

例言

為提升本局同仁處理業務能力，減少行政處分違法或不當情形，強化依法行政知能，爰規劃製作本彙編。本彙編蒐集自本局成立（101 年 3 月 1 日）至 105 年 12 月 31 日止，行政院、交通部有關本局事務之訴願決定書及行政法院相關重要判決。

前開期間內本局行政爭訟案件共計 119 件，茲分析如下：

(一)本局行政爭訟案件類型分析：

- 1.違反商港法第 36 條：共 30 件，占比 25%。違反態樣為於商港區域內養殖及採捕水產動、植物及於非公告垂釣區垂釣。
- 2.違反商港法第 36 條以外規定：共 31 件，占比 26%。違反態樣最大宗為違反商港法第 37 條有污染港區行為及違反商港法第 40 條未經同意於商港區域內相關行為（各 6 件，共 12 件）。
- 3.違反船員法規：共 21 件，占比 18%。違反態樣最大宗為輪機長未依船員服務規則第 44 條第 1 項第 8 款確實督導所屬管輪（共 7 件）。
- 4.違反船舶法規：共 17 件，占比 14%。違反態樣最大宗為未依船舶法第 11 條 2 項第 7 款備妥乘客名冊（共 8 件）。

ii 航港行政爭訟案例彙編

5.違反航業法規：共 6 件，占比 5%。

6.違反引水法規：共 3 件，占比 3%。

7.其他：共 11 件，占比 9%。

(二)本局行政爭訟決定結果分析：

1.駁回：共 88 件，占比 74%。

2.不受理：共 18 件，占比 15%。

3.原處分撤銷：共 10 件，占比 8%。

4.部分駁回、部分不受理：共 2 件，占比 2%。

5.移送地方法院重審：共 1 件，占比 1%。

綜上，可知本局行政爭訟案係以違反商港法相關規定者占最大宗（51%），多為於商港區域內養殖及採捕水產動、植物及於非公告垂釣區域垂釣之案由。撤銷發回案件占比約 8%，交通部訴願審議委員會近 3 年（103 年至 105 年）撤銷發回案件率平均約為 6%，爰可見本局行政處分之合法性及適切性具有一定水準，惟尚有進步空間。

為賡續精進本局行政處分之品質，爰由蒐集之案例中擇定具代表性及參考價值者共計 34 件，挑選標準如下：

(一) 經交通部訴願審議委員會或行政法院決議撤銷原處分之案由：10 件。

(二) 經交通部訴願審議委員會、行政院訴願會或行政法院表示重要法律見解（例如：有關「船員法」第 58 條第 2 項船長

得為「必要處置」之定義；「客船管理規則」第 3 條「乘客」之定義等）之案由：24 件。

期許本書之編纂，對於本局同仁處理相關業務有所助益，使民眾權益得到充分保障，並祈各界不吝賜教指正。

交通部航港局 謹誌
中華民國 106 年 10 月

目錄

壹、訴願決定書	1
一、程序	1
(一) 不受理	1
1. 國輪僱用外國籍船員申請事件	1
2. 未經交通部外僱審核許可前即僱用本國籍船員	5
3. 未據實填具船舶入港預報表	8
4. 因請求損失補償費事件，不服本局逾 2 個月應作為 而不作為	11
5. 未經商港經營事業機構同意即擅入商港區域	14
6. 海事勞資爭議事件	17
(二) 部分不受理，部分駁回	22
因船舶沉沒事件，不服本局會議結論及行政處分	22
二、實體	31
(一) 原處分撤銷	31
1. 船舶超載航行	31
2. 船舶未配置足夠之合格船員	38
3. 船舶、浮具未經同意在港區內行駛作業	44
4. 船舶燃油洩漏污染水域	51
5. 自用遊艇未依船舶法檢查合格即擅自航行	57
6. 國輪僱用外國籍船員申請事件	61

7. 辦理船舶所有權移轉登記，申請書中未填妥船舶種類	68
8. 娛樂漁業漁船申請核發客船安全證書事件	75
9. 廢止船舶運送業營運許可事件	82
(二) 駁回	86
1. 擅自在商港區域內為延繩釣捕魚作業	86
2. 於商港區碼頭開挖排水溝產生之泥漿水直接排放碼頭後流入海域造成污染	91
3. 不服本局函復為維護港區船舶航行及人命安全，港區內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行 ..	96
4. 於商港範圍內非公告垂釣區釣魚	102
5. 因於港區連續 6 個月以上無營運實績，本局廢止訴願人於安平港區船舶貨物裝卸承攬業營業許可並註銷許可證	106
6. 於適航水域以外之水域搭載乘客	117
7. 商港區域內於非修造船廠從事船舶修理未經商港經營事業機構同意	123
8. 公司清算人以船舶辦理抵押權設定登記予訴願人，與法定職務不符	129
9. 船長明知客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，違反船員服務規則第 91 條第 15 款規定	134
10. 船長違規超載乘客，違反船員服務規則第 91 條第 16 款及第 19 款規定	140

11. 客船未備妥正確完整乘客名冊，違反船舶法 第 11 條第 2 項第 7 款規定	145
12. 船舶超載航行	152
13. 參加三等船長適任性評估考試，不服船員適任性 評估參訓人成績複查結果通知單	158
14. 於港區航道區域內違規潛水	163
15. 訴願人負責船員僱用及管理事宜，未訂定船員工作 守則	168
貳、行政法院有關航港事務相關判決	174
一、於港區範圍內違規進行捕撈作業	174
二、為維護港區船舶航行及人命安全，港區內不適合娛樂 漁船從事活動及開放港內觀光航行	191
叁、其他（行政院）有關航港事務之訴願決定書 ..	202
廢止船舶運送業營運許可事件	202

壹、訴願決定書

一、程序

(一) 不受理

1. 國輪僱用外國籍船員申請事件

系爭函暨所附會議紀錄，僅係對訴願人因造成勞資爭議案件，就其僱用外國籍船員申請，得採行措施之原則性結論，未產生任何公法上法律效果，核其性質非屬行政處分，自非訴願審議範疇。從而訴願人對之提起本件訴願，程序即有未合，應予不受理。

交通部訴願決定書

交訴字 1010035734 號

訴願人因國輪僱用外國籍船員申請事件，不服本部航港局 101 年 8 月 20 日航員字第 1011910124 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

一、按訴願法第 1 條第 1 項：「人民對於中央或地方機關之行政處分，認為違法或不當，致損害其權利或利益者，得依本法提起訴願。…。」、第 3 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指中央或地方機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為。」及第 77 條第 8 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應

為不受理之決定：…八、對於非行政處分或其他依法不屬訴願救濟範圍內之事項提起訴願者。」；船員法第 25 條之 1：「雇用人僱用非中華民國籍船員，應向主管機關申請許可，始得僱用；其申請資格與程序、許可條件、廢止、撤銷、職責、僱用、僱傭管理及其他相關事項之規則，由主管機關定之。」、第 90 條：「本法有關船員管理、船員訓練與其專業機構管理、遊艇駕駛與助手、動力小船駕駛與助手、遊艇駕駛訓練機構與動力小船駕駛訓練機構管理、僱傭契約審核、海事報告、航行安全、海難處理、船舶檢查及處罰事項，主管機關得委任當地航政機關辦理。」；外國籍船員僱用許可及管理規則第 1 條：「本規則依船員法第 25 條之 1 規定訂定之。」、第 6 條：「交通部為辦理聘僱外國籍船員，加強對僱用外國籍船員之服務，得核准成立中華民國僱用外國籍船員輔導委員協助處理僱用外國籍船員之核轉，糾紛處理及有關協調事項。」、第 9 條第 2 項：「聘僱外國籍船員應檢具左列文件由中華民國僱用外國籍船員輔導委員會核轉交通部許可：…。」；行政法院（現改制為最高行政法院）62 年裁字第 41 號判例：「官署所為單純的事實敘述或理由說明，並非對人民之請求有所准駁，既不因該項敘述或說明而生法律上之效果，非訴願法上之行政處分，人民對之提起訴願，自非法之所許。」。

二、緣訴願人以 101 年 7 月 9 日○○總字第 1010709 號函向本部陳情，指陳本部禁止訴願人申請僱用外籍船員之事宜，顯有不當限制，請本部儘速同意申請外籍船員事宜，經本部查明近來未接獲訴願人申請僱用外籍船員案件，遂以

101 年 7 月 17 日交航字第 1010026476 號函請本部航港局（下稱航港局）查明有訴願人申請僱用外籍船員案，及其相關辦理情形逕復訴願人（有關國輪僱用外籍船員事宜，本部業以 101 年 6 月 14 日交航字第 1015008738 號公告，自 101 年 6 月 18 日起委任航港局辦理），經航港局查明該局亦無訴願人申請僱用外籍船員案，轉向中華民國僱用外籍船員輔導委員會查詢，得知訴願人尚有勞資爭議未解決，航港局乃依該會建議，於 101 年 8 月 8 日邀請行政院勞工委員會、中華海員總工會、中華民國船員外僱輔導會等相關單位就研商「國輪僱用外籍船員申請案件爭議處理事」召開會議，並於 101 年 8 月 20 日航員字第 1011910124 號函（下稱系爭函）送會議紀錄至相關單位並副知訴願人。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

- 三、依前揭外籍船員僱用許可及管理規則第 9 條第 2 項規定，聘僱外籍船員應檢具相關文件由中華民國僱用外籍船員輔導委員會核轉本部（已委任航港局辦理）許可，卷查訴願人之僱用外籍船員申請案，尚未經中華民國僱用外籍船員輔導委員會核轉航港局，故航港局尚無從對訴願人之申請案作成許可或駁回之行政處分；系爭函雖將 101 年 8 月 8 日研商「國輪僱用外籍船員申請案件爭議處理事」會議紀錄副知訴願人，惟依該會議議程「三、討論事項：國輪僱用外籍船員申請案件爭議處理原則。」及會議紀錄「六、會議結論：…(五)○○○○公司未依船員法第 46 條、第 48 條即僱傭契約規定辦理，造成勞資爭

議案件，『得』依船員法第 84—1 條、外國籍船員僱用許可及管理規則第 22 條之規定辦理，停止其所有僱用外國籍船員申請案。…」等內容可知，系爭函暨所附會議紀錄，僅係對訴願人因造成勞資爭議案件，就其僱用外國籍船員申請，得採行措施之原則性結論，未產生任何公法上法律效果，核其性質非屬行政處分，自非訴願審議範疇。從而訴願人對之提起本件訴願，程序即有未合，應予不予受理。

據上論結，本件訴願為不合法，爰依訴願法第 77 條第 8 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	劉建宏
委員	王承姬
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 101 年 11 月 23 日

如不服本訴願決定，得於決定書送達之次日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

2. 未經交通部外僱審核許可前即僱用本國籍船員

本件訴願人固為案外人○○○○○○公司申請僱用我國船員案之代理人，惟並非系爭裁處書之受處分人（相對人），其亦未陳明就系爭裁處書有何法律上之利害關係，揆諸首揭法條規定及判例意旨，當事人並非適格（即不符合訴願法第 18 條之規定），訴願程序即有不合，應予不受理。

交通部訴願決定書

交訴字 1021300222 號

訴願人因違反船員法事件，不服原處分機關 102 年 2 月 7 日航南字第 1023310216 號執行違反船員法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

- 一、按訴願法第 18 條：「自然人、法人、非法人之團體或其他受行政處分之相對人及利害關係人得提起訴願。」及第 77 條第 3 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：……三、訴願人不符合第 18 條之規定者。」；行政法院（現改制為最高行政法院）75 年判字第 362 號判例：「因不服中央或地方機關之行政處分而循訴願或行政訴訟程序謀求救濟之人，依現有之解釋判例，固包括利害關係人而非專以受處分人為限，所謂利害關係乃指法律上之利害關係而言，不包括事實上之利害關係在內。」。
- 二、緣原處分機關本部航港局以案外人○○○○○○公司未經

本部外僱審核許可前，即於 100 年 10 月 13 日僱用本國籍船員出境赴日本至所屬新望輪任職管輪，違反船員法第 25 條規定，乃依同法第 85 條規定，以 102 年 2 月 7 日航南字第 1023310216 號執行違反船員法案件裁處書（下稱系爭裁處書）裁處案外人○○○○○○公司新臺幣 6 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

三、查系爭裁處書載明之受處分人為案外人○○○○○○公司，依首揭訴願法規定，得提起訴願者須為受行政處分之相對人或利害關係人，惟查本件訴願人因為案外人○○○○○○公司申請僱用我國船員案之代理人，惟並非系爭裁處書之受處分人（相對人），其亦未陳明就系爭裁處書有何法律上之利害關係，揆諸首揭法條規定及判例意旨，當事人並非適格（即不符合訴願法第 18 條之規定），訴願程序即有不合，應予不受理。

據上論結，本件訴願不合法，爰依訴願法第 77 條第 3 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇（公出）
委員	林石根（代理）
委員	陳荔彤
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	王承姬

委員 洪家殷

委員 蔡宗珍

中 華 民 國 102 年 4 月 26 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

3. 未據實填具船舶入港預報表

依首揭訴願法第 18 條規定，得提起訴願者，應以受處分之○○○○○○○○及利害關係人為限；而所謂利害關係人，係指違法行政處分之結果致其現已存在之權利或法律上利益受到不法侵害者而言，若僅具經濟上、情感上或其他事實上之利害關係者則不屬之。

交通部訴願決定書

交訴字 1030024632 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 103 年 6 月 27 日航中字第 1033210600 號函附同日期字號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

一、按訴願法第 1 條第 1 項：「人民對於中央或地方機關之行政處分，認為違法或不當，致損害其權利或利益者，得依本法提起訴願。…」、第 18 條：「自然人、法人、非法人之團體或其他受行政處分之相對人及利害關係人得提起訴願。」、第 77 條第 3 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理決定：…三、訴願人不符合第 18 條之規定者。」；行政法院（現改制為最高行政法院）75 年判字第 362 號判例：「因不服中央或地方機關之行政處分而循訴願或行政訴訟程序謀求救濟之人，依現有之解釋判例，固包括利害關係人而非專以受處分人為限，所謂利害關係乃指

法律上之利害關係而言，不包括事實上之利害關係在內。」。

二、緣案外人○○○○○○○○○○所有之○○籍○○○號油輪（SW1，受託載運訴願人所屬燃料油）進港簽證資料（簽證編號：ATXG103002856）與所提供之停靠港口（PORT OFCALL），表示該船於 103 年 5 月 21 日進○○港之前一港為香港，惟經原處分機關本部航港局之港口國管制員於 103 年 5 月 22 日 10 時許上船取得該船航行日誌之船舶位置，查證該船係由臺灣北部外海航向○○港，並未航行至香港，原處分機關認為有未據實填具船舶入港預報表之情事，違反商港法第 19 條第 1 項規定，按同法第 67 條規定，以 103 年 6 月 27 日航中字第 1033210600 號函附同日期字號執行違反商港法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處船舶所有人○○○○○○○○○○新臺幣 10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

三、按商港法第 67 條：「違反第 19 條第 1 項…規定者，處船舶所有人或船長新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰…」規定，係以船舶所有人或船長為裁處對象；查系爭裁處書所載受處分人為○○○號油輪所有人「○○○○○○○○○○○○」，依首揭訴願法第 18 條規定，得提起訴願者，應以受處分之○○○○○○○○○○及利害關係人為限；而所謂利害關係人，係指違法行政處分之結果致其現已存在之權利或法律上利益受到不法侵害者而言，若僅具經濟上、情感上或其他事實上之利害關係者則不屬之；本件訴願人遞送訴願書影本提起本件訴願，迄未補送訴願書正本固有

未合，惟查訴願人並非系爭裁處書之相對人，亦未陳明其就系爭裁處書有何種法律上之利害關係，訴願人逕以其名義提起本件訴願，顯非適格之當事人（即不符合訴願法第 18 條之規定），揆諸首揭法條規定及判例意旨，程序即有未合，應予不受理。

據上論結，本件訴願為不合法，爰依訴願法第 77 條第 3 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 9 月 26 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

4. 因請求損失補償費事件，不服本局逾 2 個月應作為而不作為

本件有關係爭建物拆除補償等應屬私法爭議，揆諸首揭法條規定，非屬訴願救濟之範圍，從而訴願人提起本件訴願，程序即有未合，應予不受理。

交通部訴願決定書

交訴字 1031301065 號

訴願人因請求損失補償費事件，不服本部航港局逾 2 個月應作為而不作為，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

- 一、按訴願法第 2 條第 1 項：「人民因中央或地方機關對其依法申請之案件，於法定期間內應作為而不作為，認為損害其權利或利益者，亦得提起訴願。」及第 77 條第 8 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：…八、對於非行政處分或其他依法不屬訴願救濟範圍內之事項提起訴願者。」。
- 二、緣本件訴願人訴稱其向本部航港局（下稱航港局）承租○○市○○區○○段○○○、○○○之○地號漁港區土地，其上建物係領有使用執照之合法建物（門牌號碼為○○市○○區○○路○○○號，下稱系爭建物），其土地使用分區為漁港區，因嚴重妨礙航港局興建○○港聯外高架道路公共工程計畫，航港局基於公益考量，不再續訂與訴願人之租約，並由航港局通知訴願人拆除系爭建物，訴願人基於

公益考量，經航港局要求後，亦自行拆除，訴願人拆除系爭建物所生之直接損失，宜認屬航港局依法行使公權力造成特別犧牲之損失補償之一種態樣，應由航港局依土地徵收條例第 31 條及漁港法第 10 條規定予以相當補償，惟航港局受理訴願人 103 年 8 月 29 日（103）豪正字第 103082900001 號申請函（下稱系爭申請函）後，逾 2 個月迄無作為，爰依訴願法第 2 條規定提起訴願，請求航港局補償訴願人新臺幣（下同）809 萬 3,440 元。案據航港局檢卷答辯到部。

- 三、查本件訴願人援引漁港法第 10 條及土地徵收條例第 31 條規定，以系爭申請函請求航港局給付補償費 809 萬 3,440 元，嗣以航港局受理後逾 2 個月無作為，依訴願法第 2 條規定提起訴願，惟據航港局答辯所稱，前本部○○港務局與訴願人之租賃契約期滿，即請訴願人騰空返還土地，臺灣○○地方法院 100 年度重訴第 328 號民事判決訴願人應將系爭建物拆除返還土地，該局依臺灣○○地方法院 100 年度重訴第 328 號民事判決於 103 年 3 月 13 日強制執行拆屋還地時，訴願人自行於 103 年 3 月 11 日拆除系爭建物在案，有臺灣○○地方法院 100 年度重訴字第 328 號民事判決及臺灣高等法院○○分院 102 年度上字第 116 號民事判決等影本附卷可稽。綜上，本件有關係爭建物拆除補償等應屬私法爭議，揆諸首揭法條規定，非屬訴願救濟之範圍，從而訴願人提起本件訴願，程序即有未合，應予不受理。據上論結，本件訴願為不合法，爰依訴願法第 77 條第 8 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 12 月 26 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

