

# 臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第六庭  
112年度訴更一字第88號  
114年3月13日辯論終結

原告 德勝航運股份有限公司

代表人 陳德勝（董事長）

訴訟代理人 王國傑 律師

複代理人 謝宜蓁 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

許育誠 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，由本院106年度訴字第1270號判決，經最高行政法院廢棄發回，本院更為審理判決如下：

## 主 文

原處分命原告繳交逾新臺幣381萬72元部分及該部分訴願決定均撤銷。

原告其餘之訴駁回。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由被告負擔二分之一，餘由原告負擔。

## 事實及理由

### 一、程序事項：

原告名稱原為德翔海運股份有限公司，於訴訟進行中變更為德勝航運股份有限公司（本院卷第41頁），先予敘明。

### 二、事實概要：

原告所屬本國籍船舶「德翔臺北輪」（下稱德翔臺北輪或事故船），於民國105年3月10日上午6時47分許由從基隆港出

01 發，航向臺中港，在新北市金山外海失去動力後，漂流擱淺  
02 於新北市石門區距尖子鹿溪出海口250公尺處（離岸0.3浬，  
03 北緯25度18.2分、東經121度34.5分），被告於同日上午10  
04 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  
05 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  
06 艙蓋擊破造成燃油外洩，導致鄰近海域受到污染，貨櫃及救  
07 生艇掉落入海亦嚴重危害航行安全。被告考量後續汛期將  
08 至，且船貨移除作業尚需人員、船舶及機具之協同作業，遂  
09 限期原告提報之合隆107號平台船最遲應於同年月31日前抵  
10 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  
11 業。然被告得知合隆107號平台船遲至同年月30日下午6時始  
12 自高雄港由海揚9號拖船拖帶出發，經估算其航速，顯無法  
13 依計畫於同年月31日晚上12時前抵達事故現場，且依原告所  
14 提德翔臺北輪船貨移除計畫（下稱移除計畫）所附設備使用  
15 表，除合隆107號平台船及海揚9號拖船外，原告尚須提供2  
16 艘拖船、2艘平台船，被告認有採取應變處理措施防止危害  
17 擴大之必要，即緊急徵調永康648號拖船、SKY401號拖船、  
18 駿逸1號船、陸海2號船（合稱系爭船舶）協助參與移除作業，  
19 所需費用新臺幣（下同）460萬9,096元。被告即依商港法第  
20 53條第1項、第2項規定，以106年4月28日航北字第00000000  
21 00號執行商港法行政處分書（下稱原處分），命原告繳納46  
22 0萬9,096元。原告不服，提起行政訴訟，聲明：訴願決定及  
23 原處分均撤銷。經本院以106年度訴字第1270號判決（下稱  
24 原判決）撤銷訴願決定及原處分。被告不服，提起上訴，經  
25 最高行政法院以111年度上字第269號判決將原判決廢棄，發  
26 回本院更為審理。

### 27 三、本件原告主張：

28 (一)被告3月30日下午1時船貨移除複審會議及同日下午2時第21  
29 次應變會議，原則同意系爭移除計畫，隨即要求該船3月31  
30 日抵達事故現場，根本係強人所難，且實則主管機關限期要  
31 求完成之工作，係4月3日完成危險品貨櫃之吊離，4月7日完

01 成全數貨櫃之吊離。合隆107號平台船係3月30日下午5時40  
02 分自高雄出港，4月1日上午5時40分抵達，4月1日晚上10時  
03 即已完成危險品櫃及14只一般貨櫃之吊離，4月3日下午2時4  
04 3分即提早完成所有貨櫃之移除，因此，被告在3月31日上午  
05 9時50分指示永康648號出港協助，在此時點，並無任何必要  
06 性。甚至由合隆107號平台船4月1日當天抵達，其於當天即  
07 完成危險品貨櫃之吊卸，足證被告要求合隆107號平台船在3  
08 月31日抵達，並無必要。且被告未與原告或應變小組召集人  
09 侯勃有協調溝通，逕自指派一幫不合格的拖船及平台船到現  
10 場；遑論系爭指派之工作船實際並未吊卸任何1只貨櫃，全  
11 數貨櫃均由合隆107號平台船獨立完成，益證其他拖船及平  
12 台船之指派全無必要，應杜絕被告濫用權勢，強迫原告就不  
13 必要之行政支出付費之歪風。再者，被告既已於命原告限期  
14 打撈移除船舶，而非依商港法第53條第2項自行採取應變措  
15 施，在無急迫性及必要性之情形下，自無由被告再主張商港  
16 法第53條第2項之介入餘地。

17 (二)依據本案重要記事105年4月1日早上10點欄位(4)可知合隆107  
18 係於早上10點待海岸1號抽油平台船移離後，始得停靠德翔  
19 臺北輪左舷進行吊櫃作業準備，並於同日上午12時10分開始  
20 吊貨櫃。是發回判決所載「合隆107號平台船係於上午6時即  
21 已開始靠近德翔臺北輪進行相關準備工作，倘若合隆107號  
22 平台船遲至4月1日上午8時34分才抵達現場，是否仍可於12  
23 時10分進行吊櫃，顯非無疑。」等事實認定，顯與客觀事實  
24 有違。

25 (三)依據系爭移除計畫，原告雖規劃以1升降平台船配合船上吊  
26 車（即合隆107號）進行貨櫃吊離事故船作業，並另配合另  
27 外2艘拖船、2艘運輸平台船，來回裝載貨櫃至基隆港卸載。  
28 然原告於派遣合隆107號前往事故現場，即發現德翔臺北輪  
29 之船身傾斜，無法按照原定計畫於右舷（靠海側）進行貨櫃  
30 吊掛作業，只能改至船舶左舷（靠陸側）作業。又德翔臺北  
31 輪擱淺位置之左舷處，因吃水僅有約3公尺而導致作業空間

