

臺北高等行政法院判決

108年度訴字第1511號

109年12月17日辯論終結

原告 信福航業股份有限公司

代表人 陳兩傳

訴訟代理人 梁景岳 律師

陳冠諭 律師

宋雲揚 律師

被告 勞動部

代表人 許銘春

訴訟代理人 林陳彥

黃錫麟

張勝峻

上列當事人間職業安全衛生法事件，原告不服行政院中華民國108年7月24日院臺訴字第1080183385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：

被告以原告所屬信福1號輪(停靠於基隆港西15號碼頭)於民國107年9月6日15時59分許船員張克成從信福1號輪之左舷梯行走通往碼頭地面時，該舷梯所設欄柵上下欄桿之桿距約為145公分，致上扶繩撓度過大，張克成重心不穩向外傾斜靠壓上扶繩，該扶繩無法支撐其重量而向下彎曲，造成張克成從舷梯上墜落碼頭地面死亡之職業災害(下稱系爭事故)，

經被告所屬職業安全衛生署（下稱職安署）於107年9月8日派員檢查發現，以原告發生職業安全衛生法（下稱職安法）第37條第2項規定之死亡職業災害，依同法第49條第1款規定，以108年2月1日勞職授字第1080200281號處分書（下稱原處分），公布原告名稱及負責人姓名。原告不服，提起訴願，遭決定駁回後，提起本件行政訴訟。

二、原告主張略以：

（一）張克成於系爭事故發生前，業已向原告提出離職單，並經原告同意，是原告與張克成間勞動契約已經合意終止，系爭事故發生時張克成已非原告之員工，亦無執行職務之行為，其死亡結果非屬職安法第2條第5款之職業災害。且張克成在信福1號輪原職務為幹練水手，亦為船員身分，於系爭事故發生時，係因離職登岸，始行走於左舷梯上，是張克成登岸所用之左舷梯，應屬提供船員及引水人員等登輪、登岸所用之舷梯，應無碼頭裝卸安全衛生設施標準（下稱碼頭裝卸安全標準）之適用。

（二）原告所屬信福1號輪前經交通部航港局特別檢查合格，並核發中華民國船舶檢查證書（下稱船檢證書），而觀諸船舶法及船舶檢查規則對於特別檢查檢查內容之規定可知，船舶舷梯之規格亦在特別檢查之列；且信福1號輪停泊於基隆港時，亦已依碼頭裝卸安全標準第4條、第5條規定供交通部航港局查驗相關設備合格，被告自應尊重此船檢證書及交通部航港局查驗合格之行政處分構成要件效力。又交通部航港局查驗合格之行政處分，為原告信賴基礎，且原告亦因信賴上開二行政處分而使用信福1號輪載運砂石、航行於海面及供船員起居，而有信賴表現之客觀行為，且並無信賴不值得保護之情形，原告之信賴自應受保障。惟被告無視交通部航港局

核發之船檢證書及查驗合格結果，逕行以原處分裁罰原告，業已破壞機關權限間之分工與相互尊重，違反行政處分構成要件效力，且違背誠實信用原則及信賴保護原則。承此，原告始終認定信福1號輪符合相關法規且設備安全，參照最高法院102年度判字第611號、107年度判字第336號行政判決意旨，原告對於信福1號輪左舷梯未符合碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款關於柵欄上下欄桿之桿距須75公分以下之規定，主觀上並無過失可言，且無法預見，亦無期待可能性，自屬不可歸責，被告不應予以裁處。

(三)依據證人○○○所述，信福1號輪左舷梯甚為穩固，且張克成於系爭事故發生前有飲酒之情形；再觀諸系爭事故發生時之錄影畫面，張克成於踏入信福1號輪左舷梯前，業已泥醉不堪、步履蹣跚，難以正常行走，而需刻意停頓駐足以穩定其行李及腳步，踏入階梯之後，仍搖擺不定、重心難以維持，與常人行走於階梯之姿態迥異。是可見凡意識清晰之人行走於信福1號輪左舷梯之上，均難生墜落身亡之結果，張克成當日違反船員同意書不得飲酒之規定而飲酒，行走於信福1號輪左舷梯時業因醉酒而搖擺不定、步伐不穩，終至摔落至扶繩之上，進而翻越扶繩之上摔落至地面，可見縱使信福1號輪左舷梯柵欄上下桿距已符合碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款規定，張克成仍將生墜落碼頭地面之結果，則系爭事故之發生應與信福1號輪左舷梯柵欄上下欄桿桿距是否75公分以下間，無相當因果關係。

