臺灣臺北地方法院行政訴訟判決

110年度簡更一字第9號
111年1月17日言詞辯論終結

原　　告　長榮海運股份有限公司
000000000000000000
000000000000000000
代　表　人　張衍義
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
訴訟代理人　李宏文律師
被　　告　交通部航港局
000000000000000000
代　表　人　葉協隆
訴訟代理人兼送達代收人
　　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，經本院109年5月12日以108年度簡字第298號判決駁回原告之訴，原告不服，提起上訴，經臺北高等行政法院110年1月18日以109年度簡上字第83號判決廢棄，發回本院審理。本院判決如下：

主　文

訴願決定及原處分均撤銷。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由被告負擔。

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（下稱高雄港務分公司）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（下稱立揚輪），現場圍設攔油索後，油污仍持續由船舷邊冒出海面，研判為立揚輪所洩

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號函請原告陳述意見，原告提出陳述後，被告仍認原告違反商港法第37條第1款規定：「商港區域內，不得為下列污染港區行為：一、船舶排洩有毒液體、有毒物質、有害物質、污油水或其他污染物之行為。…」，爰按同法第63條第1款規定，以108年7月2日航南字第1083312419號執行違反商港法案件裁處書，裁處原告新臺幣（下同）30萬元罰鍰（即本件原處分）。原告不服，提起訴願經駁回後，向本院提起行政訴訟，經本院109年5月12日以108年度簡字第298號（下稱前審）判決駁回原告之訴，原告不服，提起上訴，經臺北高等行政法院110年1月18日以109年度簡上字第83號判決（下稱北高行判決）廢棄，發回本院審理。

二、原告主張：

㈠、原處分為裁罰處分，被告就其主張有關原告應受裁罰之違規事實，即立揚輪有無原處分所稱洩漏污油行為，自應由被告提出直接證據為證明，且證明程度需達「幾近於真實的蓋然性」，而不得任由被告以臆測、推論方式為之，違者被告應承擔舉證責任之不利益。然迄今為止，被告並未提出任何直接證據證明立揚輪有洩漏污油行為，原處分所謂「研判為立揚輪所洩漏」云云，是以臆測、推論方式進行認定違規事實之情狀，故原處分顯非適法，自無維持必要，訴願決定未見於此，同於法有違，應一併撤銷。

㈡、原告提出之立揚輪大副顏○○所製作「高雄港81號碼頭油污染船殼報告」所示（原審證物三），證明立揚輪於移泊前81號碼頭海域即已發現油污，於停泊後污油復增，致沾染立揚輪船身及附近海域，嗣由立揚輪人員透過原告主動向高港公司通報處理，故按時間先後順序而言，查獲現場海域於立揚輪停泊前即有污油存在，事證明確，自無從以此逕認該污油為立揚輪所排放，且由立揚輪主動轉知原告通報過程，更證

立揚輪絕無故意排洩污油行為。又立揚輪泊靠處現場海域污油污染情形，於次日即明顯改善，靠泊期間立揚輪並無任何修繕，復依計畫離泊出港，更可排除立揚輪因機械故障、船體破損而產生排洩污油行為之可能性，故無任何積極證據可證明立揚輪有被告推論所得之排洩污油行為存在，自不得以現場海域遭污油污染，即逕對原告施以裁罰。又依立揚輪輪機長於事發當時所蒐集海面污油化驗結果，其成分與立揚輪所加用之燃油全然不同，亦證明事發當時海面污油絕非立揚輪所排洩。

