

最 高 行 政 法 院 判 決

114年度上字第363號

上 訴 人

即原審原告 德勝航運股份有限公司

代 表 人 陳德勝

訴訟代理人 王國傑 律師

上 訴 人

即原審被告 交通部航港局

代 表 人 葉協隆

訴訟代理人 許育誠 律師

上列當事人間商港法事件，兩造對於中華民國114年4月17日臺北高等行政法院112年度訴更一字第88號判決不利於其部分，各自提起上訴，本院判決如下：

主 文

一、原判決關於撤銷原處分命上訴人德勝航運股份有限公司繳交新臺幣20萬元(即陸海2號船之費用)部分及該訴願決定暨該訴訟費用部分均廢棄。

二、上開廢棄部分，上訴人德勝航運股份有限公司在第一審之訴駁回。

三、上訴人德勝航運股份有限公司之上訴及上訴人交通部航港局其餘上訴均駁回。

四、廢棄改判部分第一審及上訴審訴訟費用，由上訴人德勝航運股份有限公司負擔；駁回上訴部分上訴審訴訟費用，由兩造各自負擔。

理 由

一、事實概要：上訴人即原審原告德勝航運股份有限公司（原名德翔海運股份有限公司，下稱德勝公司）所屬本國籍船舶「德翔臺北輪」（下稱臺北輪或事故船），於民國105年（以下所載日期，除另有特別表明外，均指105年）3月10日

01 6時47分許由基隆港出發，航向臺中港，在新北市金山外海
02 失去動力後，漂流擱淺於新北市石門區距尖子鹿溪出海口25
03 0公尺處（離岸0.3浬，北緯25度18.2分、東經121度34.5
04 分），上訴人即原審被告交通部航港局（下稱航港局）於同
05 日10時30分獲報後即啟動應變機制。嗣事故船於3月24日因
06 海象惡劣造成船體斷裂，油艙遭掉落艙蓋擊破造成燃油外
07 洩，導致鄰近海域受到污染，貨櫃及救生艇掉落入海亦嚴重
08 危害航行安全。上訴人航港局考量後續汛期將至，且船貨移
09 除作業尚需人員、船舶及機具之協同作業，遂限期上訴人德
10 勝公司提報之合隆107號平台船最遲應於3月31日前抵達事故
11 現場，並於4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業。然上訴人
12 航港局得知合隆107號平台船遲至3月30日18時始自高雄港由
13 海揚9號拖船拖帶出發，經估算其航速，顯無法依計畫於3月
14 31日24時前抵達事故現場，且依上訴人德勝公司所提臺北輪
15 船貨移除計畫（下稱系爭移除計畫）所附設備使用表，除合
16 隆107號平台船及海揚9號拖船外，上訴人德勝公司尚須提供
17 2艘拖船、2艘平台船，上訴人航港局認有採取應變處理措施
18 防止危害擴大之必要，即緊急徵調永康648號拖船、SKY401
19 號拖船、駿逸1號船、陸海2號船（下合稱系爭船舶）協助參與
20 移除作業，所需費用新臺幣（下同）460萬9,096元，由上訴
21 人航港局依商港法第53條第1項、第2項規定（按：115年2月
22 4日修正公布之商港法第53條第1項規定，施行日期尚待行政
23 院定之，故目前尚未施行），以106年4月28日航北字第1063
24 110964號執行商港法行政處分書（下稱原處分），命上訴人
25 德勝公司於文到30日內繳納（請款費用項目及數額等如原判
26 決附表所示）。上訴人德勝公司不服，循經訴願程序遭駁回
27 後，向臺北高等行政法院（下稱原審）提起行政訴訟，並聲
28 明：訴願決定及原處分均撤銷。經原審以106年度訴字第127
29 0號判決（下稱原審前審判決）撤銷訴願決定及原處分後，
30 上訴人航港局不服，提起上訴，經本院111年度上字第269號
31 判決將原審前審判決廢棄，發回原審更為審理。嗣原審以11

