

臺北高等行政法院判決

106年度訴字第1270號

110年12月16日辯論終結

原告 德翔海運股份有限公司

代表人 陳德勝（董事長）

訴訟代理人 王國傑 律師

莊怡萱 律師

被告 交通部航港局

代表人 葉協隆（局長）

訴訟代理人 舒瑞金 律師

蔡家豪 律師

上列當事人間商港法事件，原告不服交通部中華民國106年7月25日交訴字第1060017171號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

訴願決定及原處分均撤銷。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件被告交通部航港局代表人原為謝謂君，嗣於訴訟進行中依序變更代表人為郭添貴、葉協隆，並經變更後代表人具狀聲明承受訴訟（本院卷二第6-7頁、第226-227頁），核無不合，應予准許。

二、事實概要：

原告所屬本國籍船舶「德翔臺北輪」（下稱事故船），於民國（下同）105年3月10日6時47分許由從基隆港出發，航向臺中港，在新北市金山外海失去動力後，漂流擱淺於新北市

石門區距尖子鹿溪出海口250公尺處（離岸0.3浬，北緯25度18.2分、東經121度34.5分），被告於同日10時30分獲報後成立海難災害應變中心啟動應變機制。嗣事故船於105年3月24日因海象惡劣造成船體斷裂，因油艙遭掉落艙蓋擊破造成燃油外洩，導致鄰近海域受到污染，貨櫃及救生艇掉落入海亦嚴重危害航行安全。被告考量後續汛期將至，且船貨移除作業尚需人員、船舶及機具之協同作業，遂於105年3月30日召開事故船舶貨櫃移除計畫複審會議，限期原告提報之「海揚9號」拖船拖帶「合隆107號」平臺船（下稱原告之工作船隊）最遲應於同年月31日前抵達事故現場，並於同年4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業。然被告得知原告之工作船隊遲至同年月30日18時始自高雄港出發，經估算其航速，顯無法依計畫於同年月31日24時前抵達事故現場，經考量危險品貨櫃移除作業迫切性，有採取應變處理措施防止危害擴大之必要；且按上開移除計畫所附設備使用表，除提報之「海揚9號」拖船、「合隆107號」平臺船外，原告尚需提供2艘拖船、2艘運輸平臺船，爰緊急徵調「永康648」拖船、「SKY401」拖船、「駿逸1號」平臺船、「陸海2號」平臺船協助參與移除作業，所需費用新臺幣（下同）460萬9,096元。被告依商港法第53條第1項、第2項規定，以106年4月28日航北字第1063110964號執行商港法行政處分書（下稱原處分），命原告繳納460萬9,096元。原告不服，提起訴願，經訴願決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

（一）、原處分之合法性要件該當等事實應由被告盡舉證責任，且合法性要件判斷基準時點應為「原處分作成時」：

被告僅憑其他船舶廠商片面寄發之函文，以及根本不適用本件「於海外」「拖帶平台船」進行「貨櫃掛作業」之港勤管理要點、業務項目及費率標準，故被告未證明原處分命原告負擔費用之合理性。原處分之合法性判斷時點應為106年4月28日原處分作成時，且被告於斯時已足判斷命原告負擔系爭

費用既非合理且不具必要性。本件吊櫃工程進度超前，原預定於105年4月7日完工但提早於同年3月3日完工，且被告於同年3月31日至4月3日間自行徵召之其他船舶前未經政府採購法之法定採購程序，而該等船舶不是因欠缺作業標準配備，就是因吃水過深根本無法執行本件工程，始終未曾移除任何一只貨櫃。故被告於「106年4月28日原處分作成時」當已足判斷命原告負擔該等船舶之費用，不但程序上違法，且全然不具合理及必要性甚明。被告回溯至本件工程進行中並辯稱當時無法預測或掌握天候、海象或潮汐，刻意混淆原處分合法性之正確判斷時點，其辯辭俱不足採。原處分係於「106年4月28日」作成，既非105年3月31日亦非105年4月1日，而於「原處分作成時」被告當可判斷原告是否得依原定計畫進行作業，或者有無另行徵召其他船舶之必要。姑不論被告於本件工程進行中是否得知施工進度及徵召其他船舶必要性，惟被告於原處分作成時，早已明知原告確實提前完成本件工程，且其他船舶對本件工程全無實際幫助，非容被告否認，則被告於「原處分作成時」顯然已知命原告負擔該等船舶之費用並非合法。被告回溯至本件工程進行時辯稱「當時」情況緊急、無法預測或掌握「當時」天候、海象、潮汐或本件工程實際完工時點云云，顯然刻意混淆原處分應以「作成時」判斷是否符合商港法第53條費用負擔是否合理且必要等要件，自不足採。

(二)、侯勃有確為本件工程之總指揮，有權且有足夠專業判斷及決定施作現場之使用船舶，以達成於105年4月7日前完成貨櫃移除之首要任務：

查原證4-1號施工計畫係已經被告同意，且其中已載明「C. 緊急應變組織：工地緊急應變小組召集人 侯勃有」，是以被告已同意由侯勃有就本件現場實際施作進行指揮及調度。況本件工程全程在被告下監督完成，被告未曾於現場就使用船舶數量提出異議，特別是被告承辦人員張田共亦證述使用船舶需尊重現場施作人員之專業。應使用何種及多少作業船

01 等，被告亦認同應由侯勃有專業判斷後決定。被告既已同意
02 由侯勃有擔任總指揮，相關施工作業即應由侯勃有全權指
03 揮，包括船舶選用調度及施工時程方式等，惟被告未尊重現
04 場專業，並主張被告為指揮官及原告無權選擇施工方式等，
05 均非可採。

06 (三)、被告於自行徵召船舶前，並未依商港法第53條第1項先命令
07 「原告及事故船之船長」補足船舶數量，其逕自徵召船舶前
08 來，不符合該條第2項採行必要應變措施之程序，依法亦無
09 從要求原告負擔費用：

10 按商港法第53條第1項及第2項規定，航港局必須先行依該條
11 第1項具體命令「原告及事故船德翔臺北輪之船長」，採取
12 應變措施即補足其認為缺少施工船舶數量（惟原告否認本件
13 施工船舶數量不足），方得依同條第2項規定，逕行介入自
14 行徵召船舶，再責成原告負擔該等船舶費用之義務。即便被
15 告認為施工作船數量短少，於逕行介入徵召船舶前，不僅未
16 曾通知總指揮侯勃有，甚至未於施未曾於現場就使用船舶數
17 量提出異議，更未曾命令或通知「原告及事故船德翔臺北輪
18 之船長」補足船舶數量。

19 (四)、被告依商港法第53條第2項尚未達介入權行使之要件，且其
20 介入權行使亦未依行政程序法第102條給予陳述意見之機
21 會，且被告行使介入權復未遵守政府採購法之程序，被告命
22 原告負擔行使介入權衍生之應變費用，於法即有未合：

23 航港局依商港法第53條第1項規定，行使介入權，應先命令
24 船東限期採取應變措施，於船東「不履行該必要措施」或
25 「處理速度不如預期」後，方符合同法第2項之必要性而得
26 行使介入之權利，且航港局必須依行政程序法第102條規
27 定，介入前應賦予船東陳述意見之機會，末再依政府採購法
28 程序採用應變措施，其整體過程及程序，方屬適法。所謂
29 「必要時」，依原證26號被告就本次事故出具之檢討報告、
30 原證27號說明本件事故之網頁資料及原證28號被告機關於立
31 法院備詢時之答覆均已明揭，限於船東「不履行義務」或船

東「處理速度不如預期」時，方具備商港法第53條第2項之「必要性」。原證26號被告之檢討報告中明揭：「（五）公權力強力介入之作法及配套（含政府代位處理及徵召民間機制）……按前揭規定仍需由肇事船舶所有人處理，如船舶所有人不履行，或其應履行或應變速度，不符合預期情況，始得由航港局介入處理」（第40頁第（五）項）。原證27號被告說明本件事務處理之網頁資料亦說明：「（二）按前揭規定仍需由船東依規定處理，如船東不履行始得依法施行間接強制，由本局介入代履行……至於間接強制介入，需因義務人不履行義務且完成一定之行政程序，使得介入代履行」（第7頁）、「一、由政府直接介入代為處理，再向船東求償之方式，適用於船難發生後船東毫無解決問題誠意而意圖卸責之狀況。」（第14頁）另按原證28號被告於立法院備詢時之答覆，亦指出必須在「原告沒有作為或作為沒有改善」時，方得依商港法第53條第2項介入（第164頁），且被告人員亦指出「並不是政府機關可以隨時介入」（第165頁）。準此，被告僅在船東實際有「不履行依商港法第53條第1項應變措施」或對於原告「處理速度不如預期」之具體情形時，依此所得船東毫無解決問題之誠信後，被告方有權依商港法第53條第2項行使介入之權利，僅憑被告單方臆測即逕予介入，即非適法。在符合商港法第53條第2項之必要性後，被告機關在行使介入權前，程序上必須依行政程序法第102條之規定，通知處分相對人陳述意見或予該處分相對人陳述意見之機會。是航港局不僅應於介入前徵詢船東意見，更應通知船東對此介入確實陳述意見。程序上完成意見陳述後，在執行介入權之行政行為時，被告必須依照政府採購法之規定，公正公開選取合適的廠商，來執行被告認為必要之應變措施。

(五)、被告命令原告採取應變措施，原告亦提出施工計畫執行應變措施，被告自無更依商港法第53條第2項介入之必要：

01 從原證27號被告公告說明本件事故處理之網頁資料（第7
02 頁）及原證28號於立法院備詢時之答覆（第164頁），僅在
03 原告實際有「不履行本件貨櫃移除義務」或對於原告「處理
04 速度不如預期」時，方該當商港法第53條第2項必要性要
05 件。然查原證28號被告於網頁上之公開說明：「目前船方並
06 無不履行義務之情況，因此尚非間接強制之時機」（第7
07 頁），以及原證28號被告人員於立法院備詢時之說明：「以
08 德翔公司這次的事件來講，它是有作為的，並不是沒有作
09 為」（第165頁），均可證原告自始即無「不履行本件貨櫃
10 移除義務」之情形。而所謂「原告處理速度不如預期」，應
11 就整體工程進程綜合判斷有無嚴重落後或預期進度顯然無法
12 達成之具體情形，不得僅以自105年4月1日至7日之施工期間
13 中任一日進度落後，未達成當日進度，即認有介入必要，更
14 不得於工程開始前即遽認工程施作進度「不如預期」。查本
15 件工程原定於105年4月1日起開工，被告卻於105年3月31日
16 上午徵召「永康684號」（參原證6說明第一項），同日晚間
17 徵召「SKY401號」與「駿逸1號」；惟此時本件工程根本未
18 開始施作，完全無法「合理懷疑工程進度不如預期」。至於
19 被告於同年4月1日上午即自行徵召「陸海2號」加入本件工
20 程，然此時工程才正開始進行，即便稍有延誤，亦無法合理
21 判斷整體工程有無顯然延誤或處理速度不如逾期，被告自無
22 行使介入權之必要。況查，被告要求原告「於105年4月7日
23 前完成甲板前段總計101個貨櫃移除」，惟原告4月3日即超
24 前一半以上進度完工，將甲板前段總計101個貨櫃（包含8個
25 危險櫃）全部移除，此一事實除有原證3號會議紀錄（參交
26 通部航港局發言第（一）項），復有被告就本件事故出具之
27 檢討報告、證人侯勃有之證詞，及本件事故之相關新聞報導
28 可證，是以原告於本件工程自始從未有「不履行義務」或
29 「處理速度不如預期」之情形，本件自始不符合商港法第53
30 條第2項由被告介入本件工程之必要性。

01 (六)、被告自行徵召「永康648號」、「陸海2號」、「駿逸1號」
02 及「SKY401號」並無急迫性及必要性，顯不符合商港法第53
03 條第2項要件，自無命原告負擔上開船舶報酬之理：

04 1、被告依商港法第53條第1頁及第2項採取之應變措施除應具有
05 急迫性及必要性，更應符合行政程序法一般性法律原則。所
06 謂應變措施，應以實施該應變措施具有「急迫性」及「必要
07 者」為限。航港局命船舶所有人採取之應變措施，除應有實
08 施之急迫性，亦應有助於排除意外事故，或達到避免損害之
09 擴大等效果。該應變措施應受行政程序法第4條、第7條、第
10 8條及第9條依法行政原則、比例原則、誠信原則及一律注意
11 原則等一般性法律原則拘束。倘被告命原告採取之應變措施
12 違反上開規定，該行政處分自屬違法而應予撤銷。該條之應
13 變措施僅具補充性，原則上應先由航港局命船舶所有人直接
14 規劃、安排及執行；僅在特殊情況下，例如船舶所有人拒絕
15 採取應變或處理措施時，航港局方得逕行採取應變措施，並
16 令船舶所有人負擔因此產生之費用。否則，航港局無端或為
17 行政宣傳之目的，而逕行採取之應變或處理措施，即與商港
18 法第53條第1項及第2項之規定不符，自不得令船舶所有人負
19 擔因此衍生之費用。

20 2、本件工程事實上提前於原定時限內完成，無由上開船舶協助
21 完成之急迫性，原處分顯然違反商港法第53條第1項及第2項
22 應予撤銷。

23 德翔臺北輪於105年3月10日擱淺後，被告幾乎每日均與原告
24 於應變中心開會，檢討現場狀況並要求原告採取必要之應變
25 措施，原告亦盡最大之努力完成被告機關所命採取之應變措
26 施。按同年3月30日德翔臺北輪擱淺事件油污現場應變中心
27 第21次會議決議事項第2點、第5點及第6點：「…4月1日開
28 始執行危險物品貨櫃移除作業…另於4月7日前完成事船前段
29 甲板上101個貨櫃移除作業」、「本（30）日下午1點船貨移
30 除複審會議所提移除計畫原則同意，請船東會後依所報計畫
31 執行前段甲板貨櫃移除作業」、「…4月1日起開始執行前段