㈢、依原告於原審提出大漢海事工程有限公司（下稱大漢公司）所出具之檢查報告書（原審證物四）、大漢公司潛水員黃○○於原審結證內容所示，同已明證於本件事發當時立揚輪船體船身完整，並未發現破損及任何油料洩漏情況，立揚輪自無所謂因船身破損或油料洩漏而產生排放污油行為存在。參以原告於原審提出立揚輪同型船舶關於船體海底門、通氣孔設置照片及立揚輪船舶設計圖、海底門通氣孔船圖放大資料（原審證物七）及海底門之設置功能與排氣方式之說明（見起訴狀第8頁第（七）項），證明海底門通（排）氣孔管道與船舶本身之油、水管線並無連結，經由海底門通氣孔所排出之空氣、污油並非來自於船舶所排洩，而係船舶外海域海水中原即存有之污染物，同可證明勘驗筆錄記載檔案3.MOV影像檔中所謂溢出氣泡伴隨黑點浮油之破洞為海底門之通氣孔，且氣泡與黑點浮油皆非來自立揚輪船體內部所排放等節無疑；復再佐以原審卷第133頁109年3月6日勘驗筆錄明載檔案3.MOV影像檔勘驗結果為：「此為潛水畫面，原先呈現氣泡不斷自水面下湧出，…。」等語，與該錄影檔案前7秒之錄影畫面，確實清晰可見該影像所拍攝之區域為海底門內，且海底門上方確實已佈滿深色污油，且復清晰可見黃憲章潛水時所吐出之氣泡，不斷進入海底門內空間之情，同足證黃憲章於原審結證有關海底門通氣孔所排出之氣體與污油之來源，與客觀影像資料相符，皆非來自立揚輪所排洩；更由本

件上訴審上證二至四所示，事發當時立揚輪船底沾染污油，依「油比水輕」之物理經驗法則，結合黃○○之證述，可證明污油來源為海底，並非立揚輪所排出等情；況黃○○為專業之潛水員，事發當時係受僱於訴外人大漢公司，具有多年之水下檢查經驗，與原告並無僱傭或其他利害關係，其從事專業之水下檢查業務，就親身實際經歷之檢查過程所為證述，本無刻意維護原告而故為不實陳述之必要，其於原審證述內容，具有真實可信之高度期待性。

㈣、按有關證人凌○○、陳○○於原審證述目睹立揚輪船體水下冒出浮油之情，然此不外為凌○○、陳○○二人於水面上觀測結果，最多僅能證明油污排放來源來自於水下，尚無法證明該污油為立揚輪所排出。現場污油來源如為立揚輪停泊處下方海床之暗管、廢棄油桶者，其排出過程自經由立揚輪船體水下冒出至水面，此時如於水面上觀察者，其水面污油產生情狀與證人凌○○、陳○○於原審證述情節相同，自無從逕採凌○○、陳○○二人所述為對原告不利之認定。

㈤、按高雄港務公司潛水員事後於立揚輪離泊後對該海域所為檢查結果，並未發現溢（洩）油之物體或現象，此為污油產生來源停止排放之結果，無從直接證明污油為立揚輪所排洩，於無其他直接證據下，原處分自不得以此推測立揚輪有排洩污油之行為。次按，另依黃○○於原審所證述，於其潛水當時，已無從看到漏油之來源，如本件為立揚輪下方海床遺留棄置之廢油桶，因年久海水侵蝕破裂而漏出桶內廢油者，於廢油排空後，自無從發現廢油來源。再按，況以黃○○上開所述，其於108年4月21日晚間20：50至23：00時許進行水下檢查時，已未發現漏油之來源，此或可解高雄港務公司潛水員事後於立揚輪離泊後對該海域所為檢查結果，並未發現溢（洩）油之物體或現象之原因，亦無從以此反推黃○○所言為不可採，立揚輪有排放污油之行為。

㈥、立揚輪於原處分作成前後，其維修保養悉依ISM規則定期持續辦理，並無異常狀況；此外，立揚輪於原處分作成前後，

亦維持財團法人中國驗船中心所檢驗核發貨船安全構造證書資格，其結構、機器與設備之狀況均屬滿意，船底完整並無破損情形；再者，立揚輪於本處分作成後，更曾利用泊靠台北港期間，委請中國驗船中心登船實地進行海生物防附裝置、機艙管路及閥及盲板封環之公證檢測，其結果確認機艙內海底門布置與船圖一致，且立揚輪機艙之管路所列之閥、法蘭接頭或管接點皆以封環繫固完整，且編號一致，並無擅自開啟拆卸情形。故原告已善盡立揚輪之管理維護責任，且立揚輪於事發當時船體、設備、機艙管路皆屬正常運作，確實並於原處分所稱之排放污油行為。

㈦、並聲明：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告則以：

㈠、依據高雄港務分公司108年4月20日「通報案件紀錄表」，該分公司於108年4月20日10時58分接獲通報80號碼頭周邊水域有油污，立即派員至現場水域巡查，發現所通報係五彩油花屬輕微，因吸油棉吸附效果不佳，立即以交通船車葉攪動水域讓油花加速揮發，尚難謂109年4月20日之輕微油污與109年4月21日之汙染事件有關聯。