(四)被告未審究上開有利於原告之各情，並以職安法第49條及違反職業安全衛生法及勞動檢查法案件處理要點（下稱違反職安法處理要點）第8點並未區分故意過失均應予以裁罰為由，作成原處分，顯有未依職權調查證據、未注意有利原告之

情形，違反行政程序法第36條規定，且有裁量怠惰之違法。
。並聲明求為判決：訴願決定及原處分均撤銷。

三、被告答辯略以：

(一)原告所屬信福1號輪為短程航行載運砂石，罹災者張克成受僱原告於信福1號輪上從事砂石卸貨作業，信福1號輪左舷梯為該輪船結構之一部分，為張克成之工作場所範圍，原告就所提供之左舷梯自當應符合法令規定之安全上下設備。惟信福1號輪於107年9月6日停泊於基隆市港西15號碼頭進行卸砂作業時，將未符合碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款規定（實際欄柵上下欄桿之桿距為145公分，超過法令規定75公分以下）之左舷梯設於碼頭邊供相關工作者往返船岸使用，其使用左舷梯往返船岸之工作者皆暴露於有墜落危險之虞狀態。又張克成當日確實從事卸砂作業，災害發生時間為15時59分，為張克成工作時間（12時至16時）內，未脫離原告之船長○○○指揮及監督時間範圍，張克成從信福1號輪左舷梯上墜落地面發生系爭事故時，未離開原告能支配及管理之工作場所範圍，應屬職業災害。

(二)原告所提船員離職單及船員任卸職認可申請書，皆為災害發生後所提供之紀錄，船員離職單之申請人張克成簽名難認為真，船員任卸職認可申請書則未有張克成簽章，最後「僱傭契約終止」與否之欄位亦未有勾選，不足認定原告與張克成之勞動契約已終止。又由原告所僱勞工○○○於被告所屬職安署之談話紀錄及證人○○○到院證述內容，均未親見張克成喝酒，僅以張克成附近地上有酒瓶、張克成有吼叫情形推論張克成於工作時有飲酒情形，屬臆測之詞，不足採信。原告主張有禁止船員飲酒規定，並指稱張克成有飲酒習慣，原告卻未曾對之懲處，可見原告未善盡管理之責。且原告如已

01 依碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款設置符合規定之船舷
02 梯，應能有效防止工作者通行船岸間墜落之危害，原告卻疏
03 未注意，導致系爭事故發生，自有過失，且與系爭事故發生
04 具有因果關係，此無涉張克成有無飲酒，亦不能因此免除原
05 告之責任。

06 (三)信福1號輪雖曾經交通部航港局核發船檢證書、經財團法人
07 中國驗船中心（下稱中國驗船中心）出具國內線載運砂石適
08 航性證明，然交通部航港局係依據船舶法、船舶檢查規則所
09 為，且渠等均非職安法之主管或授權檢查機關（構），其中
10 船舶檢查規則第38條規定所稱之舷梯係提供船員及引水人員
11 登輪、登岸所用，或僅係針對船隻航行安全進行適航性評估
12 。而被告為職安法主管機關，信福1號輪之用途為雜貨船，
13 於碼頭進行砂石裝卸作業，其隨帶之船舷梯係為提供勞工上
14 下船舶使用，即應依被告與交通部會銜發布之碼頭裝卸安全
15 標準，設置符合安全規範之船舷梯，以防止職業災害發生，
16 二者設置之法規依據目的不同。即原告所屬信福1號輪於裝
17 卸作業時，原告應有義務提供符合碼頭裝卸安全標準第18條
18 規定之舷梯、梯或其他類似裝備，以符合職安法規定，原告
19 不得據此卸責。

20 (四)職安法第49條第1款之立法意旨及規範目的，係在藉由社會
21 及媒體監督力量督促不良之事業單位、雇主及相關機構改善
22 或提升服務品質，是其致力改善工作環境，降低職業災害，
23 並預防災害或職業病後續擴大或惡化之行政目的，對於發生
24 特定災害或職業病之事業單位，不論其是否違反行政法上之
25 義務，抑或有故意過失，特別採取足以影響其名譽之預防性
26 行政措施，以確保工作者之安全及健康，屬預防性之行政措
27 施，則原告主張其並無過失云云，應不影響原處分之作成。