5. 未經商港經營事業機構同意即擅入商港區域

系爭裁處書上載有不服本件處分書之救濟方式及應提起之時間（自裁處書送達翌日起 30 日內），另依訴願扣除在途期間辦法第 2 條規定，訴願人設址○○市，可資扣除之在途期間為 4 日，準此，訴願人提起訴願之 30 日法定期間自 104 年 9 月 26 日起算，扣除在途期間 4 日，應於 104 年 10 月 29 日屆滿。惟訴願人遲至 104 年 10 月 30 日始經由原處分機關向本部提起訴願，有原處分機關蓋於訴願書之收文日戳可憑，顯已逾訴願法定期間。

交通部訴願決定書

交訴字 1040035994 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 104 年 9 月 23 日航中字第 1043211789 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

- 一、按訴願法第 14 條第 1 項：「訴願之提起，應自行政處分達到或公告期滿之次日起 30 日內為之。」、第 3 項：「訴願之提起，以原行政處分機關或受理訴願機關收受訴願書之日期為準。」、第 77 條第 2 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：…二、提起訴願逾法定期間…。」。
- 二、緣本件原處分機關本部航港局係認訴願人駕「○○號」於 102 年 11 月 2 日上午 10 時 43 分左右，未經商港經營事業機構同意即擅入商港區域，違反商港法第 15 條第 3 項規

定，乃以 104 年 9 月 23 日航中字第 1043211789 號執行違反商港法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人新臺幣 10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

三、經查原處分機關將系爭裁處書以郵務送達方式，寄送至○○市○○區○○路○段址（同訴願書所載地址），並於 104 年 9 月 25 日由訴願人之同居人簽收在案（有原處分機關送達證書影本附卷可稽），依行政程序法第 73 條第 1 項：「於應送達處所不獲會晤應受送達人時，得將文書付與有辨別事理能力之同居人、受僱人或應送達處所之接收郵件人員。」規定，業已發生合法送達效力。又系爭裁處書上載有不服本件處分書之救濟方式及應提起之時間（自裁處書送達翌日起 30 日內），另依訴願扣除在途期間辦法第 2 條規定，訴願人設址○○市，可資扣除之在途期間為 4 日，準此，訴願人提起訴願之 30 日法定期間自 104 年 9 月 26 日起算，扣除在途期間 4 日，應於 104 年 10 月 29 日屆滿。惟訴願人遲至 104 年 10 月 30 日始經由原處分機關向本部提起訴願，有原處分機關蓋於訴願書之收文日戳可憑，顯已逾訴願法定期間，揆諸前揭法條規定，本件訴願程序即有未合，應予不受理。

據上論結，本件訴願為不合法，爰依訴願法第 77 條第 2 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根

委員 陳明堂

委員 陳明月

委員 涂春金

中 華 民 國 105 年 1 月 22 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

6. 海事勞資爭議事件

本件訴願人雖向本部航港局請求將「○○輪」船長、船員移送司法機關辦理，及對○○○○公司作成行政處罰，惟查是否將涉及刑事罪嫌之船員依法移送司法機關辦理及對○○○○公司作成行政處罰，係屬本部航港局之職權，訴願人並無請求本部航港局移送司法機關及作成行政處分之權利，訴願人之請求，係為促使行政機關發動職權，而屬建議、舉發之陳情性質，僅屬行政程序法第 168 條「行政上權益之維護」之陳情事項，而系爭函係本部航港局綜合訴願人數度陳情之內容，對於不移送司法機關辦理及不作成行政處罰之理由，對訴願人所為再次說明；另有關訴願人申請閱覽、抄寫、複印「○○輪」船長、水手、船員之年籍資料部分，系爭函僅係重申本部航港局業以 105 年 7 月 14 日航員字第 1051910942 號函回復，綜合上開說明，系爭函對訴願人之回復內容，係屬行政機關就陳情事件所為單純的事實敘述與理由之說明，並不因此發生任何公法上法律效果，核屬觀念通知性質，非屬行政處分，尚非訴願審議之範疇。

交通部訴願決定書

交訴字 1051301016 號

訴願人因海事勞資爭議事件，不服本部航港局 105 年 9 月 9 日航員字第 1050060338 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願不受理。

理 由

一、按訴願法第 1 條第 1 項：「人民對於中央或地方機關之行政

處分，認為違法或不當，致損害其權利或利益者，得依本法提起訴願。…」、第 3 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指中央或地方機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為。」、第 77 條第 8 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：…八、對於非行政處分或其他依法不屬訴願救濟範圍內之事項提起訴願者。」；行政程序法第 168 條：「人民對於行政興革之建議、行政法令之查詢、行政違失之舉發或行政上權益之維護，得向主管機關陳情。」；行政法院（現改制為最高行政法院）44 年判字第 18 號判例：「提起訴願，以有行政處分之存在為前提要件。所謂行政處分，乃行政主體就具體事件所為之發生法律上效果之單方的行政行為。至行政官署所為單純的事實之敘述或理由之說明，既不因該項敘述或說明而生法律效果，自非行政處分，人民對之即不得提起訴願。」。

- 二、緣訴願人原擔任○○○○股份有限公司（下稱○○○○公司）所代理○○○○籍船舶「○○輪」大廚期間，因工作態度及表現等情況，與船方人員發生摩擦，於 105 年 3 月 19 日請假，表示遭恐嚇及註明該假單依合約期滿論。該輪船長依○○○○公司之電文，於靠泊上海長興船塢期間令其下船，惟訴願人不服，因事涉延誤船舶開航，船長遂於同年月 27 日將訴願人強制下船，並安排返臺。訴願人返臺後，數度向本部航港局陳情，請求將○○○○公司所代理「○○輪」船長、船員移送司法機關辦理，及○○○○公司應依原僱傭契約繼續履行，並發給自 105 年 3 月 27 日至

繼續履行原合約止之薪資、年終獎金、資遣費，另請求對○○○○公司作成行政處罰，及提供「○○輪」船長、船員之年籍資料等。本部航港局分別以 105 年 6 月 20 日航員字第 10500032261 號函、105 年 7 月 14 日航員字第 1051910942 號函及 105 年 8 月 23 日航員字第 1051911141 號函復訴願人，訴願人仍於 105 年 8 月 24 日至本部航港局口頭陳情，並以 105 年 8 月 29 日申訴書申訴本部航港局辦理該陳情案嚴重曲解法令及認事用法有違誤，本部航港局遂綜整訴願人歷次陳情內容，以 105 年 9 月 9 日航員字第 1050060338 號函答復訴願人。訴願人再以 105 年 9 月 19 日申訴書提出申訴，本部航港局以該申訴書為訴願書，並檢卷答辯到部。

三、經查訴願人 105 年 9 月 19 日申訴書僅載明「中華民國 105 年（以下稱同年）9 月 9 日航員字第 1050060338 號函敬悉」，並未指明不服之行政處分為何，本部以 105 年 11 月 11 日交訴字第 1055015379 號函請訴願人指明不服之行政處分並附該行政處分處分影本，經訴願人以 105 年 11 月 17 日訴願書檢附本部航港局 105 年 9 月 9 日航員字第 1050060338 號函（下稱系爭函）補正，本件訴願爰以系爭函為訴願人不服之標的予以審議，合先說明。

四、本件訴願人雖向本部航港局請求將「○○輪」船長、船員移送司法機關辦理，及對○○○○公司作成行政處罰，惟查是否將涉及刑事罪嫌之船員依法移送司法機關辦理及對○○○○公司作成行政處罰，係屬本部航港局之職權，訴願人並無請求本部航港局移送司法機關及作成行政處分之

權利，訴願人之請求，係為促使行政機關發動職權，而屬建議、舉發之陳情性質，僅屬行政程序法第 168 條「行政上權益之維護」之陳情事項，而系爭函係本部航港局綜合訴願人數度陳情之內容，對於不移送司法機關辦理及不作成行政處罰之理由，對訴願人所為再次說明；另有關訴願人申請閱覽、抄寫、複印「○○輪」船長、水手、船員之年籍資料部分，系爭函僅係重申本部航港局業以 105 年 7 月 14 日航員字第 1051910942 號函回復，綜合上開說明，系爭函對訴願人之回復內容，係屬行政機關就陳情事件所為單純的事實敘述與理由之說明，並不因此發生任何公法上法律效果，核屬觀念通知性質，非屬行政處分，尚非訴願審議之範疇，訴願人對之提起訴願，揆諸首揭法條規定及判例意旨，程序即有未合，應予不受理。

五、另關於訴願人請求陳述意見及言詞辯論等節，本案既為不受理，核無必要，併予指明。

據上論結，本件訴願為不合法，爰依訴願法第 77 條第 8 款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會委員	祁文中
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	涂春金
委員	林昱梅

中 華 民 國 105 年 12 月 30 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

(二)部分不受理，部分駁回

因船舶沉沒事件，不服本局會議結論及行政處分

經查本部航港局之○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論，僅係該局為研議○○○號後續應變及處理措施，召開會議協商過程之紀錄，並未直接發生法律之規制效力，尚非行政處分，非屬訴願審議之範疇，訴願人對之提起訴願，揆諸首揭法條規定及判例意旨，程序即有未合，應予不受理。[部分不受理]

原處分機關參考相關專業意見據以命訴願人移除系爭沈船，要無不合，亦與比例原則無違。至原處分機關是否命其他所有人打撈沈船，係屬二事，尚與本案無涉。本件訴願人所有之系爭沈船既沉沒於商港區域外，原處分機關以系爭 104 年 10 月 12 日函及 104 年 10 月 29 日函所為命訴願人於期限內完成沉船移除，並提出移除規劃及時程之處分，洵無不合，應予維持。[部分駁回]

交通部訴願決定書

交訴字 1040037682 號

訴願人因商港法事件，不服本部航港局○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論、104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函、104 年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

- 一、有關○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論，訴願不受理。
- 二、有關 104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函及 104

年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函，訴願駁回。

主 文

部分訴願駁回；部分訴願不受理。

事 實

- 一、緣訴願人所屬本國籍船舶「○○○號」，103 年 10 月 10 日沉沒於澎湖本島東南端裏正角東方 3 浬處（經緯度 023°33′，65833N、119°45′，15000E），經本部航港局就○○○號沉船後續應變及處理措施乙事，前後召開 16 次緊急應變會議，會議結論認該沉船有移除之必要，爰促請船舶所有人即訴願人提出船體移除作業計畫。嗣 104 年 10 月 2 日○○○號沉沒緊急應變第 17 次會議結論「…(三)依據我國商港法第 53 條之規定，船舶所有人負有移除沉船責任，請務必於明（105）年 8 月 1 日前完成○○○號船體移除，並依此期限，提出移除規劃時期及計畫。…」，本部航港局爰以 104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函，重申訴願人務必於 105 年 8 月 1 日前完成沉船移除，並於 104 年 10 月 16 日前提出移除之規劃時程及計畫，屆時未提出，將依商港法裁處。至 104 年 10 月 22 日○○○號沉沒緊急應變第 18 次會議結論「…請船舶所有人…依本局要求於明（105）年 8 月 1 日前移除完成，其規劃及時程，於下次會議時提出討論。…」，本部航港局再以 104 年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函知訴願人務必依其要求於 105 年 8 月 1 日移除完成，並儘速提出其移除規劃及時程。訴願人不服 104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函及 104 年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函，於 104 年 11

月 13 日經由本部航港局向本部提起訴願，復以 104 年 12 月 23 日訴願補充理由狀，對本部航港局○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論不服，提起訴願，經本部合併審議，並據本部航港局分別檢卷答辯到部。

二、綜合本件訴願意旨略以，(一)商港法係為處理商港內之事宜而訂定，且觀諸商港法第 53 條立法理由，該條係針對有礙航行安全之沉船，○○○號無影響航行安全之疑慮，即不應交由本部航港局來負責處理，而應評估○○○號對環境之影響，再作成是否打撈移除的決定。(二)○○○號保留於原地，無論現在或將來，均無礙於航行安全，亦不會對海洋環境造成傷害，此業經 L○C 和 SeaByte 之報告明確認定。故本部航港局命訴願人移除○○○號，無法維護航行安全，亦無法維護海洋環境。系爭行政處分無助於目的之達成，係違反比例原則。(三)本部航港局未命其他船舶所有人打撈沈船，係考量對海洋環境的最友善的作法，屬合法裁量權之行使。本件訴願人並非主張違法的平等，而是主張合法的平等。原處分不得在沒有正當理由下，為差別待遇，命訴願人打撈不礙航且不造成環境污染的系爭沈船等語。

理 由

一、查本件訴願人不服本部航港局○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論、104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函及 104 年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函，茲分別論

述如下：

- (一) 有關○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論部分
 1. 按訴願法第 1 條第 1 項：「人民對於中央或地方機關之行政處分，認為違法或不當，致損害其權利或利益者，得依本法提起訴願。…」、第 3 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指中央或地方機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為。」及第 77 條第 8 款：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：……八、對於非行政處分或其他依法不屬訴願救濟範圍內之事項提起訴願者。」；行政法院（現改制為最高行政法院）41 年判字第 15 號判例：「…三、訴願法及行政訴訟法上所稱之處分，係指行政官署本於行政職權對於人民所為之行政處分而言。對於官署與其他機關團體間內部所為職務上之表示，人民自不得遽以官署為被告而訴請予以撤銷。」。
 2. 經查本部航港局之○○○號沉沒緊急應變第 6 次、第 7 次、第 8 次、第 9 次、第 15 次、第 17 次及第 18 次會議結論，僅係該局為研議○○○號後續應變及處理措施，召開會議協商過程之紀錄，並未直接發生法律之規制效力，尚非行政處分，非屬訴願審議之範疇，訴願人對之提起訴願，揆諸首揭法條規定及判例意旨，程序即有未合，應予不受理。
- (二) 有關 104 年 10 月 12 日航南字第 1043316460 號函(下

稱系爭 104 年 10 月 12 日函) 及 104 年 10 月 29 日航南字第 1043316716 號函(下稱系爭 104 年 10 月 29 日函) 部分

1. 按商港法第 1 條：「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定。」、第 53 條第 1 項：「船舶於商港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域。」、第 2 項：「前項情形，必要時，航港局得逕行採取應變或處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」、第 3 項：「第 1 項擱淺、沉沒或故障漂流船舶之船長及船舶所有人未履行移除前或有不履行移除之虞，航港局得令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔保前，航港局得限制相關船員離境。」
2. 查系爭 104 年 10 月 12 日函及 104 年 10 月 29 日函文意旨，乃本部航港局基於商港法第 53 條第 1 項規定，就○○○號(下稱系爭沈船)沈沒之具體事件，以居於高權地位之意思，單方作成命訴願人於期限內完成沉船移除，並提出移除規劃及時程之決定，具對外直接發生法律效果之規制效力，核其性質應屬行政處分；又系爭 104 年 10 月 29 日函係經 104 年 10 月 22 日○○○號沉沒緊急應變第 18 次會議後作成，顯係重新為實體上審查所為，而為與系爭 104 年 10 月 12 日函部分內容相同之處分，屬第二次裁決，均合先敘明。

3. 按前揭商港法第 53 條第 1 項規定，船舶於商港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域，是系爭沈船沉沒於商港區域外，而訴願人為船舶所有人，原處分機關本部航港局自應依規定命訴願人限期移除系爭沈船，故原處分機關以系爭 104 年 10 月 12 日函命訴願人於 105 年 8 月 1 日前完成沉船移除，並於 104 年 10 月 16 日前提出移除之規劃時程及計畫，屆時未提出，將依商港法裁處，再以系爭 104 年 10 月 29 日函，命訴願人於 105 年 8 月 1 日移除完成，並儘速提出其移除規劃及時程，並無違誤。
4. 本件訴願人雖訴稱商港法係為處理商港內之事宜而訂定，且觀諸商港法第 53 條立法理由，該條係針對有礙航行安全之沉船，系爭沉船無影響航行安全之疑慮，即不應交由原處分機關來負責處理，而應評估系爭沉船對環境之影響，再作成是否打撈移除的決定云云。惟商港法之立法目的固主要為處理商港內之事宜，惟商港區域外之船舶擱淺、沉沒或故障漂流，亦會影響或威脅商港內之經營、安全與污染防治，故商港法第 53 條明文規定「船舶於商港區域外」發生海難或其他意外事故之處理，由原處分機關為之，且因任由船舶擱置、沈沒之結果，將有礙船舶航行安全，且影響國際觀瞻甚鉅，爰課船舶所有人限期打撈、移除船舶及所裝載貨物之義務，並非評估船舶擱置、沈沒對環境

之影響後，若無礙於航行安全，亦未對海洋環境造成傷害，原處分機關即可不作成移除船舶之決定（此由該條 90 年 11 月 21 日新增之立法理由可資參照），是原處分機關自應就商港區域外因故沉沒之系爭沉船，命訴願人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除系爭沉船及所裝載貨物至指定之區域，以維航行安全。

5. 訴願人另主張系爭沉船保留於原地，無論現在或將來，均無礙於航行安全，亦不會對海洋環境造成傷害，系爭行政處分無助於目的之達成，係違反比例原則云云，惟依前揭商港法第 53 條第 1 項規定，一旦有船舶於商港區域外沉沒，原處分機關即應命船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域，已如前述，與是否有礙於航行安全及造成海洋環境傷害無涉，況且，就系爭沈船是否有礙於航行安全及是否適合作為訴願人所建議之人工魚礁等節，於 104 年 7 月 10 日系爭沉船沉沒緊急應變第 12 次會議及相關會議均有討論。就是否有礙於航行安全部分：引領船舶進港之○○引水人辦事處，認系爭沉船海域係○○港往返福州港的定期貨櫃船之航線；職掌澎湖漁業事務單位之澎湖縣政府農漁局，認系爭沉船海域過於靠近澎湖縣龍門港之沿岸，且該港口係澎湖縣散裝貨輪主要泊地；職掌船舶航行管理之原處分機關，認系爭沉船沉沒位置水流約 4—5 節及颱風等因素，未來勢必對沉船造成位移或解體之可能；負責海底電纜架設之臺灣電力公司輸變電工程處，認

