

臺北高等行政法院判決

110年度訴字第223號

110年12月9日辯論終結

原告 大川航運股份有限公司

代表人 俞全國

訴訟代理人 王國傑 律師

複代理人 莊怡萱 律師

被告 交通部航港局

代表人 葉協隆

訴訟代理人 洪明儒 律師

複代理人 陳亞暄 律師

上列當事人間因商港法事件，原告不服交通部中華民國109年12月28日交訴字第1090024742號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：原告所屬本國籍雜貨船舶「大川輪」（下稱系爭船舶），自民國108年8月1日14時許駛離高雄港，目的港為金門縣烏坵港，108年8月2日，沉沒於烏坵港南方約0.5浬處（經緯度024°58.797′N、119°26.965′E）。經被告多次邀集原告及相關單位召開系爭船舶海事案應變會議，自108年8月3日至109年5月19日計召開13次應變會議，會議結論多次要求原告進行船舶殘骸移除打撈作業，並經數次展延期限。109年4月28日的第12次應變會議結論，同意備查原告所提殘骸移除計畫，請原告於109年7月15日前完工；109年5月19日的第13次應變會議結論，再次重申，請原告應每日提送施工

01 日報表，於109年7月15日前完工，未能於期限內移除，將依
02 法裁處，詎原告屆期仍未進行船舶殘骸移除打撈作業。被告
03 認為原告未於限期內完成打撈、移除船舶，已違反商港法第
04 53條第1項規定，依同法第67條第1項第13款，以109年7月23
05 日航中字第1093211823號函及所附裁處書，對原告裁處罰鍰
06 新臺幣(下同)50萬元(下稱原處分)。原告不服，循序提起
07 本件行政訴訟。

08 二、原告主張略以：

09 (一)、原告固不否認依商港法第53條第1項規定，其負有系爭船舶
10 移除義務，惟經原告詢價，系爭船舶打撈移除全部費用，已
11 遠逾原告依海商法規定計算船舶價值應負擔有限責任之金
12 額，即美金73,815元(計算式：系爭船舶噸位992GT×54單位×
13 特別提款權即美金1.37798元=美金73,815元；經以兌換新臺
14 幣匯率29.4計算，相當於2,170,000元)，故原告得依海商法
15 第21條第1項第3款、第4項第1款主張船舶所有人責任限制。
16 又船舶所有人責任限制係針對人民私法權利所為之規定，既
17 有重要立法目的，國家機關依法行政更有遵守之義務，以免
18 船舶所有人負擔過於沉重，不利我國航運發展。本件爭議在
19 於如何平衡商港法第53條與海商法第21條之適用，以兼顧沉
20 船移除之公益目的及保障原告在海商法第21條下享有責任限
21 制之權利。基此，被告應先行發包業者代為移除沉船，再向
22 原告追償費用，使原告得在後階段程序中主張海商法第21條
23 責任限制之權利，方能在商港法第53條與海商法第21條間取
24 得平衡。況被告在改組前之港務局時代，即有依商港法相關
25 規定打撈沉船，並於清除沉船殘體拍賣所得，再向船東求償
26 之前例(最高法院93年度台上字第1051號民事判決參照)。再
27 系爭船舶之移除，依商港法第53條第2項及第13條規定，於
28 必要時或船舶所有人未為沉船移除時，本應由被告負第一順
29 位之沉船清除打撈，故應先由被告依法發包業者清除，再行
30 向原告執行代履行所生費用(即商港法第53條第2項所稱因
31 處理措施所生費用)，被告顯有行政怠惰不為執行之情。被

告依法既應透過行政執行程序或民事程序求償，自不容被告逕以原處分逼迫人民履行義務，被告逕以原處分裁處，有裁量濫用及裁量怠惰之情形，自非合義務之裁量，且系爭船舶迄今並未危及往來交通安全，足證原處分未達任何行政目的及效果。

