

臺灣臺北地方法院行政訴訟判決

108年度簡字第298號

109年5月5日辯論終結

原告 長榮海運股份有限公司

代表人 張正鏞（董事長）

訴訟代理人 李宏文律師

被告 交通部航港局

代表人 郭添貴（局長）

訴訟代理人 楊啟志

上列當事人間商港法事件，原告不服交通部中華民國108年10月3日交訴字第1080023983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：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司（簡稱高雄港務分公司）於民國108年4月21日8時30分接獲通報，高雄港81號碼頭海面有油污，經派員現場查察，發現該碼頭靠泊之船舶為原告所有之「立揚」全貨櫃輪（簡稱系爭輪船或立揚輪），現場圍設攔油索後，油污仍持續由船舷邊冒出海面，研判為系爭輪船所洩漏，高雄港務分公司爰以108年5月3日高港衛防字第1083141281號函移請被告所屬南部航務中心處理。嗣被告以108年6月6日航南字第1083312129號函請

01 原告陳述意見，原告提出陳述後，被告仍認原告違反商港法
02 第37條第1款規定，爰按同法第63條第1款規定，以108年7月
03 2日航南字第1083312419號執行違反商港法案件裁處書，裁
04 處原告新臺幣（下同）30萬元罰鍰（即本件原處分）。原告
05 不服，提起訴願經駁回後，遂提起本件行政訴訟。

06 二、本件原告主張下述事由，並聲明求為判決撤銷訴願決定及原
07 處分：

08 （一）按系爭輪船於108年4月20日上午11時30分許自高雄港第11
09 5號泊位移至81號泊位進行左靠，於移泊過程，立揚輪大
10 副顏建成於80號、81號泊位附近海域發現海面有油花漂浮
11 現象，當場立即拍照為證，此有證物三顏建成所製作「高
12 雄港81號碼頭油污染船殼報告」可參，故依上開報告內容
13 及檢附相關照片所示，於立揚輪移泊至81號泊位前，80至
14 81號泊位間之海域已有油水污染情形，自足認定該油水污
15 染並非為尚未移泊至該處之立揚輪所排洩造成。

16 （二）次按，同依證物三所示，立揚輪自108年4月20日上午11時
17 30分起，即派員持續監控該輪周遭海面情況，並於108年4
18 月21日6時30分時發現該輪左舷自bay30至船艙有遭油污染
19 並向後方漫延情形，除再次拍照存證，並通知原告高雄辦
20 公室，由原告高雄辦公室人員向臺灣港務股份有限公司高
21 雄港務分公司進行反應通報，立揚輪人員並辦理自主檢
22 查，未發現有油水交叉污染現象，且機艙確認未進行任何
23 操作，結果正常，立揚輪輪機長收集海面廢油一瓶，轉交
24 原告高雄辦公室人員送請專業機構進行化驗。故被告裁處
25 事實記載有關高雄港務分公司於108年4月21日8時30分接
26 獲通報高雄港81號碼頭海面有油污乙節，即為原告高雄辦
27 公室人員莊柏安、黃先生接獲立揚輪人員通知後，轉向高
28 雄港務分公司通報之結果，則依社會常情與經驗法則，倘
29 立揚輪人員有故意排洩污油水行為者，又豈有可能通知原
30 告，再由原告主動向高雄港務分公司進行通報，故由此節
31 即可排除立揚輪當時有故意排洩污油水行為。

01 (三) 再按，承前所述，立揚輪既無故意排洩污油水行為者，則
02 退萬萬步言，有關原處分所稱洩漏污油水係來自於立揚輪
03 所排出者（此純屬假設語氣，並非原告自認立揚輪有排洩
04 污油水行為，以下皆屬假設性之敘述），應係出於過失，
05 即立揚輪可能因機械故障，產生排洩污油水之結果，則於
06 立揚輪進行修繕前，排漏污水應屬持續進行狀態，且非立
07 揚輪人員所得防止，另立揚輪於事發當時，並無任何機械
08 故障現象，亦無進行任何修繕，則果此者，於原告委請大
09 漢海事工程有限公司人員進行水下檢查時，該排洩污油水
10 狀態應屬持續進行中，應可清楚發現漏油情形與原因。然
11 依證物四所示，大漢公司潛水員黃憲章於108年4月21日20
12 時50分至23時期間於高雄港81號碼頭對立揚輪進行水下檢
13 查及拍照，結果確認立揚輪船體船身完整，並未發現破損
14 及任何油料洩漏情況，同證立揚輪於事發當時，亦無因船
15 體破損、機械故障而發生有任何油料洩漏狀況，自無被告
16 所稱之排洩污油水行為存在。