01 2年度訴更一字第88號判決（下稱原判決）將原處分命上訴
02 人德勝公司繳交逾381萬72元部分及該部分訴願決定均撤
03 銷；上訴人德勝公司其餘之訴駁回。兩造各就原判決對其不
04 利部分，分別提起上訴。

05 二、上訴人德勝公司起訴主張及上訴人航港局在原審之答辯，均
06 引用原判決之記載。

07 三、本院按：

08 （一）上訴駁回部分：

09 1.商港法第1條規定：「商港之規劃、建設、管理、經營、
10 安全及污染防治，依本法之規定。」第3條第1款、第4款
11 規定：「本法用詞，定義如下：一、商港：指通商船舶出
12 入之港。……。四、商港區域：指劃定商港界限以內之水
13 域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上地區。」第53
14 條第1項、第2項規定：「（第1項）船舶於商港區域外因
15 海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局
16 應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打
17 撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域。（第2項）前
18 項情形，必要時，航港局得逕行採取應變或處理措施；其
19 因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」上
20 開第53條第1項、第2項規定係商港法於90年11月21日修正
21 時所增訂（原條次為第16條之2，於100年12月28日修正時
22 移列為現行條次，並將原規定之「商港管轄地區」、「商
23 港管理機關」修正為「商港區域外」、「航港局」）考其
24 立法理由係以：我國四周海域，為國際航線要衝，海上交
25 通頻繁，船舶經常發生海難或其他意外事故，而擱淺、沈
26 船打撈工程困難，費用龐大，船舶所有人及保險公司往往
27 以我國法律未明文要求移除為理由，任其擱置、沈沒，不
28 僅有礙船舶航行安全，且影響國際觀瞻甚鉅，爰增訂本
29 條，課船舶所有人限期打撈、移除船舶及所裝載貨物之義
30 務等語。是以，船舶因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒
31 或故障漂流者，為維護船舶航行安全、防止海洋污染等公

共利益，船長及船舶所有人負有依航港局之命令採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域等行政法上義務；違反者，由航港局或指定機關依同法第67條第13款規定裁處罰鍰。惟海上事故若未盡速處理，將可能造成事故之影響程度或範圍持續擴大；加以海上作業有其危險性與不可測性，並受氣候、海象變化等環境影響甚深，移除時程難以準確掌握，爰商港法第53條第2項（下稱系爭規定）明定航港局於必要時，得逕行採取應變或處理措施（下稱介入權），並命船舶所有人負擔因應變或處理措施所生費用。所謂「必要時」，乃係不確定法律概念，基於前述海上事故之事物本質，其判斷應審酌決策當時之危險情形、緊急程度、對公益之影響等相關情狀，視個案具體情節綜合定之。又系爭規定就航港局介入權之行使，僅定有「必要時」之要件，並無明文應事先通知或詢問船舶所有人之意見，始得行之，且航港局逕行採取應變或處理措施，也不以先命船長及船舶所有人履行移除義務為必要，亦不因已命船長及船舶所有人履行移除義務而於其履行完成前，即不得為之，俾使航港局得即時因應排除事故之急迫性，以維公益。

2. 經查，上訴人德勝公司所屬臺北輪於3月10日在新北市金山外海失去動力，於3月24日船體斷裂、燃油外洩，導致鄰近海域受到污染且嚴重危害航行安全。上訴人航港局遂命上訴人德勝公司應於3月30日中午前提交明確貨櫃移除計畫（嗣上訴人德勝公司於3月30日提出系爭移除計畫，並經上訴人航港局於同日臺北輪貨櫃移除計畫複審會議審核通過。依該計畫之附件三，上訴人德勝公司應於4月1日開始執行吊櫃作業），且450噸起重平台最遲應於3月29日由高雄出發，並於3月31日24時前抵達事故現場，於4月1日開始執行貨櫃移除作業。嗣上訴人航港局得知合隆107號平台船遲至3月30日18時許始自高雄港由海揚9號拖船拖帶出發，經估算其航速於4月1日8時34分始能抵達，而無