(二)、被告若先發包業者移除系爭船舶，再以行政執行或民事訴訟程序向原告求償代履行費用，除可保障原告得於行政執行聲明異議程序或於民事訴訟程序中，依海商法第21條第1項行使責任限制之權利外，亦可達到移除系爭船舶之結果，足以兼顧沉船移除之公益目的及海商法第21條對原告之保障。被告竟捨此不為，反以原處分逕對原告裁處最高額之50萬元罰鍰，除迫使原告無法於法定程序中主張應受海商法所保障之權利，而須負擔履行系爭船舶移除義務之全額費用外，尚須負擔罰鍰之額外不利益，被告顯然濫用其裁量權，選擇對原告更大之侵害手段。被告未依法執行即逕對原告裁罰，形同以裁罰規避行政執行或民事訴訟程序，嚴重侵害原告之訴訟權利，手段上顯然失衡，並無正當性，已違反行政程序法第7條第2款比例原則中之適當性原則。又原告已向被告陳明將主張並行使海商法第21條第1項第3款、第4項第1款責任限制之權利，被告仍以不同意原告所提責任限制方案為由，逕以原處分迫使原告負擔依法不必負擔之鉅額移除費用，蓄意藉原處分架空海商法第21條對原告之保障，不但與海商法第21條第1項規定及其立法目的相扞格，未合行政程序法第4條之依法行政原則，更顯示被告濫用身為國家機關之優勢地位，違背行政程序法第8條及第9條之誠信原則及有利不利一體注意之規定。

(三)、原告未履行系爭船舶移除義務，乃係依海商法第21條第1項第3款、第4項第1款主張負有限責任，屬依法令之行為，依行政罰法第11條之規定，被告不得對原告依法行使權利之行為作出裁罰，故原處分顯違行政罰法第11條之規定。再原告未曾向被告表明拒絕履行或負擔系爭船舶移除費用，反主動

積極與被告商議解決方法，包括表明願提出責任限制金額予被告代執行，是原告非因故意或過失而未履行系爭船舶打撈移除之義務，被告未給予任何協力，僅一味逼迫原告放棄法定責任限制之權益，原處分顯已違反行政罰法第7條第1項之規定。另被告於本件訴願決定後，更稱若原告於110年3月31日未完成系爭船舶移除作業，將依行政執行法第27條、第30條及第31條對原告連續課予怠金，惟系爭船舶移除義務依法係屬得由他人代為履行之公法上義務，被告無權對原告課予怠金，被告竟以違法執行方法為脅，迫令原告履行系爭船舶移除義務，可證被告並未依法辦理系爭船舶移除事宜，反以粗暴之行政手段迫使原告放棄自身權利，原處分若未予撤銷，原告之財產權將有受嚴重侵害之虞。

(四)、原告為履行系爭船舶移除義務所應負擔之費用，遠逾原告依海商法第21條所應負之責任，被告命原告履行系爭船舶移除義務，對原告過於苛求，且原告非出於故意而不為系爭船舶之移除，其主觀可歸責程度輕微，又原告積極配合被告之指示，已盡最大努力將系爭船舶殘油移除，對環境及公益之危害降至最低，再系爭船舶係深埋在海床內，並未對環境及附近居民安全造成污染及危害，對船舶往來交通安全亦無妨礙，更提出是否以系爭船舶船骸設置人工漁礁之議，又系爭船舶發生意外事故原因，乃屬非可歸責於原告之天災，原告亦因本件事務蒙受重大損失，縱認原告有違反商港法第53條第1項之義務，且無可免責，原告係首次因違反商港法而受裁罰，事故發生後亦深受警惕，原處分未綜合考量上情，逕以法定最高額裁罰，顯已違反行政罰法第18條第1項規定、責罰相當及比例原則而屬過苛處罰等語。為此聲明求為判決：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告則略以：

(一)、商港法第53條第1項課予船舶所有人限期移除沉沒船舶之作為義務，並不以船舶所有人有故意或過失致船舶沉沒為其要件，系爭船舶於108年8月2日沉沒在烏坵海域，被告依商港