17 (四) 更按，有關前述立揚輪輪機長於事發當時所搜集之海面污
18 油，經原告送請SAYBOLT公司以IP-501之測試法就該油污
19 與立揚輪前所加用之燃油進行檢驗比對後，發現其中鋁、
20 矽、鈇、鋅、磷、鈣、鈉等成分之濃度，顯然不同，且成
21 分濃度相差有高達數十倍至超過千倍者，此可客觀確認該
22 海面浮油與立揚輪之船舶燃油不相符合，同可證明事發當
23 時之洩漏油污，絕非來自於立揚輪之船舶燃油，此節有證
24 物五SAYBOLT公司出具之2019年4月26日，號碼：18901 / 0
25 0000000/19報告及中文翻譯本可證。然原處分及訴願決定
26 就此客觀有利於原告之事證，皆棄而不論，顯然有悖於行
27 政程序法第9條「行政機關就該管行政程序，應於當事人
28 有利及不利之情形，一律注意」規定。

29 (五) 復按。「行政機關對現行違反行政法上義務之行為人，得
30 為下列之處置：一、即時制止其行為。二、製作書面紀
31 錄。三、為保全證據之措施」，行政罰法第34條第1項第

01 1、2、3款規定可參,原處分為裁罰處分,自有前開規定之
02 適用。故本件果有原處分事實欄記載「…現場經圍設攔油
03 索後,油污仍持續由船舷邊冒出海面,…」云云情事者,
04 足證被告及高雄港務分公司人員到場時,發現洩漏污油水
05 狀態仍屬持續中,而屬現行違反行政法義務狀態,則果此
06 者,高雄港務分公司人員及被告理應依前述行政罰法規
07 定,進行即時制止、製作書面紀錄,為保全證據措施,除
08 即時排除違反行政法義務狀態行為外,並得據為後續相關
09 行政罰裁處之依據。然如前述,被告及高雄港務分公司人
10 員無即時制止作為,亦無製作任何書面紀錄,則於無直接
11 證據證明該油污為立揚輪所排放時,單以該油污來自港區
12 海水並集中於80、81號碼頭乙節,尚無從形成立揚輪於當
13 時有排放污油水之確信。況且油污集中於80、81號碼頭
14 處,其造成原因恐有受地形、海流、潮汐、船舶進出擾動
15 等多端,同無從認定立揚輪有洩漏油污水之違反商港法行
16 為。然被告於無具體事證下,甚且經大漢海事人員客觀之
17 水下檢查結果,亦無發現溢(洩)油物體或現象,即空言
18 以油污持續由船舷邊冒出海面,即研判為立揚輪所洩漏,
19 並作成原處分裁處程序,此顯然與前述行政罰法行政罰法
20 第34條第1項第1、2、3款規定程序未合,自不足取。

21 (六)另按,被告另以立揚輪於108年4月21日靠泊高雄港81號碼
22 頭之水下檢查影片中之所謂船舷排出之疑似廢油水深色物
23 質畫面,即為本件之污油水來源,並據此推論立揚輪有洩
24 漏污油水行為。惟查,前述水下檢查影片為原告委請大漢
25 公司進行水下檢查所製作,所謂被告及訴願機關所稱船舷
26 排出之疑似廢油水深色物質畫面,已由大漢海事工程有限
27 公司潛水員黃憲章出具經公證人認證之聲明書詳為說明該
28 疑似廢油水深色物質產生緣由為「UNI-PROMOTE立揚輪靠
29 泊時之水域已有汙油,油膜附著於船身,進行水下檢查時
30 呼吸之氣泡進入海底門空間,產生之空氣排擠油膜使之從
31 船體透氣孔排出造成此現象」等語。故由黃憲章於聲明書