㈡、高雄港務分公司復於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，經派員現場查察結果，81號碼頭靠泊船舶係原告公司所有之立揚輪，現場發現船舷旁邊陸續有氣泡伴隨黑點浮油冒出海面造成污染情事，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」及蒐證錄影可稽，且經高雄港務分公司現場處理人員凌○○及陳○○於原審到庭證述屬實。

㈢、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，亦可明顯看出該船水下空氣管明顯排出氣泡與深色疑似油污物質，與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海面情況相符，當時船邊既已圍繞攔油索，油污仍持續由

船舷邊隨水泡冒出，另大漢公司水下檢查人員黃○○亦於原審到庭證述有油污附著於立揚輪船底及海底門，緣原告於88年起即承租高雄港81號碼頭及水域作業，倘高雄港81號碼頭水下結構物或港池底部有溢油或漏油現象，原告豈有不知之理。且高雄港務分公司於108年4月22日立揚輪離靠81號碼頭後，即派員執行81號碼頭水下檢查，依高雄港務分公司108年4月26日出具之水下檢查報告表，未發現碼頭水下結構物及港底有溢油之物體或現象，諒明油污非面高雄港81號碼頭水下結構物或港底冒出海面並污染立揚輪，應係立揚輪自行排洩污油水污染船身及海面。。

㈣、原告自行收集海面污油與立揚輪燃油送驗比對結果，發現海面污油與立揚輪燃油中鋁、矽、釩、鋅、磷、鈣、鈉等成分之濃度不同，惟該報告僅就立揚輪燃油與海面油污檢驗比對，並未將海面油污與立揚輪廢油或艙底水進行檢驗比對，檢驗結果僅得為參考，尚無法作為立揚輪無排放廢污油水之依據；且其檢驗項目與行政院環境保護署環境檢驗所 97年委託台灣中油公司探採研究所執行 「海域油污染生物指標檢測技術建立（1/2）期末報告（定稿本）」124頁圖5-25「海上油污染油樣生物指標檢測流程圖」之檢驗項目及流程完全不同，檢驗結果可信度令人存疑。

㈤、並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

㈠、按商港法第37條第1款：「商港區域內，不得為下列污染港區行為：一、船舶排洩有毒液體、有毒物質、有害物質、污油水或其他污染物之行為。…」、第63條：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處船舶所有人或船長新臺幣30萬元以上150萬元以下罰鍰，並令其限期改善，屆期未完成改善者，按次處罰；情節重大者，應令其停工：一、違反第37條第1款規定排洩污油水或其他污染物；或違反同條第2款規定…」。

㈡、次按「當事人主張事實須負舉證責任，倘其所提出之證據不

足為主張事實之證明，自不能認其主張之事實為真實。」，前行政法院36年判字第16號著有判例，此一判例與現行行政訴訟法第236條、第136條準用民事訴訟法第277條：「當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。」之意旨相符，故仍得引用。又按行政法院應依職權調查事實關係，不受當事人主張之拘束；行政法院於撤銷訴訟，應依職權調查證據，行政訴訟法第125條第1項、第133條前段分別定有明文，是行政法院在審理案件時應盡闡明義務，使當事人盡主張事實及聲明証據之能事，並盡職權調查義務，以查明事實真相，避免真偽不明之情事發生，惟如已盡闡明義務及職權調查義務後，事實仍真偽不明時，則作舉證責任之分配，使應負舉證責任之人負擔該不利之結果（參照最高行政法院94年度判字第58號判決）。亦即行政法院就應依職權調查證據之事件，僅係免除行政訴訟當事人之主張責任（即所謂主觀舉證責任），並非免除當事人之舉證義務（即所謂客觀舉證責任），亦即待證事實陷於不明時，當事人仍應負擔不利益之舉證責任分配。

㈢、經查，本件被告以原處分認定原告所屬立揚輪有排洩污油水、污染港區之情事，無非以高雄港務分公司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、水下檢查報告表、蒐證錄影以及證人即高雄港務分公司現場處理人員凌○○及陳○○之證述為據，惟查：事發時系爭油污是否為立揚輪所洩漏？立揚輪並無破損漏油，現場查獲時之油污是否為立揚輪排洩？於何處洩油？亦即，是否有直接證據證明立揚輪確實於事發時有洩漏系爭油污之情事，即為本件之爭點，亦為北高行判決指明前審判決未及調查審明之所在，以下分別敘明之。