據此，被告認定原告發生職安法第37條第2項第1款所稱之死亡職業災害，依同法第49條第1款規定，公布原告名稱及負責人姓名，於法有據。並聲明求為判決：原告之訴駁回。

四、上開事實概要欄所述之事實經過，除下列爭執事項外，其餘為兩造所不爭執，並有職安署（北區職業安全衛生中心）一般安全衛生檢查會談紀錄（見原處分卷第28-49頁）、原告所屬水手○○○（見原處分卷第54-55頁）、○○○○○談話紀錄（見原處分卷第52-53頁）、重大職業災害檢查報告書（見本院卷第69-75頁）、現場照片（見原處分卷第21-27頁）、原處分（見原處分卷第1-2頁）、訴願決定（見原處分卷第4-10頁）在卷可稽，自堪認為真正。本件爭執事項為：被告以原告工作場所發生職安法第37條第2項第1款規定之職業災害，並依同法第49條第1款規定以原處分公布原告名稱及負責人姓名，是否適法？

五、本院之判斷：

（一）應適用之法令及法理之說明：

1.職安法第1條規定：「為防止職業災害，保障工作者安全及健康，特制定本法；其他法律有特別規定者，從其規定。」第2條第1、2、3、5款規定：「本法用詞，定義如下：一、工作者：指勞工、自營作業者及其他受工作場所負責人指揮或監督從事勞動之人員。二、勞工：指受僱從事工作獲致工資者。三、雇主：指事業主或事業之經營負責人……五、職業災害：指因勞動場所之建築物、機械、設備、原料、材料、化學品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之工作者疾病、傷害、失能或死亡。」第3條第1項規定：「（第1項）本法所稱主管機關：在中央為勞動部；……。」第5條第1項規定：「（第1項）雇主使勞工從事工作

，應在合理可行範圍內，採取必要之預防設備或措施，使勞工免於發生職業災害。」第6條第1項第5款及第3項規定：「（第1項）雇主對下列事項應有符合規定之必要安全衛生設備及措施：……五、防止有墜落、物體飛落或崩塌等之虞之作業場所引起之危害。……（第3項）前二項必要之安全衛生設備與措施之標準及規則，由中央主管機關定之。」第37條第2項第1款及第3項規定：「（第2項）事業單位勞動場所發生下列職業災害之一者，雇主應於八小時內通報勞動檢查機構：一、發生死亡災害。……（第3項）勞動檢查機構接獲前項報告後，應就工作場所發生死亡或重傷之災害派員檢查……。」第49條第1款規定：「有下列情形之一者，得公布其事業單位、雇主、代行檢查機構、驗證機構、監測機構、醫療機構、訓練單位或顧問服務機構之名稱、負責人姓名：一、發生第37條第2項之災害。」

2. 職安法施行細則第1條規定：「本細則依職業安全衛生法（以下簡稱本法）第54條規定訂定之。」第5條第1項第1款規定：「本法第2條第5款、第36條第1項及第37條第2項所稱勞動場所，包括下列場所：一、於勞動契約存續中，由雇主所提示，使勞工履行契約提供勞務之場所。」

3. 碼頭裝卸安全標準第1條規定：「本標準依職業安全衛生法第6條第3項規定訂定之。」第3條第1款及第6款規定：「本標準用詞，定義如下：一、裝卸作業：指在港區之船上或陸上從事貨物之裝卸、搬運及處理等作業。……六、船方：指船舶所有人、運送人、船長或其代理人。」第18條第1項規定：「船方設置舷梯、梯或其他類似設備供前條所定之用途者，應依下列規定設置：一、船舶隨帶舷梯或其他類似設備，應穩妥固定，寬度55公分以上，材料堅韌、構造牢固及加