01 受有相當大之限制，被告指派之駿逸1號平台船及陸海2號平  
02 台船，均因吃水過深而無法接近事故船，完全無法協助事故  
03 船上貨櫃移除之作業。復依據本案重要記事第39、40頁之記  
04 載，可知被告於4月1日上午10時即已得知本件貨櫃移除作業  
05 無法在事故船之右舷進行，而有更改至左舷（即靠岸水淺  
06 側）工作之必要，卻仍堅持其指派之駿逸1號平台船、陸海2  
07 號平台船在場待命不得離開，營造當日下午2時行政院長蒞  
08 臨時有多艘工作船在積極進行吊掛作業之氣氛。再依據本案  
09 重要記事第40頁之記載，可知被告於4月1日12時10分即已知  
10 道其指派之駿逸1號平台船配備不足無法下錨，卻遲至同日  
11 下午3時才聯絡SKY401拖船，請其準備拖帶駿逸1號平台船回  
12 臺北港裝錨。而該平台船未帶錨出港，根本欠缺固定於海面  
13 作業之基本能力，遑論協助吊掛作業之進行，在在證明被告  
14 當時指派其他平台船及拖船之行為，對本件貨櫃移除工作並  
15 無任何助益，而無必要性。又，依據系爭移除計畫之施工計  
16 畫第13頁附件1（前審卷1第202頁）所載內容，可知並未記  
17 載合隆107號平台船及海揚9號拖船以外船舶之名稱，蓋因海  
18 歷公司僅就施工方式為初步預估，保留日後徵用調動船舶之  
19 餘裕，是以合隆107號平台船及海揚9號拖船，2船係確定執  
20 行任務之船舶，至於該計畫記載其餘「未詳載船名」之平台  
21 船及拖船僅係「備用船」，於必要時再徵用調動，以保持彈  
22 性。再者，陸海2號、駿逸1號、永康684號、SKY401號之規  
23 格，與上開附件1預定設備使用表所載之船舶種類、規格均  
24 不同，亦即均非經被告同意之施工計畫所需之船舶。綜上，  
25 被告一面聲稱其調度船舶係因原告未按照系爭移除計畫所載  
26 數量執行工程云云，似主張應完全依照計畫內容字義行事，  
27 一面又認移除計畫所載規格、船舶種類等資訊僅係參考用，  
28 指責原告挑剔，其辯詞顯然前後矛盾；其徵召該等船舶顯無  
29 必要性及合理性，自無從要求原告負擔該等船舶之費用。

30 (四)縱認本件被告有介入之必要，被告亦未依行政執行法履行  
31 等相關規定進行，程序上顯有瑕疵，且被告請求之代履行費

01 用並未對應原告之行為義務範圍，而為必要合理之估計，亦  
02 未就必要性及關聯性舉證，自無可採：

03 1.被告於介入本件打撈移除工程前，未踐行行政執行法履行  
04 之相關規定，除未先以處分書或另以書面限定相當期間履  
05 行，並載明不依限履行時將予強制執行之意旨外，代履行之  
06 費用，亦未於實際支出前合理估計其數額，並命義務人繳  
07 納，則被告命原告給付之原處分於程序上顯有瑕疵。

08 2.被告派遣介入打撈移除工程之船舶，除無任何吊取貨櫃之實  
09 績外，被告所託協助貨櫃吊掛作業之業者，所出具之工作日  
10 誌及請款單所載之工作時數，竟全數包含無法進行任何貨櫃  
11 移除作業之時段，顯有藉機浮報承攬報酬之情事。更有甚  
12 者，永康684號、陸海2號、駿逸1號及SKY401號，均不符系  
13 爭移除計畫預定使用船舶之規格，且欠缺適足人員及設備，  
14 已如前述。由此可知，縱認本件被告有介入之必要，本件被  
15 告未經合理估計所支出之費用亦與本件海難事故緊急應變處  
16 理措施無任何關聯性及必要性。

17 3.本件工程係於新北市外海之開放海域中進行，被告所提拖船  
18 費用是依照臺北港灣及臺中港灣業務費率計算，係於商港區  
19 域內作業，針對「船舶靠泊、離泊或移泊之拖船費用之計算  
20 方式，與本件「拖帶平台船進行貨櫃吊掛作業」之情形顯然  
21 不同，該等費用計算應無從類比。再者，依報價單之記載：

22 「Tug(Hai-YangNo. 9)NTD50,000/day【拖船（海揚9號）每天  
23 50,000元）】、「Barge(Ho-Lung107)NTD60,000/day【平台  
24 船（合隆107）每天60,000元）】，可知一般租用平台船及拖  
25 船之費用，分別為每日6萬元及5萬元。是縱認本件確有租用  
26 永康648號拖船、SKY401號拖船、駿逸一號船、陸海2號船之  
27 必要，被告命原告給付460萬9,096元，亦顯非合理：

28 (1)永康648號拖船、SKY401號拖船部分：

29 承上述，一般租用拖船之費用為每日5萬元，本件拖船費以  
30 每小時46,851元（1天費用將近100萬元）計費，實屬過高，  
31 顯非合理。另，永康648拖船衍生61,991元之代理費，其中

01 於臺中港竟花費6,300元之車資、於臺北港花費8,400元之車  
02 資，顯屬過高；其他如電話費、代理費、電腦傳輸費、結關  
03 費、手續費等，不但無計費之標準，亦未提出相關收據，證  
04 明其確有支出本筆費用，被告要求原告給付，顯屬無據。

05 (2)駿逸1號船部分：

06 被告委託之駿逸1號平台船之請款總費用為599,024元，除包  
07 含與作業無關之吊卡車及堆高機費用外，且與同時徵召之陸  
08 海2號平台船請款費用32萬元，有相當大之差距，被告自應  
09 說明其原因並證明該計費標準之合理性。更何況，駿逸1號  
10 平台船並未配置船錨，而不具平台船應有之功能，應不符合  
11 債之本旨之給付，原告自無給付該筆費用之義務。

12 (3)陸海2號船部分：

13 請款費用32萬元款分為兩部份，其一為營運成本(一日夜)1  
14 2萬元，惟未提供任何明細，自無可採。另20萬元部分，亦  
15 未說明計費標準為何，顯屬無理等語。並聲明：訴願決定及  
16 原處分均撤銷。