㈣、依原告於前審提出之立揚輪大副顏○○所製作「高雄港81號碼頭油污染船殼報告」所示（前審卷第55頁），立揚輪於108年4月20日上午11時30分許自高雄港第115號泊位移至81號

泊位進行左靠，於移泊過程，立揚輪大副顏○○於80號、81號泊位附近海域發現海面有油花漂浮現象，當場立即拍照為證（原審卷第57頁），故依上開報告內容及檢附相關照片所示，於立揚輪移泊至81號泊位前，80至81號泊位間之海域已有油水污染情形，於停泊後污油復增，致沾染立揚輪船身及附近海域，嗣由立揚輪人員透過原告主動向高港公司通報處理，按時間先後順序觀察可知，查獲現場海域於立揚輪停泊前即有污油存在，自無從以此逕認該污油為立揚輪所排放。又查：自108年4月20日上午11時30分起，立揚輪即派員持續監控該輪周遭海面情況，並於108年4月21日6時30分時發現該輪左舷自bay30至船艉有遭油污染並向後方漫延情形，除再次拍照存證，並通知原告高雄辦公室，由原告高雄辦公室人員向高雄港務分公司進行反應通報，立揚輪人員並辦理自主檢查，未發現有油水交叉污染現象，且機艙確認未進行任何操作，結果正常，立揚輪輪機長收集海面廢油一瓶，轉交原告高雄辦公室人員送請專業機構進行化驗。再依大漢公司所出具之檢查報告書所示（前審卷第63頁），報告內容二：「檢查船名M.V.”UNI-Promote”立揚輪。」三：「檢查項目：船體船身及洩漏檢查。」、四：「檢查結果：經潛水人員於立揚輪水下進行檢查及拍照，船體船身完整並未發現破損及任何油料洩漏情況。」復依大漢公司潛水員黃○○於前審言詞辯論期日之證述（前審卷第160-161頁），原告訴訟代理人問：「當天你在做船體檢查，你有整個立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃船都看過嗎？」證人黃○○證稱：「有。」原告訴訟代理人：「檢查結果，立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃輪是否有破損？」證人黃○○：「無。若船有破洞，應該是水跑進去床，不會從船裡跑出來，因為壓力的關係。」。又查立揚輪泊靠處現場海域污油污染情形，於4月22日7時50分後即明顯改善，靠泊期間立揚輪並無任何修繕，並依計畫離泊出港，正可排除立揚輪因機械故障、船體破損而產生排洩污油行為之可能性，故無任何積極證據可證明立揚輪有被

告推論所得之排洩污油行為存在，自不得以現場海域遭污油污染，即逕對原告施以裁罰。

㈤、再查，立揚輪輪機長於事發當時即蒐集海面污油一瓶，交由原告送請化驗成分，以為後續污油洩漏責任認定依據（前審卷第57頁第1、2行記載），現場處理污油清除善後之高雄港務公司人員對上開處理方式並無反對意見，此有證人凌○○於前審結證：「（原告訴訟代理人問：你們當場有無考慮採樣？）證人凌○○答：船長說他們有採樣，而當天我很忙，我有跟船長說，他說願意是他們責任他們處理，他當下跟我答應，而且附近也沒有船，當下我有說要找航港局長官過來，如果油外洩，他們要自己負責，船長就說先清除。」等語可參（前審卷109年5月5日第167頁第10至16行言詞辯論筆錄）。就立揚輪輪機長於事發當時所搜集之海面污油，經原告送請SAYBOLT公司以IP-501之測試法就該污油與立揚輪前所加用之燃油進行檢驗比對後，發現其中鋁、矽、釩、鋅、磷、鈣、鈉等成分之濃度，顯然不同，且成分濃度相差有高達數十倍至超過千倍之多者，已證明事發當時之海面污油與立揚輪之船舶燃油成分不相符合，此有SAYBOLT公司出具之2019年4月26日，號碼：18901/00000000/19報告及中文翻譯本可證（前審卷第65-85頁），足見事發當時所蒐集海面污油化驗結果，其成分與立揚輪所加用之燃油不同，可證明該污油並非立揚輪燃油洩漏所產生。被告雖辯稱前開報告「並未就污油與立揚輪廢油或艙底水進行比對，檢驗結果僅得為參考，尚無法作為立揚輪無排放廢油污水之依據」云云，惟如上述，被告應就其主張立揚輪有洩漏污油行為之事實負舉證責任，於被告未能提出立揚輪有洩漏污油之直接證據下，自無從以被告空言否認前揭檢驗作業報告之證明力，被告主張與首揭最高行政法院就裁罰處分之舉證責任分配見解有違，即不足取。