系爭沈船與 6 條海底電纜僅為 7 公里，如船體位移或多年後解體將有危害之可能。就是否影響海洋環境部分：職掌澎湖船礁投放審查之澎湖縣政府農漁局，參考行政院農業委員會漁業署所編定的「人工魚礁完全手冊」，檢視系爭船舶屬於鋼鐵船，其最大的缺點係「投放後易受海況的影響造成附近環境的破壞」、「礁體若破碎，其移動可能會使周圍的棲地或生物產生物理傷害」，且系爭沉船如船體破碎，隨海流移動可能會造成周遭棲地及生物之傷害，並釋放慢性有害物質；職掌澎湖海域環境保護之澎湖縣環境保護局，認系爭沉船內部尚有 4,000 公升之潤滑油未清除，報告無法保證船體不會崩解或位移，若系爭沉船解體後勢必導致殘存於船體內之 4,000 公升之潤滑油溢漏。前揭相關單位係熟悉該海域，且分別職掌該沉船海域之航線安全、海洋環境、漁業、海底電纜架設等事務，均認為系爭沉船已影響航行安全及有害海洋環境，原處分機關參考相關專業意見據以命訴願人移除系爭沈船，要無不合，亦與比例原則無違。至原處分機關是否命其他所有人打撈沈船，係屬二事，尚與本案無涉。

6. 綜上，本件訴願人所有之系爭沈船既沉沒於商港區域外，原處分機關以系爭 104 年 10 月 12 日函及 104 年 10 月 29 日函所為命訴願人於期限內完成沉船移除，並提出移除規劃及時程之處分，洵無不合，應予維持。

二、另本件事實明確且原處分機關歷次緊急應變會議已充分給予訴願人陳述意見之機會，爰訴願人申請陳述意見及交付

鑑定等節，核無必要，併此敘明。

據上論結，本件訴願為部分不合法，部分無理由，爰依訴願法第 77 條第 8 款及第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金
委員	李元德

中 華 民 國 105 年 4 月 22 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

二、實體

(一)原處分撤銷

1. 船舶超載航行

按船舶法第 90 條第 1 項所定罰鍰，本即在處罰超載行為本身，則原處分機關以系爭客船核定載客人數為本件不法利得計算基礎，尚嫌速斷；再者，訴願人主張其於 103 年 10 月 7 日未超賣船票，則本件訴願人究有無不法利得，亦不無疑義。

交通部訴願決定書

交訴字 1040004582 號

訴願人因違反船舶法事件，不服原處分機關 104 年 1 月 6 日航東字第 1033410946 號執行違反船舶法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

一、緣訴願人所有之「○○○○」客船（下稱系爭客船）核定搭客人數為 253 人，經行政院海岸巡防署（下稱海巡署）海岸巡防總局東部地區巡防局第八一岸巡大隊於 103 年 10 月 7 日下午通報原處分機關本部航港局，系爭客船於當日 14 時 30 分許自蘭嶼開元港返回臺東富岡港時，疑似有超載航行情形，經原處分機關派員會同海巡署人員至臺東富岡港執行清點，確認系爭客船共搭載 306 人，超載 53 人，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人違反船舶法

第 52 條第 3 項及第 90 條第 1 項規定，並以訴願人因本事件違反行政法上義務所得利益逾前述船舶法第 90 條第 1 項所定罰鍰最高額，爰按行政罰法第 18 條第 2 項規定，以 104 年 1 月 6 日航東字第 1033410946 號執行違反船舶法案件裁處書（下稱系爭裁處書），加重裁處訴願人新臺幣（下同）24 萬元罰鍰（有關係爭客船船長明知其所服務之船舶載客逾額不予拒絕而仍航行，違反船員法相關規定部分另案裁處，其訴願案經本部以 104 年 4 月 1 日交訴字第 1040002568 號訴願決定駁回在案）。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)103 年 10 月 4 日至同年月 7 日因東部沿海受強烈東北季風影響，致往返臺東蘭嶼間之海空交通停擺，島上居民與旅客受困於蘭嶼無法離開長達 4 日，系爭客船於 103 年 10 月 7 日 11 時許抵達開元港，此時碼頭除已聚集等候之四、五百名旅客及鄉民外，仍有旅客陸續抵達碼頭，欲搭乘系爭客船返回臺灣，系爭客船於整理完成發航準備後，於同日 13 時 50 分許開放持有船票之旅客登船，然在碼頭上久候不耐之未持有船票之人及欲往臺東洽公之公務人員，因無法搭上此航班，竟自碼頭強行跳上系爭客船，致其他於碼頭上之旅客群起效尤，相繼強行登船，幾近失控，為避免碼頭上其餘旅客全數強制登船，致系爭客船有翻覆之危險，經報准蘭嶼安檢所所長放准開航後，船長即下令離港返台；(二)系爭客船搭載乘客逾越定額，係船長依法令之行為，且為緊急避難，應屬不予處罰；(三)訴願人 103 年 10 月 4 日因風浪過大而取消船

班，同月 5、6 日未定有航班，於 103 年 10 月 7 日亦未超賣船票，並無系爭裁處書所載之不法利得等語。

- 三、本件原處分機關答辯意旨略以，(一)查船員法第 58 條第 2 項規定，船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置，惟查船員法第 25 條之 2 授權訂定之「船員服務規則」第 91 條第 15 款亦規定，船長明知其所服務之船舶載客逾額或載貨超量不予拒絕而仍航行者，經航政機關調查屬實，處以降級或收回船員服務手冊 3 個月至 2 年。顯見在船員法內，超載航行亦係屬違規行為，故如要認定該作為係屬「必要之處置」，則該危害之風險性必須大於「超載航行」，方可為之；(二)本案民眾係於港口強行登船，一般而言港區範圍內風浪較小，且如發生人員落水事件，因港區範圍人員眾多，除可立即發現外，亦有眾多救援設施可供使用。而在超載航行情形下，部分乘客係以站立方式搭乘，除航行期間易因風浪搖晃造成人員受傷外，且如因風浪較大而肇生海難事件，因此時救生衣及救生筏之數量不足，將造成重大人命傷亡。爰此，考量「超載航行」之危害性顯然高於旅客強行登船造成之危險，訴願人所述為避免可能之危難而採取必要處置之理由，並無可取；(三)本案系爭客船實際載客人數為 306 人，以系爭客船臺東蘭嶼單程票價 1,180 元計算，當次超載航行所得利益金額應為 36 萬 1,080 元。一般而言，欲搭乘船班之旅客，應係購票後始接近船舶排隊登船，故即使係強行登船之旅客，理應亦有購票，惟因此部分已無從查證，為符合行政程序衡平原則，原處分機關針

對超載部分之售票收益均以不予計算，即扣除 $53 \text{ 人} \times 1,180 \text{ 元/人} = 6 \text{ 萬 } 2,540 \text{ 元}$ （此為對訴願人最有利之計算方式）。又原處分機關為避免本案處分過於嚴苛，故參考訴願人 102 年 5 月 16 日修編之「○○○○客船—營運計畫書」，酌減裁處金額 5 萬 8,540 元：(1)系爭客船營運非固定成本包含油料費、消耗品、差旅費、交際費、票務印刷、廣告、郵水電費、電話費、稅捐等；(2)油料費包含燃料油及循環油，富岡至蘭嶼單趟需 1,150 公升超級柴油，以 103 年 10 月臺東地區超級柴油零售價最高每公升 30.4 元計算，燃料油成本為 3 萬 4,960 元；循環油成本單趟為 1,550 元，故油料費總計為 3 萬 6,510 元；(3)營業稅為營業額之 5%，因原處分機關已依衡平原則認定超載部分均無售票利益，故營業稅係以系爭客船核定載客人數為計算基礎，其金額為 $253 \text{ 人} \times 1,180 \text{ 元/人} \times 5\% = 1 \text{ 萬 } 4,927 \text{ 元}$ ；(4)營利事業所得稅需視訴願人當年營運有無盈餘始會發生，故此部分不予考量列入酌減範圍；(5)除油料費及稅捐外，系爭客船 1 年航行 2 萬 8,324 哩所需之其他非固定成本為 248 萬，依臺東蘭嶼間單趟航程 48 哩計算，其他非固定成本平均為 4,203 元；(6)上述金額總計為 5 萬 5,640 元，實際酌減金額為 5 萬 8,540 元。承上，經審酌行政程序之衡平原則及比例原則後，原處分機關實際處分金額即為 24 萬元等語。

理 由

- 一、按船舶法第 52 條第 2 項：「航政機關依船舶設備、水密艙區及防火構造，核定乘客定額及適航水域，並載明於客船安全證書。」、第 3 項：「客船搭載乘客不得超過依前項核

定之乘客定額，並不得在依前項核定適航水域以外之水域搭載乘客。」及第 90 條第 1 項：「違反第 52 條第 3 項規定者，由航政機關處客船所有人或船長新臺幣 1 萬 5,000 元以上 15 萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。」；行政罰法第 18 條第 1 項：「裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力。」、第 2 項：「前項所得之利益超過法定罰鍰最高額者，得於所得利益之範圍內酌量加重，不受法定罰鍰最高額之限制。」。

- 二、查訴願人所有之系爭客船核定搭客人數為 253 人，於事實欄所述時、地出港時搭載 306 人，超載 53 人，有 103 年 10 月 7 日訪談（調查）筆錄、103 年 10 月 7 日臺東離島客船載客查核表、系爭客船船舶檢查證書影本及現場蒐證錄影光碟附卷可稽，復為訴願人所不否認，原處分機關據以認定訴願人有違規超載之情事，違反船舶法第 52 條第 3 項及第 90 條第 1 項規定，自屬有據。
- 三、惟有關罰鍰金額部分，原處分機關固以系爭客船核定載客人數之售票收入扣除成本（253 人×1,180 元－5 萬 5,640 元=24 萬 2,900 元）為本件訴願人不法利得，並以該不法利得逾前述船舶法第 90 條第 1 項所定罰鍰最高額 15 萬元，爰依首揭行政罰法第 18 條第 2 項規定，加重裁處訴願人 24 萬元罰鍰，然按船舶法第 90 條第 1 項所定罰鍰，本即在處罰超載行為本身，則原處分機關以系爭客船核定載客人數為本件不法利得計算基礎，尚嫌速斷；再者，訴願

人主張其於 103 年 10 月 7 日未超賣船票，則本件訴願人究有無不法利得，亦不無疑義，容有究明之必要；又查原處分機關就本案加重裁處之理由，於系爭裁處書「理由」欄併載以：「考量該船係超載航行於沿海區域，如遇海難發生，超載人員將無救生衣可用，亦無救生艇或救生筏可供搭乘，容易造成重大人命傷亡。本案如依船舶法裁處罰鍰上限 15 萬元，僅能剝奪不法利得之部分，難生警惕之效。」，惟依首揭行政罰法第 18 條第 1 項規定可知，原處分機關對訴願人裁處罰鍰，如係審酌本件超載行為可能造成重大人命傷亡等情節，仍應於船舶法第 90 條第 1 項所定 1 萬 5,000 元以上 15 萬元以下罰鍰之裁量額度內予以裁罰，從而原處分機關所為本件加重處以訴願人 24 萬元罰鍰之處分，難謂適法，應予撤銷。另原處分機關應重為適法之裁罰處分，乃屬當然，併予敘明。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷

委員 蔡宗珍

委員 陳清秀

委員 涂春金

中 華 民 國 104 年 4 月 24 日

2. 船舶未配置足夠之合格船員

本件原處分機關以系爭船舶自查封日起，即解除債務人之占有，交由訴願人保管，訴願人已取代船舶所有人法律地位，具有行政法當事人資格，故該船舶於查封期間之相關違法裁處對象應為保管人即訴願人，認其未依商港法第 18 條第 2 項規定配置系爭船舶留船人員，乃依同法第 67 條第 1 款規定予以裁罰。惟按前揭商港法第 67 條規定，係以船舶所有人或船長為裁罰對象，訴願人雖因系爭船舶執行查封交其保管，應負系爭船舶保管及安全維護之責，然訴願人仍僅為查封程序中系爭船舶之保管人，尚非因此即取得船舶所有權，成為系爭船舶之所有人，原處分機關亦無舉出船舶查封期間之保管人即取代船舶所有人法律地位之法規可佐。準此，訴願人為系爭船舶保管人，並非船舶所有人。

交通部訴願決定書

交訴字 1030032976 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 103 年 9 月 11 日航南字第 1033314049 號裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

一、緣臺灣臺南地方法院於 103 年 6 月 26 日實施查封靠泊於安平商港之「○○○○」船舶（下稱系爭船舶），諭知交由債權人即訴願人保管，依航（商）港港務規則第 14 條規定，船上須留守 1/3 人員，訴願人同意由船長等 8 名船員留守

船上，維護船隻安全。嗣因船長反映，船公司及保管人均未補給燃油及伙食等，難以繼續留守，原處分機關本部航港局之南部航務中心（下稱南部航務中心）以 103 年 7 月 1 日及 103 年 7 月 21 日函請臺灣臺南地方法院民事執行處（下稱臺南地院民事執行處）督責系爭船舶之保管人依法配置足夠之合格船員。臺南地院民事執行處以 103 年 7 月 21 日函知訴願人應依規定配置船員。嗣臺灣港務股份有限公司○○港務分公司（下稱○○港務分公司）以 103 年 7 月 28 日及 29 日函知南部航務中心及臺南地院民事執行處，系爭船舶停泊安平港 4 號碼頭，無人留守，碰撞損壞岸上設施等情。臺南地院民事執行處以 103 年 7 月 30 日函知訴願人應負相關保管責任，嗣以 103 年 8 月 5 日南院崑 103 司執源字第 46780 號函知南部航務中心及○○港務分公司略以，該船自查封日起，即解除債務人（○○○○股份有限公司，下稱○○公司）之占有，交由訴願人保管，查封船舶如未符主管機關相關規定辦理保管及安全維護，應函知訴願人即保管人及執行法院等語。原處分機關據此認為系爭船舶自查封日起，即解除債務人之占有，交由訴願人保管，訴願人已取代船舶所有人法律地位，具有行政法當事人資格，故該船舶於查封期間之相關違法裁處對象應為保管人即訴願人，而訴願人未依商港法第 18 條第 2 項規定配置系爭船舶留船人員，乃依同法第 67 條規定，以 103 年 9 月 11 日航南字第 1033314049 號裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人新臺幣 10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，(一)訴願人依法行使權利執行查封，法院原責命系爭船舶之船長保管，然其及系爭船舶所有人○○公司蓄意拒不履行義務且拒絕保管，主管機關放任不管，斷然拒絕到場且推諉不予保管，訴願人於無專業能力及無經驗甚救助無門，無奈情況下勉先為之保管。(二)系爭船舶相關法源依據及管理規範皆為專業，訴願人多次要求主管機關（南部航務中心）協調主動積極保管，但推諉不為，不逕免於損害災害之發生而主動積極，反發函法院壓迫訴願人，推諉於訴願人保管，致人民權益不顧，訴願人無奈具狀聲請援助，雖得交通部正視，廣發函文應邀專業船務公司接管作為，船務公司有回應，然所屬機關無視，不斷要求訴願人盡保管之責，機關間作法有異，人民罔為所遵。(三)麥德姆颱風來襲，主管機關人員明知其為航港公務人員，不得違背義務並有防止發生之義務，故意採取消極不作為，怠於執行職務，無視人民請願之事由，利用職務權責之便，伺意讓無關人員進入碼頭，教唆人員私自侵入系爭船舶，准此，訴願人為保管人登記名義人，然系爭船舶實際上之保管仍為主管機關或債務人之員工即船長處理。(四)觀諸所陳，主管機關消極不作為違背義務甚明，系爭船舶停放於主管機關轄內，又為停航狀態，原所有權人又表明實無能力保管此船，且以（已）生危害，基此堪認主管機關更具裁罰主體，請准撤銷處分等語。

三、原處分機關答辯要旨略以，(一)訴願人係本案強制執行事件之債權人，依臺南地院民事執行處 103 年 6 月 26 日查封筆錄記載：「諭知本件交由債權人保管，惟依商港港務管理

規則第 14 條規定，船上須留守 1/3 人員，債權人同意由韓船長等 8 名船員留守船上，維護船隻安全，留守人員亦應盡看管維護之責。」；復依臺南地院民事執行處 103 年 8 月 5 日函，該船自查封日起，即解除債務人之占有，交由訴願人保管，該查封船舶如未符主管機關相關規定辦理保管及安全維護，應函知訴願人。訴願人如認為上開諭知有修正之必要，自應向該管法院陳述理由提出變更之請求，法院諭知條件未變更前，訴願人即應依法規設置留船人員，以確保港口及船舶安全。惟訴願人不願支付船員薪津及船舶基本需要用品，致原 8 名留船人員於 103 年 7 月 21 日依船員法第 21 條全數辦理卸職離船，訴願人迄今未補齊留船人員盡看管之責。(二)原處分機關 103 年 9 月 1 日審查訴願人 103 年 8 月 20 日所陳報系爭船舶留船人員計畫，審查結論略以：「依○○○○船員最低安全配額證書規定，航行時各職別船員總額至少 20 人。惟查封期間，並不航行，同意扣除事務部門船員 8 人，以 12 名之 1/3 計算，故留船人員核定 4 名，其中機艙、甲板各 1 名甲級船員、1 名乙級船員，以上人員均需有船員服務手冊。留船船員 4 名以保管人為雇用人向原處分機關辦理任職，且必須駐留船上，執行防火、保全、繫泊及量測各油、水（艙）及壓水艙等看管情形，並將其情形載入航海日誌供查。」。惟訴願人未依上述結論向原處分機關辦理相關留船人員之任職申請，亦未派有船員駐留船上。(三)系爭船舶係訴願人與船舶所有人○○公司間之民事債務糾紛遭法院查封，並經法院指定訴願人為該船保管人，訴願人即應依法善盡保管

之責，因保管所生之費用應檢具單據供法院列入執行費用，本案訴願人不依法定程序善盡保管之責，卻極力藉故推諉或轉移責任，實不足取等語。

理 由

- 一、按商港法第 18 條：「商港區域內停泊之船舶，其船員上岸休假，應由船長依規定予以限制。留船人數應有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之能力。」、第 67 條第 1 款：「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 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰：一、違反第 18 條規定。」。
- 二、查本件原處分機關以系爭船舶自查封日起，即解除債務人之占有，交由訴願人保管，訴願人已取代船舶所有人法律地位，具有行政法當事人資格，故該船舶於查封期間之相關違法裁處對象應為保管人即訴願人，認其未依商港法第 18 條第 2 項規定配置系爭船舶留船人員，乃依同法第 67 條第 1 款規定予以裁罰。惟按前揭商港法第 67 條規定，係以船舶所有人或船長為裁罰對象，訴願人雖因系爭船舶執行查封交其保管，應負系爭船舶保管及安全維護之責，然訴願人仍僅為查封程序中系爭船舶之保管人，尚非因此即取得船舶所有權，成為系爭船舶之所有人，原處分機關亦無舉出船舶查封期間之保管人即取代船舶所有人法律地位之法規可佐。準此，訴願人為系爭船舶保管人，並非船舶所有人，原處分機關逕依商港法第 67 條第 1 款規定，以訴願人為裁罰對象予以裁處，尚難謂妥適，原處分應予撤銷。據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規