01 甲板貨櫃移除作業…，並於4月7日前完全移除前段甲板貨
02 櫃，否則將依商港法開罰。」及被告核可移除計畫第7點：
03 「考量安全起見只能在每日白天進行卸貨作業（估計約8hr
04 s）…」與該計畫附件三時程表之每日開工時間均為上午10
05 時。被告係要求原告應於同年4月1日上午10時開始執行本件
06 工程，並應於同年4月7日完成。本件工程實際於105年4月3
07 日提前完成，本件工程實際所需時間僅3天，不僅係於同年
08 月7日之期限前完工，進度甚至超前一半，顯示本件工程事
09 實上僅需海歷公司安排之作業船即可完成，斷無由其他公司
10 之上開船舶協助完成之急迫性。被告雖主張海歷公司作業船
11 無法於同年4月1日零時到達，在當時情況緊迫下可能遲誤工
12 程而需委由其他船舶協助云云（原告否認之）。然而，即便
13 海歷公司作業船未於同年4月1日到達或是遲誤一至兩日乃至
14 三、四日（此處為假設語氣），只要最遲在4月5日以前到
15 達，均可在4月7日完工期限內完成，被告辯辭顯不足採。海
16 歷作業船原本即可於預定開工時間前到達，無另召「永康68
17 4」自臺中協助拖帶之急迫性。參臺灣港務股份有限公司臺
18 中港務分公司之網站介紹，高雄港與基隆港間距離約為230
19 哩，德翔臺北輪係於離開基隆港駛往臺中港之途中擱淺。是
20 其擱淺位置與高雄港間之距離應小於230哩，但為方便計算
21 以230哩計。至於臺中港距高雄港約120哩，臺中港距離德翔
22 臺北輪擱淺地點約110哩【計算式：230哩－120哩＝110
23 哩】。海歷作業船係於105年3月30日18時自高雄港出發，並
24 於同年3月31日13時30分抵達臺中港外海，（參原證6）。海
25 歷作業船自高雄港行駛至臺中港（120哩），共花費約19.5
26 小時（3月30日18時至31日13時30分）。是海歷作業船之速
27 度，約為每小時6.15哩【計算式：120哩÷19.5小時＝6.15
28 哩】。以當時海歷作業船移動時速即每小時6.15哩，至多只
29 須再花費17.9小時，即可抵達德翔臺北輪之事故地點【計算
30 式：110哩÷6.15哩/每小時＝17.9小時】，故確實可在4月1
31 日8時30分前抵達德翔臺北輪擱淺地點【計算式：海歷作業

01 船於105年3月31日13時30分經過臺中港，加計17.9小時為
02 「4月1日8時24分」】。是以海歷作業船依原定計畫於4月1
03 日上午8時30前到達，歷經下錨、停泊於德翔臺北輪左舷約
04 為1至2小時之準備時間，本得於上述4月1日上午10時依進度
05 如期開工。海歷作業船實際上預計可於105年4月1日上午6時
06 許抵達，且被告在自行徵召「永康648」前未曾要求原告加
07 派拖船，有證人侯勃有之證詞可稽，證人張共田證稱曾通知
08 海歷公司之侯勃有加派拖船云云，顯非足採。依當時情況，
09 「合隆107」確實可在4月1日上午10時前，如期抵達並按時
10 施工。倘被告先行與船長或原告聯絡，即可知並無再由被告
11 徵召「永康648」協助拖帶而提早到達之必要。海歷作業船
12 至臺中附近海域時，被告逕自徵召永康船舶股份有限公司所
13 屬之「永康648」拖船加入「合隆107」拖帶，因此衍生702,
14 765元之拖船報酬。然「合隆107」雖因「永康648」加入拖
15 帶而提早於4月1日清晨1時40分抵達德翔臺北輪擱淺位置，
16 但因夜間無法執行貨櫃吊掛，且依系爭移除計畫相關人員及
17 設備須至4月1日上午10時才能完全就定位並開始吊掛貨櫃之
18 作業，此從「合隆107」即便早到但實際作業時間仍為上午1
19 0時即可得知（被證3第39頁4/1、第41頁4/2及第44頁4/3均
20 係於1000時方有「合隆107」實際作業紀錄）。另從證人張
21 共田證詞亦可知：「半夜天色太暗無法靠泊，有危險性…基
22 於安全性考量，加上配合白天工作時間，所以在白天靠
23 泊」。即便海歷作業船提到達到，實際上也根本沒有任何被
24 告之公務人員在場提供任何意見或指揮吊掛作業之進行（半
25 夜顯係政府公務人員之下班時間；亦未見被告人員於半夜予
26 以指導之紀錄），足證海歷作業船早到並無實益。本件工程
27 係使用「經被告同意」之船舶，經考量僅得於水深3米之事
28 故船左舷進行作業等現場情形以進行本件工程，更經海歷公
29 司專業人員不斷向被告解釋完全不需其他船舶支援，且證人
30 張田共亦自承作業現場需尊重在場專業意見。既然不論本件
31 工程實際施作時間或使用船舶已經被告同意，而事證亦證明

海歷作業船依原定計畫確實可於預定時間上午10時以前開始施工，自無由其他船舶協助之必要甚明。被告決定徵召「永康648」時，並未徵詢證人方信雄之意見，其意見純屬事後判斷，被告自非於105年3月31日當時考量東北季風對海歷作業船之影響後，始決定徵召「永康648」協助拖帶。「海揚9」及「合隆107」均為小船，而「合隆107」吃水僅有0.56公尺，遠小於系爭事故船附近之深度3公尺，故抵達事故現場並不需要藉助大潮之力量，潮起潮落對於海歷作業船能否抵達事故現場並無影響。

- 3、被告徵召之船舶不是因欠缺作業標準配備，就是因吃水過深根本無法執行本件工程，始終未曾移除任何一只貨櫃。被告自行徵召上開船舶顯然欠缺必要性，原處分違反商港法第53條第1項及第2項應予撤銷。

查永康船舶股份有限公司函及其所附工作日誌之記載第1點：「本公司於105年03月31日上午09時50分接獲貴局中部航務中心指示盡快準備完成出港協助拖帶『合隆107』及『海陽9號』前往石門協助『德翔臺北』…」，可知「永康648」任務僅包含「協助拖帶海歷作業船」，故海歷作業船4月1日於1時40分抵達德翔臺北輪擱淺位置後，「永康648」拖船拖帶任務已經結束，即應返回臺中港，「永康648」顯無繼續留滯之必要。「永康648」於任務結束後，卻故意滯留現場不走，假藉待命不斷衍生高額報酬，事後要求被告全額吸收。被告另又委託「陸海2」、「SKY401」及「駿逸1」等上開船舶至德翔臺北輪擱淺現場提供協助。然參德翔臺北輪擱淺事件油污現場應變中心第24次會議決議事項第2點：「…原核定計畫係於係於事故船右舷移櫃，因船體已呈現右傾，合隆107號平台工作船船長基於安全考量，要求改靠左舷移櫃。經現場勘查左舷因工作平台船太長，已無其他駁船停靠空間，經請海巡署巡防艇協助側深，因水深僅有3米…」。「合隆107」至故現場後，即發現德翔臺北輪之船身傾斜，無法按照原定計畫於右舷（靠海側）進行貨櫃吊掛

01 作業，只能改至船舶左舷（靠陸測）作業，且左舷處因吃水
02 僅有約3公尺而導致作業空間受有相當大之限制，除海歷作
03 業船外，並無足夠之空間可再容納其他拖船或平台船。依海
04 歷公司之評估，系爭移除工作因現場作業空間不足，無法將
05 貨櫃吊至「合隆107」以外之2艘工作平台船上，而必須直接
06 將貨櫃卸載至「合隆107」，並在當日作業結束後（即日落
07 後）再將「合隆107」拖回基隆港卸載貨櫃，翌日再重回事
08 故現場繼續吊掛德翔臺北輪上之貨櫃，如此方能有效率地完
09 成系爭移除工作。海歷公司發現上開狀況後，立刻與被告之
10 張科長及李專員聯絡，向其報告現場狀況並表示有變更作業
11 方式之必要，顯示被告人員確實已於105年4月1日中午前即
12 已知此消息。另有證人侯勃有之證詞足以證明。被告接獲海
13 歷公司之報告後，竟未即時調查現場狀況，反而執意指派吃
14 水達4.5公尺之「SKY401」到場協助，以致「SKY401」抵達
15 現場之後，根本無法靠近吃水僅有3米左右之作業區域，僅
16 能停靠在無法作業之德翔臺北輪外側（即右舷，靠海側），
17 完全無法提供任何實質幫助。上開船舶自抵達至離開返港為
18 止，事實上根本沒有吊掛、移除任何一只貨櫃或進行其他協
19 助工作，對本件工程根本未提供任何實質協助，顯見毫無另
20 行委託上開船舶到場之必要。被告委託上開船舶於現場戒護
21 待命等行為，顯非商港法第53條第1項所稱之必要應變措
22 施，自無從依同法第53條第2項之規定命原告負擔應變費
23 用。被告臨時動員來的船舶更欠缺作業標準配備，根本無法
24 參與本件工程，自無由上開船舶協助之必要。以「駿逸1」
25 為例，「駿逸1」到達事故地點時根本未裝配船錨，而無法
26 在吊掛作業時保持穩定，無助於本件工程進行。之後「駿逸
27 1」竟再花費整整3個小時之準備時間（即同日18時），才姍
28 姍由「SKY 401」拖帶回臺北港裝錨；且返回臺北後，即未
29 再返回事故現場，更遑論提供任何必要之協助。「駿逸1
30 號」駁船之規格為「長55公尺×寬15公尺×高3.5公尺」，亦
31 不符原計畫中預定備用平台船之規格。「駿逸2號」係「駁

01 船」，惟原施工計畫中用以移駁貨櫃之備用船為「平台船」
02 而非「駁船」，兩者功能顯然有別，前者為表面平坦寬大且
03 吃水淺，協助貨物移駁之船舶；後者係作為放置重型機械設
04 備之工作平台，或運送沙、石、原木或礦沙之用，且其外觀
05 並表面平坦寬大且吃水深，無法比擬平台船移駁貨櫃之功
06 能。故「駿逸2號」駁船顯非原證4-1號施工計畫所需之船舶
07 甚明。自證人侯勃有證詞可知，海歷公司僅需「海揚9」及
08 「合隆107」兩艘船即足完成作業，另行增加其他船舶並無
09 必要。且被告所徵用上開船舶其規格及設備均不適於執行本
10 件工程，再再顯示被告徵召上開船舶對本件工程毫無助益，
11 自與商港法第53條第1、2項之要件不符。原證4-1貨櫃移除
12 計畫之內容，雖記載擬以3組船舶執行事故船上貨櫃移除之
13 作業，然實際執行時，仍須視現場情況，評估施作之方式及
14 安全性後，再安排船舶進場之時間及順序，而非在工程一開
15 始即命全部船舶至事故現場待命，否則即會干擾工程之進
16 行，對計畫之完成不但毫無幫助，還可能造成不必要的危
17 險。被告無視原告回報狀況，逕行指派無法作業之上開船舶
18 到場，僅為官場作秀，無必要性。至於海歷作業船因未於10
19 5年3月31日24時前到達而受裁罰乙事，與本件被告自行徵召
20 其他船舶之措施是否具備「商港法第53條」之必要性要件，
21 係屬二事。裁罰僅以原告之行為作形式認定，一旦原告行為
22 該當特定行為則行政機關即可依法裁罰；然此與應「實質判
23 斷」本件爭議措施是否具備必要性要件顯然有別。被告刻意
24 將兩者混為一談，自無可採。

25 (七)、海歷作業船可如期到達並於準時開工，殊無由永康684號協
26 助拖帶之必要，被告援引關於海歷作業船到達時間之證詞不
27 過為證人之「個人意見」，依法不得採為證據：

28 1、證人張共田自承係被告之員工，於作證前曾經本院諭示無庸
29 具結，且其本人即為事故現場被告之承辦人員，其或可能出
30 於卸責避免事後遭追究，或可能為維護被告之利益，而致證
31 詞多有偏袒被告及及錯誤之情形。被告於加派自行徵召之船

01 船前，從未通知海歷公司作業人員。故張共田所述：「我們
02 跟有海歷公司說，船速若無法維持7節可能會落後，應該要
03 加派拖船，否則無法於時間內抵達，可能會影響貨櫃移除作
04 業。」其證詞自非屬實。

05 2、「證人」張共田及方信雄關於海歷作業船應到達及原可到達
06 時間，非屬對待證事實之見聞，不過為其「個人意見」，依
07 法自不得採為證據；且其等臆測有諸多錯誤，毫不可採。

08 查被告援引證人方信雄於「蒞庭時」方「事後回溯」若不增
09 加其他船舶將使海歷作業船無法及時到達事故現場之「證
10 詞」；及張共田之「證詞」說明「其認為」海歷作業船必須
11 於105年3月31日24時以前到達之原因及其當時「推斷」海歷
12 作業船無法及時到達事故現場之原因。先不論所述正確與
13 否，方信雄於原告所委託之「合隆107號」於通過台中後是
14 否因頂風航行以致速度下降乙事，並無在場親見親聞且係以
15 「事後回溯」之方式，評估海歷作業船「可能」之行駛速度
16 之「個人意見」而已。至於張共田之證詞亦同，其認為海歷
17 作業船需於105年3月31日2400時以前到達及需要6小時安全
18 備便時間，更僅係其個人之「主觀期望」或其認為合理之
19 「意見」；而針對當時海歷作業船到達時間之說明，張共田
20 亦未在現場親自見聞，不過僅為其個人「主觀推論」。更遑
21 論不論方信雄對於海歷作業船行駛之推論，區分臺中以南及
22 以及受東北季風影響之見解顯然錯誤，其以自身對商船航行
23 於澎湖水道之經驗，無法類比於本件海歷作業船係小船且靠
24 沿海行駛等情，且其作證時亦自承無法確認加入拖船後究竟
25 能提升多少速度。至於張田共評估海歷作業船到達時間不僅
26 錯誤，更與被告早已明知海歷作業船可如期到達之事實顯然
27 矛盾。