㈥、又查，原告提出大漢公司所出具之檢查報告書（前審卷第63頁）及大漢公司潛水員黃○○結證之內容所示，足以證明事

發當時立揚輪船體船身完整，並未發現破損及任何油料洩漏情況，亦無產生排放污油之事實存在：

1.經查，依大漢公司所出具之檢查報告書所示，其檢查內容第三項載明：「檢查項目：船體船身及洩漏檢查。」、第四項載明：「檢查結果：經潛水人員於立揚輪水下進行檢查及拍照，船體船身完整並未發現破損及任何油料洩漏情況。」等語（前審卷第63頁），足證該次檢查結果，確實查明立揚輪船體船身完整並未發現破損及任何油料洩漏情況。原告於提出立揚輪同型船舶關於船體海底門、通氣孔設置照片及立揚輪船舶設計圖、海底門通氣孔船圖放大資料（前審卷第93頁）及海底門之設置功能與排氣方式之說明，證明海底門通（排）氣孔管道與船舶本身之油、水管線並無連結，經由海底門通氣孔所排出之空氣、污油並非來自於船舶所排洩，而係船舶外海域海水中原即存有之污染物，同可證明勘驗筆錄記載檔案3.MOV影像檔中所謂溢出氣泡伴隨黑點浮油之破洞為海底門之通氣孔，且氣泡與黑點浮油皆非來自立揚輪船體內部所排放等節無疑。再比對本院109年3月6日之勘驗筆錄（前審卷第133頁）本次檢查過程由潛水人員黃○○進行相關錄影，檔案3.MOV影像檔勘驗結果為：「此為潛水畫面，原先呈現氣泡不斷自水面下湧出，…。」等語，與該錄影檔案前7秒之錄影畫面，確實清晰可見該影像所拍攝之區域為海底門內，且海底門上方確實已佈滿深色污油，且復清晰可見黃○○潛水時所吐出之氣泡，不斷進入海底門內空間之情。則立揚輪船體下方有氣泡不斷湧出情形，因該氣泡來源來自於立揚輪船體下方，參照水中氣泡由空氣與水比重較輕關係，定由水深處往水面上升排出之自然法則，自可推論確非立揚輪所排放。另潛水人員執行潛水作業過程，因人體呼吸器官無法直接由水中取得氧氣來源，其通常多係由潛水人員以背負氧氣瓶方式為氧氣供應來源，或者由岸上人員以空氣管線方式直接對潛水人員提供氧氣，不論採上述何種方式，潛水人員於呼吸後所需吐出之廢氣，無法留存體內，亦

無從由氧氣瓶、空氣管線進行回收，皆係透過潛水員口部直接於水中排出，形成水中氣泡，此為經驗法則，且水中氣泡並因空氣比重遠輕於水，必定向上浮升至水面後消散，此外污油比重亦輕於水，水中如有污油，該污油亦會向上浮升至水面之自然物理法則。故就勘驗結果中記載「此為潛水畫面，原先呈現氣泡不斷自水面下湧出」等語所示潛水畫面中不斷自水面下湧出之氣泡，參照前述潛水呼吸排氣之經驗法則與水中氣泡上浮之自然物理法則，自為潛水人員黃○○於潛水呼吸過程所排出，除此之外，別無他解，且於黃○○位於船體海底門下方時，其所吐出氣泡向上浮升，自然進入船體海底門之空間，並堆積於海底門上方，非經海底門上方之排氣孔，無從再為排出至海面，此與勘驗筆錄所示檔案3.MOV影像檔其中0分0秒起至0分7秒止之錄影畫面，確實清晰可見該影像所拍攝之區域為海底門內，且海底門上方確實已佈滿深色污油，且更可清晰可見黃○○潛水時所吐出之氣泡，不斷進入海底門內空間，並與海底門上方之污油混和之情相符，堪信黃○○結證所述為真實，並無任何不可信之處。又海底門上方混合之氣泡、污油於進入海底門通氣孔道後，參照前述自然法則，自然經由立揚輪船側之通氣孔出口，向海中排出並往水面浮升，此即為勘驗筆錄明載檔案3.MOV影像檔勘驗結果記載：「於影片1分35秒至1分50秒，顯示有一破洞內陸續溢出氣泡伴隨黑點浮油往上竄升；再至影片2分16秒至2分26秒，顯示另有一破洞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。」等語所示之現象，足見勘驗筆錄記載所謂船舶破洞（實為海底門通（透）氣孔）之氣泡污油來源，確實來自於立揚輪海底門上開堆積海中污油及黃○○潛水過程因呼吸所吐出之氣體混和物，為立揚輪船身所在海域之海水中原有物質，並非立揚輪船內所排放，堪信為真實。