17 四、被告則以：

18 (一)合隆107號平台船應於105年3月31日晚上12時之前到達事故  
19 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  
20 見，再由105年3月24日「德翔臺北輪擱淺海灘事故後續船貨  
21 移除計畫審查作業」會議結論、105年3月30日「德翔臺北輪  
22 擱淺事件油污染現場應變中心第21次會議」會議記錄、105  
23 年3月30日「德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審」會議記錄中均  
24 載明清楚合隆107號需要於105年3月31日晚上12時之前趕到  
25 事故現場等語。而被告當時考量到希望盡快移除危險品貨  
26 櫃，以避免有危險品貨櫃掉落海中之重大危害發生，倘合隆  
27 107號無法於105年3月31日晚上12時之前到達指定地點，當  
28 時天候、海象、潮汐難以預測跟掌握，無人可擔保105年4月  
29 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  
30 至更晚方到達事故海域，一旦錯過潮汐時間，可能發生無法  
31 挽救之情況，即危險品貨櫃掉入海中；本件合隆107號於105

01 年3月30日下午5時40分由高雄港出發，被告於105年3月31日  
02 上午6時，判斷以合隆107號之速度，當時為5.8節（以當時  
03 天候狀況、季風風向，一旦合隆107號通過台中後，將頂風  
04 前進，速度只會更慢），將於105年4月1日上午8時34分到達  
05 事故現場，必然錯過105年4月1日上午漲潮寶貴作業時機，  
06 乃認定確有可能造成不可回復之損害產生，故被告當時之緊  
07 急處置行為符合商港法第53條第2項之「必要性」要件。

08 (二)商港法第53條第1項、第2項規定並無課與被告「必須先通知  
09 船舶所有人即將採取應變或處理措施」之通知義務，亦無  
10 「航港局必須讓船舶所有人可補救之機會」或是「船舶所有  
11 人對於航港局將採取之應變、處理措施有同意與否之權」。  
12 系爭移除計畫載明是3平台船、3拖船進行此次任務，待被告  
13 邀集專家、學者檢視，確認內容是符合當時的移除計畫進度  
14 （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  
15 復、夏季颱風旺季即將來臨等因素）後，被告表示同意。詎  
16 料海歷公司僅調度系爭移除計畫1/3的作業能量，原告放任  
17 及包庇海歷公司作為，導致被告於105年4月1日需緊急徵調  
18 兩平台船、兩拖船來維持施工計畫之規模，此乃當時不得不  
19 有所必要之作為。再者，被告徵調系爭兩艘拖船、兩艘平台  
20 船船舶之當下，均有通知原告，僅因時情況緊急，並無留下  
21 書面記錄或文字記錄。

22 (三)被告徵召之船舶數量及用途，均係配合系爭移除計畫內所載  
23 所使用，與系爭移除計畫應提供之船舶相符，是原處分不應  
24 扣除任何金額，縱令些許給付內容有瑕疵，亦屬可歸責於原  
25 告：

26 1.本事件中實施移除計畫當下，應考量者不是被告自行徵召之  
27 船舶是否符合系爭移除計畫，如要求被告在緊急應變之情況  
28 下，徵召完全符合系爭移除計畫之船舶，顯然不合立法意  
29 旨，故本事件中應考量者應為被告徵召之船舶是否與系爭移  
30 除計畫原定設備具有相同用途才是，而非拘泥於相同規格之  
31 限制。而本件被告徵召之永康684號、陸海2號、駿逸1號及S

01 KY401號均具有合格船舶證書，經適航性評估，得發揮其完  
02 整作用。

03 2. SKY401號拖船部分：

04 原告提出作業區域3公尺報告之時間點已臨近依照系爭移除  
05 計畫實施之時間點，而彼時被告已因原告未依照移除計畫使  
06 相關船舶準時到達而採取緊急應變措施，故原告主張被告忽  
07 視其報告，逕自派遣不合格之拖船到場協助，純屬原告自行  
08 臆測之詞；再者，SKY401號所執行之任務為協助拖吊，其可  
09 利用拖繩等設備實施作業，不受周遭水域吃水深之影響，故  
10 尚不得僅以吃水深認定徵召SKY401號欠缺必要性。

11 3. 駿逸1號部分：

12 承上，本事件中應審查者不應為尺寸是否不同，而係系爭移  
13 除計畫中所列設備與被告徵召之設備是否具有相同功能，系  
14 爭移除計畫所列載運平台船尺寸與駿逸1號不吻合，並不影  
15 響駿逸1號之功能及適載性。

16 4. 陸海2號部分：

17 承上，尺寸不吻合，並不影響陸海2號之功能及適載性。再  
18 者，陸海2號與系爭移除計畫內所列平台船，僅為吃水深不  
19 同，在表面均為平坦寬大之船舶，就表面所能施用之載運功  
20 能方面，並無任何不同等語，資為抗辯。並聲明：駁回原告  
21 之訴。

22 五、上開事實概要欄所述之事實經過，除下述爭點外，其餘為兩  
23 造所不爭執，並有105年3月24日德翔臺北輪擱淺海難事故後  
24 續船貨移除計畫審查作業會議紀錄（原處分卷第111-115  
25 頁）、海歷企業有限公司105年3月30日德翔臺北輪船貨移除  
26 計畫（原處分卷第117-135頁；前審卷1第39頁以下）、被告  
27 105年3月30日德翔臺北輪貨櫃移除計畫複審會議紀錄（原處  
28 分卷第137-145頁）、行政院環境保護署105年3月30日德翔  
29 臺北輪擱淺事件油汙染現場應變中心第21次會議會議紀錄  
30 （原處分卷第146-152頁）、海揚9號105年3月30日出港資料  
31 （原處分卷第153-154頁）、航港局緊急徵調船舶清單（原