01 法第53條規定，自應就商港區域外因故沉沒之系爭船舶，命
02 原告採取必要之應變措施，並限期於109年7月15日前完成打
03 撈、移除系爭船舶至指定之區域，以維航行安全。惟原告於
04 109年6月29日表示其與業者就工程費用無法取得共識，致無
05 法進行移除作業，進而主張責任限制，是原告明知必須為
06 之，卻故意不將系爭船舶移除，其拒絕依被告同意備查之移
07 除計畫，遵期履行移除系爭船舶義務之情，甚為顯然。

08 (二)、依商港法第53條之立法歷程及理由，立法者課以船舶所有人
09 移除沉船之作為義務，係以保障船舶航行安全為目的，且為
10 確保船舶所有人確實履行移除之義務，並增訂得命船舶所有
11 人提供財務擔保或限制船員出境之規定，自無於此同時，又
12 允許船舶所有人主張海商法第21條之責任限制，藉以將其移
13 除義務轉嫁由主管機關利用公帑「代為」解決之理，且海商
14 法第21條第1項係民法第188條之特別法，責任限制並非原告
15 本件阻卻違法事由。是以，原告主張其拒絕依經被告備查之
16 計畫進行系爭船舶移除，為依法令之行為云云，應屬無據。

17 (三)、按行政執行法第29條第1項規定，執行機關是否委託或指定
18 第三人代為履行，乃執行機關有權裁量事項。原告主張被告
19 「應」為代履行之間接強制方法而不為，主張原處分違法云
20 云，尚屬未洽。另被告自108年8月3日至109年5月19日間，
21 共計召開13次應變會議，期間亦多次要求原告務必進行系爭
22 船舶之移除打撈，原告並提出系爭船舶殘骸移除計畫，經被
23 告備查及同意原告於109年7月15日前完成移除，最終卻因費
24 用問題，原告無法進行殘骸移除作業，以上足見被告已就原
25 告有利、不利事項一併注意，且已符合依法行政、誠信原
26 則，益徵原告不斷藉故延宕，先表示無移除必要，嗣藉詞展
27 延期限，並無意積極處理，且推卸其應盡之義務，被告始處
28 以最高額罰鍰，以維國家利益等語抗辯，為此聲明求為判
29 決：駁回原告之訴。

30 四、本院查：

01 (一)、商港法第3條規定：「本法用詞，定義如下：一、商港：指
02 通商船舶出入之港。……四、商港區域：指劃定商港界限以
03 內之水域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上地區。
04 ……」、第53條規定：「船舶於商港區域外因海難或其他意
05 外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令船長及船
06 舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所
07 裝載貨物至指定之區域。前項情形，必要時，航港局得逕行
08 採取應變或處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該
09 船舶所有人負擔。第一項擱淺、沉沒或故障漂流船舶之船長
10 及船舶所有人未履行移除前或有不履行移除之虞，航港局得
11 令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔保前，航
12 港局得限制相關船員離境。」、第54條第1項規定：「打撈
13 沉船或物資及為船舶解體等相關作業，應將委託合約及作
14 業計畫，報請航港局核准後，始得作業。」、第67條規定：
15 「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處船舶所有人或
16 船長新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰：……十三、違反
17 第五十三條第一項規定。」

18 (二)、上開事實概要欄所述之事實及系爭船舶沉沒可能肇因為船舶
19 靠泊過程中，受湧浪影響，船舶右側之艏側推力機房船殼或
20 艏側推力機管道碰觸碼頭及海底，造成船外殼破洞進水，在
21 艏側推力機房進水量大於泵排出量狀況下，海水溢流入貨
22 艙，致船艏沒入水中後沉沒等情，有國家運輸安全調查委員
23 會重大運輸事故調查報告(本院卷第329-340頁)、原告109年
24 4月20日函附之施工計畫書(原處分卷第55-57頁)、「大川」
25 輪海事案第十三次應變會議紀錄(原處分卷第44-46頁)、原
26 處分(原處分卷第65頁、第69-70頁)、訴願決定書(原處分卷
27 第127-137頁)等件在卷可稽，復為原告所不爭執，堪認為
28 真。經查：