28 (八)、原處分命原告給付船舶報酬作為應變處理措施之費用，除計
29 價顯非合理，更未經政府採購法之法定採購程序議價，自非
30 商港法第53條第1項及第2項必要費用，顯有圖利特定廠商之
31 嫌。

01 1、上開船舶報酬計價有諸多不合理且被告未盡說明之處，自無
02 命原告負擔此等高額費用之理。

03 (1)、「永康648」之部分：

04 ①、查原告租用「海揚9」之計費標準，每日不過50,000元。被
05 告委託「永康648」每小時之費用卻高達46,851元，而105年
06 3月31日至4月3日不過3日左右，其拖船費用竟高達2,881,33
07 7元（一天費用竟將近100萬元），顯然超出合理標準而無足
08 取。

09 ②、徵用「永康648」更衍生61,991元之額外代理費，其中於臺
10 中港竟花費6,300元之車資、於臺北港花費8,400元之車資，
11 顯屬過高。其他諸如電話費、代理費、電腦傳輸費、結關
12 費、手續費等，不但無計費之標準，且永康公司亦未提出相
13 關收據，證明其確有支出本筆費用。被告一併要求原告給付
14 代理費61,991元，顯屬無據。

15 (2)、「陸海2」之部分：

16 ①、查原告租用「合隆107」之計費標準，每日不過60,000元。
17 被告委託「陸海2」之費用總額高達200,000元，顯然超出合
18 理標準而無足取。

19 ②、陸海公司函之請款分逕指其於105年4月1日之營運成本為20
20 0,000元，惟未提供任何明細，亦未說明計費標準。

21 (3)、「SKY 401」及「駿逸1號」之部分：

22 ①、原告租用「海揚9」及「合隆107」之計費標準，每日分別不
23 過50,000元及60,000元。被告委託「SKY401」每小時之費用
24 卻高達46,851元，「駿逸1」之請款總額為599,024元，顯然
25 超出合理標準。

26 ②、被告委託「駿逸1」之請款金額，竟包含與本件工程作業無
27 關之吊卡車2台及堆高機2台之費用。然參證人張共田之證
28 詞：「駿逸1號、陸海2號平台船是接駁平台船不需要裝東
29 西」，可知被告徵召「駿逸1」之目的，係做貨櫃接駁之
30 用，其上並無裝設任何設備之必要。今駿逸公司請求給付堆

01 高機及吊卡車2台之報酬，與本件工程作業需求不符，其費
02 用報酬浮報。

03 ③、「駿逸1」並未配置船錨，根本不具平台船應有之功能，於1
04 05年4月1日18時方由「SKY 401」拖帶回臺北港裝錨，更再
05 未回到事故現場。縱認被告有委託平台船至現場之必要（原
06 告否認之），「駿逸1」近6小時於事故現場無所事事，自非
07 合於債之本旨而為給付，且由「SKY 401」拖帶「駿逸1」回
08 港裝錨等費用亦係可歸責駿逸公司所致，最終請款總額竟逾
09 600,000元，顯有圖不當得利之嫌，原告自無給付租用「駿
10 逸1」報酬之義務。

11 (4)、被告提出附件2國際商港港勤拖船調派及管理要點（下稱系
12 爭要點），說明費用符合一般海難事故拖帶費用之拖船行情
13 云云，亦屬無稽。

14 查系爭要點第六點：「商港區域範圍內，遇有船舶因失去動
15 力或斷纜，致發生緊急狀況者，船舶營運人或其代理人得申
16 請調派拖船支援協助該船隻靠泊，其費用依各港『港埠業務
17 費之項目及費率標準表』所訂曳船費率二倍計收，但若申請
18 至港外作業者，以四倍計收」可知，該系爭要點之計費標
19 準，係在計算「拖帶失去動力而處在緊急狀況之船舶進港靠
20 泊」之標準，與本件拖帶平台船進行「貨櫃吊掛作業」實屬
21 完全不同之狀況，自無按照該規定收取費用之理。再查系爭
22 要點第1點：「臺灣港務股份有限公司（以下簡稱本公司）
23 為管理國際商港區域內船舶拖帶作業，以確保船舶進出國際
24 商港及移泊之安全，並促進港勤拖船調派效率，特訂本要
25 點」，可知本要點制訂之目的，係臺灣港務股份有限公司為
26 達到確保船舶「進出國際商港及移泊之安全」所訂定，而屬
27 臺灣港務股份有限公司為營運商港所制訂之商業準則，與在
28 「商港範圍外」海事作業之作業船舶費用行情顯非相同。

29 (5)、被告提出附件3基隆港港埠業務費之項目及費率標準表及附
30 件4臺中港港埠業務費之項目及費率標準表（下統稱附件3、

4費率表），與本件執行海事工程事件之情況完全不同，自無比附援引之餘地。

「商港經營事業機構、航港局或指定機關與公民營事業機構向不特定之商港設施使用人收取港埠業務費之項目及費率上限，由商港經營事業機構、航港局或指定機關擬訂，報請主管機關核定；變更時，亦同」，商港法第12條第3項訂有明文。足見所謂「港埠業務費」，乃商港經營事業機構、航港局或指定機關與公民營事業機構，向商港設施使用人所收取之費用。商港法第3條第5款之規定：「所謂『商港設施』，係指在商港區域內，為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、駁運作業、服務旅客、港埠觀光、從事自由貿易港區業務之水面、陸上、海底及其他之一切有關設施。」足見「港埠業務費」之收取，係船舶於出入商港區域時，或於商港區域內停泊、裝卸貨物、倉儲、駁運等作業時，使用商港設施之對價。今依被告提出之附件3、4費率表封面之記載：「基隆港（含蘇澳港、臺北港）港埠業務費之項目及費率標準表」、「臺中港港埠業務費之項目及費率標準表」，可知前開文件所示之費率，乃「商港經營機構」依商港法第12條第3項收取之港埠業務費。又被告援引作為本件拖船費率計算基礎之「曳船費」，實為船舶進出商港區域靠泊、離泊或移泊時，使用拖船之對價，此觀原證16基隆港務局（及被告機關之前身）出版之棧埠業務概論第248頁之記載：「曳船費（Tug Hire）：為輪船並泊碼頭或駛離碼頭及浮筒使用拖船之租金」即明。然本件被告主張原告應給付之拖船費，顯非船舶進入商港區域靠泊時，使用拖船而衍生之港埠業務費，而是租用拖船執行海事工程之對價。準此，被告自無從逕自援引無關之港埠業務費之費率標準，請求原告依「輪船進港時」之拖帶費用給付租金。

(6)、不論被告提出附件2之系爭要點或附件3、4費率表，均無法說明「駿逸1」及「陸海2」符合平台船之行情費用。

01 「駿逸1」及「陸海2」均係平台船而非拖船，是以被告不論
02 援引附件2系爭要點或附件3、4費率表中之曳船費均係使用
03 「拖船」之租金，仍舊無法說明「駿逸1」及「陸海2」之費
04 用合理性。更何況，被告指派上開船舶至事故現場時均在旁
05 待命，未曾實際執行拖帶作業，自無適用該系爭要點計算拖
06 船報酬之餘地。

- 07 2、上開船舶有諸如吃水過深等原因無法靠近事故船舶，且無法
08 於夜間進行作業等情，已如前述。被告竟要求原告負擔上開
09 船舶浮報之全額費用，顯非事理之平。

10 依「永康648」公司工作日誌之記載，其係於105年4月1日凌
11 晨1時40分抵達事故現場，完成「合隆107」協助拖帶時任務
12 即告終結。當時正值半夜，四周幾乎沒有任何光線，是基於
13 安全考量，根本不可能進行「合隆107」靠泊德翔臺北輪或
14 貨櫃移除之作業。而「永康648」竟在沒有任何工作需要之
15 情況下滯留事故現場，並於工作日誌中表示其係受被告之指
16 示，惟留滯現場而不能休息之必要性為何？故被告請求原告
17 負擔105年4月1日凌晨1時40分至同日12時開始作業前，以及
18 105年4月1日18時至4月2日8時之拖船費用，即屬無據。陸海
19 公司係請求原告使用「陸海2號一日夜（自105年4月1日14時
20 至4月2日14時30分）」之報酬，本件工程作業時間僅限於每
21 日之上午10時至下午4時間。故陸海公司請求範圍卻包含無
22 法作業之半夜期間，亦顯有浮報。駿逸公司請求報酬工時，
23 包含105年3月31日晚上8時到4月1日24時，共計8人，每人28
24 小時之工作報酬；及浮沈台船18.5小時之租金。工時顯然不
25 一致且應屬浮報。駿逸公司就人力報酬之請款時數為8人共2
26 4小時，相當於每人之工作時數為28小時，與浮沈台船租金
27 之時數只有18.5小時，其報價單所示之請款時數顯然前後不
28 一致，且請款時數顯然包含上午10時至下午4時以外之作業
29 時間。與同為提供平台船服務業者之陸海公司相較，「陸海
30 2」上僅配置4名船員，駿逸公司所屬之「駿逸1」上卻同時
31 有8名船員，且其所收取之費用亦為陸海公司之3倍，其原因

01 為何，亦未見被告提出任何說明。被告主張本件收取之拖船
02 費用，依附件3、4之費率表可按出勤之時間連續計算，而無
03 庸扣除夜間時間云云，顯屬誤會。蓋原告係主張依本件貨櫃
04 移除計畫之安排，縱有動用上開船舶之必要（原告否認
05 之），本件工程經被告同意之工作時間，僅從上午10時至下
06 午4時為止，共計6小時（原證2第5點及原證4-1第19頁附件
07 三）。於此時間之外則無再租用拖船或平台船之必要，被告
08 無視本件貨櫃移除計畫，執意要求2艘拖船及2艘平台船「隨
09 時」在現場待命，即與本件移除計畫不符，而無任何必要性
10 可言。

11 3、被告於自行徵召上開船舶前，應依政府採購法第18條以下完
12 成招標程序，非臨訟方查詢海外執本件工程之拖船及平台船
13 行情費用。

14 (1)、被告自行徵召上開船舶仍應履行政府採購法第18條以下招標
15 程序，於事前理應知悉市場行情。

16 倘被告因其所述本件有徵召其他船舶協助本件工程之急迫
17 性，則應透過「限制性招標」然應依政府採購法第27條第1
18 項刊登採購公報並依政府採購公告及公報發行辦法第4條第1
19 項第1款公開公開評選、公開徵求或審查。倘係透過資格預
20 先審查進行採購，則應透過「選擇性招標」，依政府採購法
21 第21條第4項應保障廠商平等受邀機會，並依政府採購公告
22 及公報發行辦法第11條第1項公開預算。惟不論透過何種方
23 式，決標時依政府採購法第46條第1項應訂定底價，並依政
24 府採購公告及公報發行辦法公開決標金額及採購金額。被告
25 徵召上開船舶，應履行政府採購法之招標及決標程序，包含
26 評估採購費用之合理性並進行議價、比價等，不但需公開被
27 告之預算金額，更將在決標前明知廠商投標金額及最終採購
28 金額（否則無法決定決標金額）。故被告事前應依法查明市
29 場行情，決標時應評估費用合理性並進行議價、比價，未經
30 合法採購程序自屬違法圖利特定廠商。

01 (2)、被告從未提出依法履行政府採購法所定採購程序之事證，無
02 從知悉上開船舶費用是否經法定程序評估、計價是否合理及
03 符合常情。

04 (九)、被告於109年12月2日言詞辯論期日庭呈之「德翔臺北輪」擱
05 淺海事緊急徵調拖船應變辦理緊急採購案驗收文件（下稱系
06 爭驗收文件），係本件工程完工後方製作，由被告臨訟提出
07 拼湊充數，反足證其自行徵召船舶未經合法之招標、審標及
08 議價過程，未遵守依法行政、一體注意原則及比例原則等一
09 般原理原則，自非商港法第53條第2項之必要應變措施，該
10 等船舶之費用不具合理性及必要性：

11 商港法第53條第2項之必要應變措施，應屬行政執行上之代
12 履行政程序。故該條之措施亦須遵守依法行政、一體注意原則
13 及比例原則等公法上重要原理原則，以及政府採購法中法定
14 應遵循程序，方屬適法。倘政府機關與私人廠商間私相授
15 受，未依政府採購法進行勞務採購，自非商港法第53條第2
16 項之合法必要應變措施，更無從將該等非法採購之費用轉嫁
17 由人民負擔。從系爭驗收文件第1頁之目錄可知，該份文件
18 主要包含三個部分，其一為106年5月18日之簽陳（見該簽陳
19 最上方），其二為永康（105年4月11日）、焜陽（105年4月
20 21日）、駿逸（105年4月21日）及陸海公司（105年4月15
21 日）於本件工程已完成後方提出之請款函，其三為分別為10
22 5年4月1日及同年月8日之會議紀錄；上述文件顯然均係在被
23 告已徵召船舶後製作完成（「永康648號」於105年3月31日
24 即受航港局徵召）。「驗收文件」係在招標、審標及議價等
25 法定程序後，甚至係招標工程已履約完成後產生之文件。是
26 以從名稱即可知，系爭「驗收文件」根本無法作為被告於
27 「事前」依政府採購法辦理本件採購之事證。系爭驗收文件
28 內容實係拼湊既已有事證資料（永康公司函同原證6；焜陽
29 公司函同原證8；駿逸公司函同原證9；陸海公司函同原證
30 7），且該等資料不過為「上開船舶公司自行製作」之報價
31 單，並無被告與其等公司約定權利義務之條款，更無記載任