01 所陳述內容，可確認其所拍攝水下檢查錄影內容中，所謂
02 被告認定「立揚輪」船下空氣管明顯排出氣泡與深色疑似
03 油污物質部分（即訴願決定所稱被告提出光碟之檔案三影
04 像，然原告持有之被告訴願答辯狀附件五光碟內容，並無
05 該檔案三影像），實為立揚輪靠泊海域之水中油污，形成
06 油膜附著於立揚輪船身及船底，並經由海底門空間，進入
07 立揚輪連接海底門之空氣管道中，復因黃憲章於海底門附
08 近內進行水下檢查時，因其呼吸所排出之空氣進入海底門
09 後，經由海底門上方之空氣管道自船身之透氣孔排出，排
10 出過程同時將原本附著於海底門及空氣管道內之油污油膜
11 一起擠出，始造成錄影畫面中空氣管有所謂明顯排出氣泡
12 及油膜（即所謂深色疑似油污物質）現象。上情同證原告
13 所述該畫面內容並未顯示立揚輪有洩漏污水行為，確屬
14 真實，且已由影像拍攝人說明釐清，然被告及訴願機關同
15 無視於此，單以原告說詞前後矛盾為由，於毫無任何客觀
16 證據下仍認定立揚輪有洩漏污水行為並據此作成、維持
17 原處分效力，其認事用法確有重大違誤，原處分應予撤
18 銷。

19 （七）又按，另立揚輪之海底門設置於船底位置，為船殼向內之
20 凹陷空間，依立揚輪之同型號船舶設計圖，其中圖號：H-
21 5 C0321 HELL XPANSION RAMING LAN顯示，海底門透氣孔
22 （AIR HOLE，簡寫A. H.）直徑約50mm，其功能為藉由海
23 底門內之船殼凹陷空間，吸入船舶所在區域之海、淡水
24 （海淡水視船舶所在位置係於海、河區域而定），作為船
25 上冷卻器之冷卻水來源以及供應壓載水、消防系統等用水
26 需求。為防止船舶航行過程，因穿浪航行等因素，而於海
27 底門上方空間累積空氣產生氣穴，造成氣穴範圍內之船殼
28 因空氣氧化而容易產生腐蝕；或於吸水過程因吸入海底門
29 氣穴內空氣，導致吸水管路阻塞，造成設備故障，故為排
30 除海底門之空氣避免氣穴產生，於船舶建造時即於海底門
31 上方另設置有透氣管道，該透氣管道貫穿海底門上方之船

體，並於管道另一端之船體設置透氣孔，其透氣孔高度高於海底門之位置，藉由船舶航行水流流動所造成壓力，及海底門上方與透氣孔之高度位置差，使海底門中累積之空氣經由該透氣管道與透氣孔排出，避免氣穴產生。故海底門透氣管道與透氣孔純為排出海底門上方空間累積空氣使用，且實際上位於船體之外，並未與船體內部其他油、水管道連結，自無可能自透氣孔中排出船體廢油、污水，上情足證黃憲章於聲明書中陳稱錄影畫面中空氣管有所謂明顯排出氣泡及油膜現象，為其水中所呼吸空氣，經由海底門上方空間及透氣管、透氣孔排出過程擠出已附著於海底門上方空間及透氣管中油膜之結果，並非立揚輪經由該透氣孔排放船內產生之污油水乙節，與立揚輪之船體關於海底門透氣孔之設計相符，確屬真實。故被告以前述錄影畫面內容，與所謂高雄港務分公司人員現場發現船舷旁邊有氣泡冒出伴隨黑點浮油冒出情況相符，而認定現場油污為立揚輪所排放，確屬誤會。且由證物六及證物七結合以觀確實證明立揚輪並無經由船身海底門透氣孔排放污油情事，原處分及訴願決定認定事實錯誤，並無維持必要，自應撤銷重為適法處分。