- 29 1.系爭船舶因故沉沒在烏坵港南方約0.5浬處之商港區域外，
30 原告既為系爭船舶之所有人，被告依商港法第53條第1項規
31 定及原告所提報准之殘骸移除計畫，命令原告限期打撈、移

01 除系爭船舶，應屬有據。並此限期打撈移除命令，係為維護
02 船舶航行往來安全，及防止海上意外事故之危害繼續或擴大
03 所必要，而課予原告一定之行政法上定期作為義務，本質為
04 單純負擔處分，原告明知其負有限期打撈、移除系爭船舶之
05 作為義務，卻未依此負擔處分內容，遵期履行其義務，就
06 此商港法第67條第13款之構成要件實現時，所發生的法律效
07 果為裁處罰鍰，被告並無選擇罰鍰以外法律效果之裁量餘
08 地，其據以對原告作成之原處分，自屬適法有據。

09 2.又按行政罰法第18條第1項規定：「裁處罰鍰，應審酌違反
10 行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法
11 上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力。」係就行政
12 機關裁處罰鍰時，應考量及得考量之事項為規範，俾使處罰
13 允當。另按行政程序法第96條第1項第2款規定：「行政處分
14 以書面為之者，應記載下列事項：二、主旨、事實、理由及
15 其法令依據。」是行政處分以書面為之者，固應記載主旨、
16 事實、理由及其法令依據，惟書面行政處分如非完全未記載
17 理由，而僅係對於具體事實之評價、如何涵攝於法規範要件
18 之見解或裁量斟酌之因素未予敘明，原處分機關於訴願程序
19 或行政訴訟程序中予以追補或釋明，因未改變原處分之性
20 質、效力，亦不妨礙相對人於爭訟程序之防禦，自非法所不
21 許，且原處分機關於訴願或訴訟程序中以言詞陳述並記明筆
22 錄，或提出書面答辯，補充原處分不足之理由，使相對人知
23 悉者，即可認該行政處分之瑕疵已治癒。基此，被告就原處
24 分何以裁處商港法第67條法定最高罰鍰乙節，業於行政訴訟
25 答辯意旨(二)狀敘明：被告自108年8月3日起至109年5月19
26 日止，召開系爭船舶海事案應變會議合計13次，期間多次要
27 求原告務必進行系爭船舶之移除打撈，原告並提出系爭船舶
28 殘骸移除計畫予被告備查，被告同意原告於109年7月15日前
29 完成移除計畫，原告終因費用問題，未遵期進行殘骸移除作
30 業，可見原告不斷藉故延宕，先表示無移除必要，嗣託詞展
31 延期限，無意積極處理，並推卸其應盡之義務，被告始處以

法定最高罰鍰，以維國家利益等語，為其裁量斟酌之理由。是以，此項理由之追補，並未改變行政處分之同一性，自非不許。又原告為系爭船舶之打撈、移除義務人，被告為促其履行義務，以原處分裁處原告罰鍰50萬元，實已考量原告違反此作為義務應受責難程度(藉故拖延、推卸已明知應盡之義務)及所生影響(有害船舶航行安全)等情，而就裁量標準為合理之說明，核無何裁量瑕疵或違反比例原則等情事，於法自無不合。

(三)、原告各項主張之判斷：

1. 秩序罰係行政機關為維持行政秩序，達成一定行政目的，乃在一般行政法法律關係內，對違反行政法義務之人民，依法律規定所作成之行政制裁。此除作為違反作為、不作為或容忍義務行為之報應及抵償外，亦防止行為人之再度違反及第三人之效倣，其著重在對人民過去違反行政法上義務行為之追究，而非在於促使尚未履行行政法義務之人履行義務，與所謂之執行罰，本質上即有不同。又行政執行係人民不履行其行政法義務時，行政機關以強制方法促其履行，或實現與履行同一之狀態。依行政執行法第27條第1項規定可知，行為或不行為義務之強制執行方法，可分為間接強制及直接強制方法，而間接強制方法又可分為代履行及怠金。代履行乃義務人未履行依法令或本於法令之行政處分所設定之作為義務時，行政機關得以義務人之費用，自行或委託第三人代義務人作成該不具一身專屬性之行為，此觀行政執行法第29條規定自明。是以，義務人與第三人間，並無直接之法律關係，對第三人因從事代履行行為而有之報酬請求權負清償義務者固為執行機關，惟執行機關對第三人所應支付之代履行費用，仍應由義務人負擔之，執行機關對義務人之費用補償請求權，性質上係屬公法上金錢請求權。怠金則係義務人不履行其義務時，由執行機關對其核定一定金額限期履行，如義務人仍不依限履行，即對其強制收取該金額，使義務人感受金錢負擔之心理壓力，間接促使其履行義務之強制方法