01 處分卷第155頁)、基隆港(含蘇澳港、臺北港)港埠業務  
02 費之項目及費率標準表(原處分卷第156-161頁)、臺中港  
03 港埠業務費之項目及費率標準表(原處分卷第162-171  
04 頁)、被告105年4月18日航北字第0000000000號函(原處分  
05 卷第172頁)、被告之中部航務中心105年4月14日中技字第0  
06 000000000號函(原處分卷第173頁)、永康船舶股份有限公  
07 司105年4月11日永康字第105-0411號函(原處分卷第174-17  
08 6頁)、天文海船務代理有限公司報價單(原處分卷第177  
09 頁)、被告105年4月19日航北字第0000000000號函(原處分  
10 卷第178頁)、陸海股份有限公司(下稱陸海公司)105年4月1  
11 5日(105)陸重機字第105007號函(原處分卷第179頁)、被  
12 告105年4月28日航北字第0000000000號函(原處分卷第180  
13 頁)、駿逸工程有限公司(下稱駿逸公司)105年4月21日駿字  
14 第0000000000號函(原處分卷第181-182頁)、被告105年5  
15 月20日航北字第0000000000號函(原處分卷第183頁)、焜  
16 陽企業股份有限公司(下稱焜陽公司)105年4月21日焜北字第  
17 10500001號函(原處分卷第184-188頁)、被告105年4月2日  
18 德翔臺北輪擱淺海難事故船貨移除計畫審查(後段甲板部  
19 分)會議紀錄(原處分卷第198-202頁)、被告105年8月15  
20 日德翔臺北輪擱淺事件船體移除現場應變中心第40次會議紀  
21 錄(原處分卷第211-217頁)、被告提供的德翔臺北輪擱淺  
22 海難事故案-重要記事(被證3,外放)、原處分(前審卷1  
23 第32頁)及訴願決定書(前審卷1第23-31頁)附卷可稽,洵  
24 堪認定。經核兩造之陳述,本件爭點厥為:被告得否依照商  
25 港法第53條第2項行使介入權?被告提供之船舶相關費用是  
26 否均與本件應處理措施有關聯性及必要性?

## 27 六、本院得判決之心證

28 (一)按商港法第53條第1項、第2項規定:「(第1項)船舶於商  
29 港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流  
30 者,航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施,  
31 並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域。(第2

01 項)前項情形，必要時，航港局得逕行採取應變或處理措  
02 施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負  
03 擔。」有鑑於我國四周海域為國際航線要衝，海上交通頻  
04 繁，船舶經常發生海難或其他意外事故，而擱淺、沈船打撈  
05 工程困難，費用龐大，船舶所有人及保險公司往往以我國法  
06 律未明文要求移除為理由，任其擱置、沈沒，不僅有礙船舶  
07 航行安全，且影響國際觀瞻甚鉅，是商港法第53條第1項課  
08 船長及船舶所有人應依被告命令採取必要應變措施及依限打  
09 撈、移除船舶及所裝載貨物至指定區域之義務，同條第2項  
10 並賦予被告於必要時得逕行採取應變或處理措施，所生費用  
11 由該船舶所有人負擔。商港法第53條第2項「必要時」為不  
12 確定法律概念，基於海上事故若未盡速處理，往往造成海洋  
13 重大汙染、影響海洋生態環境甚鉅，而海上作業有其危險性  
14 與不可測性，並受氣候、海象變化影響甚深，有無逕行採取  
15 應變措施之必要，須在短期間內立即分析、決策及反應，而  
16 有緊急性與時效性，因此於判斷被告自行介入是否符合「必  
17 要時」要件，應審酌決策當時之危險情形、緊急程度、對公  
18 益之影響等相關情狀，視個案具體情節綜合定之。又法條關  
19 於被告之介入權僅有「必要時」之要件，並無應先通知船舶  
20 所有人或詢問船舶所有人有何意見，或應先與船舶所有人聯  
21 繫討論後始能採取應變或處理措施之規定，是只須有第1項  
22 情形而被告認為有必要，即得行使介入權。

23 (二)依照行政訴訟法第260條第3項規定：「受發回或發交之高等  
24 行政法院，應以最高行政法院所為廢棄理由之法律上判斷為  
25 其判決基礎。」本件為經最高行政法院發回更審之案件，本  
26 院在此個案中，自應受最高行政法院111年度上字第269號判  
27 決所表示個案法律意見之拘束(詳下述見解)，並依其提示之  
28 法律意見，據以為解釋法律之指針。從而，依前揭規定意  
29 旨，本院自應以上開最高行政法院判決之法律上判斷為本件  
30 判決之基礎，以下分述之：

- 01 1.經查，原告所屬德翔臺北輪於105年3月10日在新北市金山外  
02 海失去動力，於105年3月24日船體斷裂導致鄰近海域受到污  
03 染且嚴重危害航行安全，被告遂限期原告提報之合隆107號  
04 平台船最遲應於同年月31日前抵達事故現場，於同年4月1日  
05 開始執行貨櫃移除作業，嗣被告得知合隆107號平台船無法  
06 於上開期限抵達事故現場，且原告派遣之船舶較移除計畫缺  
07 少2艘拖船、2艘平台船，被告認有採取應變處理措施防止危  
08 害擴大之必要，即緊急徵調系爭船舶協助參與移除作業等  
09 情，均如前述。從而，依前開規定及說明，被告行使介入  
10 權，無庸先通知詢問船舶所有人或與船舶所有人聯繫討論。
- 11 2.再者，被告已限期合隆107號平台船應於105年3月31日24時  
12 以前抵達，惟合隆107號平台船遲至3月30日18時許始自高雄  
13 港由海揚9號拖船拖帶出發，經估算其航速於4月1日上午8時  
14 34分始能抵達，嗣被告派遣永康648號拖船加入拖帶後，於4  
15 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  
16 預定之右舷作業改為左舷作業，等待海岸1號抽油平台船移  
17 離後，合隆107號平台船停靠左舷，於12時10分開始吊櫃作  
18 業等情，為兩造不爭執，並有被告提供之被告提供的德翔臺  
19 北輪擱淺海難事故案-重要記事（下稱德翔臺北輪重要記  
20 事，被證3第36-第40頁，外放）附卷可證。
- 21 3.此外，證人即被告本案承辦人張共田於前審準備程序證稱：  
22 因為船舶擱淺已經很靠近岸邊，吃水比較淺，退潮時間平台  
23 船是無法靠近的，為了配合105年4月1日早上6點最高潮，讓  
24 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  
25 24時前抵達事故現場備便，配合潮水靠泊德翔臺北輪以利後  
26 續貨櫃移除工作進行。合隆107號平台船大概6點進去，因為  
27 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  
28 左右靠上，後續開始準備貨櫃吊掛作業等語（前審卷1第321  
29 至322頁），則合隆107號平台船係於上午6時即已開始靠近德  
30 翔臺北輪進行相關準備工作，倘若合隆107號平台船遲至4月

