臺灣嘉義地方法院行政訴訟判決

109年度簡字第12號

原　　告　嘉明海運股份有限公司
代　表　人　陳乾禾
訴訟代理人　陳大俊律師
被　　告　嘉義縣政府
代　表　人　翁章梁
訴訟代理人　陳修君律師
　　蘇義雄
　　王忠義

上列當事人間因海洋汙染防治法事件，原告不服行政院海洋委員會中華民國109年3月11日海法訴字第000000000號訴願決定，提起行政訴訟，本院於民國109年8月12日辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣貳仟元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

一、訴之追加部分：

㈠、按「訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但經被告同意或行政法院認為適當者，不在此限。」「有下列情形之一者，訴之變更或追加，應予准許：一、訴訟標的對於數人必須合一確定，追加其原非當事人之人為當事人。二、訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變。三、因情事變更而以他項聲明代最初之聲明。四、應提起確認訴訟，誤為提起撤銷訴訟。五、依第一百九十七條或其他法律之規定，應許為訴之變更或追加。」行政訴訟法第111條第1項、第3項定有明文。上開規定，於簡易訴訟程序仍適用之，同法第236條亦有明文規定。

㈡、本件原告於109年4月16日起訴狀之訴之聲明為：「1、被告108年10月8日府授環水字第1080200331號處分及原告因不服上開處分提起訴願遭海洋委員會駁回之決定（案號：海法訴

字第000000000號），均予撤銷。2、訴訟費用由被告負擔。」；嗣於109年8月2日行政訴訟辯論意旨狀追加訴之聲明為：「1、被告108年10月8日府授環水字第1080200331號處分及原告因不服上開處分提起訴願遭海洋委員會駁回之決定（案號：海法訴字第000000000號），均予撤銷。2、被告應給付原告新台幣30萬元。3、訴訟費用由被告負擔。」。

㈢、經核原告所為追加部分為2、被告應給付原告新臺幣30萬元部分，該部分之請求係基於同一之請求基礎，皆與原已起訴部分可共用相同訴訟程序及資料，且有利於當事人之利益，應予准許，合先敘明。

二、就108年10月7日府授環水字第1080214455號函及所附裁處書部分，非屬本件審理範圍，理由如下：

㈠、本件原處分機關即嘉義縣政府，先於108年10月8日以原告所有之勝利號輪（下稱系爭船舶）周圍有油花（事後查證係為柴油）分布，且未佈設攔油索或吸油索等油汙應變器材，先行開立108年10月8日府授環水字第1080200331號函及所附裁處書，裁處原告新臺幣（下同）30萬元罰鍰及環境教育2小時之處分（下稱第一原處分）。嗣於翌日發現現場因攔油索長度不足，無法有效防堵液壓油之漏油擴散現象，復開立108年10月7日府授環水字第1080214455號函及所附裁處書，裁處原告30萬元罰鍰及環境教育2小時之處分（下稱第二原處分）。

㈡、惟本件原告之訴之聲明係為「被告108年10月8日府授環水字第0000000000號處分及原告因不服上開處分提起訴願遭海洋委員會駁回之決定（案號：海法訴字第000000000號），均予撤銷」，僅載明欲撤銷第一原處分書，未有載明欲撤銷第二原處分書。縱原告答辯狀中有敘明原告對大漢公司現場執行作業人員並無指揮監督之權利，因而無須負監管責任，然原告訴之聲明並未針對第二原處分聲明撤銷之，故就此部分應非屬本件之審理範圍，此部分先予敘明之。

貳、實體部分：

一、事實概要：

㈠、原告所有之系爭船舶於108年8月1日於布袋商港北堤海側消波塊（北緯23度22分48秒、東經120度7分52秒)發生擱淺意外事件（下稱系爭事故），原處分機關於次日至現場查核，發現系爭船舶周圍有油花（事後查證係為柴油）分布，且未佈設攔油索或吸油索等油汙應變器材，遂以違反海洋汙染防治法第32條第1項規定，依同法第49條及環境教育法第23條規定，開立第一原處分書。

