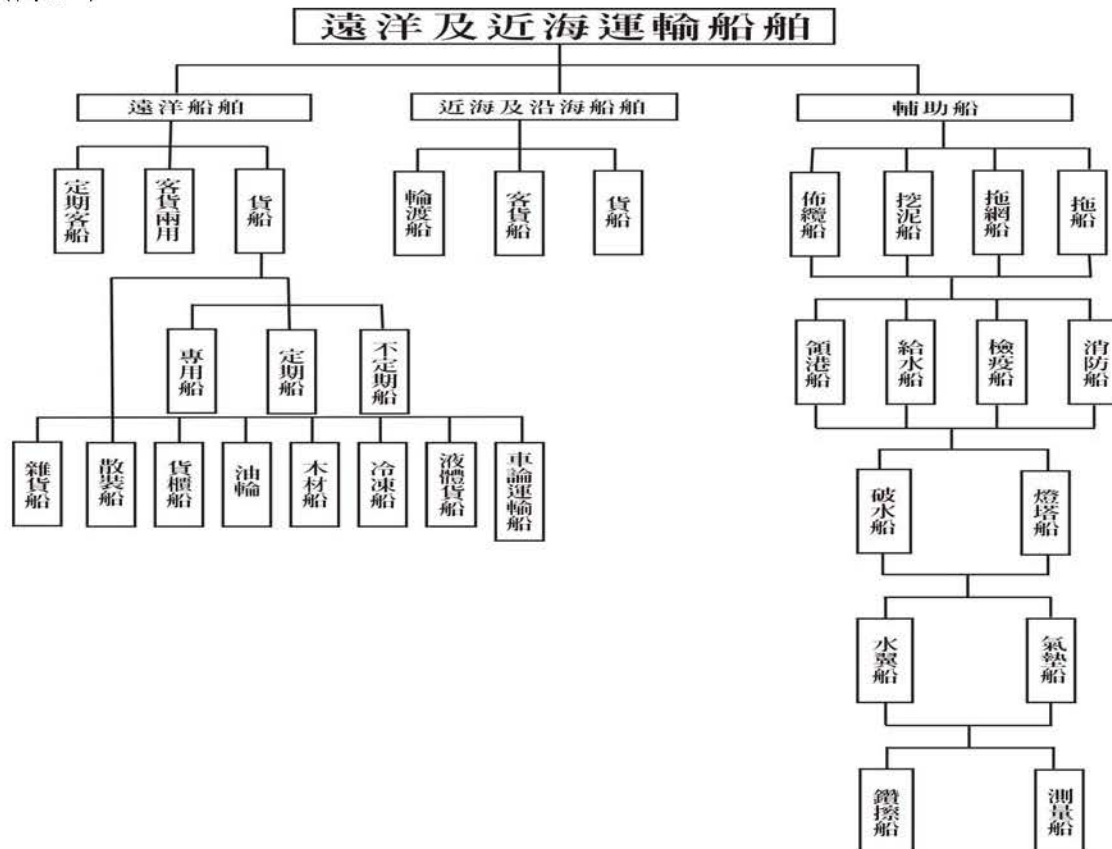
將各種包裝相同或不同之零星小件貨裝於國際標準貨櫃 (ISO Container)，貨櫃通常裝於艙內與甲板上，新式全貨櫃船把船艙作成槽式分格，便利裝卸。又可分為「吊上吊下型」(Lift on/ Lift off; LO/LO) 的艙格式貨櫃船、「駛進駛出型」(Roll on/ Roll off; RO/RO) 的拖車式貨櫃船及「浮進浮出型」(Float on/ Float off; FO/FO) 的子母船等三種。

5. 散裝船 (Bulk Carrier)

(1) 現行所謂「散裝船」(Bulk Carrier) 係指專門運送煤礦、礦砂及穀類等乾的固體散裝貨物，僅能歸屬於「狹義」的散裝船。這種船大都為單甲板，艙內不設支柱，但設有隔板，用以防止在風浪中運行的艙內貨物錯位。

(2) 「廣義」的散裝船尚可包括運送「液態散裝貨」之「油輪」(Tanker)、「液化瓦斯船」(Liquified Gas Ship)、「液體貨船」(Parcel Tanker)；以及運送「特殊散裝貨」之「木材船」(Lumber Ship)、「冷凍船」(Refrigerated Ship)、「車輛運輸船」(Pure Car Carrier, PCC)、「水泥船」(Bulk Cement Carrier) 等。

(三) 「商船」可分成「遠洋船舶」、「近海及沿海船舶」、「輔助船」等三類，試繪出商船之分類圖如下：



公職王歷屆試題 (103 高普考)

三、說明貨櫃運輸系統有那六大特性？

【擬答】：

(一)貨櫃運輸之緣起

1. 「貨櫃運輸」起源於二次世界大戰期間美國軍方以龐大的軍需物資運輸至世界各地的美軍，首先以貨物包裝單元化的原則及達到「戶到戶」之運輸目標，使用一種"Conex"的小型貨櫃。1966年間，美國海陸貨櫃運輸公司開啟橫渡大西洋之貨櫃運輸，自美國休士頓、紐約、荷蘭鹿特丹至英國之普萊茅斯港，真正完成了「國際貨櫃運輸系統」。
2. 「貨櫃運輸」利用標準規格的「貨櫃」(container)代替了過去形形色色的包裝，不但利於自動機械裝卸，且便於兩種不同運輸方式間之交換轉替。將託運人與受貨人間之運送時間縮短，節省包裝費用，減少貨物破損及失竊機會，並增加港口碼頭使用效率與減少船舶滯港時間，因此，在航業界與貿易界皆普遍採用。

(二)貨櫃運輸系統具有之六大特性

1. 包裝簡化降低運輸費用：
貨櫃可重複多次使用。
2. 貨物裝卸具時間寬容性：
事先將貨物裝入貨櫃中，節省裝卸時間。
3. 貨櫃本身適合複合運輸：
貨櫃在任何不同的狀況下，以最適當的方式送達收貨人。
4. 擴大運輸市場空間：
突破運送方式的限制障礙。
5. 運送過程一貫化：
託運化只要一次交付，即可獲得責任專一的「及門服務」。
6. 符合科學性管理：
貨櫃的標準化及單元化很適合現代化科學管理。

四、我國海商法所規範之有關船舶權利有那三大方面？說明之。

【擬答】：

我國「海商法」的第二章「船舶」規範有「船舶所有權」、「海事優先權」、「船舶抵押船」等三種船舶權利，茲分別說明相關規定如下：

(一)「船舶所有權」相關規定

1. 船舶除「海商法」有特別規定外，適用「民法」關於動產之規定
2. 除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部分。
3. 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。
4. 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。

(二)「海事優先權」相關規定

1. 海事優先權擔保之債權，有優先受償之權如下：
 - (1)船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。
 - (2)因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。
 - (3)救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。
 - (4)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。
 - (5)港埠費、運河費、其他水道費及引水費。
2. 海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。
3. 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，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。
4. 海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。

(三)「船舶抵押權」相關規定

1. 船舶抵押權之設定，應以書面為之，並得就建造中的船舶設定之。

公職王歷屆試題 (103 高普考)

2. 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之。
3. 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。
4. 船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。

公 職 王