01 法於上開期限抵達事故現場，且上訴人德勝公司派遣之船
02 舶較系爭移除計畫缺少2艘拖船、2艘平台船，上訴人航港
03 局認有採取應變處理措施防止危害擴大之必要，即緊急徵
04 調系爭船舶協助參與移除作業。上訴人航港局派遣永康64
05 8號拖船加入拖帶合隆107號平台船後，於4月1日1時36分
06 抵達現場，因臺北輪向右傾斜5度，故由預定之右舷作業
07 改為左舷作業，等待海岸1號抽油平台船移離後，合隆107
08 號平台船停靠左舷，於12時10分開始吊櫃作業等情，為原
09 審依法確定之事實，並論明：(1)依證人張共田、黃裕凱、
10 方信雄、侯勃有所述：為了配合4月1日6時最高漲潮，讓
11 工作平台船靠在臺北輪旁邊，所以希望合隆107號平台船
12 在3月31日24時前抵達事故現場備便，配合潮水靠泊臺北
13 輪以利後續貨櫃移除工作進行。合隆107號平台船一直到
14 臺中才到5.8節左右；當時3月海象過臺中以北頂風頂流，
15 按常理推斷，如果沒有增加拖船拖帶的話，只會比原來速
16 度更慢。3月31日10時左右開始接洽徵召永康648號拖船，
17 因為當時合隆107號平台船還沒到臺中，過臺中再找拖船
18 就來不及了。合隆107號平台船大概6時進去，因為還有一
19 些作業要花很多時間，至少要2個小時時間，大概8時左右
20 靠上，後續開始準備貨櫃吊掛作業（張共田）；本件牽涉
21 除油及毒物櫃是緊急的，毒物櫃牽涉到環保問題，因為擔
22 心毒物外洩，當時的狀況上訴人航港局、環保署對這件事
23 情的急迫性比較高（黃裕凱）；當時是說油要趕快抽掉、
24 危險櫃要盡快移除。基隆港北部從11月中旬到3月底是東
25 北季風盛行期，東北季風很規律，每4天1個週期，如果錯
26 過時間就要等4天，上訴人航港局考量重點在於盡快，只
27 要船到了，有空檔就可以進行移除作業（方信雄）；3月2
28 7日開會時決定要先移除8個危險貨櫃，計畫29日出發從高
29 雄到石門。因為合隆107號平台船上有很多設備要先放下
30 來，我們從28日開始移除工程用設備，但因為設備很多，
31 無法於28日移除完畢，所以無法按預定時間於29日離港，