何被告如何已遵循依政府採購法中程序之過程。被告竟以此等事後資料作為「事前準備」之「招標文件」（106年5月18日之簽陳第3頁第五段第（二）項）之事證，顯屬無稽；甚至還於驗收文件之目錄中命名為「緊急採購規約」，顯然名實不符。反而足證被告於自行徵召上開船舶前已自行越過法定採購程序，全然未遵守政府採購法之規定。系爭驗收文件所引105年4月1日及同年月8日之會議紀錄中，對於被告如何徵召上述船舶及被告履行政府採購法過程支字未提。實則，從會議紀錄顯示，被告機關人員完全未於會議中討論如何徵召上述船舶、船舶規格及如何促成本件工程順利進行，自然無法作為被告履行政府採購法之「參考文件」。系爭驗收文件目錄雖將106年5月18日之簽陳命名為「緊急採購案奉核簽陳」，惟本件工程於105年4月3日即完成，被告竟遲逾1年後方姍姍就本件採購案進行簽核，足證被告自行徵召船舶，事前全未依政府採購法辦理。該簽陳雖謂「為保障被徵調船舶公司權益而依規定補辦採購程序」云云（第3頁第五段）。然按行政院公共工程委員會104工程企傳字第F1040796號函意旨：「補辦程序不符合政府採購程序，若確有使用需求，仍應先依法完成採購，否則日後恐為審計單位糾正、追究相關人員疏失責任，甚或要求拒絕核銷」（附件6）可知，被告既已違法在現，殊無再容被告以「補辦採購程序」以補正既已存在之嚴重瑕疵。被告另謂「德翔公司如能…與各家船公司達成協議並提報本局另為處分時，本案即停止補辦特別採購程序」（106年5月18日之簽陳第4頁第六段）。然被告自行徵召船舶僅係代履行政程序，不論「德翔公司與各家船公司達成協議」與否，依法均不免除被告機關先踐行法定採購程序之義務，其「停止補辦特別採購程序」自非適法。即便本件屬於第105條第2款之緊急採購案，被告仍應依法將決標結果公告刊登於政府採購公報甚明。然遍查政府公報資料，不論是永康（原證22）、焜陽（原證23）、駿逸（原證24）或陸海公司（原證25），其中均無任何與本件工程相關之採

購公報紀錄。第105條第2款之緊急採購案不僅需「事前核准」，且必須於事前之核准文件中「載明不適用之條文」；倘未為載明，即未排除政府採購法之適用。

(十)、並聲明：1、訴願決定及原處分（交通部航港局106年4月28日航北字第1063110964號函）均撤銷。2、訴訟費用由被告負擔。

四、被告則以：

(一)、本件被告於當時審查原告所提出移除計畫時，因考量到時間壓力（海象、颱風季節）、事故海域面臨重大污染危機（危險品貨櫃或貨櫃掉落海中）等因素，故原告提出之移除計畫，被告所考量者在於移除之能量，即「在海象平穩、潮汐、天候均符合作業之前提下，原告所提出之平台船、拖船數量是否能持續、不間斷作業，以求最快時間移除船上貨櫃」，故被告要求者在於原告應提供三艘平台船、三艘拖船之規模，以求有限之作業時間內，連續施作來達到順利、安全、儘速之移除作業，至於具體之三艘平台船、三艘拖船之具體船名為何不寫入一節，由於當時情況緊急，原告是無法具體寫出名稱（原告將移除計畫交給海歷公司施做，故原證四第一頁下方有載明由海歷公司提出移除計畫），被告考量到只需要三艘平台船、三艘拖船之作業規模即可達到客觀上要求，故未要求原告一定要明確寫出船舶名稱，否則當時如要求原告必須載明具體之三艘平台船、三艘拖船之船舶名稱，又會產生拖延審查移除計畫之時間上浪費。

(二)、合隆107號是否必須於105年3月31日2400前到達備便？

合隆107號平台船應於105年3月31日2400之前到達事故現場，此係由學者專家黃裕凱教授於105年3月27日提出之意見，再由105年3月24日「德翔臺北輪擱淺海灘事故後續船貨移除計畫審查作業」會議結論、105年3月30日「德翔臺北輪擱淺事件油污染現場應變中心第21次會議」會議記錄、105年3月30日「德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審」會議記錄中均載明清楚，就「合隆107號需要於105年3月31日2400之前趕

到事故現場」乙節，經過被告與原告反覆確認多次，為何需要不斷確認「合隆107號」到達時間？被告機關當時考量到希望盡快移除危險品貨櫃，以避免有危險品貨櫃掉落海中之重大危害發生，倘「合隆107號」無法於105年3月31日2400時之前到達指定地點，當時天候、海象、潮汐難以預測跟掌握，無人可擔保105年4月1日即可進行作業，倘「合隆107號」遲至105年4月1日上午或甚至更晚方到達事故海域，一旦錯過潮汐時間，可能發生無法挽救之情況，即危險品貨櫃掉入海中，被告機關考量到當時緊急程度及重大公益，無法放任由寶貴搶救時間經過而不作為。查「合隆107號」於105年3月30日下午1740由高雄港出發，被告機關一直持續注意「合隆107號」之前進速度，於105年3月31日上午6時，判斷以「合隆107號」之速度，當時為5.8節（以當時天候狀況、季風風向，一但「合隆107號」通過台中後，將頂風前進，速度只會更慢），將於105年4月1日上午0834到達事故現場，必然錯過105年4月1日上午漲潮寶貴作業時機。

(三)、合隆107號之速度能否準時抵達指定事故海域？

此部分經我國航海專家方信雄到庭證述清楚，「（被告訴代問：如果沒有第2艘拖船於臺中港加入拖帶，合隆107號過了臺中港以後，是否會因為頂風、逆流而使速度變的更慢？）因為2艘拖船馬力一定比1艘大，克服風的力量比較大，如果只有1艘沒有找其他拖船一定會比較慢，但我不敢說增加1艘拖船會快多少時間。」等語。足以證明永康648號拖船拖帶合隆107號平台船，確實有達到加快合隆107號平台船之效果，如無永康648號拖船之拖帶，合隆107號平台船必將延誤更多時間。

(四)、合隆107號進行貨櫃吊掛作業時，需否藉助漲潮之高潮位以接近德翔臺北輪之必要？

- 1、據本件108年7月15日準備程序中證人張共田（即本件承辦人）表示：「（法官問：被證1號第3頁記載「450噸起重平台，最遲應於105年3月31日2400前抵達備便之原因為何？

（提示）證人：依據系爭輪船貨櫃移除複審會議紀錄所作成之決定，105年3月31日前應抵達事故現場，105年4月1日開始實行危險品貨櫃移除作業，105年3月31日2400前抵達原因就是複審會議作成之結論。德翔臺北輪一開始先作殘油移除，殘油是在105年3月31日前完成作業，因為整個計畫是延續性的，殘油移除完成就要移除貨櫃，所以才會規定必須在105年3月31日2400前抵達，105年4月1日開始進行貨櫃移除，當下情況很危急，一步接一步在作，日期是開會決定的，會議是105年3月30日召開」、「（原告複代問：請問證人若合隆107號平台船沒有在105年3月31日2400前抵達備便，而是在105年4月1日開工前抵達，兩者差別為何？）證人：因為船舶擱淺已經很靠近岸邊，吃水比較淺，退潮時間平台船是無法靠近的，且為了配合105年4月1日早上6點最高潮，讓工作平台船靠在德翔臺北輪旁邊，所以希望在105年3月31日2400前抵達事故現場備便，配合潮水靠泊德翔臺北輪以利後續貨櫃移除工作進行。」、「（原告複代問：你知道合隆107號平台船何時靠到德翔臺北輪？）證人：合隆107號平台船大概6點進去，因為還有一些作業要花很多時間，至少要2個小時時間，大概8點左右靠上，後續開始準備貨櫃調掛作業。」、「（原告複代問：合隆107號平台船係於何時抵達事故現場？）證人：合隆107號平台船大概是在105年4月1日凌晨1點左右才抵達事故現場，已經DELAY，所以合隆107號平台船後來被依據商港法裁處。」、「（原告複代問：合隆107號平台船105年4月1日凌晨1點左右抵達事故現場時是否有受到潮水影響無法靠近德翔臺北輪？）證人：半夜天色太暗無法靠泊，有危險性，早上6點、晚上6點是高潮，中午12點、半夜12點是低潮，平均12小時是高潮，基於安全性考量，加上配合白天工作時間，所以在白天靠泊。」、「（法官問：請證人解釋高潮低潮對於靠泊之影響。）證人：每天潮水有高潮低潮，水深差距很大，德翔臺北輪擱淺位置吃水一定比較淺，配合高潮才有足夠水深讓工作平台船

01 靠上，如果是低潮，工作平台船也可能有擱淺危險。平均12
02 小時會有一個循環。」、「（原告訴代：按照證人的意思，
03 合隆107號平台船是否只要要在105年4月1日早上6點以前抵達
04 即可？是否必須嚴格遵守會議紀錄要求之105年3月31日2400
05 前抵達備便？）證人：凌晨1、2點多到，準備一下都沒有問
06 題，但有會議紀錄要求於105年3月31日2400抵達備便，會議
07 紀錄當初原告都有簽名。」、「（原告訴代問：會議要求合
08 隆107號平台船於105年3月31日2400前抵達備便是否未考量
09 證人剛才所述基於安全考量必須於白天靠泊等專業意見？事
10 實上是否不需要嚴格遵守？）證人：平台船抵達之後必須要
11 有一些備便、補給作業，會議當時要求要有安全備便時間6
12 小時，我認為6小時很合理，並非要求合隆107號平台船提早
13 一天抵達。」、「（法官問：合隆107號平台船抵達預估時
14 間是否有一變再變？（提示被證3號）何謂一變再變？原告
15 複代：請見被證3號第36頁，一開始認為合隆107號平台船大
16 概在上午6點左右就會抵達事故現場，但後續被告又認為合
17 隆107號平台船在8點30分才能抵達事故現場，一度又認為合
18 隆107號平台船到中午12點才會抵達事故現場，原告希望知
19 道為何預估抵達時間一變再變。）證人：預估時間一變再變
20 是因為合隆107號平台船離開高雄的時間一變再變，高雄距
21 離臺北石門約200海浬，合隆107號平台船105年3月29日沒有
22 離開高雄，直到105年3月30日下午5、6點才離開高雄港，距
23 離規劃時間大概只剩下30小時，以距離200海浬除以30小時
24 計算，平均必須跑到7節才能在規定時間抵達，合隆107號平
25 台船一開始只跑3-4節，都低於5節以下，所以沒有改變速度
26 的話大約在105年4月1日中午才會到，當時是依據現有船速
27 計算，合隆107號平台船一直到臺中才到5.8節左右，因為速
28 度慢，所以才會在臺中找拖船拖帶。」、「（法官問：雖然
29 合隆107號平台船速度一開始落後，是否之後有加速的可能？）證人：船的速度變化有限，而且當時三月海象過臺中
30 以北頂風頂流，按常理推斷速度只會更慢不會更快，如果沒
31

01 有增加拖船拖帶的話，只會比原來速度更慢，因為海上航行
02 不像陸地上開車，而且平台船上載了這麼重的東西速度有
03 限，海揚9號拖船馬力也不是很大。」、「（原告複代問：
04 發現合隆107號平台船無法在105年3月31日2400前抵達備
05 便，是證人或何人決定徵召永康648號拖船協助拖帶？）證
06 人：不是我徵召，我們回報合隆107號平台船進度給局長長
07 官知道，合隆107號平台船開出高雄港後，我們跟有海歷公
08 司說，船速若無法維持7節可能會落後，應該要加派拖船，
09 否則無法於時間內抵達，可能會影響貨櫃移除作業。」、
10 「（原告複代問：證人當時是與海歷公司何人聯繫？）證
11 人：應該是侯總（侯勃有），船還沒開出來之前我們也不知
12 道船速多快，但開出來發現速度不夠快，就有請侯總增派拖
13 船。」、「（原告訴代問：被告於105年3月30日1400判斷36
14 小時抵達，105年3月30日1800也是判斷36小時，證人剛才提
15 到6點潮水到，36小時是可以的，105年3月31日0600偵測到
16 速度到5.8節，並非到5節以下，從速度、時間上來看都是夠
17 的，為何一定要找拖船來拖？）證人：我們是從實際船速推
18 估實際抵達時間，105年3月31日0600速度雖然有上來到5.8
19 節，但當時還沒有到臺中，連一半距離都還沒，105年3月31
20 日1000左右在臺中外海，速度5.多節，但距離將近100海
21 浬，平均要跑到8.多節才能在時間內抵達石門，當時5.8節
22 的速度確實無法在時間內抵達石門。」、「（原告訴代問：
23 證人是否知悉何時徵召永康648號拖船？）證人：105年3月3
24 1日早上10點左右開始接洽，因為當時合隆107號平台船還沒
25 到臺中，過臺中再找拖船就來不及了，那時候速度5.8節還
26 不夠，至少要8節以上才夠。」、「（被告訴代問：證人剛
27 才提到105年4月1日凌晨至6點是安全備便時間，請證人說明
28 安全備便時間船舶要作哪些準備？）證人問：要進去事故現
29 場必須要作包括油料、水、食物補給，我認為安全備便時間
30 應該是安全整備時間，需要多久時間難以判斷，所以我們當
31 時希望2400抵達，有5、6小時可以作人員休息、機器準備，