（八）復按，至於原處分及訴願決定以錄影畫面認定立揚輪船舷邊有氣泡冒出油污乙節，認定立揚輪有排放污油水行為，更屬錯誤，蓋由該錄影內容畫面客觀所示（見被告訴願答辯狀附件五光碟之檔案一二影像），無從認定氣泡來源為立揚輪所排出。此外於立揚輪船體旁之海面及海水中早已布滿油污，故氣泡自海中湧出時，雖擾動海面及海水中之油污，然並無油污伴隨氣泡排放之情形，亦無隨氣泡排出導致水面油污增加之情事，故原處分及訴願決定以此認定立揚輪船舷邊不斷有氣泡冒出油污，並以此推論立揚輪有排洩污油水行為，其推論之基礎事實即屬錯誤，其結論自不足取，此節如仍有疑義，可勘驗被告訴願答辯狀附件五光碟之檔案一二影像即明。

01 (九) 綜上所述，本件並無積極事證足以證明立揚輪有被告機關
02 所稱排放污油水行為，被告率爾對原告裁罰自屬不當且違
03 法。

04 三、被告則以下述理由資為抗辯，並聲明求為判決駁回原告之
05 訴：

06 (一) 按商港法第37條第1款「商港區域內，不得為下列污染港
07 區行為：…商港區域內，不得為下列污染港區行為：一、
08 船舶排洩有毒液體、有毒物質、有害物質、污油水或其他
09 污染物之行為」；同法第63條第1款「有下列情形之一
10 者，由航港局或指定機關處船舶所有人或船長新臺幣三十
11 萬元以上一百五十萬元以下罰鍰，並令其限期改善，屆期
12 未完成改善者，按次處罰；情節重大者，應令其停工：
13 一、違反第三十七條第一款規定排洩污油水或其他污染
14 物；或違反同條第二款規定」。據此，船舶於商港區域內
15 排洩污油水，應處30萬元以上150萬元以下罰鍰，並令其
16 限期改善。

17 (二) 依據臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司108年4月20日
18 「通報案件紀錄表」，該分公司於108年4月20日10時58分
19 分接獲通報80號碼頭周邊水域有油污，立即派員至現場水
20 域巡查，發現所通報係五彩油花屬輕微，因吸油棉吸附效
21 果不佳，立即以交通船車葉攪動水域讓油花加速揮發。

22 (三) 高雄港務分公司復於108年4月21日8時30分接獲通報，高
23 雄港81號碼頭海面有油污，經派員現場查察結果，81號碼
24 頭靠泊船舶係長榮海運股份有限公司所有「立揚」(UNI-
25 PROMOTE)全貨櫃輪船，現場發現船舷旁邊陸續有氣泡伴隨
26 黑點浮油冒出海面造成污染情事，有高雄港務分公司108
27 年5月3日高港衛防字第1083141281號函及檢附之108年4月
28 21日「通報案件紀錄表」(乙證2)及蒐證錄影(乙證10
29 光碟檔案1及檔案2)可稽。依乙證2中108年4月21日「通
30 報案件紀錄表」「處理對策及改善措施」記載：「一、本
31 處接獲通報立即趕抵74號碼頭搭交通船趕赴現場，沿途由

