

112 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：航運行政

科 目：航港法規

喬新老師

一、請說明行政處分的合法條件。在何種情形下，行政處分無效？(25 分)

1. 《考題難易》：★★簡單
2. 《破題關鍵》：本題命題知能主要係測驗同學對於行政程序法第 92 條與行政程序法第 111 條內容，對於應試「一般行政」或「交通行政」類科的同學或許可以得心應手，但是對於「航運行政」的同學而言，只能參考法學緒論的內容盡量作答了。本題之作答，同學可以參考總複習講義所附之 111 年普考航港法規概要第一題之「請回答下列問題：(一)何謂行政處分？(二)試說明行政處分之成立條件。(三)倘若欲撤銷違法或不當原因的行政處分，有那些機關可撤銷原行政處分？」進行作答之。
3. 《使用法條》or《學說文章》or《重要爭點》：行政程序法第 92 條、行政程序法第 111 條。

【擬答】

- (一)「行政處分」定義：依據行政程序法第 92 條第 1 項對「行政處分」定義如下：「本法所稱行政處分，係指行政機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為」。又訴願法第 3 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指中央或地方機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為」。
- (二)「行政處分」之合法條件（或稱成立條件）：其合法條件或成立條件包括下列各者：
1. 須為行政機關之行為。
 2. 須為公權力之措施。
 3. 單方發生效果。
 4. 對外發生法律效果。
- (三)「行政處分」有下列各款情形之一者無效（行政程序法第 111 條參見）：
1. 不能由書面處分中得知處分機關者。
 2. 應以證書方式作成而未給予證書者。
 3. 內容對任何人均屬不能實現者。
 4. 所要求或許可之行為構成犯罪者。
 5. 內容違背公共秩序、善良風俗者。
 6. 未經授權而違背法規有關專屬管轄之規定或缺乏事務權限者。
 7. 其他具有重大明顯之瑕疵者。

參考資料來源：喬新（2023），航港法規總複習講義，臺中市，未出版。

二、請分析放寬船舶法第 5 條登記為中華民國船舶之條件，對吸引我國航商將其屬輪改登記為國輪之可行性。(25 分)

1. 《考題難易》：★非常簡單
2. 《破題關鍵》：本題同學可以參考 108 年度臺灣港務股份有限公司甄試（師級_航運管理）航運與港埠政策之「分析近年來國輪船隊噸位及艘數逐漸減少而權宜船籍卻高達近九成比例之主要原因」作答即可。
3. 《使用法條》or《學說文章》or《重要爭點》：船舶法第 5 條與民用航空法第 10 條。

【擬答】

公職王歷屆試題 (112 高考三級)

(一)登記為中華民國船舶條件謹說明如下：依據船舶法第 5 條登記要件如下：本法所稱中華民國船舶，指依中華民國法律，經航政機關核准註冊登記之船舶。且船舶合於下列規定之一者，得申請登記為中華民國船舶：

1. 中華民國政府所有。
2. 中華民國國民所有。
3. 依中華民國法律設立，在中華民國有本公司之下列公司所有：
 - (1) 無限公司，其股東全體為中華民國國民。
 - (2) 有限公司，資本二分之一以上為中華民國國民所有，其代表公司之董事為中華民國國民。
 - (3) 兩合公司，其無限責任股東全體為中華民國國民。
 - (4) 股份有限公司，其董事長及董事二分之一以上為中華民國國民，且其資本二分之一以上為中華民國國民所有。
4. 依中華民國法律設立，在中華民國有主事務所之法人團體所有，其社員三分之二以上及負責人為中華民國國民。