01 若5、6點才抵達，那麼倉促不知道當下會有什麼事情發
02 生？」、「（法官問：合隆107號平台船係於何時抵達？原
03 告複代：105年4月1日一點半左右。）證人：105年4月1日凌
04 晨一點多，詳細時間我不記得。」、「（法官：從結果來
05 看，合隆107號平台船抵達時間與要求時間差距僅1.5小
06 時？）證人：那是因為有多1條拖船在拖，跑到8節以上，如
07 果沒有拖船的話，應該會在105年4月1日中午抵達。」、
08 「（被告訴代：前次證人侯勃有證述被告有徵召駿逸1號、
09 陸海2號平台船及2艘拖船到現場待命，為何沒有加入貨櫃移
10 除作業？）證人：因為整個貨櫃移除計畫書是記載3組工作
11 平台船、拖船，但105年4月1日只有海揚9號拖合隆107號平
12 台船到現場，沒有其他平台船或拖船，被告認為按照計畫必
13 須要有2組，所以徵召，但到達現場後海歷公司認為這些平
14 台船靠過去會影響工作，所以不同意這2組船靠過去。」、
15 「（被告訴代：當時駿逸1號、陸海2號平台船靠近合隆107
16 號平台船是否會造成危險是由海歷公司判斷？或由被告判
17 斷？）證人：當然是尊重現場作業，但依據貨櫃移除計畫需
18 要用到3組平台船、拖船，所以才會要求駿逸1號、陸海2號
19 平台船到現場備便。」等語。

20 2、張共田為本件承辦公務員，由前述證詞可證明，合隆107號
21 平台船確實有需要助漲潮之高潮位以接近德翔臺北輪之必
22 要，被告機關當時確實考量到當時潮汐、當地海象、天候、
23 吊掛作業之時效性，危險物品櫃必須盡快移除，以免造成重
24 大公益損害之危險，並且按照原告自行提出送被告機關審閱
25 之貨櫃移除計畫，必須是三組平台船、拖船，方能執行本件
26 貨櫃移除計畫，被告機關完全按照原告提出之貨櫃移除計畫
27 進行，就合隆107號平台船之航行速度評估，亦完全按照常
28 規之航海常識作為判斷依據。

29 (五)、商港法第53條第1項、第2項規定並無課與被告航港局「必須
30 先通知船舶所有人即將採取應變或處理措施」之通知義務，
31 亦無「航港局必須讓船舶所有人可補救之機會」或是「船舶

01 所有人對於航港局將採取之應變、處理措施有同意與否之
02 權」，否則以本件而言，原告船舶所有人，提出之船貨移除
03 計畫，計畫內容故意寫出符合專家學者審查之標準，來應付
04 被告之書面審查，等到實際執行時，卻又無法解釋為何不按照
05 自行提出之移除計畫執行，導致被告機關經過綜合判斷當時
06 情況，包括天候、海象不穩定導致無法每天進行作業、船
07 身出現不穩、大量危險物品櫃、颱風季節即將來臨等眾多不利
08 因素，認為已符合前揭條文必要時之認定，逕自採取應
09 變、處理措施。假設被告機關需要踐行「須先通知船舶所有
10 人即將採取應變或處理措施」之通知義務，方可進行後續應
11 變措施，及「航港局必須讓船舶所有人可補救之機會」、及
12 「船舶所有人對於航港局將採取之應變、處理措施有同意與
13 否之權」等程序，原告當下必定採取自身花費最少但對公益
14 危險最大風險之移除作業，一切僅為節省費用而棄重大公益
15 於不顧，從事後角度觀之，原告確實按照花費最小，無須顧
16 慮任何重大公益風險的方式進行移除作業，此為被告機關無
17 法坐視不管之處。

18 (六)、本件原證四即為證人侯勃有為負責人之海歷公司負責撰寫內
19 容，原告先提出原證四讓被告審查，內容清楚載明是3平台
20 船、3拖船進行此次任務，待被告邀集專家、學者在非常短
21 暫時間內檢視內容，確認內容是符合當時的移除計畫進度
22 （考量當地海岸生態有可能因為油污染而有重大損害不能回
23 復、夏季颱風旺季即將來臨等因素）後，被告同意原證四之
24 計畫，詎料原告所聘請或外包之海歷企業有限公司侯勃有卻
25 開始不按照自身撰寫之計畫進行，明顯了為節省成本獲取利
26 潤，僅調度三分之一的作業能量，僅使用一平台一拖船來進
27 行本次工程任務，被告見狀，只好徵調兩平台船兩拖船來維
28 持當初施工計畫之規模，徵調所費數額高低，與施工廠商所
29 獲取之利潤高低息息相關，原告不服而提起訴訟求償之對
30 象，顯應向未依計畫調度之海歷企業有限公司，海歷企業有
31 限公司為求更低成本更高利潤，僅調度移除計畫三分之一的

01 作業能量，原告一意隱匿不報，更不提變更計畫以為因應，
02 原告放任及包庇海歷企業有限公司作為導致被告於105年4月
03 1日面臨移除計畫臨時被變更，而不得不有所必要之作為。
04 被證二當時照片、被證三重要記事，當時每日均以4-6小時
05 為一個間格，被告機關公務人員即刻要綜合、統整各機關之
06 回報情形，包括海巡署、當地漁會、漁民、當地海象之狀
07 況、目測事故船舶的位置狀況等，用以讓當時的應變專案小
08 組分析及立即決策、反應。因為每一階段之移除作業船舶是
09 否能精準於具體確認時間內到達定位待命並按照計畫進行，
10 均關係到每一個階段能否精準、有效達成，而順利進入到下一
11 個階段，讓臺灣北海岸之沿岸居民生命、財產安全及周圍
12 生態環境能夠被保護而不致蒙受重大損害。從被證三可知，
13 當時並非每日之海象、風勢、海上環境都可進行施工，誰能
14 保證105年4月1日起後續數日均能進行施工？如不能保證，
15 當然應每日均按照應變專案小組事先討論好之施工計畫，以
16 精準執行方式，能有幾天施工就做幾天，在最小時間流失之
17 前提下，每日均以與時間賽跑之方式進行，每日都能有所進
18 度盡快移除才對。

19 (七)、就本件系爭兩艘拖船、兩艘平台船船舶有無通知原告部分：

20 1、永康648號拖船：被告機關當時有通知原告，雖無書面記錄
21 可供本院參考，但永康648號靠近合隆107號平台船及海陽9
22 號時，必定需要拋出拖帶之纜繩，用以拖帶合隆107號，合
23 隆107號當時有接受永康648號之纜繩，並加以固定，合隆10
24 7號被永康648號拖帶之事實，兩造並不爭執，如原告仍要爭
25 執合隆107號未受通知將被拖帶之部分，顯然與客觀事實矛
26 盾。

27 2、陸海2號平台船、駿逸1號平台船、SKY401拖船，被告機關均
28 有通知原告，將派遣符合原證四移除計畫之規定數量、規格
29 之船舶至現場進行移除作業，但當時情況緊急，並無留下書
30 面記錄或文字記錄，惟據卷內永康648號拖船工作日誌上記
31 載：「於4月1日13:30接獲侯先生來電指示，陸海6號發電機

01 故障請求支援前往拖帶陸海2號平台船」之記錄，並記載於
02 當日14:10~21:15「成功帶好拖纜至陸海2號平台船並拖帶至
03 德翔臺北輪附近水域待命」之記錄。如原告仍要爭執陸海2
04 號平台船、駿逸1號平台船、SKY401拖船至現場進行移除作
05 業未受通知之部分，顯然與客觀事實矛盾。

06 (八)、被證19為105年4月2日系爭海難事故移除計畫審查會議記
07 錄，原告有派員出席，會中決議事項清楚載明，被告所緊急
08 調派駿逸1號、陸海2號工作船前往現場協助支援作業，係被
09 告保險公司之承包商海歷公司（即先前證人侯勃有為董事長
10 之公司）抗拒被告協助指派前揭兩工作船協助支援之事實，
11 當時並註明被告依法所採取應變處理措施所生費用，仍由原
12 告負擔等語，足見本件原告自始均知系爭費用應該由其負擔
13 一節。

14 (九)、由被證十七可證明，被告均有不斷、持續地通知原告，讓原
15 告有機會對系爭金額表示意見之機會，亦有檢附各廠商之請
16 款單給原告，自105年4月18日起至106年4月28日止，原告有
17 整整一年時間可對各項金額爭執或表示意見，但原告均置之
18 不理，其中106年3月8日被告特地邀集所有廠商到場，讓原
19 告可以直接與廠商溝通，甚至106年4月28日做成系爭行政處
20 分時，仍載明給予原告可在繳費期限前與各廠商協商之機
21 會，故本件原告臨訟方才置辯，開始爭執系爭金額之內容，
22 顯為藉故拖延之詞，要無足採。退步言，縱令駿逸1號平台
23 船及SKY401號拖船之給付內容有所瑕疵（假設語氣非自
24 認），亦屬該廠商當時請款金額應減少給付之問題，如當時
25 原告肯積極面對並表示有前述瑕疵，被告必然會讓原告與該
26 廠商協商金額，詎料原告當時有整整一年時間可抗辯或主
27 張，卻均置之不理，如今方才主張瑕疵，實不可採。

28 (十)、以海揚9號拖船是每日計算租金5萬元為對照，被告以每10小
29 時每艘拖船租金46851元價格租用永康648拖船、SKY401號拖
30 船，是否超出合理範圍？被告援引國際商港港勤拖船調派及
31 管理要點，有無理由？被告是否證明收費與市場行情相符？

- 01 1、被告提出附件三基隆港(含蘇澳港、臺北港)港埠業務費之項
02 目及費率標準表，附件四台中港埠業務費用之項目及費率標
03 準表，附件三第5頁明確規定：「附註：2. 使用時間之計
04 算，自拖船駛離停泊處起，迄作業完畢止。3. 申請同意至港
05 外作業者，按基本費用加倍計收。4. 使用拖船纜繩之船舶，
06 每艘次計收3,698元。5. 18時至翌日6時工作時加收30%。拖
07 船跨時段計費以跨越時間多寡之比例為計算標準，惟先核算
08 夜間加成時間，當夜間小於30分鐘，以夜間0.5小時計，當
09 夜間時間大於30分鐘，才以夜間1小時計。」，並有以拖船
10 等級作為區分，分別不同費率，附件四也有相同規定。
- 11 2、本件原告主張應該扣除系爭船舶之夜間時間云云，從上開規
12 定可知，拖船出勤本按連續時間計算，並無扣除夜間時間之
13 概念或情形。本件永康648號拖船，為4000匹馬力，按照附
14 件四台中港埠業務費用之項目及費率標準表，每小時收費本
15 為22,310元/每小時，並無超收或高於市場行情之狀況，完
16 全按照一般收費標準，此收費標準是臺灣港務公司所訂定，
17 至於出港作業時加倍計算，本為前述規定明文之收費，甚至
18 「夜間時段可以加成30%」及「纜繩使用費」，均因公益作
19 業計算之緣故，足證永康船舶之收費情形完全符合附件四之
20 規定，並無原告所稱顯然高於市場行情之狀況。
- 21 3、就焜陽企業股份有限公司部分（即SKY401拖船）：焜陽企業
22 於105年4月21日發函予被告機關，告知：「說明：二、其SK
23 Y401拖帶費用計算，經與北部航務中心臺北航港科簡任技正
24 劉嘉洪討論確認後，不計算夜間加成及纜繩使用費，僅以臺
25 北港外海拖帶作業計費之兩倍計算。」等語，由上開附件三
26 可證明，SKY401拖船收費情形完全符合附件三之規定，並無
27 原告所稱顯然高於市場行情之狀況。
- 28 4、駿逸工程有限公司部分（即駿逸1號平台船）：駿逸公司於1
29 05年4月21日發函予被告機關告知：「說明：二、其駿逸一
30 號拖帶費用計算，經與北部航務中心臺北航港科簡任技正劉
31 技正討論確認後，不計算夜間加成及纜繩使用費，僅以臺北

01 港外海拖帶作業計費之兩倍計算。」等語，由上開附件三可
02 證明，駿逸1號平台船收費情形完全符合附件三之規定，並
03 無原告所稱顯然高於市場行情之狀況。

04 5、就陸海股份有限公司（即陸海2號駁船）：陸海公司於105年
05 4月15日以陸重機字第105007號函向被告機關請求費用，雖
06 未有類似上開三家公司之文字，但陸海公司所請求費用，與
07 市場行情相符。

08 6、被告機關並將上開經過整理如附表一，並提供被告於訴願程
09 序時提出就公益價之說明，內容有詳述說明公益價及港埠作
10 業費用率時之說明。

11 □、國內平台船為較為少量之船舶類型，並無一定客觀行情可供
12 參考，亦無平台船同業公會可供函詢市場行情，如原告一再
13 主張本件平台船行情過高，此部分顯屬對原告有利之主張，
14 應由原告提出佐證說明，由原告負舉證責任。

15 □、本件不應扣除任何金額，縱令有些許給付內容有瑕疵（假設
16 語氣非自認），亦屬可歸責於原告，原告於105年4月18日起
17 至106年4月28日止，原告有整整一年時間可對各項金額爭執
18 或表示意見，但原告均置之不理。正常進行海上移除作業船
19 舶，豈有白天進行移除作業，晚間先返回港口，隔天再繼續
20 出港作業之可能？應請原告舉證：「正常海上移除作業船
21 舶，可於白天進行移除作業，晚間先返回港口，隔天在出港
22 作業」之依據或證據。

23 □、並聲明：1、駁回原告之訴。2、訴訟費用由原告負擔。

24 五、本院之判斷：

25 (一)、事實概要欄所述之事實，業據提出105年3月24日德翔臺北輪
26 擱淺海難事故後續船貨移除計畫審查作業會議紀錄（原處分
27 卷第111-115頁）、海歷企業有限公司105年3月30日德翔台
28 北輪船貨移除計畫（原處分卷第117-135頁）、被告105年3
29 月30日德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審會議紀錄（原處分卷第
30 137-145頁）、行政院環境保護署105年3月30日德翔臺北輪
31 擱淺事件油汙染現場應變中心第21次會議會議紀錄（原處分