01 第五貨櫃碼頭至79、80、81及台船85號碼頭巡查，發現油
02 污大部分聚集於81號碼頭『立揚輪』船艙至80號碼頭『拉
03 柯尼亞輪』船艙內檔水域，再往小港區臨海新村查察，周
04 邊水域亦無發現可疑肇事者，研判該油污為廢油。…三、
05 …，於15:30『立揚輪』現場清洗完成，整備器材時碼頭
06 水域亦有油污產生，立即再次沿岸際『立揚輪』船邊仔細
07 查看及噴灑化油劑，亦發現船舷旁邊有氣泡冒出伴隨黑點
08 浮油，立馬請馬船長及長榮代理王先生察看，長榮代理王
09 先生後續轉知：晚上22點將派請潛水人員水下檢查，因現
10 況緊急，場安科阮經理趕回場安科辦公室載運吸油索先行
11 圍設阻攔及吸附油污，但仍然有擴散污染之虞，本處人員
12 亦要求長榮代理王先生加強圍設攔油索防止油污繼續擴
13 散。…四、本案本處處理情形如下：（一）停靠碼頭81號
14 『立揚輪』水域浮油有持續冒出現象，船體又再次沾染到
15 油污，要求加強圍設攔油索，避免油污再次流出擴散，因
16 本處人力不足無法拖拉圍繫攔油索，所以當下請求『長易
17 昇有限公司』支援圍設攔油索，於18點圍設完全，本處人
18 員繼續佈放吸油棉吸附，不致讓油污擴散污染其他船舶、
19 水域，…」等語，顯見高雄港務分公司人員於發現浮油自
20 船舷旁邊冒出時，即通知立揚輪船長及船務代理人員現場
21 察看並錄影蒐證以保全證據並加強圍設攔油索防止污染擴
22 散，並由原告派潛水員進行水下檢查以釐清責任。

23 （四）復據原告委託大漢公司於108年4月21日20時50分至23時於
24 高雄港81號碼頭對立揚輪進行水下檢查錄影亦可明顯看出
25 該船水下空氣管明顯排出氣泡與深色疑似油污物質（乙證
26 10錄影光碟檔案3自1分35秒至3分02秒），與高雄港務分
27 公司人員現場發現船舷旁邊有氣泡冒出伴隨黑點浮油冒出
28 海面情況相符，當時船邊既已圍繞攔油索，油污仍持續由
29 船舷邊隨水泡冒出，如非立揚輪排出應無其他可能，況高
30 雄港務分公司於108年4月22日立揚輪離靠81號碼頭後，即
31 派員執行81號碼頭水下檢查，依高雄港務分公司108年4月

01 26日出具之水下檢查報告表（乙證11），未發現碼頭水下
02 結構物及港底有溢油之物體或現象，證明油污非由碼頭水
03 下結構物或港底冒出海面。

04 （五）原告自行收集海面油污與立揚輪燃油送驗比對結果，發現
05 海面油污與立揚輪燃油中鋁、矽、鈇、鋅、磷、鈣、鈉等
06 成分之濃度不同，惟該報告並未就海面油污與立揚輪廢油
07 或艙底水進行比對，檢驗結果僅得為參考，尚無法作為立
08 揚輪無排放廢污水之依據。

09 （六）綜上所述，本件原告為無理由，敬請察核予以駁回。又有
10 關商港法第37條第3款所列規定，原告排洩污水污染港
11 區行為顯有過失，應負行政處罰責任，被告係依法裁量核
12 處罰鍰30萬元，並無不合。又交通部訴願審議委員會駁回
13 原告訴願之理由，於法亦無違誤，法理至明。

14 四、本院之判斷：

15 （一）按商港法第37條第1款：「商港區域內，不得為下列污染
16 港區行為：一、船舶排洩有毒液體、有毒物質、有害物
17 質、污水或其他污染物之行為。…」、第63條：「有下
18 列情形之一者，由航港局或指定機關處船舶所有人或船長
19 新臺幣30萬元以上150萬元以下罰鍰，並令其限期改善，
20 屆期未完成改善者，按次處罰；情節重大者，應令其停
21 工：一、違反第37條第1款規定排洩污水或其他污染
22 物；或違反同條第2款規定…」。

23 （二）經查，原告所有之系爭輪船，於事實概要欄所述時、地有
24 排洩污水，汙染港區之情事，此有高雄港務分公司108
25 年5月3日高港衛防字第1083141281號函（原處分卷第1
26 頁）、現場照片（本院卷第6-8頁）、高雄港務分公司108
27 年4月21日通報案件紀錄表暨所附高雄港務分公司職業安
28 全衛生處處理人員所製作「處理對策與改善措施」（原處
29 分卷第4-5頁）、高雄港務分公司108年4月20日通報案件
30 紀錄表（原處分卷第28頁）、水下檢查報告表（原處分卷
31 第30頁）附卷可稽。