01 上訴人航港局從29日就要求其他公司一直盯著我們（侯勃
02 有）等證詞，足見合隆107號平台船係於4月1日6時即已開
03 始靠近臺北輪進行相關準備工作，倘若合隆107號平台船
04 遲至4月1日8時34分才抵達現場，是否仍可於12時10分進
05 行吊櫃，顯非無疑。當時要求合隆107號平台船應於3月31
06 日前抵達有其迫切需求，上訴人航港局不僅密切關注合隆
07 107號平台船離港時間，上訴人德勝公司對此亦知之甚
08 詳。合隆107號平台船無法於原定時間抵達，若因而導致4
09 月1日之吊櫃作業無法順利進行，恐有造成危險擴大之
10 虞。上訴人航港局即於3月31日10時徵召永康648號拖船於
11 臺中加入拖帶，使合隆107號平台船能加速抵達，以符合
12 原本計畫時程，則依當時緊急及危害之情況判斷，難謂其
13 派遣永康648號拖船拖帶之行為，不符合「必要時」要
14 件。(2)系爭移除計畫已明確指出施工方式為使用3平台船
15 及3拖船，以合力接力方式完成移除計畫，侯勃有僅為上
16 訴人德勝公司委託執行系爭移除計畫之海歷企業有限公司
17 工地緊急應變小組召集人，無從認其可在未經上訴人航港
18 局同意下逕自變更應派遣之船舶數量。又依系爭移除計
19 畫、上訴人航港局於前述3月30日會議指示及臺北輪擱淺
20 海灘事故案-重要紀事（下稱系爭紀事）之記載可知，上
21 訴人德勝公司應於4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業，
22 4月3日前優先完成甲板上8個危險品貨櫃移除，4月7日前
23 完成事故船前段甲板上101個貨櫃移除；而當時東北季風
24 盛行，並非每日海象環境均平穩，無人可擔保4月1日起後
25 續數日均能順利施工，為避免海上不可測之風險影響移除
26 進度，當依計畫準確執行，以免影響進度造成損害擴大。
27 系爭移除計畫已記載應以3平台船、3拖船以接力方式移除
28 貨櫃，然上訴人德勝公司僅派遣1平台船、1拖船（合隆10
29 7號平台船及海揚9號拖船）前往執行系爭移除計畫，自與
30 系爭移除計畫所載施工船舶數量不符。再依焜陽企業股份
31 有限公司（下稱焜陽公司）、駿逸工程有限公司（下稱駿

01 逸公司)、陸海股份有限公司相關函文及系爭紀事之記載
02 可知，上訴人航港局徵召船舶之時點，或在合隆107號平
03 台船開始執行吊櫃作業之4月1日之前，或在合隆107號平
04 台船甫執行吊櫃作業之4月1日12時10分後沒多久，則上訴
05 人航港局於徵召船舶當下，顯然無法預測僅以1組船（合
06 隆107號平台船及海揚9號拖船），即能在期限內完成8個
07 危險品貨櫃及其餘貨櫃移除作業。上訴人德勝公司違反系
08 爭移除計畫未派遣足夠船舶數量在先，上訴人航港局為避
09 免影響計畫進行、預防損害擴大，於上開時間徵調系爭船
10 舶，以符合系爭移除計畫之船舶規模及移除能量，難謂不
11 符合系爭規定之「必要時」要件。另系爭規定僅有「必要
12 時」之要件，只須有商港法第53條第1項情形而上訴人航
13 港局認為有必要，即得行使介入權，毋庸如行政執行法代
14 履行相關規定，須以處分書或另以書面限定相當期間履
15 行，並載明不依限履行時將予強制執行之意旨，否則自有
16 緩不濟急之情況等語甚詳，經核與卷內證據相符，亦無違
17 反論理法則、經驗法則或理由不備、理由矛盾之情事。上
18 訴人德勝公司罔顧其自行提出之系爭移除計畫本即載明其
19 應備置3平台船、3拖船以接力方式移除貨櫃，且係自己延
20 誤合隆107號平台船由海揚9號拖船拖帶自高雄港出發北上
21 之預定時間，復未慮及系爭移除計畫雖載明自4月1日10時
22 起開始吊櫃作業，然上訴人航港局亦明確要求合隆107號
23 平台船應於3月31日24時前抵達事故現場備便，俾吊櫃作
24 業前之準備作業得以完善周妥。詎其上訴意旨猶就原判決
25 已經詳為論駁之事項，復執陳詞為爭議，主張上訴人航港
26 局就行使介入權應審酌決策當時之危險情形、緊急程度、
27 對公益之影響等相關情狀，全未舉證決策之形成過程及所
28 憑據之專業資料，顯不符合「必要性」之判斷要件；合隆
29 107號平台船預計到達時間為4月1日8時34分，可依進度如
30 期於10時開工；依原訂工作順序，4月1日10時海岸1號船
31 抽油作業完成，合隆107號平台船始能靠泊事故船進行作