01 1日上午8時34分才抵達現場，是否仍可於12時10分進行吊  
02 櫃，顯非無疑。

03 4.又觀諸105年3月27日德翔臺北輪擱淺案現場會勘及後續處理  
04 研商會議專家學者意見紀錄可知，當時事故船甲板上載有危  
05 險貨櫃，恐隨時掉落附近水域致爆炸、化學品汙染海洋之  
06 虞，被告已命原告應於105年3月30日中午前提交明確貨櫃移  
07 除計畫給航港局，450噸起重平台最遲應於105年3月29日由  
08 高雄出發，並於105年3月31日24時前抵達備便（前審卷1第1  
09 05至107頁）。證人即當日與會之學者黃裕凱於前審準備程  
10 序證稱：當時的情況是盡快，當然也必須合理，105年3月27  
11 日可能評估3、4天合隆107號平台船可以來。本件牽涉除油  
12 及毒物櫃是緊急的，毒物櫃牽涉到環保問題，因為擔心毒物  
13 外洩，當時的狀況被告、環保署對這件事情的急迫性比較高  
14 等語（前審卷1第272至273頁）。證人即當日與會之引水人  
15 方信雄於前審準備程序證稱：當時是說油要趕快抽掉、危險  
16 櫃要盡快移除。基隆港北部是從11月中旬到3月底是東北季  
17 風盛行期，東北季風很規律，每4天1個週期，如果錯過時間  
18 就要等4天，被告考量重點在於盡快，只要船到了，有空檔  
19 就可以進行移除作業等語（前審卷1第274頁），顯見被告於1  
20 05年3月27日會議時即已限期合隆107號平台船應於105年3月  
21 29日由高雄出發，105年3月31日24時前抵達備便。嗣原告於  
22 105年3月30日提出移除計畫，並經被告於同日德翔臺北輪貨  
23 櫃移除計畫複審會議審核通過（前審卷1第140頁），該移除  
24 計畫之附件三計畫時程記載105年4月1日開始執行吊櫃作業  
25 （前審卷1第56頁），被告於該次會議又重申合隆107號平台  
26 船最遲應於3月31日抵達事故船現場，於4月1日開始執行危  
27 險品貨櫃移除作業（前審卷1第140頁），另證人即原告委託  
28 執行移除計畫之海歷企業有限公司工地緊急應變小組召集人  
29 侯勃有亦於前審準備程序證稱：105年3月27日開會時決定要  
30 先移除8個危險貨櫃，計畫29日出發從高雄到石門。因為合  
31 隆107號平台船上有很多設備要先放下來，我們從28日開始

01 移除工程用設備，但因為設備很多無法於28日移除完畢，所  
02 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  
03 一直盯著我們等語（前審卷1第281頁），益見當時要求合隆  
04 107號平台船應於105年3月31日前抵達有其迫切需求，被告  
05 不僅密切關注合隆107號平台船離港時間，原告對此亦知之  
06 甚詳。而證人張共田於前審準備程序證稱：合隆107號平台  
07 船一直到臺中才到5.8節左右；當時3月海象過臺中以北頂風  
08 頂流，按常理推斷，如果沒有增加拖船拖帶的話，只會比原  
09 來速度更慢。105年3月31日早上10點左右開始接洽徵召永康  
10 648拖船，因為當時合隆107號平台船還沒到臺中，過臺中再  
11 找拖船就來不及了等語（前審卷1第323至324頁），顯見合  
12 隆107號平台船已無法於原定時間抵達，若因而致105年4月1  
13 日之吊櫃作業無法順利進行，恐有造成危險擴大之虞，被告  
14 即於105年3月31日早上10點徵召永康648號拖船於臺中加入  
15 拖帶，使合隆107號平台船能加速抵達，以符合原本計畫時  
16 程，則依當時緊急及危害之情況判斷，難謂其派遣永康648  
17 號拖船拖帶之行為，不符合「必要時」要件。

- 18 5.又查，移除計畫記載「為避免有害物質外洩至海中造成嚴重  
19 危害，在施工作業許可下建議優先轉運船上特殊貨櫃，降低  
20 外洩風險」、「考量目前事故船位於開放海域中，且為急浪  
21 區，易受到海浪拍打直接衝擊，故實際施工將受到相當大的  
22 限制。事故船距離岸際距離大約為400米，初步規劃使用升  
23 降平台船（Jack-up barge）配合船上450噸吊車，進行貨櫃  
24 吊離事故船作業；另配合2艘拖船（Tug boat）、2艘運輸平  
25 台船（尺寸50m\*20m），作為來回裝載貨櫃運回基隆港卸載  
26 運具，以提高作業速度，盡快將貨櫃移至基隆港內」、「為  
27 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  
28 港卸除」、「預計往返基隆8小時加上卸櫃時間約3小時，因  
29 此於傍晚離開事故船邊可於隔日早上0700前回到事故船邊繼  
30 續作業」。另設備使用表記載項目欄包括合隆107號平台  
31 船、載運平台船1號、載運平台船2號、海揚9號拖船數量各

01 1，拖船數量2，450T吊車（置於合隆107平台船上）。施工  
02 流程圖記載合隆107號平台船、載運平台船1號下錨定位、吊  
03 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  
04 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  
05 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  
06 櫃，載運平台1號接續裝載(接續前步驟)；裝載完畢，合隆1  
07 07號平台船起錨回基隆港；復原作業完成（前審卷1第42至4  
08 4頁、第46頁、第51頁），足見移除計畫已明確指出施工方  
09 式為使用3平台船及3拖船，以合力接力方式完成移除計畫。