01 設安全護網。二、梯應穩妥固定，二側設欄柵直達兩端，欄
02 柵上下欄桿之桿距75公分以下，並加設扶繩、扶索或其他具
03 有同等安全作用之防護設施。」

04 4.準此，職安法係為防止職業災害之發生，保障工作者安全及
05 健康而制定，並透過職安法第2章對安全衛生設施、第3章對
06 安全衛生管理建立之責任機制，課予事業單位或雇主，在合
07 理可行之範圍內，採取必要之預防設備或措施之作為義務，
08 以達成防止工作者發生職業災害、保障工作者安全及健康之
09 目的。而因勞動場所之設備引起之勞工死亡，即屬職安法第
10 2條第5款之職業災害，且為職安法第37條第2項第1款之死亡
11 職業災害，被告得依職安法第49條第1款規定，公布雇主名
12 稱、負責人姓名。又如勞工所從事者為在港區之船上或陸上
13 從事貨物之裝卸工作，雇主自應遵守碼頭裝卸安全標準之相
14 關規定，設置可供勞工從事勞務之安全設備，其中包括設置
15 符合碼頭裝卸安全標準第18條第1項規定之舷梯以供勞工上
16 下船舶、往返船岸之用，否則即屬違反雇主採取必要設備以
17 保護勞工安全之行政法上之義務，自有過失。

18 (二)行政罰法第1條規定：「違反行政法上義務而受罰鍰、沒入
19 或其他種類行政罰之處罰時，適用本法。但其他法律有特別
20 規定者，從其規定。」第2條規定：「本法所稱其他種類行
21 政罰，指下列裁罰性之不利處分：一、限制或禁止行為之處
22 分：限制或停止營業、吊扣證照、命令停工或停止使用、禁
23 止行駛、禁止出入港口、機場或特定場所、禁止製造、販賣
24 、輸出入、禁止申請或其他限制或禁止為一定行為之處分。
25 二、剝奪或消滅資格、權利之處分：命令歇業、命令解散、
26 撤銷或廢止許可或登記、吊銷證照、強制拆除或其他剝奪或
27 消滅一定資格或權利之處分。三、影響名譽之處分：公布姓

名或名稱、公布照片或其他相類似之處分。四、警告性處分：警告、告誡、記點、記次、講習、輔導教育或其他相類似之處分。」其立法理由分別載明：「一、對於違反行政法上義務者，依法處罰，乃現代民主法治國家之基本原則。以往由於政府行政事務繁雜，為達行政目的，採用不同之處罰方法或手段，致行政法規所定之行政罰種類繁多，名稱互異，處罰形式不一，且實務上裁罰時之法律適用與理論見解分歧，常生困擾，不但影響行政效能，且關係人民權益至鉅。二、本法之立法目的，乃在於制定共通適用於各類行政罰之統一性、綜合性法律，期使行政罰之解釋與適用有一定之原則與準繩。為明確其適用範圍，爰於首條明定，限於違反行政法上義務而受罰鍰、沒入或其他種類行政罰之處罰時，始有本法之適用。依本條規定，本法所稱之行政罰，係指行政秩序罰而言，不包括『行政刑罰』及『執行罰』在內。……。三……。」「一、為因應我國目前實務上需要，使各種法律有效達成行政目的，並基於維護公益之考量，本法之適用，除因違反行政法上義務應受罰鍰或沒入之裁處外，亦將行政機關所為之不利處分中具有裁罰性者視為行政罰，由於其名稱種類有一百餘種之多，爰概稱為『其他種類行政罰』，並參酌司法院釋字第394號等解釋使用『裁罰性行政處分』之用語，將其適用本法應具備『裁罰性』及『不利處分』之要件予以明定，以界定本法之適用範疇。二……。三、本法所稱『其他種類行政罰』，僅限於本條各款所定『裁罰性之不利處分』，並以『違反行政法上之義務』而應受『裁罰性』之『不利處分』為要件，如其處分係命除去違法狀態或停止違法行為者，因與行政罰之裁罰性不符，非屬裁罰性之不利處分，無本法之適用。……。」第3條規定：「本法所稱行