業，故合隆107號平台船於4月1日1時許到達，並無必要；
事故船因船身傾斜，無法按計畫於右舷(靠海側)進行吊櫃
作業，只能改至左舷(靠陸側)作業，然左舷處作業空間
有限，上訴人航港局於接獲報告後，卻執意指派更多的船
舶到場，對本件貨櫃移除工作並無助益而無必要性。另系
爭規定性質上屬於行政執行法之代履行方法，上訴人航港
局雖認定有介入之必要，然未依法定程序先行通知限期履
行，亦未於實際支出前合理估計代履行費用，顯已違反行
政執行法第27條、第29條等規定等語，無非係其主觀之見
解及就原審認定事實、證據取捨之職權行使事項為指摘，
尚無足採。

- 3.船舶於商港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或
故障漂流者，航港局於必要時，固得逕行採取應變或處理
措施等作為，其因此所生之費用，並應由船舶所有人負
擔。惟應變或處理措施等作為既係為排除或減輕海上事故
所造成之船舶航行安全、海洋污染等危害，其所生之費
用，自應以該應變或處理措施等作為與排除或減輕危害之
目的間具有關聯性及必要性為限，始由船舶所有人負擔，
以符衡平原則。準此：

(1)關於永康648號拖船、SKY401號拖船部分：

- ①依系爭移除計畫所附設備使用表，項目欄包括合隆10
7號平台船、載運平台船1號、載運平台船2號、海揚9
號拖船數量各1，拖船數量2，450T吊車(置於合隆10
7號平台船上)1輛；施工流程圖記載合隆107號平台
船、載運平台船1號下錨定位、吊車定位完成；甲板上
8個危險貨櫃移至載運平台船1號，固定完成；載運
平台船1號回基隆港卸除貨櫃，載運平台船2號接續裝
貨櫃；載運平台船2號裝載約10只貨櫃回基隆港卸除
貨櫃，載運平台1號接續裝載(接續前步驟)；裝載完
畢，合隆107號平台船起錨回基隆港，復原作業完成
等流程等情，已經原判決認定甚明，並就上訴人德勝

01 公司主張永康648號拖船、SKY401號拖船費用過高、
02 永康648號拖船協助拖帶後，即應返航，不應在現場
03 停留，此部分費用並不可採、系爭移除計畫之拖船規
04 格要求2,400馬力，但永康648號拖船、SKY401號拖船
05 均為4,000馬力，規格不符等節，何以不足採取，予
06 以指駁甚詳，經核與卷內證據並無不合，亦無違反論
07 理法則、證據法則或理由不備、理由矛盾之情事。又
08 依原審採為事實認定基礎之永康船舶股份有限公司
09 （下稱永康船舶公司）4月11日永康字第105-0411號
10 函及所附「拖船永康648工作日誌」（下稱永康648工
11 作日誌）、報價單等資料，永康船舶公司於3月31日9
12 時50分接獲上訴人航港局指示徵派拖船協助拖帶合隆
13 107號平台船及海揚9號拖船後，永康648號拖船於同
14 日12時30分出港，迄至4月3日1時50分返回臺中港，
15 期間歷經61.5小時。依臺中港港灣業務費費率規定，
16 4,000匹馬力曳船之收費為每小時2萬2,310元（使用1
17 小時後如再繼續使用，不足0.5小時，以0.5小時計
18 算），申請同意至港外作業者，按基本費率加倍計收
19 （不另計收夜間加成及纜繩使用費），再加計天文海
20 船務代理有限公司辦理永康648號拖船進出臺中港之
21 代理費61,991元，合計294萬3,328元(含稅)；同為原
22 審採為判決基礎之焜陽公司4月21日焜北字第1050000
23 1號函及所附「拖船SKY401工作日誌」、請款單等資
24 料，焜陽公司於3月31日22時30分接獲北部航務中心
25 指示徵派拖船協助拖帶駿逸1號平台船，SKY401號拖
26 船於4月1日5時30分出港，迄至同日23時35分返回臺
27 北港，期間歷經18.5小時。依臺北港港灣業務費費率
28 規定，4,000匹馬力曳船之收費為每小時2萬2,310元
29 （使用1小時後如再繼續使用，不足0.5小時，以0.5
30 小時計算），申請同意至港外作業者，按基本費率加
31 倍計收（不另計收夜間加成及纜繩使用費），合計86