定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 12 月 25 日

3. 船舶、浮具未經同意在港區內行駛作業

訴願人與○市文化局訂立之「○○市『紅毛港文化園區觀光輪』航行委託管理行政契約」內容，係約定訴願人為○市文化局處理紅毛港文化園區觀光輪航行管理有關事宜，除完成觀光遊港運務工作外，並負責人員之派遣、船舶保養維護及檢修等，於航運業務及管理上亦受○市文化局指示及督導，顯見訴願人對事務執行並無自主決定權。從而，本案船舶未經商港經營事業機構同意在港區內行駛之違規行為，究係訴願人本於自己的意思所為，抑或依契約受○市文化局指示所為，事涉違規行為人之認定，容有釐清之必要。

交通部訴願決定書

交訴字 1031300852 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 2 件 103 年 8 月 7 日航南字第 1033313637 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

- 一、緣○○市審計處調查○○市政府文化局(下稱○市文化局)經營紅毛港渡輪執行情形，查得訴願人於 102 年 2 月 16 日至同年月 24 日行駛「花火船之旅」觀光遊港航線，及於 102 年 9 月 19 日至同年 10 月 20 日行駛「駁二—亞洲新灣區」觀光遊港航線，均未依商港法規定向商港經營事業機構申請同意，經審計處以 103 年 6 月 12 日台審部交字第 1038401471 號函請本部查明，復經本部以 103 年 6 月 16

日交航字第 1030018695 號函轉請原處分機關本部航港局會同臺灣港務股份有限公司查明研復。案經臺灣港務股份有限公司○○港務分公司（下稱○○港務分公司）以 103 年 6 月 24 日高港港行字第 1033054764 號函原處分機關表示，上述 2 航線○市文化局均未依商港法規定向其申請同意，原處分機關爰以 103 年 7 月 9 日航南字第 1033313035 號函請訴願人陳述意見，訴願人於 103 年 7 月 29 日陳述意見略以：○市府文化局為 3 艘船舶所有人，「○○市紅毛港文化園區觀光輪」委託訴願人辦理紅毛港文化園區觀光輪航行委託管理事宜，訴願人配合調度操作人力與船舶保養；由於當時所規劃之航程，經○市文化局研判應尚符原陳報主管機關之紅毛港文化園區觀光輪營運計畫「駁二藝術特區－紅毛港輪渡站」航線。惟原處分機關仍認訴願人於 102 年元宵燈會煙火施放期間辦理「花火船之旅」（102 年 2 月 16 日~24 日）觀光遊港航線，及於 102 年黃色小鴨展期辦理「駁二－亞洲新灣區」（102 年 9 月 19 日~10 月 20 日）觀光遊港航線等航行行為未經○○港務分公司同意，違反商港法第 15 條第 3 項規定，依同法第 66 條第 1 項第 2 款規定，分別按上述 2 航線航行行為之違規事實，以 2 件 103 年 8 月 7 日航南字第 1033313637 號執行違反商港法案件裁處書，各裁處訴願人新臺幣 10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，（一）「花火船之旅」及「駁二－亞洲新灣區」2 航線係依據○○港務分公司於 101 年 7 月 2 日高港港灣字第 1013007327 號函准「紅毛港文化園區觀光輪

營運計畫－駁二藝術特區－紅毛港輪渡站航線」，該 2 航線係以「淺三碼頭（駁二藝術特區）經 10 號碼頭－主航道－一港口迴船池－二港口－紅毛港文化園區」為航行區域；(二)上述核准之營運計畫內容，除訂定相關航行區域外，並強調未來應研議配合臺灣港務股份有限公司環港航線之規劃，串連港內其他碼頭，帶動港內觀光人潮。另配合○○港務分公司 101 年「○○港水岸明珠」計畫的推動，特別安排人員藉由本運務航程向遊客導覽解說未來水岸發展、休憩需求與期待；(三)該 2 航線航行是否屬「紅毛港文化園區觀光輪營運計畫－駁二藝術特區－紅毛港輪渡站航線」之範圍，如否，究有何不同，原處分全未說明，顯有行政處分不備理由之情形，有違行政程序法第 96 條第 1 項第 2 款之規定；(四)該 2 運務另係配合○○市政府策辦「102 年元宵燈會煙火施放」及「黃色橡皮鴨到○○展出」活動，冀期能帶領更多市民及觀光客深入觀賞○○港區的不同視角之壯闊景緻，帶動本市港灣觀光人潮之目的，並於活動結束即配合停止該運務之辦理等語。

三、本件原處分機關答辯意旨略以：(一)依商港法第 15 條第 3 項規定，船舶、浮具未經商港經營事業機構同意不得在港區內行駛或作業。據此，由前揭法條規定，於商港區內行駛應經○○港務分公司同意，殆無疑義；(二)有關「花火船」及「駁二－亞洲新灣區」2 航線航行是否屬「紅毛港文化園區觀光輪營運計畫－駁二藝術特區－紅毛港輪渡站航線」之範圍 1 節，查訴願人於 101 年 6 月 27 日高輪航字第 10170226300 號函檢送營運計畫之「駁二藝術特區碼頭

一紅毛港輪渡站航線」自淺三碼頭（駁二藝術特區）出發，沿途經 10 號碼頭—主航道—一港口迴船池—二港口—紅毛港文化園區，與審計部 103 年 6 月 12 日台審部交字第 1038401471 號函檢附交通部運輸研究所港灣技術研究中心提供渡船於 102 年 9 月 19 日航行紀錄，並以 Googleearth 開啟時間與位置的相對關係，繪製航行軌跡圖比對，○○港務分公司核定「淺三碼頭（駁二藝術特區）—紅毛港輪渡站」航線與前述渡船航行軌跡路線顯然不同；再據前述審計部函檢附提供○○市政府文化局網頁有關「花火船」及「亞洲新灣區」廣告畫面，可得知該兩遊港航線起訖點皆為駁二藝術特區，然○○港務分公司核定航線起訖點則分別為駁二藝術特區及紅毛港文化園區，基上，該 2 航線運務路線係屬增闢，與「駁二藝術特區—紅毛港輪渡站」航線不同；(三)查訴願人曾向○○港務分公司申請同意 3 艘渡船營運航線共計 4 條航線，皆由訴願人申請該分公司同意，訴願人應該瞭解○○港區不同運務航線皆應依商港法規定申請該分公司同意，訴願人未向該分公司申請「花火船之旅」及「駁二—亞洲新灣區」2 觀光遊港航線同意，即從事該 2 運務工作之行為自有過失，應負行政處罰責任等語。

理 由

- 一、按商港法第 15 條第 3 項：「船舶、浮具未經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意，不得在港區內行駛或作業。」、第 66 條第 1 項第 2 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下

罰鍰：…二、違反第 15 條第 3 項規定。」。

- 二、按首揭商港法第 15 條第 3 項業明定，船舶、浮具未經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意，不得在港區內行駛或作業，究其立法目的乃係為防止船舶及浮具危害港區秩序與航道安全；次按船舶於○○港區內行駛，應經○○港務分公司（屬商港經營事業機構）同意。卷查○市文化局於 101 年 6 月起每年與訴願人簽訂行政契約，將其所屬「○○號」、「○○號」及「○○號」3 艘船舶航行管理之事宜委託訴願人辦理，○市文化局鑑於 102 年 2 月元宵節燈會及 102 年 9 月黃色小鴨展期觀光人潮，爰請訴願人增闢「花火船之旅」及「駁二－亞洲新灣區」2 觀光遊港航線，惟該 2 航線均未依商港法規定申請同意。訴願人雖主張該 2 觀光遊港航線，航行之水域屬○○市港務分公司同意航行之「淺三碼頭（駁二藝術特區）－紅毛港輪渡站」航線範圍，惟據審計部檢附有關○市文化局之網路文宣及○市文化局提供之○○港務公司核定航線及 102 年花火船與賞鴨船航程示意圖可知，「花火船之旅」及「駁二－亞洲新灣區」2 觀光遊港航線，起訖點皆為駁二藝術特區，與前揭○○港務分公司同意之「淺三碼頭（駁二藝術特區）－紅毛港輪渡站」航線，起訖點為駁二藝術特區及紅毛港輪渡站之航線自屬有別。準此，○市文化局所屬「○○號」、「○○號」及「○○號」等 3 艘船舶確有未經商港經營事業機構同意在港區內行駛之情事。
- 三、惟按違反商港法第 15 條第 3 項規定，依同法第 66 條第 1 項規定處罰之對象為行為人，原處分機關答辯以訴願人與

○市文化局為民法之承攬關係，定作人為○市文化局，承攬人為訴願人，為定作人完成觀光遊港運務工作，而推論行為人為訴願人，固非無據。惟觀之訴願人與○市文化局訂立之「○○市『紅毛港文化園區觀光輪』航行委託管理行政契約」內容，係約定訴願人為○市文化局處理紅毛港文化園區觀光輪航行管理有關事宜，除完成觀光遊港運務工作外，並負責人員之派遣、船舶保養維護及檢修等，於航運業務及管理上亦受○市文化局指示及督導，顯見訴願人對事務執行並無自主決定權。從而，本案船舶未經商港經營事業機構同意在港區內行駛之違規行為，究係訴願人本於自己的意思所為，抑或依契約受○市文化局指示所為，事涉違規行為人之認定，容有釐清之必要，爰將原處分撤銷，由原處分機關另為適法之處理。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 11 月 21 日

4. 船舶燃油洩漏污染水域

行政罰法第 24 條第 1 項、第 31 條第 1 項及第 2 項規定，一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰額最高之規定裁處，法定罰鍰額相同者，由處理在先之機關管轄。

交通部訴願決定書

交訴字 1030022648 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 103 年 6 月 19 日航南字第 1033312356 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

一、緣臺灣港務股份有限公司○○港務分公司以 103 年 3 月 31 日訴願人所屬○○○號油駁船（下稱系爭船舶）靠泊○○港 59 號碼頭進行輪加油作業時，因天候不佳，導致岸電電力系統跳脫，船員無法將補油控制油壓閥遙控關閉，重油由第二油艙排氣口溢出甲板，流入港區水域，造成污染情事等情，以 103 年 4 月 18 日函送原處分機關之南部航務中心處理，嗣原處分機關認訴願人所屬系爭船舶 103 年 3 月 31 日於○○港 59 號碼頭從事輪加油作業不慎致燃油洩漏污染港區水域已違反商港法第 37 條第 3 款規定，爰依同法第 66 條第 1 項第 4 款規定，以 103 年 6 月 19 日航南字第 1033312356 號執行違反商港法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人新臺幣（下同）30 萬元罰鍰。訴願人不

服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，(一)訴願人除本件裁罰外，系爭洩油意外事故亦受○○市政府海洋局以違反海洋污染防治法、漁港法為由分別各裁罰 50 萬元罰鍰，原處分機關就同一行為，所為本件處罰，顯與一事不二罰原則相違，不符行政罰法第 24 條規定，顯屬違法。(二)系爭油駁工程之實際從事者為承攬商順航航運股份有限公司（下稱順航公司），並非由訴願人，訴願人並非商港法第 37 條處罰之行政義務人，原處分逕對訴願人裁罰，於法不合。(三)縱訴願人應負擔商港法第 37 條行為義務，亦因系爭油料洩溢事件，係因突然驟至之強風驟雨、雷擊所致，訴願人不具可歸責事由，與行政處罰有責性要件不符，原處分逕予裁罰，並非適法。(四)原處分機關指摘訴願人有疏失，卻未善盡說明及舉證責任，有違法治國原則等語。

三、原處分機關答辯要旨略以，(一)海洋污染防治法第 30 條「船舶裝卸、載運油、化學品及其他可能造成海水污染之貨物，應採取適當防制排洩措施。」與商港法第 37 條第 3 款之構成要件不同，訴願人未依海洋污染防治法「採取適當防制排洩措施」與商港法第 37 條第 3 款之「裝卸、搬運，修理或其他作業，致污染海水」係分屬不同行為，○○市政府海洋局與原處分機關分別裁處，並無違反「一事不二罰」或行政罰法第 24 條第 1 項規定；另○○市政府海洋局以違反漁港法第 18 條第 1 項第 1、2 款規定裁處訴願人新臺幣 50 萬元罰鍰部分，查漁港法第 18 條第 1 項：「在漁港區域內，不得為下列行為：一、危害安全及妨礙船舶航行行為。

二、排放有毒物質、有害物質、廢油。…」規定，本件漏油事件發生地點為○○港第 59 號碼頭，屬商港區域範圍內，原處分機關依商港法處分訴願人，應無疑義。(二)訴願人主張非違反商港法第 37 條第 3 款之「行為人」，惟查海洋污染防治法第 13 條第 1 項：「中央主管機關指定之公私場所從事油輸送、海域工程、海洋棄置、海上焚化或其他污染行為之虞者，應先提出足以預防及處理海洋污染之緊急應變計畫及賠償污染損害之財務保證書或責任保險單，經中央主管機關核准後，始得為之。」，同法第 3 條第 11 款：「污染行為人：指造成污染行為之自然人、公私場所之負責人、管理人及代表人；於船舶及航空器時為所有權人、承租人、經理人及營運人等。」規定，訴願人從事油輸送作業，前已依前開法令向行政院環境保護署申請核准，並經該署 101 年 8 月 31 日環署水字第 1010075379 號函核准，其中系爭船舶亦為訴願人向行政院環境保護署申請核准之作業船舶，訴願人雖辯稱將輸油作業部分交由順航公司承攬，惟其與順航公司之承攬關係，係屬其內部關係，與訴願人應承擔之行政法上行為人責任無涉。(三)按行政罰法第 10 條第 2 項規定：「因自己行為致有發生違反行政法上義務事實之危險者，負防止其發生之義務。」，訴願人於○○港區從事輸加油作業，其作業時應負防止漏油污染水域之義務，自不待言，訴願人雖主張本次污染事件係因天災所致，主觀上並無過失，惟查事件發生當日雖天候不良，訴願人並未停止輸油作業，岸電跳脫當時，訴願人岸上並無人員立即切斷輸油泵浦電源，需俟船員下船至

岸上關閉，造成燃油從油艙滿溢至海面，且船舶岸電與輸油泵浦電源無連動設計，致岸電跳脫後泵浦仍持續輸油，足見訴願人對於防止污染之相關程序及措施仍有所欠缺，尚不得謂無過失，本件訴願為無理由等語。

理 由

- 一、按商港法第 37 條第 3 款：「商港區域內，不得為下列污染港區行為：…三、裝卸、搬運、修理或其他作業，致污染海水或棄置廢棄物之行為。…」第 66 條第 1 項第 4 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰：…四、違反第 37 條第 3 款規定，裝卸、搬運、修理或其他作業，致污染海水。」；漁港法第 18 條第 1 項第 1、2 款：「在漁港區域內，不得為下列行為：一、危害安全及妨礙船舶航行行為。二、排放有毒物質、有害物質、廢油。…」、第 20 條：「有第 18 條第 1 項第 1 款或第 2 款情形者，處行為人或其雇用人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰，並令其限期清除或除去其危害或妨礙；屆期未辦理者，按日連續處罰。」；行政罰法第 24 條第 1 項：「一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰額最高之規定裁處。但裁處之額度，不得低於各該規定之罰鍰最低額。」、第 25 條：「數行為違反同一或不同行政法上義務之規定者，分別處罰之。」、第 31 條第 1 項：「一行為違反同一行政法上義務，數機關均有管轄權者，由處理在先之機關管轄。不能分別處理之先後者，由各該機關協議定之；不能協議或有統一管轄之必要者，由其共同上級機關指定之。」、第 2 項：「一行為違

反數個行政法上義務而應處罰鍰，數機關均有管轄權者，由法定罰鍰額最高之主管機關管轄。法定罰鍰額相同者，依前項規定定其管轄。」。

二、查本件原處分機關係以訴願人所屬系爭船舶 103 年 3 月 31 日於○○港 59 號碼頭從事輪加油作業，不慎致燃油洩漏污染港區水域，違反商港法第 37 條第 3 款規定，以系爭裁處書裁處訴願人 30 萬元罰鍰，惟查系爭船舶 103 年 3 月 31 日於○○港 59 號碼頭從事輪加油作業不慎致燃油洩漏，亦同時污染○○市政府海洋局所轄管之中洲漁港、上竹里漁港之水域及設施，亦即系爭船舶單一燃油洩漏行為，同時污染商港港域及漁港水域，並同時經原處分機關以其違反商港法第 37 條第 3 款，及○○市政府海洋局以其違反漁港法第 18 條第 1 項、第 2 項等規定裁處罰鍰，此應有前揭行政罰法第 24 條第 1 項「一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰之法律效果」規定之適用。

三、再依前揭行政罰法第 24 條第 1 項、第 31 條第 1 項及第 2 項規定，一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰額最高之規定裁處，法定罰鍰額相同者，由處理在先之機關管轄。查原處分機關及○○市政府海洋局係各依商港法第 66 條第 1 項第 4 款及漁港法第 20 條規定裁罰，兩者法定罰鍰額度均為 10 萬元以上 50 萬元以下之罰鍰，惟○○市政府海洋局於 103 年 3 月 31 日即發布新聞稿表示將依法裁罰，該局並以 103 年 4 月 23 日○市海四字第 103310877 號行政處分書，裁處訴願人之石化事業部（前鎮儲運所）50 萬元罰鍰在案，而原處分機關係經臺灣

港務股份有限公司○○港務分公司 103 年 4 月 18 日函送相關資料後始為處理，是依上開行政罰法第 24 條第 1 項、第 31 條第 1 項及第 2 項規定，系爭船舶燃油洩漏污染水域之行為，應由處理在先之○○市政府海洋局管轄，原處分機關以訴願人違反商港法第 37 條第 3 款規定，以系爭裁處書裁處訴願人 50 萬元罰鍰，即難謂妥適。

四、綜上，原處分機關所為系爭裁處書之行政管轄難謂妥適，惟其具有行政處分之外觀，仍得為撤銷之標的，爰將原處分撤銷。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分（公出）
委員	林石根（代理）
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 103 年 8 月 25 日

5. 自用遊艇未依船舶法檢查合格即擅自航行

行政罰以違反行政法上義務之行為時，法律或自治條例就其行為設有處罰規定為限，包含處罰構成要件、處罰對象與處罰種類，若行為時之法規不處罰者，自無行政罰法有關規定之適用問題，亦即行為時法規不處罰者，即無行政罰法第 5 條從新從輕原則之適用。

交通部訴願決定書

交訴字 1031300090 號

訴願人因違反船舶法事件，不服原處分機關 102 年 11 月 27 日航南字第 1023313027 號執行違反船舶法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

一、緣訴願人所有「○○○○號」自用遊艇於 99 年 12 月 4 日未依規定檢查合格即擅自航行，原處分機關認該行為違反行為時船舶法第 23 條第 1 項（現行船舶法第 59 條第 2 項第 1 款）規定，依行為時同法第 79 條規定處罰對象為「船長」，惟原處分機關無法得知該違規日係由何人擔任船長職務，遂援引行政罰法第 5 條依最初裁處時法律之規定，即現行船舶法第 97 條第 5 款規定，以 102 年 11 月 27 日航南字第 1023313027 號執行違反船舶法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人新臺幣（下同）6,000 元。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，經查對船舶未檢查合格而擅自航行