01 為人，係指實施違反行政法上義務行為之自然人、法人、設
02 有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組
03 織。」第7條規定：「（第1項）違反行政法上義務之行為非
04 出於故意或過失者，不予處罰。（第2項）法人、設有代表
05 人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織違反
06 行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或
07 實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為
08 該等組織之故意、過失。」本條立法理由載明：「一、現代
09 國家基於『有責任始有處罰』之原則，對於違反行政法上義
10 務之處罰，應以行為人主觀上有可非難性及可歸責性為前提
11 ，如行為人主觀上並非出於故意或過失情形，應無可非難性
12 及可歸責性，故第1項明定不予處罰。二、現行法律規定或
13 實務上常有以法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中
14 央或地方機關或其他組織作為處罰對象者，為明其故意、過
15 失責任，爰於第2項規定以其代表人、管理人、其他有代表
16 權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失
17 ，視為該等組織之故意、過失。三……。」本件被告以原告
18 工作場所發生職安法第37條第2項第1款之職業災害，並依同
19 法第49條第1款規定以原處分公布原告名稱及負責人姓名，
20 核屬行政罰法第2條第3款之影響名譽之處分，且由職安法第
21 49條之立法目的謂：「為藉社會及媒體之監督力量，督促不
22 良之事業單位、雇主及相關機構改善或提升服務品質，爰明
23 定有本條所定情事之一者，得公布其名稱或姓名。」此當係
24 著眼於行為人過去違反行政法上義務之行為施以不利益之法
25 效果予以非難，並以此處罰附隨達到遏阻行為人再犯之預防
26 性效果，立法者主觀上應有「處罰意圖」，應屬裁罰性之不
27 利處分，依前揭說明，自應以行為人主觀上具有故意過失為

要件。被告辯稱原處分性質上為預防性不利處分，故無須以原告對於系爭事故之發生具有故意、過失為要件云云，洵屬誤會。

(二)被告以原告工作場所發生職安法第37條第2項第1款之職業災害，並依同法第49條第1款規定以原處分公布原告名稱及負責人姓名，核屬適法：

查原告所屬信福1號輪為短程航行載運砂石之雜貨船，系爭事故發生前，張克成原受僱於原告在信福1號輪上從事砂石卸貨作業，為原告僱用之勞工；而信福1號輪左舷梯為該輪船結構之一部分，用以供原告所僱用勞工往返信福1號輪與碼頭岸邊所用，此為兩造所不爭執，並有信福1號輪之船檢證書（見本院卷第79頁）、現場照片（見原處分卷第21-27頁）在卷可稽，堪予認定。而信福1號輪左舷梯為該輪船結構之一部分，係用以供相關人員上下船舶、往返船岸之用，自當屬原告所僱勞工張克成之工作場所範圍，則原告身為雇主，就其所屬信福1號輪所提供之左舷梯，自應符合碼頭裝卸安全標準相關設備規範以維護其所僱勞工之安全衛生；又碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款關於柵欄上下欄桿之桿距設置應在75公分以下之規定，其規範目的係考量海風強勁，勞工上下船時如手握扶繩仍恐有墜落危險之虞，依人體上肢長度及跨出一步之距離（約75公分），規定上下欄桿桿距應在75公分，俾人員握持，防止發生墜落事故，且扶繩係藉由欄桿支撐得以承受張力，而在承受相同張力情況下，倘欄桿支撐較密集，則其扶繩撓度相對較低一情，亦經訂立碼頭裝卸安全標準之中央主管機關即被告闡明明確，有被告109年10月14日勞職授字第1090204191號函（見本院卷第373頁）在卷可稽。惟原告所屬信福1號輪左舷梯於系爭事故發生時