(二)放寬船舶法第 5 條登記要件討論如下：

1. 上開船舶法第 5 條登記明文要件，在我國加入 WTO 之前依我國法律設立且在我國有本公司之下列公司所有：其中第 4 款之股份有限公司，係規定為董事長及董事三分之二以上為中華民國國民且其資本三分之二以上為中華民國國民所有。為配合我國加入 WTO 所提之入會承諾表，遂將船舶法相關我國資本實質持股比例與董監事國籍比例由三分之二放寬為二分之一。同時民用航空法第 10 條第一項第三款第四目亦有類似股份有限公司之股份總數逾百分之五十為中華民國國民或法人所有，其董事長及董事逾半數為中華民國國民，謹先敘明。
2. 學者曾研析我國船舶設籍制度之結論主張船舶所有人選擇船籍之主要考量因素以「降低營運成本」、「配合市場環境」與「改善經營條件」為主；至於船舶出籍因素主要基於經濟理由，目的是為降低營運成本。渠等歸納我國船舶出籍主要因素包括：船員僱用限制、兩岸航行限制、航運稅捐因素、獎勵措施因素、雙重船級問題、國輪動員問題。換言之，尚無需修正船舶法第 5 條登記要件討之必要性存在。
3. 事實上，上開關於股份有限公司之規定，規定董事長及董事二分之一以上為我國國民且其資本二分之一以上為我國國民所有，已經屬於相當低階之規定，但修法後對於吸引我國航商將其屬輪改登記為國輪並無實質幫助，其主要原因在於相較於 FOC 船舶之優惠與改懸國輪之損失，兩者顯不相當，爰修法並無任何實質幫助。
4. 結論，現階段尚不宜直接修改或是放寬上開放寬船舶法第 5 條登記為我國國輪之董事長及董事需二分之一以上為我國國民且其資本需二分之一以上為我國國民所有等規定，宜採其他獎補助措施使為振興國輪政策之正道。

參考資料來源：喬新（2023），航港法規總複習講義，臺中市，未出版。與喬新（2022），航運與港埠政策總複習上課講義，未出版，臺中市。）

三、請以公平交易觀點，說明航業法對定期航運策略聯盟、聯營的管轄方式。（25 分）

1. 《考題難易》：★非常簡單
2. 《破題關鍵》：本題同學可以參考 89 年交通事業港務人員晉高員升資考試之「國內船舶運送業如何實施聯營？其運費協定與公平交易法之規定有無抵觸？」作答即可。
3. 《使用法條》or《學說文章》or《重要爭點》：航業法第 15 條、第 35 條與第 35 條。

【擬答】


(一)航業法對船舶運送業聯營國內固定航線等規定說明如下

1. 船舶運送業經營國內固定航線申請實施聯營者，應檢附聯營實施計畫書及相關文件，申請航政機關核轉主管機關許可。(航業法第 15 條參見)
2. 船舶運送業在中華民國經營業務者，參加或設立國際聯營組織，應檢附組織章程、聯營作業計畫及相關文件，申請航政機關核轉主管機關會商有關機關認可。聯營組織變更或解散時，亦同。另國際聯營組織以協商運費、票價為其聯營協定內容者，其會員公司之運價表，應由該組織授權之會員公司代為申請航政機關備查。(航業法第 34 條參見)
3. 船舶運送業在中華民國經營業務，有簽訂國際航運協議者，應將國際航運協議之名稱、內容及會員名錄，申請航政機關核轉主管機關認可。國際航運協議變更時，亦同。國際航運協議以協商運費、票價為其內容者，其運價表應由前項協議簽訂者之一代為申請航政機關備查。(航業法第 35 條參見)

(二)實務上有關航商聯營定期航線或是策略聯盟等作法如下


1. 依據航業法第 15 條規定之船舶運送業經營國內固定航線申請實施聯營者，應檢附聯營實施計畫書及相關文件，申請航政機關核轉主管機關許可。爰目前實務上航商依據船舶運送業聯營監督辦法第 3 條第一項：「船舶運送業申請實施聯營，應擬具聯營計畫書，並檢附下列文件 1 式二份，申請航政機關核轉主管機關許可」：各款文書包括：申請書、聯營組織章程或協議書。其中，聯營組織章程或協議書依據船舶運送業聯營監督辦法第 5 條內容應包括目的、任務、聯營航線、聯營業者加入、退出及船舶異動之規範、聯營內容、聯營組織解散時，參與聯營組織船舶運送業間之權利義務及聯營組織員工權益之處置等事項。此外，依據船舶運送業聯營監督辦法第 6 條第 2 項：「聯營組織涉及結合行為者，應就具體個案，事前向公平交易委員會申報。參與聯營行為之船舶運送業，係屬同一特定市場具有水平競爭關係，且該聯營行為足以對市場供需功能發生影響者，應就具體個案，事前向公平交易委員會申請許可」。
2. 在航運實務上，國內船舶運送業實施聯營時，航商應依上開「航業法」第 15 條第 1 項明文，檢附聯營實施計畫書及相關文件，向航政機關申請核轉公平交易法之主管機關許可實施聯營，並於核定後依據船舶運送業聯營監督辦法第 6 條第 1 項，聯營組織應依核定之聯營計畫書、聯營組織章程或協議書，從事聯營行為辦理之，其航政主管機關亦應依據船舶運送業聯營監督辦法第 7 條，必要時除得令聯營組織於限期內提供相關營運資訊、財務報表或其他相關資料外，並得隨時派員檢查聯營組織之營運、財務及其他有關事項。目前國內經營東琉線之聯營總處即依據上開相關規定辦理許可聯營組織之。