(行政執行法第30條規定參照)。即時強制係行政機關在有當前之緊急危害，不及事先以行政處分設定人民行政法上義務，再依一般程序予以執行之情形，得立即在法定職權範圍內，依法律規定採取必要之措施(行政執行法第36條規定參照)。又即時強制係屬簡化程序之緊急措施，其實現方法可為直接強制，亦可為代履行。再稽之商港法第53條第2項有關被告必要時得逕行採取應變或處理措施之規定，性質上係行政執行法即時強制措施之特別規定，是所稱「必要時」，乃船舶因故沉沒而存有應立即為應變或處理之緊急事態，依行政執行法第36條第1項規定，當指為阻止危害之發生或避免急迫危險，而有即時處置之必要情事。另按法律文義解釋應以法規條文之文字意義為出發點，解釋不可背離法規條文之文義可能性範圍，是依商港法第53條第1項之規範文本，自無從推論出商港法於此有課予被告打撈、移除系爭船舶之義務。復查，原告不僅為限期打撈、移除系爭船舶之作為義務人，且為系爭船舶之所有權人，系爭船舶既沉沒在商港區域外均如前述，除有商港法第53條第2項所定被告得即時強制之必要情形等法定事由外，唯原告有權對系爭船舶為用益處分(含打撈、移除)，而本件案發經被告酌量後，認無商港法第53條第2項所定之必要情事，故未自行採取應變或處理措施，而係命原告限期打撈、移除系爭船舶，又被告依商港法第67條第13款規定對原告所作成之原處分，係對原告已負有打撈、移除系爭船舶之限期作為義務，卻違反此項行政法上義務行為之追究，性質上屬秩序罰，核與行政執行法所定之代履行方法，要屬二事。原告主張被告應先發包業者移除系爭船舶，再以行政執行或民事訴訟程序向原告求償代履行費用云云，顯屬張冠李戴而有違誤，自難憑採。

2. 又按「我國四周海域，為國際航線要衝，海上交通頻繁，船舶經常發生海難或其他意外事故，而擱淺、沈船打撈工程困難，費用龐大，船舶所有人及保險公司往往以我國法律未明文要求移除為理由，任其擱置、沈沒，不僅有礙船舶航行安

全，且影響國際觀瞻甚鉅，爰增訂本條，課船舶所有人限期打撈、移除船舶及所裝載貨物之義務。」(90年11月21日增訂之商港法第16條之2立法理由參照)，「有關船舶在商港區域內發生海難或其他意外事故之處理，修正條文第二十七條已有規定，爰修正第一項為『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，並配合航港體制改革，將第一項及第二項有關命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物之規定，修正由航港局為之。考量擱淺、沈沒或故障漂流之船舶如未能移除，將危及其他船舶航行安全，並有損公共利益，爰增訂第三項，規定航港局得令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔保前，航港局得限制相關船員離境。」(100年12月28日修正即現行之商港法第53條立法理由參照，原第16條之2則移列現行第53條規範)。準此，依上開規定及立法理由說明可知，商港法固賦予被告為維護航行安全而有一定之執行權限，惟商港法第53條第1項並未規定若經評估，認為船舶擱置、沉沒無礙於航行安全及造成環境傷害時，被告即可不作成命船舶所有人移除沉沒船舶之決定，是被告命原告限期打撈、移除系爭船舶，原告違反此項作為義務，被告自可裁處罰鍰究責。另按商港法第13條規定：「商港區域內之沉船、物資、漂流物，其打撈、清除應經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意；所有人不依商港經營事業機構、航港局或指定機關公告或通知之限期打撈、清除者，由商港經營事業機構、航港局或指定機關打撈、清除。所有人不明，無法通知者，亦同。商港區域內之沉船、物資、漂流物之位置，在港口、船席或航道致阻塞進出口船舶之航行、停泊，必須緊急處理時，得逕由商港經營事業機構、航港局或指定機關立即打撈、清除。前二項由商港經營事業機構、航港局或指定機關打撈、清除之沉船、物資、漂流物，所有人不於商港經營事業機構、航港局或指定機關通知限期內繳納打撈、清除費用後領回或所有人不明者，由商