㈡、108年8月3日原處分機關接獲通報擱淺之系爭船舶疑似有重油漏出，立即於當日9時45分至現場查核，發現現場因攔油索長度不足，無法有效防堵液壓油之漏油擴散現象，且現場亦無備妥相關應變器材，遂再次以違反海洋汙染防治法第32條第1項之規定，並依同法第49條及環境教育法第23條規定，開立第二原處分書。

㈢、原告不服並於108年11月19日提起訴願，經行政院農委會於109年3月11日海法訴字第000000000號訴願決定書（下稱訴願決定）駁回原告訴願，原告遂提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張：

㈠、系爭船舶於108年8月1日發生擱淺後，原告及系爭船舶之船長於系爭船舶擱淺後，立即切斷燃油斷閥並通報港務機關，並即委請專業公司進行海洋污染防治之作業，以上均為原告公司能力所及可得立即採取之措施，足徵原告並無坐視不理或隱匿不報之且逃避舉措，應無違反海洋汙染防治法第32條第1項之情事。

㈡、而海上意外事件之處理，時常受海象氣候之影響，並非易事。原告為船運公司，並無海事救難或海洋汙染防治之專業能力，有關系爭船舶擱淺之後，何時可以在海上進行攔油索或吸油索之佈建作業，並非原告可以決定或逕為執行。凡上述污染防治作業，原告已於船舶擱淺後30分鐘內立即委由大漢海事工程公司（下稱大漢公司）承攬施作，且大漢公司也因應海象狀況開始處理，尚難令原告承擔委外公司在現場實際

作業缺失之責任，此因依據原告與大漢公司之承攬契約關係，原告對大漢公司現場執行作業人員並無指揮監督之權利。

㈢、況事實證明在原告委請之海事工程業者努力下，本次擱淺並未發生汙染附近海域及養殖區之情事，足見本公司確實履行依本法所負之義務，並無懈怠。被告僅以處理過程中目視海面上有油污飄散之情況，卻未審酌最終處理結果，遽為認定原告違反本法之規定，實非有當。

㈣、並聲明：

1、被告108年10月8日府授環水字第1080200331號處分及原告因不服上開處分提起訴願遭海洋委員會駁回之決定（案號：海法訴字第000000000號），均予撤銷。

2、被告應給付原告新臺幣30萬元。

3、訴訟費用由被告負擔。

三、對被告抗辯之陳述：

㈠、系爭船舶所有人於事件發生後能夠做最即時處理的事就是將船舶的供油閥關閉，以免油污外散，下一步就是通報，之後就是委請大漢公司進行救難。原告在這次意外事件後，就是按照這些步驟做，沒有一點遲疑。而案發當日大漢公司即已來救援，該公司當天也派出船舶來現場，只是因為風浪的關係，拖吊的小船也翻覆，就無法以海路的方式到達，而是透過陸路的方式到達。第二次應變會議時，當天原告就派人在現場說明，要進行處理及規劃的時程，也提到海象的狀況不好，整個會議過程並沒有其他與會人員說現場的海象狀況是良好。第二日之規劃係以六艘舶舨船，每兩艘拉一條攔油索，佈建在擱淺船隻外圍，但是當天的海象狀況以及擱淺船隻的所在位置，風浪很大，而且舢舨船的體積不足以抗衡風浪，所以舢舨船擔心被強風吹向岸邊的石頭產生危險。我們已經竭盡所能聯絡救援，並非視而不見不作為。