01 卷第146-152頁）、海揚9號105年3月30日出港資料（原處分
02 卷第153-154頁）、航港局緊急徵調船舶清單（原處分卷第1
03 55頁）、基隆港（含蘇澳港、臺北港）港埠業務費之項目及
04 費率標準表（原處分卷第156-161頁）、臺中港港埠業務費
05 之項目及費率標準表（原處分卷第162-171頁）、被告105年
06 4月18日航北字第1053151399號函（原處分卷第172頁）、被
07 告之中部航務中心105年4月14日中技字第1050001877號函
08 （原處分卷第173頁）、永康船舶股份有限公司105年4月11
09 日永康字第105-0411號函（原處分卷第174-176頁）、天文
10 海船務代理有限公司報價單（原處分卷第177頁）、被告105
11 年4月19日航北字第1053101609號函（原處分卷第178頁）、
12 陸海股份有限公司105年4月15日(105)陸重機字第105007號
13 函（原處分卷第179頁）、被告105年4月28日航北字第10531
14 01725號函（原處分卷第180頁）、駿逸工程有限公司105年4
15 月21日駿字第1050421001號函（原處分卷第181-182頁）、
16 被告105年5月20日航北字第1053101676號函（原處分卷第18
17 3頁）、焜陽企業股份有限公司105年4月21日焜北字第10500
18 001號函（原處分卷第184-188頁）、被告105年4月2日德翔
19 台北輪擱淺海難事故船貨移除計畫審查（後段甲板部分）會
20 議紀錄（原處分卷第198-202頁）、被告105年8月15日德翔
21 臺北輪擱淺事件船體移除現場應變中心第40次會議紀錄（原
22 處分卷第211-217頁）、原處分（本院卷一第32頁）、原處
23 分送達證書（原處分卷第63頁）、訴願決定書（本院卷一第
24 23-31頁）、訴願決定書送達證書（訴願卷第211頁）為證，
25 堪信為真。本件之主要爭點為被告所採取的各個措施，是否
26 符合商港法第53條第2項的規定？並可再細分為：1、關於
27 被告主張合隆107號未於105年3月31日24時前到達備便部
28 分。2、關於原告主張被告派遣的陸海2號平台船、駿逸1號
29 平台船、永康684號拖船與SKY401號拖船是依移除計畫而指
30 派至現場備便，如果不需要平台船2艘、拖船2艘，何必寫入
31 移除計畫部分。

01 (二)、相關法令：

02 1、商港法第53條規定：「（第1項）船舶於商港區域外因海難
03 或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令
04 船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除
05 船舶及所裝載貨物至指定之區域。（第2項）前項情形，必
06 要時，航港局得逕行採取應變或處理措施；其因應變或處理
07 措施所生費用，由該船舶所有人負擔。（第3項）第一項擱
08 淺、沉沒或故障漂流船舶之船長及船舶所有人未履行移除前
09 或有不履行移除之虞，航港局得令船舶所有人提供相當額度
10 之財務擔保。未提供擔保前，航港局得限制相關船員離
11 境。」又，90年11月21日增訂修正前商港法第16條之2（即
12 現行商港法第53條）之立法理由為：「一、本條新增。二、
13 我國四周海域，為國際航線要衝，海上交通頻繁，船舶經常
14 發生海難或其他意外事故，而擱淺、沈船打撈工程困難，費
15 用龐大，船舶所有人及保險公司往往以我國法律未明文要求
16 移除為理由，任其擱置、沈沒，不僅有礙船舶航行安全，且
17 影響國際觀瞻甚鉅，爰增訂本條，課船舶所有人限期打撈、
18 移除船舶及所裝載貨物之義務。」，100年12月6日商港法全
19 文修正時修正商港法第53條第2項並增訂第3項，增修理由略
20 以：「二、有關船舶在商港區域內發生海難或其他意外事故
21 之處理，修正條文第二十七條已有規定，爰修正第一項為
22 「船舶於商港區域外」因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒
23 或故障漂流者，並配合航港體制改革，將第一項及第二項有
24 關命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打
25 撈、移除船舶及所裝載貨物之規定，修正由航港局為之。
26 三、考量擱淺、沈沒或故障漂流之船舶如未能移除，將危及
27 其他船舶航行安全，並有損公共利益，爰增訂第三項，規定
28 航港局得令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔
29 保前，航港局得限制相關船員離境。」，商港法第67條第13
30 款規定：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處船舶

01 所有人或船長新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰：十三、
02 違反第五十三條第一項規定。」。

03 2、承上，商港法第53條的立法目的是課與船舶所有人限期打
04 撈、移除船舶及所裝載貨物之義務。被告若已依商港法第53
05 條第1項規定，命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施
06 後，船長及船舶所有人自應依該命令辦理。如果違反第53條
07 第1項規定者，由航港局或指定機關處船舶所有人或船長10
08 萬元以上50萬元以下罰鍰。被告既然已依商港法第53條第1
09 項規定作成命令，自應先由船長及船舶所有人採取必要之應
10 變措施，違反者始依商港法第67條第13款規定予以處罰。至
11 於商港法第53條第2項規定「前項情形，必要時，航港局得
12 逕行採取應變或處理措施」，所稱「必要時」是指「船舶於
13 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
14 者」，被告如果已依商港法第53條第1項「命令船長及船舶
15 所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝
16 載貨物至指定之區域。」，自應先由船長及船舶所有人履行
17 其義務，不得逕行介入。再者，商港法第53條第3項允許被
18 告在船長及船舶所有人未履行移除前或有不履行移除之虞，
19 得令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔保前，
20 航港局得限制相關船員離境。此項事先提供財務擔保與限制
21 船員離境之措施，直接涉及財產權與人身自由之限制，如果
22 運用得當，亦得以發揮確保船長及船舶所有人履行其義務的
23 效果。由上述說明可知，商港法第53條第1項賦予被告有命
24 令船長及船舶所有人採取必要之應變措施的權力，商港法第
25 53條第3項賦予被告有令船舶所有人提供相當額度之財務擔
26 保，未提供擔保前，得限制相關船員離境的權力。商港法第
27 67條第13款規定賦予被告對於違反第53條第1項規定的船舶
28 所有人或船長有處以罰鍰的權力。以上規定都是透過罰鍰、
29 事前的財務擔保、人身自由限制等手段，去確保船舶所有人
30 或船長應完成被告的命令。

01 3、至於商港法第53條第2項所規定的「必要時」，被告得逕行
02 採取應變或處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該
03 船舶所有人負擔。這是商港法第53條第2項賦予被告逕行介
04 入的權力，其適用要件應較為謹慎嚴格，且有鑑於個別海難
05 或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流而需限期打撈、移
06 除船舶及所裝載貨物至指定之區域的情況未必相同，會因為
07 氣候、載運貨品之性質、所在海域、對於環境的影響、損害
08 是否擴大、影響何種公益或權利、船長或船舶所有人是否完
09 全不願出面處理等情況而有不同，需依各個事件的脈絡與條
10 件整體觀察，例如被告是否已經與船長或船舶所有人無法溝
11 通或溝通無效、無法透過罰鍰、事前的財務擔保、人身自由
12 限制等手段，去確保船舶所有人或船長完成被告的命令，而
13 且有客觀事證可以證明有何種急迫的情況，使得被告不得不
14 採取介入措施。此外，在船舶所有人或船長願意配合命令，
15 以及船舶所有人或船長完全不願意配合命令或避不見面無法
16 聯繫的不同情形，以及期限是否已經屆至，被告亦應予以考
17 量。在船舶所有人或船長願意配合的程度愈高，被告行使介
18 入權的容許性應愈低，在船舶所有人或船長願意配合的程度
19 愈低，被告行使介入權的容許性應愈高。期限如果尚未屆
20 至，被告行使介入權的容許性應愈低，期限如果已經屆至，
21 被告行使介入權的容許性應愈高。由於介入措施必須是能夠
22 達成原先預定的目標，若被告所採取的介入措施是無用、完
23 全無法達成預定目標者，也應該認為不符合必要時的要件。

24 (三)、原處分不符合商港法第53條第2項「必要時」的要件而違
25 法，應予撤銷

26 1、依被告105年3月28日航北字第1053110635號函檢送的德翔臺
27 北輪擱淺海難事故後續船貨移除計畫審查作業會議紀錄（時
28 間：105年3月24日下午2時30分。地點：航港局北部航務中
29 心第一會議室。主席：劉主任志鴻），該次會議結論：(一)、
30 本計畫有諸多項目需釐清，請原告另外補充貨物清單、廢棄
31 物清運計畫、危險品物質安全資料表、移除方式與順序、廢

棄物清運計畫、危險品破漏對環境生態及船體腐蝕危害應變計畫、貨櫃落海漂流應變計畫、風險管控，並於明（25）日上午10時至航港局本部簡報。(二)、請原告於105年3月21日提出修正之船貨移除計畫，如未於期限內提出或提出之計畫審查未通過，將依商港法裁處。(三)、船貨移除過程相關作業應以施工安全為優先考量，並符合環保法令之規定，如有違反將依海洋污染防治法或相關法令裁處（本院卷一第133、134頁，原處分卷第111-116頁）。原告方面包含副總黃仁傑、P&I及法律顧問（本件訴訟代理人王國傑律師）在內參與此次會議的人員共計11人（原處分卷第114頁）。

2、依行政院環境保護署105年4月1日環署水字第1050025231號函檢送的德翔臺北輪擱淺事件油污染現場應變中心第21次會議會議紀錄（時間：105年3月30日下午2時。地點：新北市石門區公所。主席：符副署長樹強。），結論：(三)、合隆107號平台船最遲於3月31日應抵達事故船現場，4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業，移除作業優先吊掛5.1類及ISO Tank等貨櫃，並於4月3日前優先完成甲板上8個危險品貨櫃移除作業。另於4月7日前完成事故船前段甲板上101個貨櫃移除作業。…(五)、本(30)日下午1點船貨移除複審會議所提移除計畫原則同意，請船東會後依所報計畫執行前段甲板貨櫃移除作業，並按會中各單位所提意見進行修正後，於明(31)日提報航港局…」（本院卷一第135-137頁、原處分卷第147-148頁、第150頁、第152頁）。原告方面包含副總黃仁傑、法律顧問（本件訴訟代理人王國傑律師）在內參與此次會議的人員共計3人（原處分卷第152頁）

3、依被告105年3月31日航北字第1053110697號函檢送的「德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審」會議記錄（時間：105年3月30日13時。地點：新北市石門區公所。主持人：劉主任志鴻。）會議結論：(一)合隆107號平臺船最遲應於3月31日應抵達事故船現場，4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業，移除作業優先吊掛5.1類及ISO Tank等貨櫃，並於4月3日前優先完成甲

01 板上8個危險品貨櫃移除作業。另於4月7日前完成事故船前
02 段甲板上101個貨櫃移除作業。…(三)有關貨櫃移除作業相關
03 工作船、備品、甘特圖及備案資料，請船東詳列於移除計畫
04 內。(四)本次會議所提貨櫃移除計畫原則同意，請船東會後依
05 所報計畫執行前段甲板貨櫃移除作業，並按會中各單位所提
06 意見進行修正後，於明(31)日提報本局…」(本院卷一第13
07 9-140頁、原處分卷第138頁、第143頁、第145頁)原告方面
08 包含副總黃仁傑、法律顧問(本件訴訟代理人王國傑律師)、
09 海歷公司侯勃有、在內參與此次會議的人員共計4人
10 (原處分卷第143頁)

- 11 4、依移除計畫之記載，在危險品貨櫃卸貨順序表與貨名表之說
12 明，「為避免有害物質外洩至海中造成嚴重危害，在施工作
13 業許可下建議優先轉運船上特殊貨櫃，降低外洩風險」(原
14 處分卷第120頁)。在貨櫃轉運施工方式概述方面，「考量目
15 前事故船位於開放海域中，且為急浪區，易受到海浪拍打直
16 接衝擊，故實際施工將受到相當大的限制。事故船距離岸際
17 距離大約為400米，初步規劃使用升降平台船(Jack-up bar
18 ge)配合船上450噸吊車，進行貨櫃吊離事故船作業；另配
19 合二艘拖船(Tug boat)、二艘運輸平台船(尺寸50m*20
20 m)，作為來回裝載貨櫃運回基隆港卸載運具，已提高作業
21 速度，盡快將貨櫃移至基隆港內(原處分卷第121頁)。在施
22 工應注意事項方面，「為安全考量每趟載運約10只到20只貨
23 櫃即進行固定並返航基隆港拆除」(原處分卷第124頁)。在
24 緊急應變計畫b船舶故障應變措施方面，「假若施工期間主
25 要吊運船舶發生故障，將緊急協調基315號船進行替代作
26 業，基315號船停泊於基隆港，吃水1.7米，吊重能量35米時
27 35噸，25米150噸，航程約13海哩，約4個小時即可到達現場
28 支援吊運作業(原處分卷第125頁)。在緊急應變組織方面，
29 工地應變小組召集人為侯勃有，其下再區分為傷患急救組、
30 交通指揮組、通報組、傷患運送組、消防組(原處分卷第12
31 8頁)。在預估工期與進度方面，考量安全起見只能在每日白

天進行卸貨作業（估計約8hrs），推估工作時間7天（每日約14個貨櫃，將視實際天候狀況及船舶動員準備而調整變動）。執行期間將盡量以安全無虞考量下加速作業，但海上貨櫃吊裝屬於高危險作業，建議仍應以作業安全為優先考量，提供合理期程（原處分卷第128頁）。在附件一設備使用表，項目欄包括合隆107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107平台船上）（原處分卷第129頁）。在附件二，天候狀況允許下可由事故船右舷吊離貨櫃，天候不佳則須由事故船左側吊離貨櫃（原處分卷第130、131頁）。