01 港經營事業機構、航港局或指定機關公告拍賣；其拍賣所得
02 價金，除抵繳打撈、清除費用外，其餘發還所有人或保管公
03 告招領。經公告滿六個月後仍無權利人領取時，由商港經營
04 事業機構、航港局或指定機關取得所有權。」是本條之適用
05 前提，乃以商港區域內之沉船為限，而系爭船舶既沉沒在商
06 港區域外，自非在本條之規範射程內。又商港法第53條第2
07 項係行政執行法即時強制之特別規定如上述，系爭船舶因故
08 沉沒之際，被告既認無逕行以行政行為介入而採取應變或處
09 理措施之必要，本件自無該條項規定之適用。至原告所舉被
10 告在港務局時代，即有依相關規定打撈沉船，並於清除沉船
11 殘體拍賣所得再向船東求償之前例乙事，查最高法院93年度
12 台上字第1051號民事判決之案例事實係於81年間沉沒之船
13 舶，臺灣高等法院92年度海商上字第15號民事判決則係82年
14 間沉沒之船舶，此觀上開判決自明，核與商港法於90年11月
15 21日始增訂第16條之2規定(即現行商港法第53條)之規範基
16 礎，二者容有不同，難以比附援引。原告主張被告依法、依
17 例均應負第一順位之沉船清除打撈，其逕以原處分裁處，有
18 裁量權濫用及違反比例原則云云，要屬指鹿為馬之謬誤，亦
19 難採信。

20 3.按行政罰法第11條第1項規定：「依法令之行為，不予處
21 罰。」其所稱之「法令」，係指行為人應正確適用之法律、
22 法規命令等一般性、抽象性等具有法拘束力之規範而言，如
23 行為人所依據之法令與其所應正確適用之法規範未合或相牴
24 觸而無適用之餘地，然行為人仍執意依據該錯誤之法令為
25 之，致違反行政法上之義務，自不該當行政罰法第11條第1
26 項所定之阻卻違法事由。又海商法基於發展航運之宗旨，對
27 於船舶所有人設有責任限制之規定，亦即船舶所有人對於船
28 舶所生之債務，僅負有限責任，有別於債務人負無限清償責
29 任之一般法則。就船舶所有人責任限制之標的、項目及範
30 圍，海商法第21條規定：「船舶所有人對下列事項所負之責
31 任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：……

01 三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之
02 報酬或給付。……第一項責任限制數額如低於下列標準者，
03 船舶所有人應補足之：一、對財物損害之賠償，以船舶登記
04 總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單
05 位，計算其數額。……」是以，船舶所有人責任限制制度，
06 旨在使船舶所有人面臨因船舶所生債務之債權人向其索償
07 時，得以責任限制事由被動對抗債權人之請求，使該請求權
08 僅得獲得有限之滿足，故債務人如欲主張船舶所有人責任限
09 制，相對而言，必先有債權人向其行使船舶債務清償請求
10 權。此項責任有限因具權利對抗之性質，於被告依法代履行
11 而對原告行使費用補償請求權之前，原告僅具有單純期待之
12 法律上地位，尚無從主動主張或行使之，亦無從倒果為因，
13 據此推論出被告有代為履行打撈、移除系爭船舶之義務。從
14 而，原告主張原處分架空海商法第21條對原告之保障，違反
15 依法行政、誠信原則及一體注意之規定，其未履行系爭船舶
16 移除義務，乃屬依法令之行為云云，容屬誤會，並無可取。