者，現行船舶法第 97 條第 5 款固然規定處罰「船舶所有人」或「遊艇駕駛」，惟行為時之船舶法第 79 條第 1 款對未領取有效證書而擅自發航者，僅處罰「船長」，故本件○○○○號於 99 年 12 月 4 日出海航行時，訴願人並非「船長」，依行政罰法第 5 條但書規定，自不能對非「船長」之訴願人加以處罰等語。

- 三、本件原處分機關答辯意旨略以，(一)依行為時船舶法第 23 條規定，船舶未依規定檢查合格，並將設備整理完妥，不得航行；同法第 79 條規定係裁處船長，嗣經法律修訂，應受裁處客體修正為船長及船舶所有人，該船在未經取得檢查合格證書，擅自航行；(二)依行政罰法第 5 條規定，適用行政機關最初裁處時之法律（即 99 年 12 月 8 日公布施行之船舶法第 59 條第 2 項第 1 款及第 97 條第 5 款規定）裁處訴願人（船舶所有人）；(三)訴願人訴稱按行為時之船舶法第 79 條第 1 款未領取有效證書而擅自發航者，僅處罰「船長」乙節，訴願人為該船所有人理應提供船長資料，原處分機關並多次去函要求提供，惟訴願人始終不提供，致原處分機關無法裁罰等語。

理 由

- 一、按行為時船舶法第 23 條第 1 項：「為策航行安全，船舶應具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備；非經檢查合格，不得航行。」及第 79 條第 1 款：「有左列行為之一者，處船長新臺幣 6,000 元以上 6 萬元以下罰鍰：一、未領取有效證書，擅自發航者。」；現行船舶法第 59 條第 2 項第 1 款：「遊艇符合下列規定者，始得航行：

一、檢查合格。」及第 97 條第 5 款：「有下列情形之一者，由航政機關處船舶所有人或遊艇駕駛新臺幣 3,000 元以上 3 萬元以下罰鍰：五、違反第五十九條第二項第一款及第三款規定。」；行政罰法第 4 條：「違反行政法上義務之處罰，以行為時之法律或自治條例有明文規定者為限。」

二、查訴願人所有「○○○○號」自用遊艇於 99 年 12 月 4 日未依規定檢查合格即擅自航行，違反行為時船舶法第 23 條規定，依行為時同法第 79 條規定處罰對象為「船長」，惟嗣原處分機關裁處時，船舶法已修正處罰對象為「船舶所有人」或「遊艇駕駛」，原處分機關遂援引行政罰法第 5 條規定，按最初裁處時之法律（即修正後船舶法），以系爭裁處書裁處訴願人 6,000 元。按行政罰法第 4 條規定，行政罰以違反行政法上義務之行為時，法律或自治條例就其行為設有處罰規定為限，包含處罰構成要件、處罰對象與處罰種類，若行為時之法規不處罰者，自無行政罰法有關規定之適用問題，亦即行為時法規不處罰者，即無行政罰法第 5 條從新從輕原則之適用。本件訴願人所有之船舶未經檢查合格而擅自航行，現行船舶法第 97 條第 5 款固然規定處罰對象為「船舶所有人」或「遊艇駕駛」，惟行為時之船舶法第 79 條第 1 款處罰對象既為「船長」，而對「船舶所有人」並無處罰之規定，原處分機關自不得以訴願人為系爭「○○○○號」所有人不提供違規日之船長資料而逕以其為處罰對象，爰將原處分撤銷，由原處分機關另為適法之處理。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規

定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇（公出）
委員	林石根（代理）
委員	陳荔彤
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 3 月 25 日

6. 國輪僱用外國籍船員申請事件

是原處分機關固認訴願人與○○輪船長死亡補償及喪葬費之勞資爭議未決，然○○輪船長為本國籍並非外國籍，又原處分機關檢附之卷證資料中，並無訴願人僱用外國籍船員時，有違反本規則及相關法令規定相關事證可佐，從而原處分機關依船員法第 84 條之 1 暨外國籍船員僱用許可及管理規則第 22 條規定，不予受理訴願人僱用外國籍船員申請案，即難謂妥適。

交通部訴願決定書

交訴字 1011301102 號

訴願人因國輪僱用外國籍船員申請事件，不服原處分機關 101 年 10 月 17 日航員字第 1010003398 號函及 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷，由原處分機關於 2 個月內另為適法之處分。

事 實

一、緣訴願人以 101 年 7 月 9 日○○○字第 1010709 號函向本部陳情，指陳本部禁止訴願人申請僱用外國籍船員之事宜，顯有不當限制，請本部儘速同意申請外國籍船員事宜，經本部查明近來未接獲訴願人申請僱用外國籍船員案件，遂以 101 年 7 月 17 日交航字第 1010026476 號函請原處分機關本部航港局查明有訴願人申請僱用外籍船員案，及其相關辦理情形逕復訴願人（有關國輪僱用外國籍船員事宜，本部業以 101 年 6 月 14 日交航字第 1015008738 號公

告，自 101 年 6 月 18 日起委任原處分機關辦理），經原處分機關查明其亦無訴願人申請僱用外國籍船員案，遂轉向中華民國僱用外國籍船員輔導委員會（下稱僱外船員輔導委員會）查詢，案經僱外船員輔導委員會以 101 年 10 月 12 日僱外（101）字第 002757 號函送訴願人 101 年 9 月 20 日為其所屬○○一號輪申請續僱外國籍船員資料（編號：○○-143 案），並以訴願人勞資糾紛仍未解決，建請原處分機關不同意訴願人之申請案，嗣原處分機關依外國籍船員僱用許可及管理規則第 22 條規定，以 101 年 10 月 17 日航員字第 1010003398 號函復訴願人，因尚有○○輪海難，有關船長死亡補償及喪葬費之勞資爭議未決，請訴願人依船員法相關規定妥處勞資爭議案件後，再依法申請僱用外國籍船員。嗣原處分機關再以 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函復訴願人略以，訴願人為○○輪之船舶營運人，未依船員法第 46 條及第 48 條規定辦理，爰依法不同意所屬船舶僱用外籍船員之申請案。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)原處分機關就本案所為之處分，未依行政程序法第 96 條第 1 項第 6 款規定記載救濟程序與方式，為明顯重大瑕疵之行政處分。(二)原處分機關為處分前未依行政程序法第 102 條規定，給予訴願人陳述意見之機會，亦未依同法第 9 條規定，就有利及不利於訴願人之形均予注意，本件處分係原處分機關依未知會訴願人情形下，私下召開之研商會議決議作成，其未依行政程序法第 39 條通知訴願人到場陳述，又原處分機關為本件處分，

無非係依僱外船員輔導委員會及案外人中華海員總工會對瑞輪罹難船長及船員身後補償爭議乙事，所為單方不利訴願人之陳述，事實上○○輪船東早已依法與繼承人等完成和解及給付達千萬元之撫卹賠償金，該二會陳述顯非屬實，原處分機關就訴願人及○○輪船東依船員法第 67 條享有之權利，及訴願人依法有權為債權債務抵消之有利事實及法令規定，未予調查，有違行政程序法第 8 條及第 9 條規定。(三)○○輪與罹難船長家屬間之撫卹爭議，與訴願人為所有之本國籍○○一號貨輪僱請外國籍船員之申請案，主體不同，案件性質不同，亦為不同法條規範之互不相干案件，訴願人為所有之本國籍○○○號貨輪僱請外國籍船員時，從未違反外國籍船員僱用許可及管理規則，原處分機關將處理本國籍船員及外國籍船員之相關事務與不同法律制度及規定混為一談之違法甚明等語。

- 三、原處分機關答辯要旨略以，(一)依船員法第 46 條有關死亡補償、第 48 條有關喪葬費及第 50 條明訂第 46 條死亡補償及第 48 條喪葬費之請求權不得讓與、抵銷、抵充、扣押或擔保等規定，訴願人依船員法第 46 條及第 48 條規定，及船員僱用契約內容，應給與○○輪船長遺屬之死亡補償、喪葬費及相關補償合計為新臺幣 592 萬 3,500 元，訴願人僅同意給付新臺幣 399 萬 6,400 元，枉顧船員權益，造成勞資爭議案件。(二)僱外船員輔導委員會係以訴願人未依法給付相關補償費用，造成勞資爭議，基於船員法保障船員權益之宗旨，依程序建議原處分機關不同意訴願人之雇用外國船員申請案，有關船員遺屬相關補償之給付與○○

輪船長有無過失責任及損害賠償之請求，二案係屬不同，訴願人應依船員法第 67 條規定，另案主張○○輪船長應負之責任及請求賠償。除非雙方合意或由司法程序判斷扣減金額，尚非訴願人單方得以自行扣減相關補償及喪葬費。

(三)訴願人自 100 年 1 月 1 日至 101 年 12 月 31 日向○○○○○有限公司公司(下稱○○○○○公司)承租○○輪，訴願人為○○輪之實際船舶營運人，原處分機關以訴願人違反船員法第 46 條及第 48 條之規定，造成勞資爭議案件，爰依外國籍船員僱用許可及管理規則第 22 條及船員法第 84 條之 1 規定，停止訴願人申請僱用外國籍船員等語。

理 由

- 一、按船員法第 25 條之 1：「雇用人僱用非中華民國籍船員，應向主管機關申請許可，始得僱用；其申請資格與程序、許可條件、廢止、撤銷、職責、僱用、僱傭管理及其他相關事項之規則，由主管機關定之。」、第 84 條之 1：「雇用人僱用非中華民國籍船員時，違反依第 25 條之 1 所定規則中有關職責、僱用、許可之廢止、撤銷或僱傭管理之規定者，依其情節輕重，停止申請僱用非中華民國籍船員 3 個月至 5 年。」及第 90 條：「本法有關船員管理、船員訓練與其專業機構管理、遊艇駕駛與助手、動力小船駕駛與助手、遊艇駕駛訓練機構與動力小船駕駛訓練機構管理、僱傭契約審核、海事報告、航行安全、海難處理、船舶檢查及處罰事項，主管機關得委任當地航政機關辦理。」；外國籍船員僱用許可及管理規則第 1 條：「本規則依船員法第 25 條之 1 規定訂定之。」、第 3 條：「本規則稱外國籍船員，

指受船舶所有人或船舶營運人僱用之非中華民國籍。」、第 6 條：「交通部為辦理聘僱外國籍船員，加強對僱用外國籍船員之服務，得核准成立中華民國僱用外國籍船員輔導委員協助處理僱用外國籍船員之核轉，糾紛處理及有關協調事項。」、第 9 條第 2 項：「聘僱外國籍船員應檢具左列文件由中華民國僱用外國籍船員輔導委員會核轉交通部許可：…。」及第 22 條：「船舶所有人或船舶營運人於僱用外國籍船員時，有違反本規則及相關法令之規定者，停止其申請僱用外國籍船員 3 個月至 2 年，情節重大者，永久不予受理其申請僱用外國籍船員。」。

二、查本件訴願書指稱不服之處分為原處分機關 101 年 10 月 17 日（訴願書誤繕為 7 日）航員字第 1010003398 號函及 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函，查原處分機關 101 年 10 月 17 日航員字第 1010003398 號函，業就訴願人 101 年 9 月 20 日申請案函復不同意辦理在案，徵諸前揭訴願法規定，其應為行政處分，至原處分機關 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函，因仍維持前函駁回申請案之結果，就駁回申請案之理由再予說明，應屬前函處理理由之補充；又系爭函未有相關提起行政救濟之教示條款記載，依行政程序法第 98 條第 3 項：「處分機關未告知救濟期間或告知錯誤未為更正，致相對人或利害關係人遲誤者，如自處分書送達後 1 年內聲明不服時，視為於法定期間內所為。」規定，訴願人於 101 年 12 月 12 日提出訴願書，即未逾訴願提起期間，均合先敘明。

三、本件原處分機關 101 年 10 月 17 日航員字第 1010003398

號函，以訴願人尚有○○輪海難，有關○○輪船長死亡補償及喪葬費之勞資爭議未決，爰不同意辦理其申請案，並請訴願人依船員法相關規定妥處勞資爭議案件後，再依法申請僱用外國籍船員，嗣再以原處分機關 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函復訴願人略以，訴願人為○○輪之船舶營運人，未依船員法第 46 條及第 48 條規定辦理，爰不同意訴願人所屬船舶僱用外籍船員之申請案。惟查前揭船員法第 84 條之 1 暨外國籍船員僱用許可及管理規則第 3 條及第 22 條規定，皆係以船舶所有人或船舶營運人於僱用外國籍船員時，有違反該規則及相關法令之規定者，得停止其申請僱用外國籍船員 3 個月至 2 年或永久不受理其申請。是原處分機關固認訴願人與○○輪船長死亡補償及喪葬費之勞資爭議未決，然○○輪船長為本國籍並非外國籍，又原處分機關檢附之卷證資料中，並無訴願人僱用外國籍船員時，有違反本規則及相關法令規定相關事證可佐，從而原處分機關依船員法第 84 條之 1 暨外國籍船員僱用許可及管理規則第 22 條規定，不予受理訴願人僱用外國籍船員申請案，即難謂妥適，爰將原處分機關 101 年 10 月 17 日航員字第 1010003398 號函及 101 年 11 月 2 日航員字第 1010003634 號函撤銷，由原處分機關於 2 個月內另為適法之處分。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 陳建宇
委員 林石根

委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	王承姬
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 102 年 1 月 28 日

本件原處分機關重為處分時，應依訴願法第 96 條規定，將處理情形以書面告知本部。

7. 辦理船舶所有權移轉登記，申請書中未填妥船舶種類

系爭船舶能否辦理船舶所有權移轉登記，顯與「登記原因」無涉，從而原處分機關逕以系爭函駁回訴願人之申請，難謂適法，又系爭船舶之漁業執照既經行政院農業委員會以 94 年 9 月 28 日農授漁字第 0941341522 號處分書撤銷在案，且無相關資料顯示本案有依漁船建造許可及漁業證照核發準則取得汰建資格等情，則系爭船舶究能否辦理船舶所有權移轉登記，應由原處分機關釐清相關程序。

交通部訴願決定書

交訴字 1010015016 號

訴願人因船舶所有權移轉登記事件，不服原處分機關 101 年 2 月 23 日花港航字第 1010001315 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷，由原處分機關於 2 個月內另為適法之處分。

事 實

- 一、緣訴願人○○○所有之「○○」號船舶（下稱系爭船舶）原係專營娛樂漁業漁船，前經行政院農業委員會以 94 年 9 月 28 日農授漁字第 0941341522 號處分書，撤銷系爭船舶原領之漁業執照。嗣案外人○○○於 100 年 6 月 20 日向訴願人購買系爭船舶，並由○○○與訴願人依船舶登記法第 6 條規定，共同向原處分機關本部花蓮港務局申請辦理船舶所有權移轉登記，惟申請書中並未填妥船舶種類，經原處分機關審核後，以 100 年 7 月 7 日花港航字第 1000004902 號函復正本受文者○○○，副本受文者訴願人，該函說明

略以：「三、…請船舶所有人先行認定船種，檢具該船船舶檢查證書、船舶噸位證書、船舶載重線證書及船舶檢查紀錄簿正本依船舶法第 25 條規定申請變更船舶使用目的或型式並經施行特別檢查，再依同法第 15 條於取得船舶檢查證書及船舶噸位證書後 3 個月內向船籍港航政機關辦理船舶登記事項變更及所有權移轉登記等相關事宜。四、隨文檢還申請書乙全份…。」，訴願人不服，提起訴願，案經本部認原處分機關前揭 100 年 7 月 7 日花港航字第 1000004902 號函未見否准之法令依據與理由，已違反行政程序法第 96 條書面行政處分應記載事項規定之形式違法，且有否准人民依法申請案理由不備之實體違法，以 100 年 11 月 28 日交訴字第 100058900 號訴願決定：「原處分撤銷，由原處分機關於 2 個月內另為適法之處分」。嗣○○○與訴願人另於 101 年 1 月 20 日共同向原處分機關申請辦理系爭船舶之船舶所有權移轉登記，經原處分機關以 101 年 2 月 23 日花港航字第 1010001315 號函復正本受文者○○○，副本受文者訴願人，該函說明略以：「一、依據…船舶登記法第 18 條第 1 項第 5 款規定辦理。…三、…○○船舶已非漁船，台端不得以船舶種類為『漁船』向本局申請本案之登記，隨文檢還船舶所有權移轉登記申請書 2 份，請審慎評估重行認定漁船以外之船種，並於申請書船舶種類乙欄修正後送局續辦。」。訴願人仍不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，(一)訴願人所有之系爭船舶雖於 94 年 9 月 28 日經漁業署撤銷經營娛樂漁業執照，訴願人嗣後將

系爭船舶出賣他人，並檢具相關文件向原處分機關辦理船舶所有權移轉登記手續，惟經原處分機關無故刁難，拒絕受理，訴願人百般無奈，去函漁業署詢問，經漁業署回覆：「依『漁船建造許可及漁業證照核發準則』第4條第1項第7款及第2項之規定，經撤照之漁船，除涉走私、毒品等案件，如第三人取得該等漁船，得依相關規定或程序，申請核發漁業執照經營漁業」可知，訴願人所有之系爭船舶，雖經漁業署撤銷經營娛樂漁業執照，然其僅係不能經營娛樂漁業，並不影響其仍係漁船之事實；(二)查原處分機關錯誤認定系爭船舶並非漁船之根據，係其於系爭處分上記載其向漁業署函詢後復稱：「○○船舶前經農委會漁業署94年9月28日農授漁字第0941341522號處分書撤銷專營娛樂漁船漁業執照在案，已不具經營漁業資格」。然漁業署該函僅回覆原處分機關「旨揭船舶前經行政院農業委員會94年9月28日農授漁字第」，非但不具推論過程，連引用函釋的字號都漏列，試問原處分機關據此毫無推論根據之瑕疵函件，認定系爭船舶非漁船之立論基礎何在，遑論系爭書面行政處分明顯欠缺理由及其法令依據，明顯違反行政程序法第96條之形式要求等語。

三、本件原處分機關答辯意旨略以，(一)系爭船舶經原處分機關於101年2月7日花港航字第10100009581號函向漁業署函詢後，漁業署於101年2月17日漁二字第1011203987號函復稱：「○○船舶前經行政院農業委員會94年9月28日農授漁字第0941341522號處分書撤銷專營娛樂漁船漁業執照在案，已不具經營漁業資格」，並非訴願人於訴願書