5、再從被告提供的德翔臺北輪擱淺海難事故案-重要記事（被證3），可知：

- (1)、105年3月10日，德翔臺北輪在石門北方失去動力，通知原告、保險公司，被告已注意到應注意危險物品、避免污染，因為宣佈棄船，故船上人員21人全數撤離。當日下午3時環保署召開德翔臺北輪擱淺事件跨部會重大海洋油污染緊急應變小組第1次會議，會議結論包括請交通部依商港法正式要求船東提出擔保，並限制船員離境，被告原則暫以全部限制出境處理（被證3第1-3頁）。
- (2)、105年3月11日，空勤直升機吊掛日本專家5人及船東代表1人共6人登船做損害勘查，俾利提出後續移船計畫，惟於擬接回船上人員時不幸墜海，船上機組人員有1人無生命跡象。（被證3第4-5頁）
- (3)、105年3月12日，在10時15分接洽原告及海歷公司，目前現場攔油索已佈設完畢，機具已到現場，惟人員正調派中，尚未抵達。在11時55分發現德翔臺北輪有新裂痕持續擴大之虞，已連繫船東要求現場委託廠商即刻採取因應措施，並做相關預防性作為（被證3第6頁）。
- (4)、至少自105年3月13日起，原告為了處理可能的油污染、清除油污、抽取德翔臺北輪的油，在數日內已經開始提出包括台中港籍拖船太富輪、日本工作船早潮丸(HAYASHIO MARU)

01 (被證3第7頁)、菲律賓工作船勞動者號 (TRABAJADOR-
02 I)、高雄工作船海岸1號 (被證3第8-9頁)、豐岡1號 (被
03 證3第15頁)、佳郁3號 (被證3第16頁) 等，並且對於清除
04 油污、抽取德翔臺北輪的油的進度與數量，附近氣候是否適
05 合作業等都能有所掌握、溝通、回報進度，持續至105年5月
06 24日，海上未發現油污而暫停實施清除作業 (被證3第7-215
07 頁)。

08 (5)、105年3月14日11時的第3次緊急應變會議結論提到請就日後
09 船體或物移除作業預做應變準備，包括危險櫃吊掛時應注意
10 事項等 (被證3第10頁)。原告亦提出移除計畫經前述105年
11 3月24日移除計畫審查會議會議紀錄、105年3月30日移除計
12 畫複審會議紀錄、105年3月30日應變中心第21次會議會議紀
13 錄審查與修正通過採用。105年3月29日協調移除貨櫃進儲事
14 宜 (被證3第34頁)。105年3月29日18時，合隆107號正在高
15 雄港將船上無用設備卸下，已辦妥進出港預報，預計由海揚
16 9號拖帶 (被證3第35頁)。105年3月30日18時，合隆107號
17 已於17時40分由海揚9號拖帶出高雄港，如海氣象許可，約3
18 6小時抵達事故船旁 (被證3第36頁)。105年3月31日6時，
19 海揚9號平均航速5.8節，預計到達時間為105年4月1日8時34
20 分 (被證3第37頁)。105年3月31日10時，合隆107號已於30
21 日17時40分由海揚9號拖帶出高雄港，為加速儘速赴事故位
22 置，被告已協調永康船舶股份有限公司高總經理同意調派永
23 康648拖船出港協助海揚9號以加速合隆107號抵達現場，如
24 海象許可，可於4月1日中午前抵達 (被證3第37頁)。105年
25 3月31日14時、105年3月31日18時均有如海象許可，可於4月
26 1日中午前抵達之記錄 (被證3第38頁)。105年3月31日22時
27 則為如海象許可，可於4月1日2時抵達 (被證3第39頁)。10
28 5年4月1日6時則為合隆107號已於4月1日1時36分抵達石門外
29 海 (被證3第39頁)。由上述記錄可知，原告已依移除計畫
30 派遣合隆107號前往現場，預定抵達時間為105年4月1日8時3
31 4分。但被告並未通知原告或工地應變小組召集人侯勃有或

01 詢問其等有何意見，卻逕自與永康船舶公司聯繫調派永康64
02 8號拖船前往拖帶。

03 (6)、再查，依105年4月1日10時、12時10分、12時20分、13時55
04 分、14時37分之記錄，當時現場情形為即便合隆107號已於4
05 月1日1時36分抵達現場，因德翔臺北輪向右傾斜5度，故由
06 預定之右舷作業改為左舷作業，所以，仍需等待海岸1號抽
07 油平台船移離後，合隆107號才能停靠左舷進行吊櫃作業，
08 而且是從12時10分才開始吊貨櫃。而被告自行聯繫的駿逸1
09 號平台船雖於6時55分從台北港出發，於9時30分抵達現場備
10 便，目的是要配合合隆107號將5.1危險貨櫃及ISO TANK吊放
11 後，即駁運至基隆港卸除。但是駿逸1號竟然沒有帶錨出
12 港，以致無法下錨。被告為此又緊急聯繫陸海張副總，協調
13 由陸海六號拖帶陸海二號駁船出港支援，14時37分快抵達現
14 場。（被證3第40頁）

15 (7)、依105年4月1日17時30分、21時、22時之記錄，合隆107號在
16 17時30分當時吊櫃進度為21只貨櫃，含13只一般櫃，8只危
17 險櫃。而105年4月1日整日吊櫃進度則為22只貨櫃，含14只
18 一般櫃，8只危險櫃（被證3第40頁）。又依105年4月2日10
19 時、14時、18時、22時、22時56分之記錄，合隆107號在上
20 午10時之前已經吊離12個貨櫃，在14時之前已經吊離41個貨
21 櫃，連同4月1日22個貨櫃，累計為63個貨櫃，於18時停泊基
22 隆港卸下貨櫃，22時53分又離開基隆港駛往石門（被證3第4
23 1至42頁）。另依105年4月3日15時6分、18時、22時之記
24 錄，合隆107號在14時43分完成前段甲板上101個貨櫃移除作
25 業，由海揚9號拖帶於19時30分至基隆港卸載貨櫃，完成前
26 段上甲板101個貨櫃全數吊離作業（被證3第45至46頁）。這
27 個過程完全沒有也不需要使用被告通知來的船舶。

28 (8)、被告是在105年3月24日移除計畫審查會議請原告於105年3月
29 31日前提出修正之船貨移除計畫，如未於期限內提出或提出
30 之計畫審查未通過，將依商港法裁處（本院卷一第112頁）。
31 前述105年3月30日的會議原則同意原告提出的移除計畫，因

01 此，被告依據商港法第53條第1項而作成的命令就是請原告
02 依據審核通過的移除計畫進行移除貨櫃，並要求合隆107號
03 平台船最遲應於105年3月31日抵達事故船現場，105年4月1
04 日開始執行危險品貨櫃移除作業，優先吊掛5.1類及ISO Tan
05 k等貨櫃，於105年4月3日前優先完成甲板上8個貨櫃移除作
06 業。另於105年4月7日前完成甲板上101個貨櫃移除作業。換
07 言之，被告雖然要求要求合隆107號平台船最遲應於105年3
08 月31日抵達事故船現場，105年4月1日開始執行危險品貨櫃
09 移除作業，但是從最終期限而言，被告僅要求原告應在105
10 年4月3日前優先完成甲板上8個危險品貨櫃移除作業，於105
11 年4月7日前完成其餘甲板上貨櫃移除作業。

12 (9)、從原告履行被告的命令、移除計畫的情況觀察，原告在105
13 年4月1日完成甲板上8個危險品貨櫃移除作業，較命令日期
14 提早2日完成，原告於105年4月3日完成其餘甲板上貨櫃移除
15 作業，較命令日期提早4日完成。而且完全未使用被告自行
16 通知到現場的船隻。由此可知，原告已經完全於移除計畫容
17 許的範圍內達成被告命令，雖然移除計畫有提到須使用載運
18 平台船1號、載運平台船2號與2艘拖船，但除了合隆107號平
19 台船、海揚9號拖船有明確記載船名而得以特定之外，其餘
20 載運平台船1號、載運平台船2號、數量各1，拖船數量2均未
21 載明其船舶名稱。反而在船舶故障應變措施方面，若主要吊
22 運船舶發生故障，將緊急協調基315號船進行替代作業，可
23 知基315號船也屬特定。由此對照可以知道移除計畫還是以
24 合隆107號平台船、海揚9號拖船為主，視情形再斟酌是否需
25 要載運平台船1號、載運平台船2號與2艘拖船。而被告所自
26 行通知到場的船舶，根本是多餘而完全不需要的，因為只需
27 要合隆107號平台船、海揚9號拖船就可以提早完成所有吊掛
28 作業。

29 (10)、關於合隆107號平台船最遲應於105年3月31日抵達事故船現
30 場部分，查，依105年3月31日6時之記錄，海揚9號平均航速
31 5.8節，故合隆107號預計到達時間為105年4月1日8時34分

（被證3第37頁），本來就可以於當日順利展開吊掛貨櫃作業，也可說是符合移除計畫。而在加入永康486號之拖帶，雖然提早於4月1日1時36分抵達石門外海（被證3第39頁），但當時為半夜，本來就不是移除計畫所規劃的執行吊掛作業時間，根本無法進行作業，移除計畫已經寫明「考量安全起見只能在每日白天進行卸貨作業」、「海上貨櫃吊裝屬於高危險作業，建議仍應以作業安全為優先考量，提供合理期程」（原處分卷第128頁）。況且，由於在現場需等待海岸1號抽油平台船移離後，合隆107號才能停靠德翔臺北輪左舷進行吊櫃作業，且是從12時10分才得以開始吊櫃。移除計畫也有將合隆107號可能須停靠左舷進行吊櫃作業列入考慮，在移除計畫附件二有提到天候狀況允許下可由事故船右舷吊離貨櫃，天候不佳則須由事故船左側吊離貨櫃（原處分卷第130頁），這本來就是移除計畫有考慮的情形。縱使欠缺永康486號之拖帶，合隆107號的預期抵達時間8時34分仍然早於最後實際開始吊櫃的時間達3個多小時。更能證明被告的介入措施完全不符合商港法第53條第2項「必要時」的要件。

6、綜上所述，從德翔臺北輪發生事故開始，原告就主動並配合政府相關部門處理相關事宜，被告也限制船員離境，工作初期階段做了相當多清除油污與抽油的動作，之後進展到吊離貨櫃階段，原告也都配合提出移除計畫經被告審核通過，在被告時時監控進度之下，被告如果認為原告沒有依照移除計畫進行，自應先與原告或現場應變小組召集人侯勃有進行聯繫，蒐集各項相關資訊，再進行評估是否要採取商港法第53條第2項介入措施，被告不能只因為合隆107號的預期抵達時間不是表定的3月31日，而是較晚的4月1日8時34分，就認為移除計畫完全沒有執行的可能。況且當時氣候海象並不是如3月23日晚間起至3月27日上午的氣候惡劣或海象不佳（被證3第22-28頁），對於環境的影響、損害的擴大並沒有明顯加劇情形，原告方面確實正依照移除計畫派遣適合的船隻要前往執行作業，工作的完成期限分別是105年4月3日前優先完

01 成甲板上8個危險品貨櫃移除作業，於105年4月7日前完成其
02 餘甲板上貨櫃移除作業，而不是105年3月31日。從德翔臺北
03 輪事故發生後的脈絡與條件整體觀察，原告有要完成被告的
04 命令，而且沒有客觀事證可以證明有何種急迫的情況需要被
05 告不得不採取介入措施。既然原告方面願意配合命令，並無
06 避不見面無法聯繫的情形，工作期限又尚未屆至，被告並無
07 行使介入權的空間。況且被告所採取的介入措施是無用、完
08 全無法達成預定目標，顯然是操之過急而並無必要。被告卻
09 作成原處分命被告負擔應變或處理措施所生費用，自屬違
10 法。

11 (四)、被告所辯均不可採

12 1、關於被告主張合隆107號未於105年3月31日24時前到達備便
13 部分。經查：

14 (1)、雖然行政院環保署105年3月30日「德翔臺北輪擱淺事件油污
15 染現場應變中心第21次會議」會議記錄、被告105年3月30日
16 「德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審」會議記錄，都要求合隆10
17 7號平臺船最遲應於3月31日應抵達事故船現場。但真正與完
18 成吊掛貨櫃作業有關的期間分別是105年4月1日開始執行危
19 險品貨櫃移除作業，優先吊掛5.1類及ISO Tank等貨櫃，並
20 於4月3日前優先完成甲板上8個危險品貨櫃移除作業。另於4
21 月7日前完成事故船前段甲板上101個貨櫃移除作業。因此，
22 合隆107號未於105年3月31日24時前到達備便的事實，還不
23 足以影響後續工作的完成，況且，合隆107號預定抵達時間
24 是105年4月1日8時34分，仍能在105年4月1日開始作業，符
25 合被告的要求。縱使是在105年3月31日24時前到達現場，也
26 因為安全考量根本就不允許進行作業。

27 (2)、參照證人黃裕凱之證詞：「政府面對的是輿論壓力，還有可
28 能的緊急狀況，因為事故船已經擱淺3個禮拜，海象時好時
29 壞，所以我提出的建議是原則上還是由船東進行所有作業，
30 無法達成時，政府可以行使介入權，介入權的必要性必須由
31 現場專家進行認定。…一、我研究很多沈船移除案例，海事

01 界大家都很清楚，一般來說3月到5月左右，臺灣海域海象比
02 較穩定，因為在颱風之前東北季風之後，一般都會選在此時
03 移除沈船。二、本件牽涉除油及毒物櫃是緊急的，毒物櫃牽
04 涉到環保問題，因為擔心毒物外洩，當時的狀況被告、環保
05 署對這件事情的急迫性比較高，船可以慢慢移除，但除油跟
06 移除毒物櫃是有其處理急迫性。當然要考慮很多因素，船來
07 不一定可以移除毒物櫃，這屬於技術性的問題，原則性的問
08 題是應該要盡快移除，尊重原告移除計畫，但移除計畫若無
09 法達成，依據國內及國際規範、執行慣例，政府可以介
10 入。」（本院卷一第272-273頁），其意係指原則上應優先
11 尊重原告的移除計畫，在移除計畫無法達成時，政府才介
12 入。本件移除計畫的執行結果是原告在105年4月1日完成8個
13 危險貨櫃移除作業，較命令日期提早2日完成，原告於105年
14 4月3日完成其餘甲板上貨櫃移除作業，較命令日期提早4日
15 完成。而且完全未使用被告自行通知到現場的船隻。可知根
16 本無庸被告行使任何介入措施。