㈡、關於法條所規範立即得解釋，這個「即」確實有立即的意思，不能夠遲疑推託閃避的概念，本案的原告處理，確實符合這個要求我們將所有提供給我們的吸油棉都投入海中了，為

何又說我們沒有做適當的動作，況且除了布袋港外，還有包含隔壁港口的設施，海面上一條作業的漁船都沒有，海面上看到的東西，是固定養蚵的蚵架，我覺得被告以當天空拍的事情認為海面上平靜而且可以作業的主張是不相符的，且系爭船舶所擱淺的位置幾乎就是在岸邊，旁邊有很多防波塊就是要抵擋吸納海浪對於堤防的衝擊，也就是這樣的區域確實這地方的浪很大，現場沒有辦法立即處理。且法條的規定就是要我們做，就是處罰那些隱瞞海難的事實，或遲遲不願意開始救援的接洽的船東，就是處罰不負責人的船東，與本案原告公司的事件的態度來看，沒有絲毫的隱瞞推卸。

四、被告之答辯：

㈠、原告有未即處理漏油之疏失：

1、於系爭事故發生後，立即於同日晚間9時在高雄港務分公司布袋管理處召開第一次應變會議，決議原告應即通知委託之海事公司於當晚立即派員進駐事故現場整備，並須於翌日（8月2日）早晨在海象許可下，立即進行事故船周邊之攔油索佈放圍護措施。另事故當日（8月1日）現場稽查紀錄中已明載事故現場已有氣油味產生，原告亦承諾立即準備變應器材應變，稽查紀錄並經原告確認後簽名。

2、被告機關應變小組人員於事故翌日（8月2日）上午7時30分即至事故現場查核，於事故船下風處仍有聞得汽油味頗重，事故船周圍尚未佈設攔油索或吸油棉索等油污攔除設施，現場亦無備妥相關應變器材。因原告未即作為，被告乃要求原告於九時在高雄港務分公司召開之第2次應變會議，原告始於會中承諾，針對船身油污防堵部分，大漢公司於中午完成攔油索佈置圍堵作業。

3、被告機關人員並於同日上午9時38分空拍事故船周圍油污洩漏情形，發現事故船周圍有油花分佈，以氣體偵測器偵測上風處測得VOC 2ppm、下風處測得VOC 7ppm，污染顯有擴散之情，現場稽查報告且經原告現場人員簽名確認。原告委託之大漢公司遲至上午11時6分始開始佈設攔油索，並於同日11

時29分完成佈設，即於短短23分鐘內完成佈設，然已拖延近半日始完成佈設，卻長達5小時不作為。

4、核原告所為，明顯於油污洩漏前後均未依法即時採取措施以防止、排除或減輕污染，復未依被告機關命準備現場油氣之必要之應變器材，乃已明顯違反海洋污染防治法第32條第1項規定，被告機關爰依同法第49條規定，旋開立第一原處分書，洵屬有據。

5、另查，被告機關於第1次應變會議紀錄中，曾要求原告「於明早海象許可下立即進行事故船周遭之攔油索佈放維護措施」，本件以社會通念認係謹慎且認真之人為準，必然會依照會議紀錄要求，在海象許可下立即佈設攔油索，惟原告未立即為之，顯然欠缺以社會通念認係謹慎且認真之人之注意義務，其有過失殆無疑義。

㈡、原告稱當日海象差，故無法出海作業一事，尚非屬實：原告固主張，於事故翌日（8月2日）上午6時，大漢公司已備妥油污染防治設備抵達事故現場，並於當日上午7時即雇傭布袋港舢舨船，協助佈放海洋型圍油欄及吸油索，然因風浪太無，無法作業，乃遲至近中午時始進行佈放作業云云，上揭陳述與前述事實未符。依當日空拍紀錄亦可見及有船隻航行，原告主張因風浪太大無法作業，顯屬無稽。況如前述，大漢公司佈設攔油索僅需23分鐘，既無不能佈設之情而遲未佈設，即有遲延。

㈢、並聲明：

1、原告之訴承駁回。

2、訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

㈠、本件所涉法條：

1、海洋汙染防治法第32條：船舶發生海難或因其他意外事件，致污染海域或有污染之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。前項情形，主管機關得命採