，其柵欄上下欄桿之桿距卻長達145公分，原告顯已違反前揭規定之行政法上之義務甚明，其縱非故意，亦難辭過失之責；又張克成自信福1號輪左舷梯步行走下之際，因左右搖晃、重心不穩而自其右側翻越該左舷梯，墜落碼頭地面死亡一情，亦經本院勘驗系爭事故發生光碟明確（見本院卷第405頁），則若該左舷梯柵欄上下欄桿之桿距設置符合上開規定，張克成應得於步行走下之際即時握持住左舷梯欄桿，或該左舷梯之扶繩應可承受張克成倚靠之相當張力而不至於撓度過大導致張克成站立不穩翻越墜落碼頭地面死亡之結果，是原告違反碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款規定之行政法上之義務，與張克成墜落死亡之結果，有相當因果關係，足堪認定。至原告主張因張克成於系爭事故發生前有飲酒情形，始導致其步態不穩而自左舷梯墜落等語，雖據證人○○○○於本院證述稱：我過去有碰過張克成當班喝酒，張克成喝酒後情緒會放大，當天雖沒有看到他喝酒，但感覺他有喝酒，因為情緒很大，有聽到二副說張克成有喝酒，其他船員指給我看張克成工作附近有空酒瓶等語（見109年4月21日準備程序筆錄本院卷第231-241頁）及信福1號輪○○○○○聲明書一紙（見本院卷第315頁）載以：當日我確實已聞到船員張克成有酒味，跟他說話一看就知道他又喝酒等語，固堪認張克成於系爭事故發生前有飲酒情事，惟觀諸原告所提出張克成於系爭事故發生前即當日14時3分仍得在LINE群組留言表示：「船長謝謝我打包下船」（見本院卷第289頁）及在船員離職單上仍得正確在申請人欄內簽名（見本院卷第57頁）之客觀情狀，尚難認定張克成於系爭事故發生前有何意識模糊之情形，且經本院勘驗系爭事故發生錄影光碟內容亦僅顯示張克成一邊揹起東西以及手提重物，於自信福1號輪

01 左舷梯走下階梯約7步處左右搖晃重心不穩而翻越舷梯墜地
02 之情形（見本院卷第405頁），故不能據此認定張克成係因
03 飲酒過量所導致其步態不穩之事實；況縱如原告主張張克成
04 有因飲酒過量導致步態不穩之事實，此亦僅為系爭事故發生
05 之共同原因，即張克成自己飲酒之行為就系爭事故發生與有
06 過失，尚不能阻斷原告違反前揭碼頭裝卸安全標準第18條第
07 1項第2款規定之行政法上義務致生系爭事故發生之因果關係
08 甚明。是以，系爭事故之發生，確係因原告違反碼頭裝卸安
09 全標準第18條第1項第2款規定之行政法上之義務所致，自屬
10 職安法第2條第5款之職業災害，且因張克成已因此死亡，即
11 為職安法第37條第2項第1款之死亡職業災害，被告依職安法
12 第49條第1款規定以原處分公布原告名稱及負責人姓名，應
13 屬適法。

14 (四)原告主張原處分違法之下列事由，洵不足採：

- 15 1.原告主張系爭事故發生時，原告已與張克成合意終止勞動契
16 約，且張克成係為離開信福1號輪而步下該左舷梯，並非執
17 行職務，故系爭事故發生並非職業災害云云。查系爭事故發
18 生前，張克成已向原告表示離職並經原告同意，隨後張克成
19 即步下信福1號輪並發生系爭事故等情，業經證人○○○到
20 庭證述在卷（見本院卷第231-241頁109年4月21日準備程序筆
21 錄），且據原告提出船員離職單、船員卸職認可申請書（見
22 本院卷第57-59頁）、張克成船員服務手冊、護照、放落救生
23 艇演習報告、緊急操舵演習報告、滅火演習報告之簽名筆跡
24 提供比對、手機LINE群組對話內容影本（見本院卷第269-29
25 1頁）、信福1號輪○○○○○聲明書一紙（見本院卷第315頁
26 ）在卷可證，堪認屬實。惟職安法之立法目的係為保障工作
27 者安全及健康而制定，並透過課予雇主在合理可行之範圍內

01 採取必要之預防設備或措施之行政法上之義務，以防止職業
02 災害之發生，是雇主本應提供符合職業安全相關法規之勞動
03 場所予勞工提供勞務，且基於保障勞工安全衛生之公法目的
04 ，其保障範圍及對象自應採盡量寬廣之認定以為周全，往前
05 至少應包含勞工於尚未成立勞動契約關係即已開始提供勞務
06 之時間與空間、往後至少應包含勞工於勞動契約關係解消後
07 離開其勞動場所前之時間與空間，此與民事法上關於勞動契
08 約關係之成立與解消之構成要件係為認定勞雇雙方私法上各
09 自權利義務關係之法律效果迥異，非可等同而論。是以，縱
10 如原告主張其與張克成間之勞動契約於系爭事故發生時業已
11 合意終止，然此亦僅是雙方於私法上基於勞動契約所生之權
12 利義務關係之終止，原告就勞工張克成於勞動契約終止後在
13 離去勞動場所之途中，當仍有遵守勞動場所安全衛生之行政
14 法上之義務，於此期間所發生之系爭事故，既係因原告就勞
15 動場所設備即信福1號輪左舷梯之上開缺失所致，自應仍屬
16 職業災害。原告主張其與張克成間勞動契約已合意終止，張
17 克成離去船舶之行為並非執行職務，故系爭事故並非職業災
18 害云云，洵不可採。