中所提檢送之漁業署 101 年 2 月 17 日漁二字第 1011203987 號函內容有文字漏列瑕疵之狀況，該訴願人所提函件與原函不符；(二)依據漁業署於 97 年 7 月 18 日漁四字第 0971340600 號函（同案副知花蓮縣政府）略以：「經查○○君所有○○號專營娛樂漁業漁船，業經行政院農業委員會 94 年 9 月 28 日農授漁字第 0941341522 號處分書，撤銷該船原領農娛專（94）農字第 0000000006 號漁業執照，該船既經撤銷漁業執照，自不得再經營漁業，…五、該船目前既非屬漁船…」。原處分機關再以 101 年 4 月 23 日航東字第 1013410063 號函詢漁業署：「請漁業署就該船是否仍屬漁船乙節釋明惠復」，漁業署於 101 年 5 月 7 日號函復稱：「依漁業法施行細則第 4 條規定，漁船係指經營漁業之船舶，○○號船舶既經行政院農業委員會撤銷漁業執照，已非漁業法所規範之漁船。」，據此可證系爭船舶已非屬漁業法所規範漁船之事實已臻明確；(三)依船舶登記法第 18 條規定略以：「申請登記，遇有左列情形之一者，應予駁回。但經通知補正而依限補正者，仍應依原次序登記之：…五、申請書所載當事人船舶或權利之標示，或關於登記原因之事項，與登記簿或證明登記原因之文件不符者。…」系爭船舶業經漁業署認定已非漁業法所規範之漁船與登記原因之事項不符，原處分機關遂於 101 年 2 月 23 日函復基於系爭船舶已非漁船，請審慎評估重行認定漁船以外之船種，並於申請書船舶種類乙欄修正後送局續辦。行政機關秉持「依法行政」原則，系爭船舶既經漁業署認定已非漁船，自不能以「漁船」船種申請船舶所有權移轉等語。

理 由

- 一、按訴願法第 11 條：「原行政處分機關裁撤或改組，應以承受其業務之機關視為原行政處分機關，比照前 7 條之規定，向承受其業務之機關或其直接上級機關提起訴願。」；船舶登記法第 6 條第 1 項：「登記應由登記權利人及登記義務人或其代理人，共同向主管機關申請之。」、第 18 條第 5 款：「申請登記，遇有左列情形之一者，應予駁回。但經通知補正而依限補正者，仍應依原次序登記之：…五、申請書所載當事人船舶或權利之標示，或關於登記原因之事項，與登記簿或證明登記原因之文件不符者。」。
- 二、按訴願人與○○○依船舶登記法第 6 條之規定，共同向原處分機關申請系爭船舶之所有權移轉登記，原處分機關以 101 年 2 月 23 日花港航字第 1010001315 號函（下稱系爭函）檢還申請書，並未准其所請，依其說明所示內涵觀之，實已屬對訴願人等依法申請之事項為否准之決定，應為行政處分；次按訴願人乃系爭申請案之共同申請人，原處分機關既以系爭函否准其申請案，則訴願人自為該否准處分之相對人而得提起訴願，此不因訴願人僅為系爭函之副本受文者而有不同；再者，查系爭函作成機關為原本部花蓮港務局，因航港體制變革之故，原本部花蓮港務局業務自 101 年 3 月 1 日起由本部航港局承受，爰依旨揭訴願法第 11 條規定，以業務承受機關本部航港局為系爭函之原處分機關，均合先說明。
- 三、本件原處分機關就訴願人等船舶所有權移轉登記之申請，前以 100 年 7 月 7 日花港航字第 1000004902 號函否准訴願

人所請，因該函並無否准之法令依據與理由，違反行政程序法第 96 條書面行政處分應記載事項規定之形式違法，且有否准人民依法申請案理由不備之實體違法，本部乃以 100 年 11 月 28 日交訴字第 1000058900 號訴願決定：「原處分撤銷，由原處分機關於 2 個月內另為適法之處分」。嗣訴願人等另於 101 年 1 月 20 日申請系爭船舶之船舶所有權移轉登記，原處分機關固按船舶登記法第 18 條第 5 款「申請書所載當事人船舶或權利之標示，或關於登記原因之事項，與登記簿或證明登記原因之文件不符者」之規定，以系爭函駁回訴願人之申請，復於答辯書稱：「…系爭船舶業經漁業署認定已非漁業法所規範之漁船與登記原因之事項不符…」，惟查系爭船舶能否辦理船舶所有權移轉登記，顯與「登記原因」無涉，從而原處分機關逕以系爭函駁回訴願人之申請，難謂適法，又系爭船舶之漁業執照既經行政院農業委員會以 94 年 9 月 28 日農授漁字第 0941341522 號處分書撤銷在案，且無相關資料顯示本案有依漁船建造許可及漁業證照核發準則取得汰建資格等情，則系爭船舶究能否辦理船舶所有權移轉登記，應由原處分機關釐清相關程序，爰將原處分撤銷，由原處分機關就訴願人之申請案，於 2 個月內另為適法之處分。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	林石根
委員	陳明堂

委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	王承姬
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 101 年 7 月 24 日

本件原處分機關重為處分時，應依訴願法第 96 條規定，將處理情形以書面告知本部。

8. 娛樂漁業漁船申請核發客船安全證書事件

系爭船舶為娛樂漁業管理辦法所稱之娛樂漁業漁船，並非船舶法規範之客船，原處分機關以船舶法有關客船之相關規定，否准訴願人之申請案，是否有據，亦不無斟酌之餘地；再者，按前揭娛樂漁業管理辦法第 4 條第 2 項，係規範娛樂漁業漁船、安全設施、船員最低安全員額、乘客定額及應遵守事項等，應依航政機關有關客船或載客小船規定辦理之，系爭船舶為專營娛樂漁業漁船，既依該辦法辦理並通過客船管理規則等航政法規之檢丈，則通過後應發給何種文書，原處分機關應妥為考量。

交通部訴願決定書

交訴字 1010004951 號

訴願人因申請核發客船安全證書事件，不服原處分機關 101 年 1 月 5 日中港航字第 1000011329 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

- 一、緣訴願人○○○○○○股份有限公司所有之「○○」號娛樂漁業漁船（下稱系爭船舶），經前臺灣省政府農林廳發給農漁專釣（80）字第 0030 號專營海釣執照，並自 80 年至 83 年，領有原處分機關本部航港局（原本部○○港務局）依本部 77 年 8 月 6 日交航(77)字第 021352 號函略以：「…（一）專營海釣船…並應依『客船管理規則』有關規定申請檢丈發證。（二）至於經漁政單位核准兼營海釣之 20 總噸以

上漁船，…並請參照『客船管理規則』第 13 章臨時客船之有關規定檢查發證。…」，核發之「客船證書」及「客船安全證書」。行政院農業委員會（下稱農委會）以 82 年 11 月 16 日 82 農漁字第 2155699A 號函示：「關於漁船申請兼營娛樂漁業有關客船證書疑義一案，因漁船構造及設備特殊，故航政機關比照客船標準檢查後，僅在船舶檢查紀錄簿予以加註搭載乘客人數，而不予核發客船證書…。」，因該函未函送原處分機關，原處分機關知悉後自 84 年起不再換發系爭船舶客船證書及客船安全證書。嗣訴願人以 100 年 12 月 15 日陳情申請書請求原處分機關續予核發客船證書，原處分機關以 101 年 1 月 5 日中港航字第 1000011329 號函復訴願人略以：「…貴公司之『○○號』娛樂漁業漁船若欲變更為『客船』，應依船舶法第 25 條第 1 項第 4 款申請船舶變更使用目的特別檢查，經檢查合格後方可依同法第 52 條申請核發『客船安全證書』…。」。訴願人不服，提起訴願，案經原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願及補充理由意旨略以，（一）船舶法第 1 條第 1 款客船：謂搭載乘客超過 12 人之船舶，系爭船舶自建造初至今，經航政主觀機關核定乘客皆超過上開法定乘客，明註於「船舶檢查證書」之乘客定額欄及「船舶檢查紀錄簿證書」之載客定額欄，目的主管機關依據上述二證書所註，核發專營娛樂漁業執照亦明載乘客定額 31 人無訛，據上事證，系爭船舶為法定客船殆無疑義；（二）系爭船舶 20 年來無間斷載運執照核定人數 31 人，營運於核定航行範圍，從事海上觀光目的，實為遵守漁業法第 41 條特別法規所許，

原處分不續予核發客船安全證書，顯不符上述法旨；(三)系爭船舶自核准建造之始，即依三級客船使用目的申請相關法規建造完成，領有船舶監造所轄航政主管機關原交通部○○港務局核發之客船證書及客船安全證書在案，又依漁業法授權訂定之娛樂漁業管理辦法，由船籍港航政主管機關原交通部○○港務局核發客船相關證書，至 84 年 7 月 19 日止，核發依據法令並無更廢，亦無可歸責訴願人之事由，原處分機關無端不予核發客船安全證書，變相予以吊銷，剝奪訴願人合理信賴之權益；(四)訴願人依「娛樂漁業漁船老舊汰換計畫」，改造系爭船舶，於 99 年 12 月 16 日經原處分機關實行特別檢查，符合客船所有安全標準，核發中港航船字第 000819 號船舶檢查證書，並註明於系爭船舶檢查紀錄簿，訴願人據此從新依法申請客船安全證書，系爭船舶依客船相關規定俱足，無庸重複依原處分內容再為使用目的變更申請客船特別檢查；(五)系爭船舶係以專營海釣船領照，並改領有前臺灣省政府 82 年 11 月 24 日台娛專（82）字第 0001 號專營娛樂漁業執照，非農委會 82 年 11 月 16 日 82 農漁字第 2155699A 號函所稱不予核發客船證書之兼營娛樂漁船等語。

三、本件原處分機關答辯要旨略以，(一)查現行船舶法第 3 條第 1 項第 2 款，客船：指非小船且乘客定額超過 12 人，以運送旅客為目的之船舶；另依據漁業法第 41 條及娛樂漁業管理辦法第 2 條，漁業法第 41 條第 1 項所稱觀光，指乘客搭漁船觀賞漁撈作業或海洋生物及生態之休閒活動。故娛樂漁業漁船在船種分類應屬「漁船」，系爭船舶既屬娛樂漁

業漁船，顯見系爭船舶並非「以運送旅客為目的」之船舶，不符合現行船舶法第 3 條第 1 項第 2 款對客船之定義，本案如今若核發（續發）系爭船舶「客船安全證書」恐有違前揭船舶法規定；(二)娛樂漁業漁船「專營」與「兼營」僅是該船營業模式之分別，原處分機關依航政法規執行娛樂漁業漁船之檢查、丈量、註冊及給證相關業務時，並不因該船之營業模式（即「專營」與「兼營」）而有所不同，僅於登錄船種時依用途將系爭船舶登錄為「娛樂漁船」；(三)另考量 82 年當時客船證書必須配合經營相關法令登載「船舶營運人」（必須為船舶運送業）及「核定客運港口」（不包括漁港）2 個欄位，系爭船舶一直無法在證書上妥適登錄，故實務上原處分機關將農委會 82 年 11 月 16 日 82 農漁字第 2155699A 號函內容適用於所有娛樂漁業漁船，自 84 年起不再換（核）發系爭船舶客船證書及客船安全等語。

理 由

- 一、按船舶法第 3 條第 2 款：「本法用詞，定義如下：…二、客船：指非小船且乘客定額超過 12 人，以運送旅客為目的之船舶。」、第 25 條第 1 項第 4 款：「船舶有下列情形之一者，其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行特別檢查：…四、變更使用目的或型式。」、第 52 條第 1 項：「客船所有人應向船舶所在地航政機關，申請核發客船安全證書。非領有客船安全證書，不得搭載乘客。」、第 56 條：「客船之檢查與航前查驗、穩度、乘客艙室、乘客定額、淡水與膳宿、衛生設施、兼載貨物、應急準備、客船安全證書核發、

換（補）發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費與證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。」；客船管理規則第 1 條：「本規則依船舶法第 61 條之 1 規定訂定之。」

（船舶法第 61 條之 1 於 99 年 11 月 12 日修正時已移列為第 56 條）、第 24 條第 1 項：「客船除依船舶檢查規則、船舶載重線勘劃規則、船舶設備規則、及其他有關法令檢查外，並依本規則之規定檢查之。」、第 206 條：「客船經航政主管機關檢查認為滿意，並核定其乘客定額後，應即簽發客船證書，其有效期限，不得超過一年。」；漁業法第 41 條第 1 項：「本法所稱娛樂漁業，係指提供漁船，供以娛樂為目的者，在水上或載客登島嶼、礁岩採捕水產動植物或觀光之漁業。」、第 2 項：「前項經營娛樂漁業之漁業人，應向主管機關申領執照。」；娛樂漁業管理辦法第 4 條第 1 項：「本辦法所稱娛樂漁業漁船，係指現有漁船兼營、改造、汰建，經營娛樂漁業之船舶。」、第 2 項：「前項娛樂漁業漁船、安全設施、船員最低安全員額、乘客定額及應遵守事項等應依航政機關有關客船或載客小船規定辦理之。」。

二、查本件裁處書作成機關為原本部○○港務局，該局於 101 年 3 月 1 日改制為本部航港局，爰依訴願法第 11 條：「原行政處分機關裁撤或改組，應以承受其業務之機關視為原行政處分機關，比照前 7 條之規定，向承受其業務之機關或其直接上級機關提起訴願。」規定，以改制後之本部航港局為本件之原處分機關，合先敘明。

三、另查訴願人所有之系爭船舶，領有前臺灣省政府農林廳農

漁專釣(80)字第 0030 號專營海釣執照及前臺灣省政府台漁專(82)字第 0001 號專營娛樂漁業執照，顯見系爭船舶為專營娛樂漁業漁船，則該船是否與農委會 82 年 11 月 16 日 82 農漁字第 2155699A 號函所示不予核發客船證書之「漁船申請兼營娛樂漁業」樣態相同，不無疑義；又系爭船舶為娛樂漁業管理辦法所稱之娛樂漁業漁船，並非船舶法規範之客船，原處分機關以船舶法有關客船之相關規定，否准訴願人之申請案，是否有據，亦不無斟酌之餘地；再者，按前揭娛樂漁業管理辦法第 4 條第 2 項，係規範娛樂漁業漁船、安全設施、船員最低安全員額、乘客定額及應遵守事項等，應依航政機關有關客船或載客小船規定辦理之，系爭船舶為專營娛樂漁業漁船，既依該辦法辦理並通過客船管理規則等航政法規之檢丈，則通過後應發給何種文書，原處分機關應妥為考量，爰將原處分撤銷，由原處分機關另為適法之處理。

四、至系爭船舶依娛樂漁業管理辦法第 4 條第 2 項規定通過檢丈，取得該種文書後，是否得進入○○商港區域，原處分機關仍應依相關規定辦理。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂

委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	劉建宏
委員	洪文玲
委員	王承姬
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 101 年 4 月 30 日

9. 廢止船舶運送業營運許可事件

系爭函並未指明訴願人之船舶運送業許可，業經本部依規定予以廢止，其雖載稱係依據本部函辦理等語，惟並未將本部所為之廢止處分函檢送予訴願人，亦即原處分機關係以處分機關之地位，以系爭函廢止訴願人船舶運送業許可，並註銷其原領船運字第○○○○號船舶運送業許可證，然徵諸前開說明，原處分機關並非權責機關，其所為系爭函即屬缺乏事務管轄權限，難謂妥適。

交通部訴願決定書

交訴字 1010012123 號

訴願人因違反航業法事件，不服原處分機關 101 年 2 月 4 日中港航字第 1010200406 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

原處分撤銷。

事 實

一、緣改制前本部○○港務局以訴願人○○○○○○股份有限公司僅有「○○○○」輪乙艘船舶，未於該輪停止營業期間，提出購置船舶或租用船舶之申請，亦未申請停止營業之展期，停止營運已逾 6 個月以上，違反航業法第 10 條第 2 項規定，乃以 101 年 2 月 4 日中港航字第 1010200406 號函（下稱系爭函），廢止訴願人船舶運送業營運許可，並註銷訴願人原領船運字第 1057 號船舶運送業許可證。訴願人不服，提起訴願，案經原處分機關本部航港局檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以，(一)原處分機關曾於 100 年 10 月 3 日召開會議研議，會議結論「○○○○遇海難致毀損待修而停航，並經本局主動撤銷該船航行許可，並非自行停業」等語，已認定訴願人並非自行停業，與航業法第 10 條第 2 項要件不符。(二)系爭函並未敘明行政處分之事實及理由，且未提出說明何以處分與會議結論相反，實與法有違云云。

三、本部航港局答辯要旨略以，系爭函已載明事實及理由係違反航業法第 10 條第 2 項規定，並無訴願人所稱情事，另訴願人代表雖於 100 年 10 月 3 日會議表示仍有明確之經營意願，惟該○○○○輪有逾 1 年 3 個月未營運之客觀事實，另 100 年 10 月 3 日會議僅係機關內部意見交換，並非正式之處分行為，原處分機關依函示廢止訴願人許可證，應屬合法等語。

理 由

一、按訴願法第 11 條：「原行政處分機關裁撤或改組，應以承受其業務之機關視為原行政處分機關，比照前 7 條之規定，向承受其業務之機關或其直接上級機關提起訴願。」；航業法第 3 條：「航業由交通部主管；其業務由航港局辦理之。」及第 10 條第 2 項：「船舶運送業自行停止營業滿 6 個月者，應自屆滿之日起 30 日內，將原領船舶運送業許可證繳送當地航政機關轉送交通部廢止；屆期未繳送，由交通部逕行廢止其許可證。但有正當事由，得申請展期 1 次，並以 6 個月為限。」。

二、查本件系爭函作成機關為原本部○○港務局，因航港體制

變革之故，本部○○港務局業務自 101 年 3 月 1 日起由本部航港局承受，爰依旨揭訴願法第 11 條規定，以業務承受機關本部航港局為本件裁處書之原處分機關，合先敘明。

- 三、按首揭航業法第 10 條第 2 項規定可知，有關船舶運送業許可證之廢止係由當地航政機關轉送本部廢止，且本件船舶運送業許可證廢止案，並經本部 101 年 1 月 17 日交航字第 1000068113 號函復原處分機關在案，是原處分機關應將本部上揭函所為之廢止處分內容函轉通知訴願人，惟觀諸系爭函所載內容「主旨：貴公司僅有「○○○○」輪乙艘船舶，未於該輪停止營業期間，提出購置船舶或租用船舶之申請，亦未申請停止營業之展期，停止營運已逾 6 個月以上，違反航業法第 10 條第 2 項規定，爰依該項規定廢止貴公司船舶運送業營運許可，並註銷原領船運字第○○○○號船舶運送業可證，請查照。說明：一、依交通部 101 年 1 月 17 日交航字第 1000068113 號函辦理。二、對本處分如有不服，得於本文送達之翌日起 30 內繕具訴願書向交通部提起訴願。」等語，系爭函並未指明訴願人之船舶運送業許可，業經本部依規定予以廢止，其雖載稱係依據本部函辦理等語，惟並未將本部所為之廢止處分函檢送予訴願人，亦即原處分機關係以處分機關之地位，以系爭函廢止訴願人船舶運送業許可，並註銷其原領船運字第○○○○號船舶運送業許可證，然徵諸前開說明，原處分機關並非權責機關，其所為系爭函即屬缺乏事務管轄權限，難謂妥適。