10 6.又移除計畫僅記載侯勃有為工地緊急應變小組召集人（前審  
11 卷1第50頁），無法憑此遽認侯勃有可在未經被告同意下逕  
12 自變更應派遣之船舶數量，且永康648號拖船之工作日誌記  
13 載4月1日13:00接獲現場侯先生來電指示「陸海6號」發電機  
14 故障請求支援前往拖帶陸海2號平台船（前審卷1第59頁），  
15 若屬實情，則侯勃有於原審證稱經其判斷現場只需要1組船  
16 等語，已與上開證據有所扞格。至於本件原告主張依照德翔  
17 臺北輪重要記事(被證3第40頁)可知，陸海2號由陸海6號自  
18 行拖帶，乃被告自行聯繫一事，故永康648號拖船之工作日  
19 誌記載不實，原審判決認定有誤云云(本院卷第227頁)，然  
20 而，最高行政法院上段論述重點在於侯勃有不可在未經被告  
21 同意下逕自變更應派遣之船舶數量，後續始探討侯勃有之證  
22 詞是否與永康648號拖船之工作日誌相違背，況且，證人張  
23 共田於前審準備程序時也有證稱：因當時合隆107號平台船  
24 開出去後速度不夠快，就有請侯勃有聯繫增派拖船等語(前  
25 審卷1第323-324頁)，更遑論，依照上開重要記事，僅敘述  
26 「已緊急聯繫陸海張副總.....另由陸海6號拖帶」「陸海2  
27 號快抵達事故船邊(陸海6號拖帶)」，雖未提及侯勃有通知  
28 請求支援，但亦未記載係被告指派，因而，尚難執以認定永  
29 康648號拖船之工作日誌記載不實。

30 7.此外，依德翔臺北輪擱淺事故Q&A彙編所載可知，德翔臺北  
31 輪發生事故後，被告即要求原告提出存油移除計畫、船貨、

01 船體移除計畫，經被告審核通過執行(前審卷3第156、158  
02 頁)，而每一階段作業若無法於計畫時間內完成，即會影響  
03 下一階段計畫之進行。依移除計畫及被告105年3月30日會議  
04 指示，原告應於4月1日開始執行危險品貨櫃移除作業，4月3  
05 日前優先完成甲板上8個危險貨櫃移除，4月7日前完成事故  
06 船前段甲板上101個貨櫃移除(前審卷1第140頁)，再由德  
07 翔臺北輪重要記事所載可知，當時東北季風盛行，並非每日  
08 海象環境均平穩，無人可擔保105年4月1日起後續數日均能  
09 順利施工，為避免海上不可測之風險影響移除進度，當應依  
10 移除計畫準確執行，以免影響進度造成損害擴大。移除計畫  
11 已記載應以3平台船、3拖船以接力方式移除貨櫃，然原告僅  
12 派遣1平台船、1拖船(合隆107號平台船及海揚9號拖船)前  
13 往執行移除計畫，已與移除計畫所載施工船舶數量不符，而  
14 依被告所提焜陽公司函(105年4月21日焜北字第10500001號  
15 函)、駿逸公司函(105年4月21日駿字第1050421001號函)、  
16 陸海公司函(105年4月15日(105)陸重機字第105007號函)  
17 及德翔臺北輪重要記事所載，焜陽公司係於105年3月31日晚  
18 上22時30分接獲北部港務中心指示SKY401號拖船(即「SKY 4  
19 01」)拖帶「駿逸1號」前往石門協助，駿逸公司係於105年3  
20 月31日晚上20時30分接獲北部港務中心指示「駿逸1號」出  
21 港配合焜陽SKY 401號拖船前往石門協助，陸海公司係於4月  
22 1日上午12時20分接獲北部航務中心請求協派陸海2號出港支  
23 援(前審卷1第62、63、66頁即原處分卷第179頁、第184  
24 頁、181頁、前審外放卷第40頁)。足見被告徵召上開船舶  
25 之時點，或在合隆107號平台船開始執行吊櫃作業之105年4  
26 月1日之前，或在合隆107號平台船甫執行吊櫃作業之105年4  
27 月1日12時10分後沒多久，則被告於徵召上開船舶之當下，  
28 顯然無法預測僅以1組船(合隆107號平台船及海揚9號拖  
29 船)，即能在期限內完成8個危險貨櫃及其餘101個貨櫃移除  
30 作業。

01 8.綜上，原告違反移除計畫未派遣足夠船舶數量在先，被告為  
02 避免影響計畫進行、預防損害擴大，於上開時間徵調2平台  
03 船、2拖船至現場，以符合移除計畫之船舶規模及移除能  
04 量，難謂不符合商港法第53條第2項「必要時」要件。至該  
05 等船舶是否客觀上有瑕疵情事，僅涉及是否應減少費用問  
06 題，尚無從作為被告介入行為不符「必要時」之論據。故原  
07 告主張本件被告介入行為不符商港法第53條第2項必要時之  
08 要件、最高行政法院認定事實有誤云云，並不可採。

09 (三)從而，依照上述探討可知，被告得依照商港法第53條第2項  
10 徵調2平台船、2拖船至現場，此符合必要性之要件。另外，  
11 依照最高行政法院之意旨(理由(五))，本院以下探討被告提  
12 供之船舶相關費用是否均與本件應處變處理措施有關聯性及  
13 必要性，又該關聯性及必要性，自應與商港法第53條、移除  
14 計畫防止危害擴大之必要，即緊急徵調系爭船舶協助參與移  
15 除作業，以達到「應變或處理措施」的規範目的間相關。

16 1.原告派遣之船舶較移除計畫缺少2艘拖船、2艘平台船，被告  
17 認有採取應變處理措施防止危害擴大之必要，即緊急徵調系  
18 爭船舶協助參與移除作業，被告派遣之船分別乃：永康486  
19 號拖船、SKY401號拖船、駿逸1號船，以及陸海2號船，且被  
20 告依照原處分，命原告繳納460萬9,096元等情，其中如附表  
21 所示相關請款費用，有原處分、航港局緊急徵調船舶清單  
22 (原處分卷第155頁)、基隆港(含蘇澳港、臺北港)港埠  
23 業務費之項目及費率標準表(原處分卷第156-161頁)、臺  
24 中港港埠業務費之項目及費率標準表(原處分卷第162-171  
25 頁)、被告105年4月18日航北字第0000000000號函(原處分  
26 卷第172頁)、被告之中部航務中心105年4月14日中技字第0  
27 000000000號函(原處分卷第173頁)、永康船舶股份有限公  
28 司105年4月11日永康字第105-0411號函(原處分卷第174-17  
29 6頁)、天文海船務代理有限公司報價單(原處分卷第177  
30 頁)、被告105年4月19日航北字第0000000000號函(原處分  
31 卷第178頁)、陸海公司105年4月15日(105)陸重機字第1050

01 07號函（原處分卷第179頁）、被告105年4月28日航北字第0  
02 000000000號函（原處分卷第180頁）、駿逸工程有限公司10  
03 5年4月21日駿字第0000000000號函（原處分卷第181-182  
04 頁）、被告105年5月20日航北字第0000000000號函（原處分  
05 卷第183頁）及焜陽公司105年4月21日焜北字第10500001號  
06 函（原處分卷第184-188頁）附卷可證。