2.又查證人黃○○於之結證內容：「（法官：提示本院卷第13

3頁（勘驗筆錄）並告以要旨，有何意見？）證人：那個不是破洞，那個是海底門的透氣孔，壹個海底門有4-8個透氣孔，那個油我不知道是從哪裡漏的，油本來是積在海底門裡面，為何還有氣跑出來，因為我在潛水要呼吸，所以會以氣泡積在海底門裡面，因為有透氣孔，所以我呼吸積到透氣孔裡跑出來。」、「（法官：經本院勘驗影片，影片中氣泡及氣泡內的黑點浮游很明顯從船孔洞冒出，有何意見？）證人：因為海底門有柵欄，我在呼吸的時候，會積到海底門裡面，因為船底也有油，船底比海底門還要低，如果是從海底門跑出來海（應為「船」之誤）底怎麼會有油，所以海底門不是問題。」、「（法官：為何海底的油會往船的孔洞冒出）證人：因為油從海床跑上來，所以有一部分在船底，也有部分到海底門。」、「（原告訴訟代理人：請求提示證物七，這是否船的底部？船下方有壹個像銀色架子的地方，架子上方正對船底部分有向內凹入的位置及網狀鐵門的設計，是否就是你拍攝海底門的位置？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：在這張照片，你可以看到所謂海底門透氣孔是在哪裡？）證人：是看不到，但是我可以標示大致位置。（提供鉛筆，讓證人標示。）我只是標示大概。」、「（原告訴訟代理人：排氣孔是否在照片中的紅色位置？）證人：大概在那裏。」、「（原告訴訟代理人：你在海底潛水的時候，你呼吸是氧氣瓶還是空氣管？）證人：是空氣管。」、「（原告訴訟代理人：你吐出的氣體，是否會積到海底門裡面？）證人：會，因為海底門有柵欄，我人進不去，我在海底門下面呼吸，空氣就會積到海底門裡面，再從排氣孔排出。」、「原告訴訟代理人：請再撥放錄影光碟，檔案3.MOV剛開始的畫面」、「法官諭知：現場再行撥放影片。」、「（原告訴訟代理人：播放時間一秒時，停下影片，請問證人你這個畫面是否在海底門柵欄的下方？壹條壹條就是柵欄）證人：是的」、「（原告訴訟代理人：柵欄跟柵欄空隙看到有點黃黃綠綠是甚麼？）證人：是浮油。」、「（原告