01 (三) 原告固然訴稱系爭輪船108年4月20日移至81號泊位前，80
02 號、81號泊位間海域已有油水污染之情形，非系爭輪船所
03 排洩造成，且於108年4月21日發現系爭輪船左舷自bay30
04 至船艙有油污漫延，即通報高雄港務公司，系爭輪船人員
05 並辦理自主檢查，未發現有油水交叉污染現象，且機艙未
06 進行任何操作，系爭輪船人員若故意排洩油污行為，豈可
07 能通知原告，再由原告主動向高雄港務分公司進行通報；
08 倘系爭輪船係過失造成油污排洩，然原告委請大漢公司人
09 員下水檢查時，確認系爭輪船船身完整，並未有破損或任
10 何油料洩漏情況，亦無因船體破損、機械故障而發生有任
11 何油料洩漏狀況，且系爭輪船輪機長事發當時收集海面污
12 油，經檢驗與系爭輪船所用燃油之成分濃度不同，可客觀
13 確認當時所洩漏之油污，絕非來自系爭輪船之燃油；被告
14 所稱船舷排出之疑似廢油深色物質畫面，依潛水員黃憲章
15 出具之聲明書，系爭輪船船下空氣管排出氣泡與深色疑似
16 油汙物質部分，實為系爭輪船靠泊海域水中油汙，形成油
17 膜附著於船身及船底，經由海底門空間進入系爭輪船連接
18 海底門之空氣管道中排出，且系爭輪船海底門透氣管道未
19 與船體內部其他油、水管道連結，無可能自透氣孔中排出
20 廢油之可能云云。再查：

- 21 1. 依據臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司108年4月20日
22 「通報案件紀錄表」（原處分卷第28頁），高雄港務分公
23 司於108年4月20日10時58分接獲通報80號碼頭周邊水域有
24 油污，立即派員至現場水域巡查，發現所通報係五彩油花
25 屬輕微，因吸油棉吸附效果不佳，立即以交通船車葉攪動
26 水域讓油花加速揮發。
- 27 2. 高雄港務分公司復於108年4月21日8時30分接獲通報，高
28 雄港81號碼頭海面有油污，經派員現場查察結果，81號碼
29 頭靠泊船舶係原告所有系爭輪船，現場發現船舷旁邊陸續
30 有氣泡伴隨黑點浮油冒出海面造成污染情事，且案發後原
31 告立即請求高雄港務分公司協助，同時亦委託「長易昇有

限公司」支援圍設攔油索，立即圍設攔油索並清除海面油污，系爭輪船於隔日14時離靠，油污隨船行走擴散水域，立即持續除油化解危機，水域油污狀況解除等情，有高雄港務分公司108年5月3日高港衛防字第1083141281號函及檢附之108年4月21日「通報案件紀錄表」在卷可憑（原處分卷第1-5頁）。且高雄港務分公司108年4月21日通報案件紀錄表所附高雄港務分公司職業安全衛生處處理人員所製作「處理對策與改善措施」（原處分卷第4-5頁）明載：「一、…發現油污大部分聚集於81號碼頭『立揚輪』船艙至80號碼頭『拉柯尼亞輪』船艙內檔水域，再往小港臨海新村漁船渠查察，周遭水域亦無發現可疑船隻及肇事者，研判該油污為廢油。二、…81號碼頭『立揚輪』船艙至80號碼頭『拉柯尼亞輪』船體內外檔均沾有油污…長榮代理王先生亦請本處幫忙清洗移泊至115號碼頭『拉柯尼亞輪』。三、…於15:30『立揚輪』現場清洗完成，整備器材時碼頭水域亦有油污產生，立即再次沿岸際『立揚輪』船邊仔細察看及噴灑化油劑，亦發現船舷旁邊陸續有氣泡冒出伴隨黑點浮油，立馬請馬船長及長榮代理王先生察看…四、本案本處處理情形如下：（一）停靠碼頭81號『立揚輪』水域浮油有持續冒出現象，船體又再次沾染到油污，要求加強圍設攔油索，避免油污再次流出擴散…4/22一、…本處人員趕至現場繼續除油污，一樣沿岸際發現船舷邊微弱氣泡冒出油污。…三、本處與維護管理處申請81號碼頭水下結構及港底溢油情況水下檢查，…81號碼頭水域港底及岸壁無任何異狀…」等語。且參諸高雄港務分公司水下檢查報告表（原處分卷第30頁）記載之內容，由此可知，油污發現時大部分聚集於81號碼頭至80號碼頭間之水域，現場停靠之系爭輪船與「拉柯尼亞輪」均沾有油污，高雄港務分公司人員將「拉柯尼亞輪」移泊至115號碼頭清洗，系爭輪船留於81號碼頭清洗完成後，復又於81號碼頭發現有油污產生，經高雄港務分公司人員巡查，油