參考資料來源：喬新（2023），航港法規總複習講義，臺中市，未出版。



高普交通之星

只在 志光 × 保成 × 學儒



<b style="color: red; font-weight: bold;">狀元 <b style="color: red; font-weight: bold;">榜眼 111 高考交通行政 余○杰 111 普考交通技術 郭○致 111 普考交通技術 郭○致 111 普考交通行政 郭○致	<b style="color: red; font-weight: bold;">狀元 <b style="color: red; font-weight: bold;">探花 111 高考交通技術 鄭○睿 111 高考交通行政 潘○文 111 普考交通技術 潘○文 111 普考交通行政 潘○文	<b style="color: red; font-weight: bold;">狀元 <b style="color: red; font-weight: bold;">探花 111 普考交通行政 潘○文 111 普考交通技術 鄭○睿 111 普考交通行政 潘○文 111 普考交通技術 鄭○睿
111 普考交通技術 第四名 關○耘 111 普考交通行政 第四名 余○杰 111 普考交通行政 第五名 鄧○文 111 普考交通行政 第六名 王○琳	111 普考交通技術 第六名 吳○益 111 普考交通技術 第七名 郭○致 111 普考交通行政 第八名 陳○志 111 普考交通行政 第八名 莊○萱	111 普考交通行政 第九名 楊○芝 111 普考交通技術 第九名 傅○萱 111 普考交通行政 第十名 鄧○文

錄取率連五年過半 印證本系列輔考佳績

普考交通行政				
111年錄取率 64%	110年錄取率 74%	109年錄取率 52%	108年錄取率 64%	107年錄取率 79%
高考交通技術				
111年錄取率 58%	110年錄取率 62%	109年錄取率 75%	108年錄取率 51%	107年錄取率 54%

因版面有限，完整榜單請上公職王查詢

1. 《考題難易》：★非常簡單
2. 《破題關鍵》：本題作答可參考 105 年高考三級：航運與港埠政策之題目第三子題「民國 101 年 3 月 1 日商港法配合「政企分離」的航港體制改革之前、後，在國際商港分別設有政、企兩個單位的管理機關與機構，其事權劃分原則為何？」進行作答即可。
3. 《使用法條》or《學說文章》or《重要爭點》：交通部航港局暫行組織規程第 2 條、國營港務股份有限公司設置條例第 2 條。

【擬答】

(一)改制背景：我政府為避免先期由交通部基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局港務局自己經營商港且自行管理等「球員兼裁判」等疑慮，主管機關參酌國際港埠「政企分離」模式，推動航港體制改革工作，成立「交通部航港局」專責辦理有關航政、港政等公權力事項，並將交通部基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局，改制為臺灣港務公司專營國際商港港埠經營業務，提升國際商港國際競爭力。相關改革工作已於民國 101 年 3 月 1 日正式完成。

(二)交通部航港局主管商港相關業務說明如下：

1. 商港法規、政策及發展計畫研擬。
2. 商港港埠業監理業務之規劃、執行及督導。
3. 商港引飲水業務之規劃、執行及督導。
4. 商港與商港自由貿易港區監理業務及公有公共基礎設施之建設管理等商港事務規劃與督導。(交通部航港局暫行組織規程第 2 條參見)。

(三)臺灣港務公司之經營管理商港相關業務如下：

1. 商港區域之規劃、建設及經營管理。
2. 商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供。
3. 海港自由貿易港區之開發及營運。
4. 觀光遊憩之開發及經營。
5. 投資、轉投資或經營國內、外相關事業。
6. 其他交通及建設部或目的事業主管機關委託及核准之事項(國營港務股份有限公司設置條例第 2 條參見)。

參考資料來源：喬新(2023)，航港法規總複習講義，臺中市，未出版。

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！