- 四、綜上，原處分機關所為系爭函缺乏事務管轄權限，行政管

轄難謂適法，惟系爭函既具有行政處分之外觀，仍得為撤銷之標的，爰將原處分撤銷。

據上論結，本件訴願為有理由，爰依訴願法第 81 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	劉建宏
委員	洪文玲
委員	王承姬
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 101 年 4 月 27 日

(二)駁回

1. 擅自在商港區域內為延繩釣捕魚作業

依前揭行政罰法第 7 條第 1 項及第 8 條規定意旨，訴願人亦不能以其未加注意永安港港區範圍、禁止捕魚等規定，而得免其罰責，且他人有無違法遭舉發等情，並無礙訴願人既有之違規事實。

交通部訴願決定書

交訴字 1011300266 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 101 年 2 月 2 日高港港灣字第 1015000725 號違規罰鍰裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人○○○於 100 年 10 月 16 日 18 時許，駕駛○○市籍「○○○號（○○○-5959）」漁船，於○○國際商港之輔助港永安港（中國石油股份有限公司【現為台灣中油股份有限公司】永安液化天然氣接收港簡稱）內海域，遭行政院海岸巡防署海洋巡防總局第四海巡隊（下稱海巡署第四海巡隊）所屬巡防艇，發現有使用延繩釣捕魚作業之違規行為，登船檢查、蒐證錄影及製作檢查紀錄表。嗣由海巡署第四海巡隊以 100 年 11 月 3 日洋局四海字第 1000042745 號函，檢送 100 年 10 月 16 日系爭漁船違規拖延繩釣捕魚作業相關佐證資料及蒐證光碟，移請本部○○港務局辦理，本部○○港務局依行政程序法第 36 條及第

40 條規定為相關調查，並通知訴願人陳述意見後，仍認訴願人有於永安港內採捕水產動、植物之違規行為，乃依商港法第 18 條第 1 項第 2 款及第 46 條規定，以本部○○港務局 101 年 2 月 2 日高港高灣字第 1015000725 號裁處書，裁處訴願人新臺幣（下同）9 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據本部航港局檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)訴願人知道辦理報關登記進入之範圍即為港區內，但不知永安港燈塔附近亦為港區，其無報關登記站，亦未接過該處不能捕魚之通知文件，訴願人與夥伴可說完全不識字，不知是否有禁入標示。(二)以往在此遇見海巡船查詢報關登記簿時亦未告知，且在永安港燈塔內捕魚情況，平常即有漁舢舨在此作業。(三)稽查當日並非不配合稽查，因正在施放延繩線釣，如果停船，會導致螺旋槳絞住、損壞器具，作業中之聽障夥伴會遭魚急速勾住拖下海之危險，故作業完畢始能停船，海巡人員有所誤解一直靠近，訴願人為閃避才往港內移動。如果真違法，為何只處罰訴願人，更裡面之港內同樣有其它漁船作業，未見一併取締。(四)訴願人不知規定亦未經勸導即遭罰鍰，請免罰鍰，如若不行，請減半罰鍰並以較長時間分期繳納等語。

理 由

- 一、按訴願法第 11 條：「原行政處分機關裁撤或改組，應以承受其業務之機關視為原行政處分機關，比照前 7 條之規定，向承受其業務之機關或其直接上級機關提起訴願。」；商港法第 18 條第 1 項第 2 款：「在商港區域內，不得為左

列行為：…二、採捕水產動、植物。」及第 46 條：「違反第 17 條、第 18 條、第 19 條或第 23 條之 1 規定者，處負責人或行為人新臺幣 9 萬元以上 90 萬元以下罰鍰…。」；行政罰法第 7 條第 1 項：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」及第 8 條：「不得因不知法規而免除行政處罰責任。…。」。

- 二、查本件裁處書作成機關為原本部○○港務局，因航港體制變革之故，本部○○港務局業務自 101 年 3 月 1 日起由本部航港局承受，爰依旨揭訴願法第 11 條規定，以業務承受機關本部航港局為本件裁處書之原處分機關，合先敘明。
- 三、卷查訴願人於事實欄所述時、地遭海巡署第四海巡隊人員查獲其擅自在永安港區域內為延繩釣捕魚作業，有海巡署第四海巡隊 100 年 11 月 3 日洋局四海字第 1000042745 號函、100 年 10 月 16 日洋局四檢字第 0010384 號檢查紀錄表、查獲案件位置圖、現場相片、永安港港區範圍圖等影本及蒐證光碟附卷可稽，違規事實洵堪認定。
- 四、本件訴願人訴稱不知永安港燈塔附近為港區，未接過該處不能捕魚之通知文件，訴願人與夥伴可說完全不識字，不知是否有禁入標示，以往遇見海巡船時亦未告知，且平常即有漁舢舨在永安港燈塔內捕魚作業，稽查當日並非不配合稽查，因正在施放延繩線釣，停船會導致螺旋槳絞住、損壞器具，夥伴會遭魚 急速勾住拖下海，故作業完畢始能停船，海巡人員有所誤解一直靠近，訴願人為閃避才往港內移動。如真違法，為何只處罰訴願人，更裡面之港內同樣有其它漁船作業，未見一併取締，訴願人不知規定亦

未經勸導即遭罰鍰，請免罰鍰，如若不行，請減半罰鍰並以較長時間分期繳納云云。然查永安港經行政院 81 年 3 月 3 日台 81 交字第 07719 號函核定為○○國際商港之輔助港，專供用於液化天然氣輸入之用途，並經本部依商港法第 4 條第 1 項及上揭行政院函，以 82 年 12 月 15 日交航(82)字第 43254 號公告在案，其港區範圍亦經行政院 89 年 4 月 10 日台 89 交字第 10182 號函核定，且據原處分機關答辯稱，本件訴願人經海巡署第四海巡隊人員查獲地點之經緯度，經座標繪定結果，係位於永安港區內，有卷附相關公告及永安港區範圍等影本可稽，是依上開事證可證，訴願人係於永安港(商港)區內為施放延繩釣捕魚作業事宜。再者，商港法於 69 年制定時，即於第 18 條規定不得於商港內為採捕水產動、植物之規定，台灣中油股份有限公司天然氣事業部永安液化天然氣廠亦於 97 年、99 年間多次函請海巡署南部地區巡防局第五二岸巡大隊、海巡署海洋巡防總局第四海巡隊及相關漁會等協助處理非法侵入永安港捕魚之漁船事宜，或轉知漁民於永安港區域內不得採捕水產動、植物及其他妨害港區安全之行為，原○○縣政府亦以 97 年 4 月 23 日府農漁字第 0970091409 號函請相關漁會宣導，亦有相關公文影本附卷可佐，訴願人從事漁業工作，應無不知之理，縱訴願人確不知永安港區範圍及禁止採捕水產動、植物等規定，依前揭行政罰法第 7 條第 1 項及第 8 條規定意旨，訴願人亦不能以其未加注意永安港港區範圍、禁止捕魚等規定，而得免其罰責，且他人有無違法遭舉發等情，並無礙訴願人既有之違規事實。另訴願人

請求減半罰鍰，分期繳納乙節，據原處分機關答辯稱，已依其違規情節，衡酌裁處訴願人法定最低額罰鍰在案；至得否分期繳納罰鍰，則應屬處分執行事項，尚非本件訴願審議之範疇。

五、綜上，本件訴願人擅自在永安港區內採捕水產動、植物之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定裁處訴願人法定最低額之本件處分，洵無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	劉建宏
委員	洪文玲
委員	王承姬
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍

中 華 民 國 101 年 4 月 27 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

2. 於商港區碼頭開挖排水溝產生之泥漿水直接排放碼頭後流入海域造成污染

惟查商港法第 37 條第 1、2、4 款規定內容，均有加上「船舶」兩字，而第 3 款並無「船舶」兩字，可知該款適用範圍非僅限於船舶作業，又商港法第 37 條第 3 款「裝卸、搬運、修理或其他作業」，係屬例示規定，亦即除該款所述之裝卸、搬運、修理作業外，其他於商港區域內之相關作業，如有致污染海水或棄置廢棄物之污染港區行為，皆該當於該款之要件，訴願人所稱商港法第 37 條第 3 款係規範船舶上之作業行為，顯係誤解。

交通部訴願決定書

交訴字 1030000163 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 102 年 11 月 18 日航南字第 1023312791 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人於 102 年 7 月 15 日上午 9 時 38 分許，在○○港中島商港區 37 號碼頭開挖東西向排水溝，不慎挖斷自來水管，產生之泥漿水直接排放碼頭後流入海域造成污染，案經商港經營管理機構臺灣港務股份有限公司○○港務分公司（下稱臺灣港務公司○○港務分公司）蒐證後函送原處分機關，原處分機關認訴願人違反商港法第 37 條第 3 款規定，爰依同法第 66 條第 1 項第 4 款規定，以 102 年 11 月

18 日航南字第 1023312791 號執行違反商港法案件裁處書，裁處訴願人新臺幣（下同）10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案經原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，（一）商港法第 37 條第 3 款規定：「商港區域內，不得為下列污染港區行為：…三、裝卸、搬運、修理或其他作業，致污染海水或棄置廢棄物之行為。」，觀諸條文前後意旨係指船舶上之作業行為，「其他作業」之規定為何？非處分機關單方面認定；（二）水污染防治法第 2 條第 4 款名詞定義「污染物：指任何能導致水污染之物質、生物或能量」、第 9 款：「污水：指事業以外所產生含有污染物之水。」，再按土壤及地下水污染整治法第 2 條第 7 款定義「污染物：指任何能導致土壤或地下水污染之外來物質、生物或能量。」，商港法第 37 條第 3 款之「污染海水」，其中污染亦應作相同解釋。訴願人挖斷自來水管所產生「泥漿水」不慎排放流入海域造成污染，泥漿水中是否有任何污染物導致污染海水？而泥漿水是否為「污水」？亦須由處分機關負舉證責任證明之，處分機關顯未盡舉證責任；（三）原處分機關未對該自來水管之設置或工程發包單位是否提供該區域自來水管理設圖面予訴願人，要求臺灣港務公司○○港務分公司說明，即作成不利處分，顯有不當之處等語。

理 由

- 一、按商港法第 1 條：「商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定。」、第 37 條：「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。二、船舶之建造、修理、拆解、清艙或打撈，致污染之行為。三、裝卸、搬運、修理或其他作業，致污染海水或棄置廢棄物之行為。四、船舶排煙、裝卸作業、輸送、車輛運輸或於堆置區，發生以目視方式，即可得見粒狀污染物排放或逸散於空氣中之行為。」、第 66 條第 1 項第 4 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰：…四、違反第 37 條第 3 款規定，裝卸、搬運、修理或其他作業，致污染海水。」。

二、卷查訴願人於事實欄所述時、地經臺灣港務公司○○港務分公司發現有污染○○港區之行為，有臺灣港務公司○○港務分公司 102 年 7 月 24 日高港污防字第 1023141428 號函及現場照片影本附卷可稽，其違規事實，洵堪認定。

三、本件訴願人雖訴稱觀諸商港法第 37 條條文前後意旨係指船舶上之作業行為，「其他作業」之規定為何？非處分機關單方面認定云云。惟查商港法第 37 條第 1、2、4 款規定內容，均有加上「船舶」兩字，而第 3 款並無「船舶」兩字，可知該款適用範圍非僅限於船舶作業，又商港法第 37 條第 3 款「裝卸、搬運、修理或其他作業」，係屬例示規定，亦即除該款所述之裝卸、搬運、修理作業外，其他於商港區域內之相關作業，如有致污染海水或棄置廢棄物之污染港區行為，皆該當於該款之要件，訴願人所稱商港法第 37 條第 3 款係規範船舶上之作業行為，顯係誤解。

四、另查 100 年 12 月 28 日修正之商港法第 37 條，係配合港區實務作業之情形及參考原條文第 18 條第 1 項第 4 款規定，

增訂不得為污染港區之行為態樣（該條立法理由參照），依最高行政法院 99 年度判字第 301 號判決：「…依上開商港法第 18 條第 1 項第 4 款及商港港務管理規則第 24 條第 11 款規定，在港區作業而污染港區或造成髒亂者，即該當於處罰要件，應依同法第 46 條處罰。又商港法第 18 條第 1 項第 4 款所規範者係以維護港區安全及避免造成港區污染為目的，…，與空氣污染防治法須經檢測該污染是否已達污染之標準，其構成要件顯有不同。…。上訴意旨稱本件並無檢測報告，僅以告發人員主觀認定，作為裁罰之依據，顯有違誤云云，要不足採。…」意旨，可知在港區作業而污染港區或造成髒亂者，即該當於處罰要件，並非以排放物經檢測是否已達污染之標準為必要，訴願人因施工不慎產生之泥漿水直接排放○○港中島商港區碼頭後流入港區水域，致使該港區部分水域污濁變色（有現場照片可佐），客觀上足認已污染該港港區，與泥漿水是否為水污染防治法所稱之「污水」，是否含水污染防治法及土壤及地下水污染整治法所稱之「污染物」無涉，原處分機關依法裁罰，並無不合；至於該自來水管之設置或工程發包單位是否提供該區域自來水管埋設圖面予訴願人，係屬訴願人與其業主間權利義務問題，訴願人自難據此卸免其責任。

五、綜上，本件訴願人因施工不慎致污染○○港區海水之違規事實明確，原處分機關考量訴願人違規情節，依首揭法條規定所為處以法定最低額 10 萬元罰鍰之處分，洵無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規

定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 2 月 21 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

3. 不服本局函復為維護港區船舶航行及人命安全，港區內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行

查本件訴願人於 102 年 10 月 11 日向原處分機關申請以「○○號」娛樂漁船參訪○○商港港埠基礎設施及水運動員研習，原處分機關以系爭 102 年 10 月 25 日函復訴願人目前○○港港內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行，是系爭 102 年 10 月 25 日函係就具體之公法事件對外發生法律效果之單方行政行為，徵諸首揭訴願法第 3 條第 1 項規定，應屬行政處分；又訴願人雖於訴願文書表明其不服系爭 102 年 12 月 18 日函，惟查系爭 102 年 12 月 18 日函之內容，僅係原處分機關就訴願人不服系爭 102 年 10 月 25 日否准函提出抗議陳訴一事予以說明否准之法令依據，非對訴願人所為之行政處分。

交通部訴願決定書

交訴字 1030005577 號

訴願人因船舶申請入港事件，不服原處分機關 102 年 10 月 25 日航中字第 1020060001 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣訴願人為配合○○市政府 102 年度全民防衛動員業務，於 102 年 10 月 11 日向原處分機關本部航港局申請以「○○號」娛樂漁船參訪○○商港港埠基礎設施及水運動員研習，原處分機關以 102 年 10 月 25 日航中字第 1020060001

號函（下稱系爭 102 年 10 月 25 日函）復訴願人為維護港區船舶航行及人命安全，目前○○港港內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行。訴願人接獲系爭 102 年 10 月 25 日函後，於 102 年 12 月 5 日向總統府、行政院、監察院、本部、立法院等提出抗議陳訴書，經原處分機關以 102 年 12 月 18 日航中字第 1020061624 號函（下稱系爭 102 年 12 月 18 日函）向訴願人說明否准之法令依據。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)娛樂漁業管理辦法主管機關為行政院農業委員會漁業署，該署於 101 年 9 月 4 日立法委員黃文玲辦理「○○○○○○○（股）公司申請於○○港港區參訪公共航道及週邊碼頭設備案」會勘結論表示「樂觀其成」，非有相反之意見，原處分機關卻濫權解釋；(二)基隆港、○○港 2 港域皆由原處分機關核准娛樂漁船各 7 艘及 4 艘航行觀光該港域碼頭參觀，行諸多年，所為行政處分差別待遇，有違憲法第 7 條平等原則；(三)系爭 102 年 12 月 18 日函所載處分理由稱○○港船舶進出頻繁、船舶大型化、受限航道寬度、主航道為單向航道、LNG 液化天然氣船進出港須執行相關進出管制措施、大型船舶航行港區水域常需迴轉及調頭等，均係藉故推諉，經查○○港船舶進出港艘數遠低於○○港、○○港貨櫃輪全世界最大、○○港航道寬度超乎○○港、基隆港 2 港、基隆港亦僅單一航道，亦需迴轉調頭、LNG 液化天然氣船每月僅入港裝卸天然氣 1 至 2 次等語。

理 由

- 一、按訴願法第 3 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指中央或地方機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為。」；商港法第 2 條第 2 項第 1 款：「商港之經營及管理組織如下：一、國際商港：由主管機關設國營事業機構經營及管理；管理事項涉及公權力部分，由交通及建設部航港局（以下簡稱航港局）辦理。」、第 3 條第 1 款：「本法用詞，定義如下：一、商港：指通商船舶出入之港。」、第 15 條第 3 項：「船舶、浮具未經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意，不得在港區內行駛或作業。」；漁業法第 2 條：「本法所稱主管機關：在中央為行政院農業委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」、第 41 條第 1 項：「本法所稱娛樂漁業，係指提供漁船，供以娛樂為目的者，在水上或載客登島嶼、礁岩採捕水產動植物或觀光之漁業。」、第 43 條：「娛樂漁業之活動項目、採捕水產動植物之方法、出海時限、活動區域、漁船數、漁船噸位數及長度、漁船進出港流程、漁船幹部船員或駕駛人之資格及其他應遵守事項之辦法，由中央主管機關定之。」；102 年 12 月 19 日修正施行前之娛樂漁業管理辦法第 1 條：「本辦法依漁業法第 43 條規定訂定之。」、第 20 條第 1 項第 1 款：「娛樂漁業漁船之船長及駕駛應遵守下列事項：一、不得將娛樂漁業漁船駛往沿海岸重要軍事設施、要塞、軍港、商港區域內及沿岸漁業資源保育區及沿海自然保護區。」。
- 二、查本件訴願人於 102 年 10 月 11 日向原處分機關申請以「○○號」娛樂漁船參訪○○商港港埠基礎設施及水運動員研

習，原處分機關以系爭 102 年 10 月 25 日函復訴願人目前○○港港內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行，是系爭 102 年 10 月 25 日函係就具體之公法事件對外發生法律效果之單方行政行為，徵諸首揭訴願法第 3 條第 1 項規定，應屬行政處分；又訴願人雖於訴願文書表明其不服系爭 102 年 12 月 18 日函，惟查系爭 102 年 12 月 18 日函之內容，僅係原處分機關就訴願人不服系爭 102 年 10 月 25 日否准函提出抗議陳訴一事予以說明否准之法令依據，非對訴願人所為之行政處分；再參以本件訴願文書「陳訴請求事項」欄載有「請求准於抗議陳訴人所有『○○號』專營娛樂觀光漁（客）船參訪○○商港區生態及觀光事」等語，訴願人應係不服系爭 102 年 10 月 25 日函，本案爰就系爭 102 年 10 月 25 日函予以審議，合先說明。