萬6,744元(含稅)。原判決因而論明：上訴人航港局認為徵調永康648號拖船所支出之費用288萬1,337元、6萬1,991元具有關聯性及必要性，尚屬有據，上訴人航港局請求上訴人德勝公司給付關於SKY401號拖船之費用86萬6,744元亦有必要、關聯性等語，並據以維持此部分（上開費用合計為381萬72元）之原處分，並無違誤。上訴人德勝公司無視其未於現場備足系爭移除計畫所載之船舶數量，上訴人航港局係為確保系爭移除計畫得以確實執行，方徵調船舶至事故現場待命，且海上作業有其危險性與不可測性，並受氣候、海象變化影響，在未經上訴人航港局同意變更系爭移除計畫前，不得逕依自己的判斷而隨意縮減原核定所需用之船舶種類與數量等情，猶於上訴意旨執其陳詞，主張上訴人航港局於4月1日10時即已知悉將改靠事故船左舷施工，可停靠之船舶僅有1艘，卻仍持續調派額外船舶，導致資源浪費；永康648號拖船協助拖帶合隆107號平台船後，即應於4月1日1時許後返回臺中港，卻猶滯留事故現場徘徊不去，故4月1日1時許以後之停留及計費，因當時半夜並無得到上訴人航港局之指示，難謂上訴人航港局有介入權之行使等語，均無可採。

②又上訴人德勝公司雖稱合隆107號平台船係由海揚9號拖船拖帶，不需永康648號拖船拖帶回港，復原作業始為完成等語。惟原判決係謂：證人張共田證稱當初系爭移除計畫乃2組拖船、平台船作接駁用，24小時不停將貨櫃移除；如果先返航再回來反而耗時很久等等；另依永康648工作日誌，永康648號拖船於3月31日9時50分接獲上訴人航港局（原判決誤載為港務局）指示協助拖帶合隆107號平台船及海揚9號拖船，4月1日下午(原判決誤載為凌晨)2時10分至晚上9時15分並帶好拖攬至陸海2號船，並現場戒護待命。故永

01 康648號拖船乃移除計畫中之其中一艘拖船，且須直
02 到合隆107號平台船起錨回基隆港，復原作業始為完
03 成(按：此為前述系爭移除計畫之施工流程圖所載)等
04 語，無非係表示永康648號拖船已經成為系爭移除計
05 畫中拖船的一部分，必須持續待命至系爭移除計畫之
06 任務結束為止，並非謂必須由永康648號拖船拖帶回
07 基隆港，始完成復原作業。是前開上訴意旨，容有誤
08 會。

09 ③另上訴人德勝公司主張原判決既認定陸海2號、駿逸1
10 號等2艘船舶不符合規格，而與本案無關聯性及必要
11 性，則拖帶該船之永康648號拖船、SKY401號拖船，
12 因同屬一組施工之單位，自應同無關聯性及必要性，
13 原判決准許此部分永康648號拖船、SKY401號拖船之
14 費用，即有理由矛盾之情形等語。經查，上訴人德勝
15 公司所述永康648號拖船拖帶陸海2號船之情，固有永
16 康648工作日誌所載：永康648號拖船於4月1日13時30
17 分接獲現場侯先生來電指示「陸海6號」發電機故障
18 請求支援前往拖帶陸海2號平台船；於14時10分至21
19 時15分間，成功帶好拖纜至陸海2號平台船，並拖帶
20 至臺北輪附近水域保持待命。保持慢速動俾拖帶陸海
21 2號，持續現場戒護待命等語可憑。然如前所述，上
22 訴人航港局係因上訴人德勝公司派遣之船舶較移除計
23 畫缺少2艘拖船、2艘平台船，而緊急徵調系爭船舶，
24 故永康648號拖船、SKY401號拖船均已經成為系爭移
25 除計畫中拖船的一部分，必須持續待命至系爭移除計
26 畫之任務結束為止（至於如因現場作業進度等情形，
27 而認無持續於事故現場待命之必要，自可提前讓徵調
28 之船舶歸建，然此部分仍應由上訴人航港局依系爭規
29 定予以判斷）。永康648號拖船、SKY401號拖船之任
30 務在於拖帶平台船，並均依上訴人航港局之命前往事
31 故現場待命，於任務解除前均應隨時接受指揮調度