取必要之應變措施，必要時，主管機關並得逕行採取處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。

2、海洋汙染防治法第49條：未依第十六條第一項、第十九條、第二十四條或第三十二條規定採取防止、排除或減輕污染措施或未依主管機關命令採取措施者，處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰，並得限期令其改善；屆期未改善者，得按日連續處罰；情節重大者，得令其停工。

3、環境教育法第23條：自然人、法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關（構）或其他組織違反環境保護法律或自治條例之行政法上義務，經處分機關處分停工、停業或新臺幣五千元以上罰鍰者，處分機關並應令該自然人、法人、機關或團體指派有代表權之人或負責環境保護權責人員接受一小時以上八小時以下環境講習。

㈡、本件原告主張撤銷之第一處分，本院僅能就第一處分違反事實部分審查原告事實認定是否有違：

1、第一處分裁處書上所記載之違反事實為：貴公司所屬之勝利號於108年8月1日接獲通報擱淺於布袋商港，因當日海象問題難以應變，貴公司承諾立即準備應變器材應變，然本縣環境保護局於次日（8月2日）查核，發現該船下風處聞有油氣味，現場應變人員執行空拍監控油污洩漏情形，於該船周圍見有油花分佈，且於該事故船周圍未佈設攔油索或吸油索等油污應變器材，貴公司未即時採取應變措施致使海域有油污散佈情形（見本院卷第19頁）。

2、行政訴訟法第4條之行政處分之撤銷，受理行政法院所應審查之範圍，應為原告所主張撤銷處分上之事實認定是否有違背經驗法則或是論理法則，以及適用法律是否有違背法律之原理原則，若非經原處分所認定之事實，縱該事實導致原處分合法與否，除為行政程序法上所規範之合法要件，否則法院當不得審查該事實是否會導致原處分合法與否之問題。

3、本件被告據以認定原告違反海洋污染防治法第32條之事實如前開所載，其係以並未佈設攔油索等油污應變器材，認為原

告並未即時採取應變措施，是本件本院審查第一處分之事實認定是否有違誤，應以前開處分書所記載之內容為審查範圍，倘若非屬第一處分所認定之事實範圍，則縱使因該部分事實導致第一處分事實認定不完全，不得作為本院審查之依據，本院對於第一處分所得審查之範圍在於佈設攔油索或吸油索之行為。

4、至原告所主張之業已關閉油門閥等情，已符合該法條之即時，然此一主張之爭執點在於是否關閉油門閥本身即已符合所謂之即時行為，進而完全符合海洋污染防治法第32條之即時之定義（詳下述）。

㈢、本件所涉及之法規適用為海洋污染防治法第32條之解釋，亦即海洋污染防治法第32條之…「即」採取措施以防止、排除或減輕污染之即之解釋。經查：

1、海洋污染防治法第32條之立法理由，係參考本條係參考西元1982年聯合國海洋法公約第221條「避免海難引起污染的措施」及商港法第32條之有關規定所訂立之法條。

2、聯合國海洋法公約第221條明文：Measures to avoid pollution arising from maritime casualties1.Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant tointernational law, both customary and conventional, to take and enforcemeasures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threateneddamage to protect their coastline or related interests, including fishing, frompollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or actsrelating to such a casualty, which may reasonably be expected to result inmajor harmful consequences.2.For the purposes of this article, "maritime casualty" means acollision of vessels, stranding or other incident of navigation, or otheroccurrence on board a vessel or external to it

resulting in material damage orimminent threat of material damage to a vessel or cargo.（中文翻譯：1、本部份的任何規定不應妨害各國為保護其海岸或有關利益，包括捕魚，免受海難或與海難有關的行動所引起，並能合理預期造成重大有害後果的污染或污染威脅，而依據國際法，不論是根據習慣還是條約，在其領海範圍以外，採取和執行與實際的或可能發生的損害相稱的措施的權利。2、為本條的目的，「海難」是指船隻碰撞、擱淺或其他航行事故，或船上或船外所發生對船隻或船貨造成重大損害或重大損害的迫切威脅的其他事故。）