訴訟代理人：是堆積在何處？）證人：海底門裡面。」、「（原告訴訟代理人：所以當時你是在海底門下方嗎？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：你在潛水時候，你呼吸吐出來的氣體，是否會堆積在海底門上方，跟浮油一起？）證人：會。」、「（原告訴訟代理人：你剛才講的海底門的透氣孔，是否跟海底門上方，我們看到浮油的位置相連接？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：所以你剛剛說的意思，你吐出的空氣，跟油，他們都比較輕，所以就透過海底門的透氣孔，往船側排出？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：排出的位置是否你剛剛在照片上畫的位置？）證人：應該是，因為相片看不清楚洞，洞小小的大概3-4公分」、「（原告訴訟代理人：請求提示勘驗筆錄檔案的敘述，（提示勘驗筆錄予證人），剛剛看到所謂在潛水畫面裡面有壹個破洞..，那破洞是否就是你講的海底門的透氣孔？）證人：是透氣孔。」、「（原告訴訟代理人：溢出來氣泡，是否你在海底門下方呼吸的空氣？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：伴隨浮油是否你在海底門看到的浮油嗎？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：接下來還有寫到一個破洞，也是透氣孔嗎？）證人：是的。」、「（原告訴訟代理人：接下來還有寫到一個破洞，是否同一個透氣孔？）證人：我沒有辦理確定是否同一個透氣孔。」、「（原告訴訟代理人：當天你在做船體檢查，你有整個立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃船都看過？）證人：有。」、「（原告訴訟代理人：檢查結果，立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃船是否有破損？）證人：無。若船有破洞，應該是水跑進去船，不會從船裡面跑出來，因為壓力的關係。」、「（原告訴訟代理人：那天你在檢查立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃船船身的時候，船身是否有油墨（應為膜之誤）附著的情形？）證人：有，大概幾十米，船底偏左側。」、「（原告訴訟代理人：你以前在大漢海事公司擔任潛水員多久？）證人：大概20年。」、「（原告訴訟代理

人：做甚麼工作？）證人：主要是船，水下都有做。救難、打撈、船舶漏油都有。」、「（原告訴訟代理人：依照你的經驗，你說有油墨附著，依照你的經驗，油從哪裡來？）證人：應該是海床而來。因為海底門的位置比船底高，連船底都有油。」、「（原告訴訟代理人：你哪天看立揚（UNI-PROMOTE）全貨櫃船的船底有可以排出東西的孔或管道？）證人：沒有。船底沒有破掉，如果破掉船上會先知道。」等語（前審卷109年5月5日第157-162頁言詞辯論筆錄），與上述勘驗筆錄檔案3.MOV影像檔攝影內容及勘驗筆錄記載完全相符，亦與原告提出與立揚輪同型船舶關於船體海底門、通氣孔設置照片及立揚輪船舶設計圖、海底門通氣孔船圖放大資料（前審卷證物七第93-95頁）及海底門之設置功能與排氣方式之說明等客觀證據，證明海底門通（排）氣孔管道與船舶本身之油、水管線並無連結，經由海底門通氣孔所排出之空氣、油污並非來自於船舶所排洩，而係船舶外海域海水中原即存有之污染物之主張完全相符，證人黃○○上開證述內容與客觀事證相符，況黃○○為專業之潛水員，事發當時係受僱於訴外人大漢公司，具有多年之水下檢查經驗，與原告並無僱傭或其他利害關係，其從事專業之水下檢查業務，就親身實際經歷之檢查過程所為證述，本無刻意維護原告而故為不實陳述之必要，其證述內容，具有真實可信之高度期待性，原告之主張，即屬可採。

3.又查，黃○○當日潛水檢查所拍攝立揚輪船身底部照片，確實多處附著深色油污（見北高行卷第73頁），立揚輪船身最底處之平面、船體繪有白色標示「DOT」、「ES」、「3LWBTP」字體區域處亦發現多處油污沾染現象。原告復提出立揚輪過去進入船塢維修之船身、船底海底門、透氣孔及船身繪有上述白色標示字體處之照片，據以說明上開標示範圍、設施位於船體之相關位置（見北高行卷第81-83頁），以證明前開白色標示字體確實位於船身最低處之客觀事實；則依前揭證物所示，海底門及透氣孔位置客觀上確實高於白色標示

字體所在位置，且依油水比重不同關係，污油於海中排出必然向上浮升之自然物理法則，由立揚輪海底門透氣孔所排出之黑色浮油物質，自不可能違反前述物理法則，產生往下竄降至立揚輪船底白色標示字體所在位置並沾附於字體附近之船殼表面情形，此除排出污油來源係於船底更低處（見北高行卷第85頁），即證人黃○○結證所稱：「應該是海床而來。因為海底門的位置比船底高，連船底都有油。」之情形無誤，足見案發當時海中污油排放來源來自於比立揚輪船底更低的位置，自非屬立揚輪所排洩，亦屬明確。則立揚輪於事發當時既無排洩污油行為，被告以「研判」方式臆測、推論事發當時海面污油為立揚輪所排出，即屬無據且非真實，據此作成原處分，難認無認定事實錯誤之違法。