07 2.原告主張被告派遣介入打撈移除工程之船舶，除無任何吊取  
08 貨櫃之實績外，被告所託協助貨櫃吊掛作業之業者，所出具  
09 之工作日誌及請款單所載之工作時數，竟全數包含無法進行  
10 任何貨櫃移除作業之時段，顯有藉機浮報承攬報酬之情事。  
11 更有甚者，永康684號、陸海2號、駿逸1號及SKY401號，均  
12 不符系爭移除計畫預定使用船舶之規格，且欠缺適足人員及  
13 設備，已如前述。由此可知，縱認本件被告有介入之必要，  
14 本件被告未經合理估計所支出之費用亦與本件海難事故緊急  
15 應變處理措施無任何關聯性及必要性等語。本院分述如下：

16 (1)永康648號拖船部分：

17 ①依照移除計畫，設備使用表記載項目欄包括合隆107號平台  
18 船、載運平台船1號、載運平台船2號、海揚9號拖船數量各  
19 1，拖船數量2，450T吊車（置於合隆107號平台船上）；施  
20 工流程圖記載合隆107號平台船、載運平台船1號下錨定位、  
21 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  
22 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  
23 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  
24 貨櫃，載運平台1號接續裝載（接續前步驟）；裝載完畢，合  
25 隆107號平台船起錨回基隆港；復原作業完成，足見移除計  
26 畫已明確指出施工方式為使用3平台船及3拖船，以合力接力  
27 方式完成移除計畫等情，均如前述，合先敘明。

28 ②原告雖主張附表所示關於永康648號拖船部分費用過高云  
29 云。然而，證人方信雄於前審準備程序本已經證稱：關於拖  
30 船收費標準，只有正常港務拖船交通部有規定，至於海難、  
31 救助沒有公定價，並無一般規範等語（前審卷1第280頁）；證

01 人張共田同於前審準備程序證稱：徵召船隻乃緊急徵召，價  
02 格有篩選過，甚至有所折讓，並未比較貴等語(前審卷1第32  
03 8頁)，並與被告陳報、航港局緊急徵調船舶清單請款單附註  
04 事項(原處分卷第155頁)、永康船舶股份有限公司105年4  
05 月11日永康字第105-0411號函(原處分卷第174-176頁)、  
06 臺中港港埠業務費之項目及費率標準表(原處分卷第162-17  
07 1頁)相符。故而，本案救助情況，既無一般規範，則依照  
08 上開請款單附註事項，並未收受加成時段，且未收纜繩使用  
09 費，被告主張該價格已經有所折讓等語，應屬可採。

10 ③再者，原告雖主張永康648號拖船依照其日誌協助拖帶海揚9  
11 號後，即應返航，不應在現場停留，此部分費用並不可採云  
12 云。但證人張共田於前審準備程序證稱：依照移除計畫，永  
13 康648號拖船乃其中一組拖船，當初移除計畫乃2組拖船、平  
14 台船作接駁用，24小時不停將貨櫃移除；如果先返航再回來  
15 反而耗時很久等語(前審卷1第327頁)，另外永康648號拖船  
16 於3月31日上午9點50分接獲港務局協助拖帶合隆107及海揚9  
17 號，4月1日凌晨2點10分至晚上9點15分並帶好拖攬至陸海2  
18 號船，並現場戒護待命等情，有永康648號拖船之工作日誌  
19 附卷可佐(本院卷第259頁)，故永康648號乃移除計畫中之其  
20 中一艘拖船，且須直到合隆107號平台船起錨回基隆港，復  
21 原作業始為完成，原告主張永康648號已經完成任務，應立  
22 即返航，附表所示費用並無必要性云云，自非可採。被告認  
23 為徵調永康648號支出費用2,881,337元、61,991元具有關聯  
24 性及必要性，尚屬有據。

25 ④至於原告主張上開拖船規格不合，因移除計畫表拖船規格要  
26 求2400馬力，但永康468號拖船乃4000馬力，規格不符云  
27 云，並提出移除計畫表附件一(前審卷1第51頁)為證，然  
28 而，永康648號船舶領有合格船舶證書(本院卷第261頁)，且  
29 參照前開永康648號船舶日誌，該船確有抵達現場，對於拖  
30 船執行任務部分並未有違，自難如原告主張因與移除計畫要  
31 求規格並未完全相符，即未具有必要、關聯性。

01 (2)SKY401號拖船

02 ①關於原告爭執 SKY401號拖船費用過高部分，如同前述本院  
03 關於永康648號拖船之探討，此部分關於被告先以基隆港  
04 (含蘇澳港、臺北港)港埠業務費之項目及費率標準表(原  
05 處分卷第156-161頁)計價，繼而依照焜陽公司105年4月21  
06 日焜北字第10500001號函(原處分卷第184-188頁)，並未向  
07 原告收受加成時段，且未收纜繩使用費乙事，因認被告請求  
08 原告給付如附表項目2所示之費用866,744元有必要、關聯  
09 性。

10 ②至於原告主張上開拖船規格不合，因移除計畫表拖船規格要  
11 求2400馬力，但SKY401號拖船乃4000馬力，規格不符云云，  
12 並提出移除計畫表附件一(前審卷1第51頁)為證。然而，依  
13 照焜陽公司105年4月21日焜北字第10500001號函(原處分卷  
14 第184-188頁)，以及被告提供SKY401號拖船之合格船舶證  
15 書(本院卷第247頁)，上開合格之船舶已經抵達現場，亦符  
16 合移除計畫之要求拖吊駿逸1號，對於拖船執行任務部分並  
17 未有違，自難如原告主張因與移除計畫要求規格並未完全相  
18 符，即未具有必要、關聯性。

19 (3)陸海2號船部分

20 ①經查，依照移除計畫，載運平台船必須要有兩台，且重點在  
21 於回基隆港卸除貨櫃等情，此有移除計畫設備使用表可知  
22 (前審卷1第51頁)。故而，被告自得依照移除計畫徵召其他  
23 兩台平台船，合先敘明。