3、依據前開聯合國海洋法公約第221條規定本身（包含221條本身），並未有即時此一字眼，而是在規範若發生海難，領海國或沿海國可以為相關污染防止之行為。並未說明需採取有效或即時之防止措施。

4、然我國海洋污染防治法第32條本身業已明訂「即」，則考諸上開各該法令及國際公約，並未將即此一要件列為要件，且參考各該公約及相關法令之規定，其目的是要各締約國需處理沿海或領海內的海洋污染，再由我國海洋污染防治法第32條之立法模式觀之，該條立法之概念係將本為國家或政府責任，由用海人與國家為相互配合之立法模式立法。我國法上之構成要件雖有「即」這個構成要件，且要求課與義務者是為發生船難之船舶所有人，就法規合理之解釋下，該「即」之解釋不應逕解釋為馬上、立刻之意，而是應解釋為在得以採取特定手段之時是否有立刻採取之解釋，此乃因倘若無法得以採取特定手段而全部解釋為必須立即處理，則防範海洋污染之手段甚多，是否僅要有效手段未採取，即符合此一構成要件？倘若如此解釋，則將使該條文無限上綱，亦與聯合國海洋國際公約之規定不符。是以，本院認為就該條文「即」之解釋本身應以得採取特定作為而不採取，並同時兼顧海洋環境之保護，該即之解釋應採用流動式之解釋概念，也就是說是否得以採取特定作為並非以單一定向時間所得以判斷

，是一個流動的概念，而係需以時間與客觀狀況之經過為其判斷。申言之，倘若發生海難之時之客觀情事下，並無法為即時之防治，如颶風或颱風來襲，則此時應以颶風或颱風過後為之，方屬合適之解釋。或於發生海難當時，因為海象或天候關係，於發生海難之當下，只能投擲吸油棉，必須要其能投擲而未投擲，或是依據時間及海象變化後，達到立即可以佈建之時間時仍為佈建，才能作為本條之處罰對象。

㈣、本件原告佈設攔油索或吸油索屬於得以佈建而佈建之情，不符合法條規範之即時要件：

1、原告所有之系爭船舶於布袋海域發生擱淺，而於109年8月1日晚上9時許之勝利輪擱淺事件第1次應變會議，當時原告與原告所委請之救難公司大漢公司表示於第二日一早海象許可下立即進行佈置攔油索，並記載於會議紀錄上（見本院卷第96頁。而該會議於晚上10時許散會，且並無相關之反對意見記載，足認是時並無法佈建攔油索係為事實。而依據被告環保局所提供之8月2日稽查照片，該日上午11時6分開始佈建攔油索，故本院應審查者，在於8月1日晚上10時後直至第2日早上11時6分間，該處是否允許佈建攔油索而原告無法佈建。

2、首應說明者，在於因勝利號之擱淺為109年8月1日下午3時30分許，原告並於當日下午4時許電請大漢公司協助油污染防治，而第二日天亮依據中央氣象局天文資料所示，應為早上5點28分，若於吊取攔油索等相關設備，其間已超過12小時，相關攔油索設備理應可以運至事發地點，故當不能以攔油索尚需準備為由解免海洋污染防治法第32條之即時概念，而原告既然得於當日上午9時後開始佈建攔油索或吸油索（詳下述），據證人黃竹所述尚須組合，然縱使其攔油索於當日上午6時始到達現場，直至9時出海，原告及大漢公司尚未組合完畢，自難以此認為渠等可以此事由解免海洋污染防治法第32條之即時概念。