19 2.原告主張信福1號輪前經交通部航港局特別檢查合格並核發
20 船檢證書，且停泊於基隆港時，亦已依碼頭裝卸安全標準第
21 4條、第5條規定供交通部航港局查驗相關設備合格，被告自
22 應尊重此船檢證書及交通部航港局查驗合格之行政處分構成
23 要件效力，即應認信福1號輪船舶舷梯之規格已符合相關規
24 定云云。查原告所屬信福1號輪，建造完成日期為83年7月，
25 前為航行國際航線適用國際公約之雜貨船，依船舶法第30條
26 及第31條規定，應入級中國驗船中心依各項國際公約之規定
27 施行檢查合格後，由中國驗船中心核發國際公約證書在案；

嗣於107年7月12日船舶所有人取消適用國際公約證書及入級檢驗，依同法向交通部航港局申辦變更航行區域為「外海航線」，並經特別檢查合格核發船舶檢查證書；又中國驗船中心104年間出具之信福1號輪國內線載運砂石適航性證明，並未包含舷梯設置等情，有中華民國船舶國籍證書（見本院卷第55頁）、船檢證書（見本院卷第79頁）、交通部航港局108年6月10日航北字第1080004034號函及所附中國驗船中心108年5月24日108驗中檢字第02254號函（見原處分卷第76-77頁）在卷可稽，且為兩造所不爭執，堪認屬實。又依交通部航港局109年10月30日航北字第1090008695號函：「……二、船舶依船舶法規定申請辦理特別檢查，有關舷梯部分依船舶檢查規則第38條規定應予以檢查，船舶法與相關子法雖未就舷梯規格有所規範，爰依船舶法第101條規定主管機關得參照有關國際公約（國際海上人命安全公約辦理檢查），依該公約規定舷梯規格應符合ISO 5488：1979規定。三、船舶檢查規則第38條規定所稱之舷梯係提供船員及引水人員等登輪、登岸所用，複查碼頭裝卸安全衛生設施標準第17條規定之舷梯，係船方為便利裝卸作業之實施，於船舶靠岸或靠近其他船舶時，應設置上下船舶之安全設備，以供工作者往返船岸之用，兩者設置之法規依據目的不同；至船舶於裝卸作業時，船方應有義務提供符合碼頭裝卸安全衛生設施標準第18條規定之相關舷梯、梯或其他類似裝備，以符合職業安全衛生法相關規定。」（見本院卷第381頁）準此，信福1號輪前經交通部航港局依船舶法、船舶檢查規則為特別檢查合格，並核發船檢證書，該特別檢查雖亦包含舷梯規格，然此僅係船舶法主管機關交通部航港局為確保船舶航行及人命安全之管理措施，核與職安法為避免職業災害發生、保護勞工安全衛生

而授權訂立之碼頭裝卸安全標準，本質及目的上即屬有別，兩者之規範客體、保護對象、作為義務人、設備規格均不相同，自無構成要件效力可言，交通部航港局核發之船檢證書更非原告可執為信福1號輪左舷梯符合碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款規定之信賴基礎，被告以原告違反碼頭裝卸安全標準第18條第1項第2款規定之行政法上之義務，而發生死亡職業災害，並依職安法第49條第1款作成原處分公布原告名稱及負責人姓名，並無違反信賴保護原則或誠信原則，亦難認原告對於該行政法上之義務之違反有何不可預見或無期待可能性而得免責。

六、綜上所述，原告主張各節，均無可採，被告所為原處分，並無違誤，訴願決定遞予維持，亦無不合。原告仍執前詞，訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊及防禦方法對本件判決結果不生影響，爰不逐一論列，併此敘明。

八、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 110 年 1 月 7 日

臺北高等行政法院第七庭

審判長法官 許麗華

法官 孫萍萍

法官 陳雪玉

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。

01 是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴
02 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
03 文書影本及委任書。
04

05 中 華 民 國 110 年 1 月 7 日

06 書記官 王月伶