24 ②然而，依照移除計畫表附件一(前審卷1第51頁)，載運平台  
25 船除規格外，其所要求之船舶乃「平台船」，但被告所派遣  
26 之陸海2號平台船實乃「駁船」，而此兩者功能上有所差  
27 別，前者乃表面平平坦寬大且吃水淺，協助貨物移駁之用  
28 (前審卷3第49頁即原證20)；後者，則是作為放置重型機械  
29 設備之工作平台，或運送沙、石之用(前審卷3第52頁即原證  
30 21)，故而，被告所派遣之船舶，若未能協助貨物移駁，自  
31 未達到協助移除計畫之平台船功效。依照被告提供之陸海2

01 號規格表(本院卷第255頁)，其船舶種類乃運輸駁船，證人  
02 侯勃有更於前審準備程序證稱：被告徵召之船舶因規格設備  
03 不足，無法進行工作，最後只有原本合隆107號平台船、海  
04 揚9號拖船在現場海域等語(前審卷1第287、第289頁)。故  
05 而，本院以為，既然被告徵召之船舶之性質與移除計畫要求  
06 不符，更未能達到平台船之協助貨物移駁之用，本院認為被  
07 告徵召陸海2號船部分所支出費用與移除計畫要求之目的有  
08 違，上開船舶相關費用均與本件應變處理措施並無關聯性及  
09 必要性。

#### 10 (4)駿逸1號船部分

11 依照移除計畫表附件一(前審卷1第51頁)可知，載運平台船  
12 除規格外，其所要求之船舶乃「平台船」，主要目的在於貨  
13 櫃接駁之用。證人張共田亦證稱該上開平台船毋庸裝東西等  
14 語(前審卷1第327頁)。然而依照附表所示，被告請求費用中  
15 包含載吊卡車2台、堆高機2台(原處分卷第264頁)，該船是  
16 否得用於貨櫃接駁之用，已有疑問；再者，依照移除計畫可  
17 知，施工流程圖記載合隆107號平台船、載運平台船1號須  
18 「下錨」定位，然而，依照證人侯勃有於前審準備程序證  
19 稱：駿逸1號船船上並沒有錨機以及錨，船上人員更有慢性  
20 病，必須先行回去一趟，該船大約4月1日中午之後陸續離開  
21 等語(前審卷1第282、289頁)，並有該船工作日誌記載4月1  
22 日晚上6點由SKY401號拖船拖帶駿逸1號返回台北港裝錨等情  
23 (原處分卷第182頁)、德翔臺北輪重要記事(記載駿逸1號沒  
24 帶錨出港，參件該記事第40頁)可證。從而，該船因未裝備  
25 錨，船上更有與一般平台船無關之設備，自未能達到移除計  
26 畫要求平台船應該具備貨櫃接駁之用之目的，被告雖可行使  
27 介入權徵召該船，但因該船配備不足，而與移除計畫要求有  
28 違，應認為上開船舶相關費用均與本件應變處理措施並無關  
29 聯性及必要性。

30 (5)綜上，被告提供之船舶相關費用，如附表所示，就陸海2號  
31 船、駿逸1號船部分，與「應變或處理措施」的規範目的有

01 違，而與本件應變處理措施並無關聯性及必要性，其餘部  
02 分則有關聯、必要性。

03 (四)至原告主張被告於介入本件打撈移除工程前，未踐行行政  
04 執行法代履行之相關規定，除未先以處分書或另以書面限  
05 定相當期間履行，並載明不依限履行時將予強制執行之意  
06 旨外，代履行之費用，亦未於實際支出前合理估計其數  
07 額，並命義務人繳納，則被告命原告給付之原處分於程序  
08 上顯有瑕疵云云，然而，揆諸前述探討，被告自行介入是  
09 否符合商港法第53條第2項「必要時」要件，應審酌決策當  
10 時之危險情形、緊急程度、對公益之影響等相關情狀，視  
11 個案具體情節綜合定之。又法條關於被告之介入權僅有  
12 「必要時」之要件，並無應先通知船舶所有人或詢問船舶  
13 所有人有何意見，或應先與船舶所有人聯繫討論後始能採  
14 取應變或處理措施之規定，是只須有第1項情形而被告認為  
15 有必要，即得行使介入權，應堪認毋庸如行政執行法代履  
16 行相關規定，須以處分書或另以書面限定相當期間履行，  
17 並載明不依限履行時將予強制執行之意旨，否則自有緩不  
18 濟急之情況；更遑論，商港法第53條第2項此逕行採取應變  
19 或者處理措施之規定，如屬於行政執行法之特別規定，自  
20 應優先適用商港法規定，故原告上開主張並不可採。

21 七、綜上所述，原處分命原告繳交費用381萬72元部分（即附表  
22 項目1、2部分2,881,337元+61,991元+866,744元=3,810,07  
23 2元），具有關聯性及必要性，於法並無違誤，該部分之訴  
24 願決定予以維持，亦無不合，原告訴請撤銷該部分為無理  
25 由，應予駁回。至於原處分逾此部分（即附表項目3、4部  
26 分），則不具關聯性及必要性，該部分訴願決定未予糾正，  
27 尚有未洽，原告請求撤銷原處分命其繳交費用逾381萬72元  
28 部分及該部分訴願決定，為有理由，應予准許。

29 八、本件判決基礎已經明確，原告雖聲請通知海歷公司負責人侯  
30 勃有再次到庭作證（本院卷第34頁），本院認為並無再行調  
31 查之必要，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院斟酌

01 後，核與判決結果不生影響，無一一論述之必要，附此敘  
02 明。

03 九、結論：本件原告之訴為一部有理由，一部無理由。

04 中 華 民 國 114 年 4 月 17 日

05 審判長法官 洪慕芳

06 法官 孫萍萍

07 法官 周泰德

08 一、上為正本係照原本作成。

09 二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院高等行政訴訟庭  
10 提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內  
11 補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，  
12 應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附  
13 繕本）。

14 三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，  
15 逕以裁定駁回。

16 四、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書（行政訴訟  
17 法第49條之1第1項第3款）。但符合下列情形者，得例外不  
18 委任律師為訴訟代理人（同條第3項、第4項）。  
19

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. 上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、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，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、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	1. 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內

01

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

- 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 114 年 4 月 17 日

03

書記官 徐偉倫