(包括受工地緊急應變小組召集人侯勃有之指揮調度)，至於各該拖船拖帶陸海2號、駿逸1號等2艘船舶，只是執行任務的一部分。故無論上訴人德勝公司所稱上開2艘船舶不符合規格一節是否可採（詳後述），並不影響永康648號拖船、SKY401號拖船仍持續負有現場待命之任務。至陸海2號、駿逸1號等2艘船舶是否不符合規格而影響任務之執行，乃係各該船舶費用應否扣除之問題，與上開拖船之費用列計無涉。是上訴人德勝公司前開主張，亦無可採。

(2)關於駿逸1號平台船部分：原審依調查證據之辯論結果，論明：依系爭移除計畫所附施工流程圖載明合隆107號平台船、載運平台船1號須「下錨」定位，然證人侯勃有證稱駿逸1號船船上並沒有錨機以及錨，船上人員更有慢性病，必須先行回去一趟，該船大約4月1日中午之後離開等等，且該船工作日誌記載4月1日18時由SKY401號拖船開始拖帶駿逸1號平台船返回臺北港「裝錨」，系爭紀事（於4月1日12時10分之欄位）亦載稱駿逸1號沒帶錨出港，無法下錨等情，該船因未裝備錨，與系爭移除計畫要求有違，應認為上開船舶相關費用（按：59萬9,024元）均與本件應變處理措施並無關聯性及必要性等語，已敘明得心證之理由，經核與卷內證據相符，亦無違反論理法則、經驗法則或理由不備、理由矛盾之情事。上訴人航港局固主張原判決未說明無裝設錨及錨機對於不能實施系爭移除計畫之相關點為何，且依規劃流程，移除計畫會進行近2週，故駿逸1號有相當時間回港架設錨機及錨再來協助相關作業等語。然由前述原審所認定之事實可知，駿逸1號平台船於4月1日5時30分經SKY401號拖船拖帶出港至事故現場後，於同日12時10分發現並未帶錨出港，無法下錨，乃於同日18時由SKY401號拖船開始拖帶駿逸1號平台船返回臺北港「裝錨」，可見駿逸1號平台船確實未能達到系爭移除

計畫所要求平台船應先經下錨定位以執行裝載貨櫃之任務，難認合於協助排除或減輕本件海上事故所造成之船舶航行安全、海洋污染等危害之目的；再參諸原審採為判決基礎之駿逸公司工程報價單所示，駿逸公司就駿逸1號平台船之費用，僅核計至4月1日24時（即返回臺北港時。從該日5時30分出港至24時返港，共計18.5小時），故上訴人航港局所稱依規劃流程，移除計畫會進行近2週，故駿逸1號有相當時間回港架設錨機及錨再來協助相關作業一節，尚與前開費用產生之時間無涉。從而，上訴人航港局此部分所採取之應變或處理措施，與上開排除危害之目的間不具有關聯性及必要性，其因此所生之費用，自不應由上訴人德勝公司負擔。上訴人航港局前開主張，並無足採。至原判決另論及依系爭移除計畫之設備使用表，所要求之船舶乃「平台船」，以作為貨櫃接駁之用。然上訴人航港局請求之費用中包含載吊卡車2台、堆高機2台，駿逸1號平台船有與一般平台船無關之設備，則該船是否得用於貨櫃接駁之用，已有疑問一節，無論當否，尚不影響判決結果，併此敘明。