3、又事發地點係於布袋港外海，由第1次緊急應變會議之散會

晚上10點至第2日日出早上5點28分，此段時間為晚間，且觀之相關照片並無照明設備，因可視光線問題，於此段時間並無法佈建攔油索或吸油索。而本件實際上之問題在於，早上5時28分至開始佈建攔油索之11時6分許，當時狀況是否允許佈建攔油索而原告及原告所委託之大漢公司並非因天候等事由未為佈置？

4、原告公司所聘請為本件海難救助之之大漢公司總經理黃竹於本院辯論時證稱：為何海上攔油索在108年8月2日下午11時才開始佈建，是因為當時早上是退潮時間，水比較淺，我們請當地的漁船去佈建的時候，因為海浪過大，而且工作漁船無法在水淺的地方佈建，所以我們在11點佈建完成等語（見本院卷第168頁）。證人即原告公司之業務部副理廖海蒂於本院辯論時證稱：8月2日知道漏油後，除了請大漢公司的人趕快進場外，我們也有聯絡當地的小漁船，他們說勝利輪太接近肉粽角，海象問題他們都不敢進等語（見本院卷第165頁），然經本院查詢當日之歷史風速，8月2日上午之風速早上5時為0.8m/s、6時0.2m/s、7時為0.2m/s、8時為0.3m/s、9時為1.5m/s、10時為1.7m/s、11時為2.3m/s、12時為2.4m/s，有中央氣象局歷史資料一份存卷可查。該風速甚小，縱使屬於竹筏船，亦非不得航行之狀態。既然風速屬於得航行之狀態，且依據相關空拍照片可知，當時布袋港內並無相關風浪存在，則理應考慮者在於，當時潮汐是否適合竹筏航行及佈設相關攔油索與吸油索，而一般攔油索之吃水為水面下15公分。若以當時寬認附近之潮汐達100公分高，理應可以佈設攔油索或吸油索，查當日鄰近布袋漁港之溫港及東石漁港。於當日上午9時潮汐高度均已超過海面上100公分，是以於當日9時以後，當可立即佈設攔油索，然原告及大漢海事公司均未即時布置，直至當日上午11時後方開始布置，顯見當時並無海象不佳之問題。而證人黃竹與廖海蒂所言之詢問，理應為9時之前之情形，確實以當日7時或8時鄰近兩港之潮汐變化，均約莫50至80公分，倘以100公分寬認之，當不

符合得以即時出海之潮汐。何況前開兩港於10時之平均潮汐均已達到130公分以上，更可推論鄰近的布袋漁港潮汐與此即為相近，當可置放相關吸油索或攔油索。

5、被告雖提出相關空拍之照片與影片用以證明當日海象平穩，得以立即佈建攔油索。然海象平穩並非指船隻必可航行，仍須觀察當時之潮汐等相關情形，如大船欲進入小港口，因為吃水不足，則或不可進入，或須待漲潮時方可進入，此為一般航海上之當然道理。本件雖觀之原告所提出之相關空拍影片及照片附近並無風浪，應可出海，雖並未綜合判斷當時吸油索及攔油索，以及欲佈建攔油索及吸油索之船隻是否有足夠吃水得以出海，是當不能以該空拍畫面直接認定當時屬於可以佈建攔油索之情形，但經本院調閱相關中央氣象局之資料，理應得以於上午9時後開始佈建攔油索，然原告直至11時許方才佈建，顯已違反海洋污染防治法第32條之規定。

㈤、被告另以於8月1日之現場稽查紀錄中已明載事故現場已有汽油味產生，原告亦承諾立即準備變應器材應變，稽查紀錄並經原告確認後簽名，然原告於第2日仍未即時處理，且未依被告機關命準備現場油氣之必要之應變器材為由，認為原告符合海洋污染防治法第32條未立即處理之情云云：

1、本件做成行政處分之事實為前揭所述，為原告未即時佈建攔油索或吸油索，是以是否有運入應變器材並非本件得以審酌行政事實認定正確與否，是以被告以此為由認原告違反海洋污染防治法第32條，自非可採。