17 4.按行政罰法第7條規定：「違反行政法上義務之行為非出於
18 故意或過失者，不予處罰。法人、設有代表人或管理人之非
19 法人團體、中央或地方機關或其他組織違反行政法上義務
20 者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職
21 員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故
22 意、過失。」是法人等組織就其機關(代表人、管理人、其
23 他有代表權之人)之故意、過失，本即負推定故意、過失之
24 責任。又違反商港法第53條第1項規定之法律效果為罰鍰，
25 性質上並非對於船舶因故沉沒，而就船舶沉沒原因可歸責於
26 行為人或所有人所為之處罰，而係對於所有人過去違反限期
27 打撈、移除沉沒船舶之作為義務所為之制裁。查原告代表人
28 曾於109年5月19日參加第13次系爭船舶海事案應變會議，會
29 終決議原告應於109年7月15日前完成其前所提報准之殘骸移
30 除計畫乙事，觀諸前揭卷附之會議紀錄甚明，是原告代表人
31 既已明知原告負有打撈、移除系爭船舶之限期作為義務，屈

期卻故意不履行此項義務，原告違反商港法上作為義務之行為，自具有故意之主觀歸責事由，其主張非因故意或過失而未履行系爭船舶打撈移除之義務乙節，委無足採。

5.按行政罰法第18條第1項所謂之應受責難程度，係指受處罰者行為可非難性之高低，故意、過失為違反行政法而應受處罰行為之責難基礎，故意為明知而觸法，過失為疏失而違法，故意、過失本身對法規範之違誤有不同之可責難程度，本於責罰相當，直接故意較諸間接故意、過失而言，當係主觀上受責難程度較高者。又違法行為所生影響，取決於行為之客觀內容與範疇，此須考量危害之程度與範圍、對法益侵害之輕重、違法行為或狀態之期間長短等。職此，原告縱係初次違反商港法，然其為系爭船舶之所有人，明知已有限期打撈、移除系爭船舶之義務，仍執意不履行，尤曲解法律，向被告主張船舶所有人責任限制，要求被告以國家預算代為履行，藉詞推諉卸責，根本無視商港法第53條第1項之規定，主觀上之可非難性亟高。又系爭船舶船體為鋼材質料，船長52.85公尺，船寬12.5公尺，總噸位992等情，有國家運輸安全調查委員會重大運輸事故調查報告(見本院卷第340頁)在卷可憑，顯見系爭船舶非屬小型之船舶，又以其鋼材船身，經日久鏽蝕作用下，船體崩解離析自屬可期，殘骸碎片因而易隨海流飄移四散，對我國海域生態環境及船舶航行安全之危害程度與範圍不可謂為不大，行為侵害國家法益甚重，而被告命原告打撈、移除系爭船舶之期限，距船難發生時已逾11個月，期間並多次催促原告打撈、移除系爭船舶未果後，被告為維護海域安全，祭以法定最高額度之罰鍰，促其履行義務，實屬不得已之手段，尚難指原處分有違比例原則。是以，原告主張其係首犯，且積極配合，主觀可歸責程度輕，系爭船舶未對環境及船舶往來安全造成危害，原處分以法定最高額裁罰，已屬過苛，違反行政罰法第18條第1項及比例原則云云，洵無可採。

(四)、綜上所述，原處分認事用法並無違誤，訴願決定遞予維持，亦無不合，原告徒執前詞，訴請撤銷原處分，為無理由，應予駁回。

(五)、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及聲明陳述，均與本件判決結果不生影響，爰不逐一論駁。

五、據上論結，本件原告之訴為無理由，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五庭

審判長法 官 蘇嫻娟

法 官 魏式瑜

法 官 劉正偉

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。

01

(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(二)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 鄭聚恩