4. 綜上所述，原判決關於駁回上訴人德勝公司請求撤銷原處分命其繳交381萬72元部分及其訴願決定部分（即永康648號拖船、SKY401號拖船部分），以及關於撤銷原處分命上訴人德勝公司繳交59萬9,024元（即駿逸1號平台船的費用部分）及其訴願決定部分，均核無違誤，兩造上訴意旨，各就上開不利於己之部分指摘原判決違背法令，求予廢棄，均為無理由，應予駁回。

(二) 廢棄改判部分（關於陸海2號船部分）：原判決以依系爭移除計畫所要求之船舶乃「平台船」，然陸海2號平台船實乃「駁船」，兩者功能上有所差別，前者乃表面平坦寬大且吃水淺，協助貨物移駁之用；後者則是作為放置重型機械設備之工作平台，或運送沙、石之用，證人侯勃有亦證稱上訴人航港局徵召之船舶因規格設備不足，無法進行工作等等。則

上訴人航港局徵召之船舶性質與系爭移除計畫要求不符，未能達到平台船協助貨物移駁之用，上開船舶相關費用與應變處理措施並無關聯性及必要性等語為由，撤銷原處分關於命上訴人德勝公司負擔此部分之金額（20萬元），固非無據。然查，依原審採為判決基礎之陸海2號船舶明細表（即原判決所稱「陸海2號規格表」，見原審卷第255頁）所示，其船舶種類載為「運輸駁船」，總長度為55公尺、船寬為15公尺、船深為3.5公尺，而依系爭移除計畫所附設備使用表，關於載運平台船1號、載運平台船2號之長度、船寬、船深均載為50公尺、20公尺、3公尺，且該計畫於「1.事故船貨櫃數量」欄內載稱「事故船內前段甲板貨櫃數量統計共101櫃。數量包括20呎與40呎貨櫃」（按：20呎約6.10公尺、40呎約12.19公尺）、於「4.施工應注意事項」欄之F.項載稱「依照載運平台船面積規劃，載運平台船尺寸為50m*20m，平面可裝載40只6尺貨櫃以上，為安全考量每趟載運約10只到20只貨櫃即進行固定並返航基隆港卸除，以策安全」等語。可見，陸海2號船雖屬運輸駁船，然其船體規模與系爭移除計畫所要求之載運平台船相當，如依該計畫所擬每趟載運貨櫃之數量（10只到20只貨櫃），陸海2號船仍能容納相當數量的貨櫃。原判決既敘明駁船是作為放置重型機械設備之工作平台，或運送沙、石之用等事實，可見陸海2號仍可承擔一定運輸重型貨物包括貨櫃之功能，難謂非為必要之應變或處理措施，詎原審卻依證人侯勃有前開未具體指出陸海2號船有何規格設備不足之處之證詞及「平台船」、「駁船」之船舶種類或名稱上之不同，而為不利於上訴人航港局之認定，其判決顯有理由矛盾之違法，且其違法足以影響判決結果，上訴人航港局求為廢棄改判，為有理由。又此部分依原審確定之事實，本院已可自為判決，爰將此部分原判決廢棄，並駁回上訴人德勝公司此部分在第一審之訴。

四、據上論結，本件上訴人航港局之上訴為一部有理由、一部無理由，上訴人德勝公司之上訴為無理由。依行政訴訟法第25

01 5條第1項、第256條第1項、第259條第1款、第98條第1項前
02 段，判決如主文。

03 中 華 民 國 115 年 4 月 16 日

04 最高行政法院第二庭

05 審判長法官 陳 國 成

06 法官 高 愈 杰

07 法官 林 秀 圓

08 法官 楊 坤 樵

09 法官 李 明 益

10 以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異

11 中 華 民 國 115 年 4 月 16 日

12 書記官 林 郁 芳