01 污係由系爭輪船冒出，且於船邊圍設攔油索後，仍持續有
02 油污由船邊隨水冒出，高雄港務分公司派員至水底檢查，
03 並未發現碼頭水下結構物或港底有溢（洩）油之物體或現
04 象，可排除係由水底溢油冒出海面之情形。

- 05 3. 又經檢視原處分卷所附乙證10採證錄影光碟檔案1及檔案2
06 內容影像，勘驗結果為「2檔案為同一攝錄畫面，畫面顯
07 示船舷旁邊陸續有氣泡冒出伴隨黑色浮油出現在水面上」
08 之情，有本院勘驗筆錄（本院卷第133頁）可稽。且經現
09 場處理人員凌里卿到庭證述「一早通報我去巡察時，我當
10 下要先去看，若是油污在海域上怕沾到其他船體，所以我
11 要立即去處理，我就請清潔隊去處理，理論上應該不會再
12 有油污，結果處理完後，就發現一直有油污出來，所以我
13 就通知立揚全貨櫃船馬船長跟長榮的王代理，他們自己看
14 了之後，也覺得不對，所以他們問我要怎麼處理現場，我
15 就說用攔油索不要讓油污擴散，所以他們請我去聯絡協力
16 廠商，所以我就請長易昇蔡董去圍設攔油索，避免油污擴
17 散，當下王船務跟馬船長也說會請船下去檢查船體，後來
18 因為油污持續冒出，所以我請我們清潔隊鋪設吸油棉等，
19 而現場還有另一艘船拉科尼亞，已經停在80號碼頭沾到油
20 污，後來該船移到115號碼頭，長榮請我們先幫其清理，
21 因為拉科尼亞要出港」；「我目測是立揚全貨櫃船船體的
22 左舷的底下冒出的，一直持續冒出」等語以及現場處理人
23 員陳光明到庭證述「看到都跟證人凌里卿一樣，我看到是
24 立揚全貨櫃船左側的船艙水下一直冒出油污」等語明確。
25 此外，大漢公司於108年4月21日20時50分至23時於高雄港
26 81號碼頭對系爭輪船泊靠處派員進行水下檢查採證錄影之
27 資料即乙證10採證錄影光碟檔案3內容影像，經本院勘驗
28 結果為「此為潛水畫面，原先呈現氣泡不斷地自水面下湧
29 出，於影片1分35秒至1分50秒，顯示有一破洞內陸續溢出
30 氣泡伴隨黑點浮油往上竄升；再至影片2分16秒至2分26
31 秒，顯示另有一破洞內亦陸續溢出氣泡伴隨黑點浮油往上