17 (3)、證人張共田雖證稱：「【原告複代問】請問證人若合隆107
18 號平台船沒有在105年3月31日2400前抵達備便，而是在105
19 年4月1日開工前抵達，兩者差別為何？【證人張共田答】因
20 為船舶擱淺已經很靠近岸邊，吃水比較淺，退潮時間平台船
21 是無法靠近的，且為了配合105年4月1日早上6點最高潮，讓
22 工作平台船靠在德翔臺北輪旁邊，所以希望在105年3月31日
23 2400前抵達事故現場備便，配合潮水靠泊德翔臺北輪以利後
24 續貨櫃移除工作進行。…【原告訴代問】會議要求合隆107
25 號平台船於105年3月31日2400前抵達備便是否未考量證人剛
26 才所述基於安全考量必須於白天靠泊等專業意見？事實上是
27 否不需要嚴格遵守？【證人張共田答】平台船抵達之後必須
28 要有一些備便、補給作業，會議當時要求要有安全備便時間
29 6小時，我認為6小時很合理，並非要求合隆107號平台船提
30 早一天抵達。」（本院卷一第320-322頁）。惟其所述與客
31 觀情事並不相符，合隆107號並沒有無法靠近德翔臺北輪而

無法作業的問題，也未見合隆107號因為何種備便、補給作業而需要提早在105年3月31日24時前抵達的證據，即便需要備便、補給作業，這也不影響合隆107號可以依命令在105年4月1日開始進行吊掛作業的事實。故證人張共田所述實無可採。

(4)、至於證人方信雄證稱：「【原告訴代問】105年3月27日召開「德翔臺北輪擱淺案現場會勘及後續處理研商會議」時，證人方信雄有參加，當時會議最主要是在討論移除貨櫃的問題，請問會議當時是否有訂移除貨櫃之期限？【證人方信雄答】一、當時是說油要趕快抽掉、危險櫃要盡快移除，只有說盡快，並沒有說時限。二、我要補充一下證人黃裕凱教授剛才說的，以我在基隆港40年的經驗，基隆港北部是從11月中旬到3月底是東北季風盛行期，東北季風很規律，每4天一個週期，如果錯過時間，就要再等4天，被告考量重點在於盡快，春天後母面，所以沒有很明確時限，只要船到了，如果有空檔就可以進行移除作業。」（本院卷一第274頁），就本件而言，原告確實儘快完成了所有工作，被告實無介入之必要。

(5)、關於加派永康648號拖船是否必要部分，依被證3所示，合隆107號已於105年3月30日17時40分由海揚9號拖帶由高雄出港，如氣象許可，約36小時抵達事故船旁，海揚9號平均航速5.8節，預計到達時間4月1日8時34分（被證3第36、37頁），此為被告所知悉並記錄於重要記事之內。但被告仍然自行加派永康648號拖船在台中港與合隆107號會合加入拖帶。證人張共田雖證稱：「【原告訴代問】證人是否知悉何時徵召永康648號拖船？【證人張共田答】105年3月31日早上10點左右開始接洽，因為當時合隆107號平台船還沒到臺中，過臺中再找拖船就來不及了，那時候速度5.8節還不夠，至少要8節以上才夠。…【法官問】從結果來看，合隆107號平台船抵達時間與要求時間差距僅1.5小時？【證人張共田答】那是因為有多1條拖船在拖，跑到8節以上，如果沒

有拖船的話，應該會在105年4月1日中午抵達。」（本院卷一第324-325頁），然證人侯勃有則證稱：「【法官問】請證人侯勃有說明系爭移除計畫始末。【證人侯勃有答】一、移除計畫是我製作，一開始原告是委託我移除整艘船上的貨櫃，當時正值東北季風盛行，所以預計要用3組船作業。二、後來在105年3月27日開會時決定要先移除8個危險櫃，計畫29日出發從高雄到石門，使用的合隆107號平台船、海揚9號拖船是我向樺棋營造股份有限公司（下稱樺棋營造公司）商請租用，因為合隆107號平台船當時正在高雄港進行另一項工程，我去拜託業主空出來一週的時間，讓我們先去石門移除危險櫃，合隆107號平台船上有很多設備要先放下來，我們從28日開始移除工程用設備，但因為設備很多，無法於28日移除完畢，延後一天，所以無法按預定時間於29日離港，被告從29日就要求其他公司一直盯著我們，才會造成後來這些瑣碎的事情，預計29日出港，30日到達石門，但因為延後一天，所以被告認為105年4月1日開工前無法抵達。三、出港時船長報告係以4到5節計算（不是剛才的被告訴代所說的5.8節），總共是200海浬。我們有告訴被告幾個小時內會到達石門事故地點，且在開會時跟計畫書都有提到這點。一路上船長的報告航速沒有降低，是會在容許時間內抵達，因為這組船時速大概是4到5節，臺灣海峽6小時會轉一次潮，有時順流、有時逆流，我們是小船所以靠沿海行駛，湧浪沒有剛才證人方信雄領港說的在50公尺水深外海那麼大，保持速度非常正常，船長報告105年4月1日6點到達石門現場，早上出來才發現多1艘拖船拉合隆107號平台船。【法官問】合隆107號平台船出港時，船長報告合隆107號平台船會於何時抵達石門？【證人侯勃有答】一、當時船長報告將於105年4月1日清晨6點抵達，一路到臺中以前都是維持105年4月1日清晨6點抵達，過臺中以後有一段通訊有問題，我們也看不到船的方位（AIS），所以當天合隆107號平台船變成105年4月1日凌晨2點抵達石門，船長到的時候我們有質疑

01 船長為何會讓永康648號拖船拖，因為關係到保險，出港時
02 的保險有針對哪一條船拖哪一條船、用怎樣的拖帶有作安全
03 檢查，多1艘拖船拖帶時並沒有考慮到纜繩受力等等問題，
04 除了可能造成危險之外，若出事保險公司也不會理賠，船長
05 當時說也不知道為何有1艘船要拖他，要拖帶就讓他拖了。
06 …」（本院卷一第281-282頁），以及證人方信雄證稱：
07 「【法官問】為何證人方信雄不敢講頂風會如何影響合隆10
08 7號船隻速度？【證人方信雄答】依據實際經驗，每條船阻
09 力不一樣，我曾經在長榮海運當船長，在澎湖水域跑了1天
10 船都沒有動，因為風力太大抵銷船隻前進的力量，所以要看
11 當初船的形狀、流水阻力多大，頂風一定會慢，至於慢多少
12 要看風的來向、船的船型，碰到才會知道慢多少，不過一定
13 會比前一段水域順風的狀態慢。【被告訴代問】如果沒有第
14 2艘拖船於臺中港加入拖帶，合隆107號過了臺中港以後，是
15 否會因為頂風、逆流而使速度變的更慢？【證人方信雄答】
16 因為2艘拖船馬力一定會比1艘大，克服風的力量比較大，如
17 果只有1艘沒有找其他拖船一定會比較慢，但我不敢說增加1
18 艘拖船會快多少時間。【被告訴代問】在航海實務上，以高
19 雄外海到石門外海約計200海浬水路航程，是否就可以說200
20 海浬除以每小時5節換算得知為40小時之後就會抵達石門外
21 海？【證人方信雄答】基本上不是算數問題，是實際航海問
22 題，離開出發港時會給ETA（預計到達時間），航行一段時
23 間後會再更改，因為實際碰到狀況跟計算都不太一樣。離開
24 高雄後都會給客觀時間點，跑一陣子之後一定會更改，或是
25 確認不會更改，但大部分都會更改，可能是快或慢。…【原
26 告複代問】證人方信雄剛才陳述多1艘拖船航行速度會比較
27 快，請問2艘拖船與1艘拖船在拖行上是否會造成平台船的影響？
28 【證人方信雄答】涉及拖船船長技術，即使同1艘拖船
29 不同船長操作狀況不同，從馬力來說，2艘拖船一定比較
30 快，至於快多少跟船長技術及配合有關係。」（本院卷一第
31 274-280頁），可知實際航行情形仍需視當時所處海域、風

01 向、船長技術、船隻形狀與阻力、航行水道等而定，也無法
02 確認多1艘拖船能快多少。而依證人張共田所述，也無法確
03 定能使合隆107號提早多少時間抵達，更何況是在半夜無法
04 工作的時間內抵達。本件海揚9號船長回報航速沒有降低，
05 是會在容許時間內抵達，完全是在符合命令要求的105年4月
06 1日就可以進行作業，被告卻執意堅持必須在不能工作的105
07 年3月31日24時以前抵達，彷彿過了這個時間就會導致移除
08 計畫失敗或無效，實在毫無憑據可言。更何況加派永康648
09 號拖船，也會涉及作業是否安全以及保險理賠等問題，被告
10 更不應該貿然介入，而應由原告或侯勃有先行處理，以免衍
11 生相關責任，由此亦可證明被告派遣永康648號拖船，並不
12 符合必要性的要件。

13 2、關於原告主張被告派遣的陸海2號平台船、駿逸1號平台船、
14 永康684號拖船與SKY401號拖船是依移除計畫而指派至現場
15 備便，如果不需要平台船2艘、拖船2艘，何必寫入移除計畫
16 部分。

17 (1)、依證人侯勃有證稱：「【原告訴代問】被告有沒有跟你說因
18 為未依計畫執行所以派駿逸1號等船協助？【證人侯勃有
19 答】是等船到了才跟我說，被告說因為移除計畫有寫這麼多
20 艘船，我們找不到那麼多船，所以他們才派這些船來支援。

21 【原告訴代問】當時證人是如何回答？【證人侯勃有答】我
22 說這些船設備不足不可以參與作業，有安全性的考慮。【原
23 告訴代問】對於證人所說的話，當時被告如何回答？【證人
24 侯勃有答】沒有回答。【原告訴代問】永康648號拖船請款
25 時間自3月31日9時50分起至4月3日1時50分，永康648號拖船
26 拖帶合隆107號平台船至石門後在作什麼？【證人侯勃有
27 答】在外海下錨等指示。【原告訴代問】永康648號拖船是
28 否有參與移除作業？【證人侯勃有答】完全沒有參與作業。

29 【原告訴代問】駿逸1號、SKY401是否有參與移除作業？
30 【證人侯勃有答】沒有，因為無法下錨，所以都在事故船外
31 面轉，沒有接近事故船。【原告訴代問】當時出席應變會議

01 之被告長官們都在現場，他們是否知道駿逸1號等船隻無法
02 協助移除作業？【證人侯勃有答】當天很多長官（局長、副
03 局長、主任）一直打電話關心，12點以前電話一直打，我有
04 跟長官報告這些船沒有錨機系統或吃水太深無法進來協助工
05 作。…【原告複代問】何時跟被告說移除危險櫃計畫只需要
06 1組船？【證人侯勃有答】105年4月1日早上合隆107號平台
07 船到了靠進去之後，被告派船支援，並告訴我希望可以讓這
08 些船支援，按計畫執行，我們說目前來的船沒有1艘合乎作
09 業規範（無法指揮、沒有錨機系統），而且這些船沒有開過
10 會，也不知道要做什麼，怎麼可以貿然讓他們參與作業。…
11 【被告訴代問】駿逸1號平台船等船到事故海域時是否是你
12 認為沒有必要性所以拒絕這些船隻加入移除作業？【證人侯
13 勃有答】駿逸1號、SKY401來的時候都在外面，且沒有通知
14 要求加入工程施工，是被告長官跟我說有這些船我可以用，
15 但我跟長官說這些船沒有吊車、也沒有錨機系統、拖船吃水
16 太深，所以請這些船不要進入工區。【被告訴代問】這些是
17 否都是你的判斷？【證人侯勃有答】是。…」（本院卷一第
18 287-290頁），可知現場作業的實際需求仍然應以侯勃有調
19 度為準，移除計畫的目標與期程分別是105年4月1日開始執
20 行危險品貨櫃移除作業，優先吊掛5.1類及ISO Tank等貨
21 櫃，並於4月3日前優先完成甲板上8個危險品貨櫃移除作
22 業。另於4月7日前完成事故船前段甲板上101個貨櫃移除作
23 業。侯勃有認為使用合隆101號平台船就足夠，其判斷自應
24 獲得尊重。被告卻僅因移除計畫需要2艘平台船、拖船備
25 便，就自行徵用到場，卻因為被告徵用的船隻客觀上有無法
26 下錨、欠缺吊車或錨機系統、拖船吃水太深而無法利用的情
27 形，實際上也完全不需要，因為原告只需要使用合隆101號
28 平台船及海揚9號拖船就完成所有工作並且是提早完成。且
29 縱使移除計畫有寫到需要2艘平台船、拖船，這仍應尊重原
30 告、侯勃有於現場指揮的需求與專業，更何況原告徵召當時
31 仍是104年4月1日正要開始執行移除計畫，完全無法觀察到

有任何不能執行移除計畫的情形，不應允許被告逕行採取此種介入措施。

(2)、因此，被告此部分主張仍無可採。

六、綜上所述，原處分不符合商港法第53條第2項必要時的要件而違法，訴願決定未予糾正，亦屬無可維持，均應撤銷。本件原告訴請撤銷原處分及訴願決定，為有理由，應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法均與本件判決結果不生影響，故不逐一論述，併此敘明。

八、據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 1 月 20 日

臺北高等行政法院第六庭

審判長法 官 陳心弘

法 官 高維駿

法 官 郭銘禮

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所 需 要 件
(一)符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1. 上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2. 稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。

	3. 專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
(二)非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1. 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2. 稅務行政事件，具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4. 上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出□所示關係之釋明文書影本及委任書。	

02 中 華 民 國 111 年 1 月 20 日

03 書記官 林淑盈