㈦、再查，被告雖以證人凌○○、陳○○之證述為據，然該二人雖證述目睹立揚輪船體水下冒出浮油等情，然此僅為該二人於水面上觀測結果，至多僅能證明油污排放來源來自於水下，並無直接證據可證明該污油為立揚輪所排出。再者，現場污油來源如為立揚輪停泊處下方海床之暗管、廢棄油桶者，其排出過程自經由立揚輪船體水下冒出至水面，僅以水面上觀察之情節即為對原告不利之認定，亦有疑慮。又證人即潛水員黃○○所拍攝之錄影畫面及照片，係自水下檢查結果，可明顯區分污油來源為立揚輪船體排出或來自於海床之不同，已如前述可證明污油來源並非立揚輪所排放，自無從以凌○○、陳○○二人前開證述，即認定立揚輪有排放污油之行為。被告又以高雄港務公司潛水員事後於立揚輪離泊後對該海域所為檢查結果認定立揚輪有排洩污油行為云云，惟按：高雄港務公司潛水員事後於立揚輪離泊後對該海域所為檢查結果，並未發現溢（洩）油之物體或現象，此為污油產生來源停止排放之結果，無從直接證明污油為立揚輪所排洩，於無其他直接證據下，原處分自不得以此推測立揚輪有排洩污油之行為。又以黃○○證述其於108年4月21日晚間20：50至23：00時許進行水下檢查時，已未發現漏油之來源

（前審卷第162頁言詞辯論筆錄），故依時序演進，高雄港務公司潛水員事後於立揚輪離泊後對該海域所為檢查結果，並未發現溢（洩）油之物體或現象，亦屬當然，但不足以據此反推黃○○所言為不可採抑或認定立揚輪有排放污油之行為。

㈧、況查，依據立揚輪船舶例行性保養說明及2019年度之例行檢查保養紀錄、2019年1月至5月期間之船舶保養紀錄之截圖畫面資料，及立揚輪自2018年11月26日起至2021年9月30日止期間之所有保養維修紀錄、立揚輪貨船安全構造證書說明及貨船安全構造證書，以及中國驗船中心民國109年6月1日編號000-00-000公證檢驗報告書正本（見本院卷第105-161頁），足見立揚輪於原處分作成前後，其維修保養悉依ISM規則定期持續辦理，並無異常狀況，亦維持財團法人中國驗船中心所檢驗核發貨船安全構造證書資格，結構、機器與設備之狀況均屬滿意，船底完整並無破損情形，並曾委請中國驗船中心登船實地進行海生物防附裝置、機艙管路及閥及盲板封環之公證檢測，其結果確認機艙內海底門布置與船圖一致，其機艙之管路所列之閥、法蘭接頭或管接點皆以封環繫固完整，且編號一致，並無擅自開啟拆卸情形。以上證據均可認原告已善盡立揚輪之管理維護責任，且立揚輪於事發當時船體、設備、機艙管路皆屬正常運作，準此，依前開證據，均足證立揚輪於事發時無破損及油料洩漏，海面之浮油亦非立揚輪之燃油，則就原告有無商港法第37條第1款排放油污之行為，陷於真偽不明之情況，依舉證責任之分配，自應由被告負擔舉證責任之不利益，是以，在被告並未提出該油污乃立揚輪所排放之其他積極證據以實其說之情況下，本院尚難認原處分為適法。

五、綜上所述，立揚輪於事發時無破損及油料洩漏，被告既無其他積極證據證明該油污係由原告所屬之立揚輪所排放，其以原處分裁處原告，顯非適法。是原處分認事用法有所違誤，訴願決定遞予維持，尚有未洽。原告訴請撤銷原處分及訴願

決定，為有理由，應予准許。

六、本案判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料，經本院審核後，認與判決結果不生影響，且無調查之必要，爰不一一論述及調查，併此敘明。

七、本件第一審裁判費及上訴審訴訟費用應由敗訴之被告負擔，宣示如主文第2項所示。

八、結論：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　　2　　月　　17　　日

行政訴訟庭　　法　官　張瑜鳳

以上正本係依原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，以原判決違背法令為理由，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實）。

其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內，向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本）；如未按期補提上訴理由書，則逕以裁定駁回上訴。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　2　　月　　17　　日

書記官　林劭威