竄升；影片2分48秒至3分2秒，顯示還有一破洞內陸續溢出氣泡伴隨黑點浮油往上竄升」之情，亦有本院勘驗筆錄可查（本院卷第133頁）。因此，確實可見108年4月21日8時30分接獲通報，高雄港81號碼頭海面有油污，為該碼頭靠泊原告所有之系爭輪船所洩漏，足堪採認。至於當時下水拍攝錄影光碟檔案3內容影像之潛水員黃憲章到庭證述影片中之浮油是從海床上跑上來，有一部分在船底，也有部分到海底門，藉由黃憲章本人海底吐出的空氣跟油汙，透過船底海底門的透氣孔，往船側排出等語，惟上開乙證10採證錄影光碟檔案3影像呈現之內容，明確顯示系爭輪船之破洞（或孔洞）內陸續溢出氣泡伴隨黑點浮油往上竄升，沒有浮油係從海底竄入系爭輪船之畫面，畫面更未顯示系爭輪船孔洞陸續溢出伴隨黑點之氣泡與潛水員吐出之氣體有何關聯性，錄影畫面純粹就是顯示系爭輪船海面下破洞（或孔洞）內陸續溢出氣泡伴隨黑點浮油往上竄升，更與現場處理人員凌里卿、陳光明所證述目睹系爭輪船船體水下冒出浮油之情況相符，以及原處分卷第4頁通報案件紀錄表所載「發現（系爭輪船）船舷旁邊陸續有氣泡冒出伴隨黑點浮油」暨原處分卷所附乙證10採證錄影光碟檔案1及檔案2內容影像經本院勘驗內容所示「2檔案為同一攝錄畫面，畫面顯示船舷旁邊陸續有氣泡冒出伴隨黑色浮油出現在水面上」等情節均為相同，故潛水員黃憲章到庭所證述浮油是從海床上跑上來，有一部分在船底，也有部分到海底門，藉由黃憲章本人海底吐出的空氣跟油汙，透過船底海底門的透氣孔，往船側排出云云，與影像及其他證據資料顯示事實不符，不足採信。是原告稱系爭海面油汙非系爭輪船所排洩造成，系爭輪船船下空氣管排出氣泡與深色疑似油汙物質部分，實為系爭輪船靠泊海域水中油汙，形成油膜附著於船身及船底，經由海底門空間進入系爭輪船連接海底門之空氣管道中排出云云，與事實不符，更尚難採認。

01 (四) 原告為系爭輪船之所有人，本應對該系爭輪船負有完全之
02 經營管理責任，惟原告卻未為管理或令系爭輪船使用人為
03 善盡注意義務，致原告所有系爭輪船發生洩漏油污至海面
04 案件，身為系爭輪船所有人之原告主觀上至少對控制實際
05 使用系爭輪船之船長或使用人具有疏於監督、管理之過失
06 自明，且未能證明其監督並未疏懈，或縱加相當之監督而
07 仍不免發生違規。原告前開所稱系爭輪船洩漏油污應係出
08 於過失，即立揚輪可能因機械故障，產生排洩污油水之結
09 果，則於立揚輪進行修繕前，排漏污水應屬持續進行狀
10 態，且非立揚輪人員所得防止，另立揚輪於事發當時，並
11 無任何機械故障現象，亦無進行任何修繕，則果此者，於
12 原告委請大漢海事工程有限公司人員進行水下檢查時，該
13 排洩污油水狀態應屬持續進行中，應可清楚發現漏油情形
14 與原因云云，均不足作為其有盡善盡善管理人監督管理
15 責任之舉，難為有利之採憑。

16 五、從而，原處分以系爭輪船洩漏油污，違反商港法第37條第1
17 款規定，依同法第63條第1項規定，處原告最低法定罰鍰金
18 額30萬元，並無違法，訴願決定予以維持，核無不合。原告
19 訴請撤銷，為無理由，應予駁回。本件事證已臻明確，兩造
20 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
21 述，併此敘明。

22 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
23 前段，判決如主文。

24 中 華 民 國 109 年 5 月 12 日
25 行政訴訟庭 法 官 范智達

26 一、上為正本係照原本作成。

27 二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀，其
28 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由
29 書（均須按他造人數附繕本），逾期未提出者，勿庸命補
30 正，

31 即得依行政訴訟法第245條第1項規定以裁定駁回。上訴理由

01 應表明關於原判決所違背之法令及其具體內容，或依訴訟資
02 料可認為原判決有違背法令之具體事實。

03 中 華 民 國 109 年 5 月 12 日

04 書記官 蔡凱如