2、原告雖於8月1日之稽查紀錄上承諾將立即準備應變器材，然第一處分之處罰所認定之事實並非以原告未準備應變器材為由而為處分，第一處分所認定之事實係以原告得以佈建攔油索或吸油索而未佈建，自不能以原告有承諾應變器材未入場作為本件第一處分需維持之事由。而縱使認定該部分屬於得以維持之事由，然第32條之構成要件上，並未有經當事人承諾等拋棄權利之要件存在，仍須檢視行為人是否符合該條之構成要件，也就是是否即時開始為防止污染之行為。而據證

人黃竹及廖海蒂所述，當日大漢公司之救難船業已從高雄出海，但是因為翻覆所以改走陸路，於第二日早上到達等語。足認雖未即時有救難設備到達現場，然並非出於原告或大漢公司之故意或過失之主觀意圖，當不能以此認為原告即屬未即時為防止污染之行為。

3、是以，被告以此為由認定原告違反海洋污染防治法第32條之規定，難謂可採。

㈥、另訴願駁回理由不可採部分：

1、訴願理由以大漢公司水下工作人員及油污防治設備，已經由陸運方式抵達布袋港為由，且水下工作人員業已潛入水中為相關防治工作，認為當日海象自6時許已達可立即出發佈設攔油索之狀態云云。然油污防治設備到達現場與當日海象是否允許出海係屬二事，不能以油污設備到達即認為當時海象即可以允許出海，仍須有其他客觀證據證明海象達到可以出海之地步，訴願理由並未論述相關證據說明油污防治設備運抵現場之時海象即以達可得出海之際，而係以油污到達現場所以海象已經許可出海為其論述之方式，此二者間並無必然之因果關係，該理由難謂可採。而水下工作人員得以潛入工作，與佈建攔油索兩者間，所需之海象情形不同，申言之，水下工作人員只要於風浪未大至難足以潛入水中之情形下，即可潛入水中作業，與攔油索與吸油索之佈建仍須達到一定之海面高度使攔油索或吸油索達到得以吃水之狀態與風浪要求明顯不同，當不能以水下工作人員得以潛入水中即認為其可以為本件達到可以佈建攔油索或吸油索之程度。訴願理由該部分顯非可採。

2、訴願理由另以8月2日9時38分許空拍現場勝利號已有油污散佈，且當時並無明確風浪等為由認原告此時可佈建攔油索。然依據前開所述，9時38分當下係屬退潮，依據大漢公司與現場漁民之判斷，並無法駕駛相關船隻出海並佈建攔油索，不能當以空拍照片直接認定當時風浪達到可以出海的程度，但此部分經本院調閱相關風速、潮汐歷史紀錄，當可確認上

午9時屬於得佈建攔油索之狀態。。

六、綜上所述，原告係因違反海洋汙染防治法第32條之規定，爰依同法第49條及環境教育法第23條之規定，處罰鍰新臺幣30萬元及環境教育2小時之處分，因而提起本件撤銷訴訟，請求撤銷原處分及訴願決定，經本院認原告之主張為無理由，應予駁回。

七、另原告依據行政訴訟法第196條第1項回復原狀，請求被告返還本件業已繳納之30萬元罰鍰，因本件原處分及訴願決定經本院所維持，處分及訴願決定既仍有效存在，當無所謂回復原狀之情形，原告請求被告返還業已繳納之30萬元為無理由，併與駁回。

八、本件判決事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，均已無礙本院上開審認，自毋庸逐一論駁，附此敘明。

九、又本件訴訟費用為2000元，由敗訴之原告負擔，爰確定如主文第2項所示。

十、據上論結，依行政訴訟法第98條第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　9　　月　　18　　日

行政訴訟庭　法　官　唐一倖

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，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（均須按他造人數附繕本）。上訴理由應表明關於原判決所違背之法令及其具體內容，或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　9　　月　　18　　日

書記官　黃妍爾