- 三、按首揭商港法第 3 條第 1 款及第 15 條第 3 項規定可知，得在港區內行駛或作業之船舶，應以「通商船舶」為限；本件訴願人係以○○號「娛樂漁船」向原處分機關申請參訪○○商港港埠基礎設施及水運動員研習，惟查「娛樂漁船」並非前述商港法規定之船舶，有關「娛樂漁船」相關應遵守事項，係規定在中央主管機關行政院農業委員會訂定之娛樂漁業管理辦法，而依該辦法第 20 條第 1 項第 1 款規定，「娛樂漁業漁船」之船長及駕駛本即不得將娛樂漁業漁船駛往商港區域內，是本件訴願人向原處分機關申請以○○號「娛樂漁船」參訪○○商港港埠基礎設施及水運動員研習，於法無據，從而原處分機關以系爭 102 年 10 月 25 日函否准所請，復以系爭 102 年 12 月 18 日函說明否准之

法令依據，於法尚無不合；又原處分機關係爭 102 年 12 月 18 日函併就港區船舶航行及人命安全之維護等公益因素予以說明，應無如訴願人所稱藉故推諉情事。

四、本件訴願人雖訴稱娛樂漁業管理辦法主管機關為行政院農業委員會漁業署，該署於 101 年 9 月 4 日立法委員黃文玲辦理「○○○○○○○（股）公司申請於○○港港區參訪公共航道及週邊碼頭設備案」會勘結論表示「樂觀其成」，非有相反之意見，原處分機關卻濫權解釋云云。惟按訴願人檢附之相關會勘結論資料，漁業署之意見固載有「樂觀其成」之文字，惟其完整意見內容係載為「本案倘商港主管機關同意娛樂漁業漁船從事商港港區參訪，本署樂觀其成」，是訴願人所訴，應屬誤解。至於基隆港、○○港 2 港域有無娛樂漁船航行觀光，與本案係屬二事。

五、綜上，本件原處分機關以系爭 102 年 10 月 25 日函否准訴願人船舶入港之申請，揆諸首揭法條規定，核無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇（公出）
委員	陳荔彤
委員	林石根（代理）
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	洪文玲

委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 3 月 24 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

4. 於商港範圍內非公告垂釣區釣魚

訴願人訴稱依中華民國憲法之規定，中華民國人民有自由進出國土之權利等語。按「凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障。」固為憲法第 22 條所明定，然依同法第 23 條規定可知，基本人權於為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序或增進公共利益所必要者，仍得以法律加以限制，而有關港區公告區域外之垂釣，事涉商港之經營安全及污染防治，係與社會秩序及公共利益有關，既經商港法第 71 條明文禁止，應無違背憲法之可言，是訴願人所訴，不足採取。

交通部訴願決定書

交訴字 1030001888 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 102 年 12 月 13 日航中字第 1023201206 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣訴願人於 102 年 12 月 5 日 18 時 54 分許，在○○港北防波堤區內手持釣竿釣魚，遭內政部警政署○○港務警察局（下稱○○港警局）當場查獲，案經○○港警局以 102 年 12 月 9 日中港警行字第 1020012226 號函移請原處分機關本部航港局所屬中部航務中心處理。原處分機關認訴願人於○○港商港範圍內非公告垂釣區進行釣魚活動，違反商港法第 36 條第 2 項規定，按同法第 71 條規定，以 102 年

12 月 13 日航中字第 1023201206 號執行違反商港法案件裁處書，裁處訴願人新臺幣 600 元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，○○港北防波堤區已於 102 年 12 月 1 日交由台灣釣權會管理，為開放之公告釣魚區域，且警方到達時，訴願人並無釣魚之行為，有警方照片為證，依中華民國憲法之規定，中華民國人民有自由進出國土之權利，請原處分機關撤銷裁處等語。

理 由

- 一、按商港法第 36 條第 1 項第 2 款：「商港區域內，不得為下列行為：…二、養殖及採捕水產動、植物。」、第 2 項：「商港經營事業機構、航港局或指定機關於不妨害港區作業、安全及不造成污染之商港區域，得與登記有案之相關社團協商相關措施，公告開放民眾垂釣，不受前項第 2 款規定之限制。」、第 71 條：「於第 36 條第 2 項公告區域外垂釣者，由航港局或指定機關處新臺幣 600 元以上 3,000 元以下罰鍰，並得沒入其釣具。」。
- 二、卷查訴願人於事實欄所述時間，遭○○港警局查獲其於港區公告開放垂釣區域外垂釣，有○○港警局漁港派出所 102 年 12 月 5 日查獲違反商港法紀錄表及現場蒐證照片影本附卷可稽，其違規事實洵堪認定。
- 三、本件訴願人雖訴稱○○港北防波堤區已於 102 年 12 月 1 日交由台灣釣權會管理，為開放之公告釣魚區域云云。按商港經營事業機構、航港局或指定機關於不妨害港區作業、安全及不造成污染之商港區域，得與登記有案之相關

社團協商相關措施，公告開放民眾垂釣，首揭商港法第 36 條第 2 項定有明文，倘違規於港區公告開放垂釣區域外垂釣，即應依同法第 71 條規定處罰；查○○港北防波堤區之開放垂釣管理相關事項，業經臺灣港務股份有限公司○○港務分公司以 102 年 11 月 25 日中港務字第 1022112448 號公告自 102 年 12 月 1 日起至 103 年 3 月 31 日止委由台灣釣權會管理，該分公司並於現場豎立開放垂釣之公告牌，明確告知民眾 10 月至 3 月開放時間為每日上午 7 時至下午 5 時止，訴願人依規定即不得於公告開放垂釣時間外在○○港北防波堤區垂釣，而訴願人於 102 年 12 月 5 日 18 時 54 分許之非開放垂釣時間，確有在○○港北防波堤區垂釣之事實，原處分機關據以認定訴願人當時係違規在非公告開放垂釣區釣魚，並無不合。

四、另訴願人訴稱依中華民國憲法之規定，中華民國人民有自由進出國土之權利等語。按「凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障。」固為憲法第 22 條所明定，然依同法第 23 條規定可知，基本人權於為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序或增進公共利益所必要者，仍得以法律加以限制，而有關港區公告區域外之垂釣，事涉商港之經營安全及污染防治，係與社會秩序及公共利益有關，既經商港法第 71 條明文禁止，應無違背憲法之可言，是訴願人所訴，不足採取。

五、綜上，本件訴願人擅自於港區公告開放垂釣區域外垂釣之違規事實明確，原處分機關考量訴願人之違規情節，依首揭法條規定，處以法定最低額之本件處分，核無違誤，應

予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	陳建宇（公出）
委員	林石根（代理）
委員	陳荔彤
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 3 月 24 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

5. 因於港區連續 6 個月以上無營運實績，本局廢止訴願人於安平港區船舶貨物裝卸承攬業營業許可並註銷許可證

原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函有引用法律及認定事實之錯誤，依行政程序法第 117 條本文規定，原處分機關即得依職權予以撤銷；又商港法對船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業之管理設有專章，規定船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業之籌設、許可及廢止要件、營運與財務狀況之報請備查、事務所及營業所或其他場所之查驗以及最低實收資本額、作業機具與公共意外責任險投保金額之最低基準等管理事項，其目的無非係為健全商港營運秩序及提升船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業等港區相關服務業之服務品質，以增加商港競爭力之重大公益目的，故撤銷原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函所維護之公益，應大於所授予訴願人之利益，且其撤銷亦無對公益有重大危害，亦即無行政程序法第 117 條所定違法授予利益行政處分不得撤銷之情形。本件原處分機關係以訴願人申請展延連續無營運實績期間所出之資料（即 6 個月之期間末日）不正確，致原處分機關依商港法第 47 條第 3 項規定作出錯誤之行政處分為由，撤銷其 103 年 2 月 24 日備查函，惟如前所述，原處分機關依商港法第 47 條第 3 項規定作成同意展延 15 日之處分，係因其適用法律錯誤，與訴願人所提連續 6 個月無營運實績之期間末日時點是否正確無涉，且原處分機關就訴願人連續 6 個月無營運實績之期間末日為何，本應依權責詳查後認定，從而本件系爭撤銷裁處書所持理由固有未洽，然 103 年 2 月 24 日備查函確有適用法律及認定事實錯誤之違法，亦無行政程序法第 117 條所定不得撤銷之情形。

交通部訴願決定書

交訴字 1030017509 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 103 年 4 月 28 日航南字第 1033301831 號等 2 件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣訴願人係臺南安平港船舶貨物裝卸承攬業者（原名為○○○○股份有限公司），於 103 年 2 月 21 日傳真原處分機關本部航港局所屬南部航務中心（下稱南部航務中心），說明其連續無營運實績之期間，至 103 年 2 月 21 日期滿 6 個月，然○○輪原定 103 年 2 月 20 日靠港作業，因船期延誤至 103 年 3 月 2 日才會進港，請原處分機關延後連續無營運實績期間之計算期程 15 日，原處分機關以 103 年 2 月 24 日航南字第 1033300961 號函（下稱 103 年 2 月 24 日備查函）復訴願人依商港法第 47 條第 3 項規定備查。嗣原處分機關及南部航務中心接獲港區業者來函指稱訴願人最後裝卸日期為 102 年 8 月 3 日，已連續 6 個月無營運實績，雖訴願人於 103 年 2 月 21 日申辦展延無營運實績期程，原處分機關仍應依商港法第 47 條第 2 項之規定，主動廢止訴願人之營運許可，案經臺灣港務股份有限公司○○港務分公司（下稱○○港務分公司）港棧系統逐日查對之結果，訴願人最後裝卸日期應為 102 年 8 月 4 日，亦即訴願人自 102 年 8 月 5 日至 103 年 2 月 21 日連續 6 個月以上

無營運實績，原處分機關乃以 103 年 4 月 15 日航南字第 1033311239 號函請訴願人陳述意見，訴願人陳述意見後，原處分機關認訴願人申請展延連續無營運實績期間所出之資料不正確，致原處分機關依商港法第 47 條第 3 項規定，以 103 年 2 月 24 日備查函作出錯誤之行政處分，爰依行政程序法第 119 條第 2 款規定，以 103 年 4 月 28 日航南字第 1033301831 號裁處書（下稱系爭撤銷裁處書）撤銷原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函；另認訴願人自 102 年 8 月 5 日至 103 年 2 月 21 日止於安平港區連續 6 個月以上無營運實績，依商港法第 47 條第 2 項規定，以 103 年 4 月 28 日航南字第 1033301831 號裁處書（下稱系爭廢止裁處書），廢止訴願人於安平港區船舶貨物裝卸承攬業營業許可並註銷許可證（字號：〔102〕裝攬南字第 004 號）。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、綜合本件訴願及補充理由意旨略以，（一）依商港法第 47 條第 2 項、第 37 條第 3 款、第 44 條、商港港務管理規則第 25 條、安平港散雜貨輪裝卸作業規定第 10 條第 4 項等法令規，足認裝卸作業，不僅指「裝船」而已，尚包括港區之清理工作；（二）況查法條用語稱之為「營運實績」四字，既指「營運」，即非侷限於「裝船」，凡裝卸承攬業者之合法營業行為，均屬「營運」之範疇，因此就文義解釋而言，亦不能僅限於「裝船」，其後續之清理、修復，均屬「營運」業務之範圍，以免過度嚴格限縮法令文義解釋之範圍；（三）再查商港法第 47 條第 2 項規定，如 6 個月無「營運實績」，得廢止營業許可及註銷許可證，此等嚴重後果，顯係對於

人民基本權利之重大侵害，如無特殊情事，對於基本權利之重大侵害事項，更應謹慎解釋法條，從而對商港法第 47 條第 2 項規定，亦不應採嚴格限縮解釋，而應認「營運實績」包括清理修復工作，始符法旨；(四)訴願人去年最後一次之裝船作業，雖係於 102 年 8 月 4 日進行，然裝卸作業後現場需清理砂石、修復水溝蓋及安全島、輸送帶及各項機具待拆除運離，迄至 102 年 9 月 10 日正式清理完畢，訴願人之營運實績，應至 102 年 9 月 10 日止，而非僅止於 102 年 8 月 4 日而已；(五)訴願人於 103 年 3 月 2 日○○輪靠港後，即進行裝卸作業，則自 102 年 9 月 10 日計算 6 個月應至 103 年 3 月 10 日止，亦即訴願人在 6 個月內，於 103 年 3 月 2 日已另發生營運實績，因此不符合商港法第 47 條第 2 項所定「6 個月以上無營運實績」之要件，原處分機關即不得廢止訴願人之營業許及註銷許可證，原處分應屬違法；(六)另營運實績之末日，係訴願人之員工打電話詢問原處分機關承辦人員，獲告知「103 年 2 月 21 日」為最後一天，訴願人因此於 103 年 2 月 21 日緊急申請延期，並非故意提供錯誤訊息等語。

理 由

一、有關係爭撤銷裁處書部分

(一) 商港法第 47 條第 2 項：「船舶貨物裝卸承攬業、船舶理貨業營業後，連續 6 個月以上無營運實績者，得由航港局或指定機關廢止其營業許可並註銷其許可證。自行停止營業 6 個月者，亦同。」、第 3 項：「船舶貨物裝卸承攬業、船舶理貨業因天災或其他不可抗力事

由不能正常營運時，應於事實發生之日起算 7 日內，敘明原因及預計恢復正常營運日期，報請航港局或指定機關備查。」；行政程序法第 117 條：「違法行政處分於法定救濟期間經過後，原處分機關得依職權為全部或一部之撤銷；其上級機關，亦得為之。但有下列各款情形之一者，不得撤銷：一、撤銷對公益有重大危害者。二、受益人無第 119 條所列信賴不值得保護之情形，而信賴授予利益之行政處分，其信賴利益顯然大於撤銷所欲維護之公益者。」、第 119 條：「受益人有下列各款情形之一者，其信賴不值得保護：一、以詐欺、脅迫或賄賂方法，使行政機關作成行政處分者。二、對重要事項提供不正確資料或為不完全陳述，致使行政機關依該資料或陳述而作成行政處分者。三、明知行政處分違法或因重大過失而不知者。」。

- (二) 本件訴願人係以其連續無營運實績之期間至 103 年 2 月 21 日期滿 6 個月，因船期延誤，以 103 年 2 月 21 日傳真請求原處分機關將其連續無營運實績之期間延後 15 日，原處分機關則依商港法第 47 條第 3 項規定，以 103 年 2 月 24 日備查函予以備查，依前揭備查函「旨案貴公司裝卸承攬營運實績至 103 年 2 月 21 日期滿六個月，…爰來函向本局申請將營運實績期程延後 15 日，本局依商港法第 47 條第 3 項之規定備查」之內容，無異係肯認訴願人連續無營運實績之期間至 103 年 2 月 21 日期滿 6 個月，並同意訴願人將連續無營運實績之期間延展 15 日之請求，且該備查函係使訴願人取得

展延連續無營運實績期間之時間上利益，自屬授予利益之行政處分，合先說明。

- (三) 按商港法第 47 條立法理由「參考商港棧埠管理規則第 88 條第 2 項、第 3 項、第 93 條、第 108 條第 2 項及第 3 項規定，增訂船舶貨物裝卸承攬業、船舶理貨業之營運管理、廢止與註銷營業許可證等規定。」可知，商港法第 47 條第 2 項有關「船舶貨物裝卸承攬業連續 6 個月以上無營運實績者，得廢止其營業許可並註銷其許可證」之規定係參考商港棧埠管理規則（已廢止）第 88 條第 3 項（93 年 1 月 30 日增訂）訂定、商港法第 47 條第 3 項「船舶貨物裝卸承攬業因天災或其他不可抗力事由不能正常營運時，應報請備查」之規定係參考商港棧埠管理規則第 93 條（85 年 9 月 10 日新增條文）訂定，由前述商港棧埠管理規則第 88 條第 3 項及第 93 條之規範內容、訂定時間及條文順序觀之，兩者並無關聯；又依商港棧埠管理規則第 93 條條文說明「規定船舶貨物裝卸承攬業不能正常營運時，應報請商港管理機關備查，以利全盤瞭解裝卸承攬業之營運情形。」，該條規範之目的僅係使商港管理機關能全盤瞭解裝卸承攬業之營運情形，並無使船舶貨物裝卸承攬業將不能正常營運之情形報請商港管理機關備查後，得以據此展延連續無營運實績期間之效果。準此，原處分機關依現行商港法第 47 條第 3 項規定，以 103 年 2 月 24 日備查函同意訴願人展延連續無營運實績期間 15 日之請求，即難謂適法。另查訴願人 102 年最後

裝卸船舶貨物日期為 102 年 8 月 4 日，其至 103 年 1 月 4 日止已連續 6 個月無營運實績，原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函以訴願人申請時所提之 103 年 2 月 21 日認定為 6 個月之期間末日，亦屬違誤。

- (四) 依行政程序法第 117 條規定，違法之行政處分，原處分機關得依職權為全部或一部之撤銷，但撤銷對公益有重大危害者，或受益人無同法第 119 條所列信賴不值得保護之情形，而信賴授予利益之行政處分，其信賴利益顯然大於撤銷所欲維護之公益者，不得撤銷。依前述說明，原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函有引用法律及認定事實之錯誤，依行政程序法第 117 條本文規定，原處分機關即得依職權予以撤銷；又商港法對船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業之管理設有專章，規定船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業之籌設、許可及廢止要件、營運與財務狀況之報請備查、事務所及營業所或其他場所之查驗以及最低實收資本額、作業機具與公共意外責任險投保金額之最低基準等管理事項，其目的無非係為健全商港營運秩序及提升船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業等港區相關服務業之服務品質，以增加商港競爭力之重大公益目的，故撤銷原處分機關 103 年 2 月 24 日備查函所維護之公益，應大於所授予訴願人之利益，且其撤銷亦無對公益有重大危害，亦即無行政程序法第 117 條所定違法授予利益行政處分不得撤銷之情形。本件原處分機關係以訴願人申請展延連續無營運實績期間所出之資料（即

6 個月之期間末日) 不正確, 致原處分機關依商港法第 47 條第 3 項規定作出錯誤之行政處分為由, 撤銷其 103 年 2 月 24 日備查函, 惟如前所述, 原處分機關依商港法第 47 條第 3 項規定作成同意展延 15 日之處分, 係因其適用法律錯誤, 與訴願人所提連續 6 個月無營運實績之期間末日時點是否正確無涉, 且原處分機關就訴願人連續 6 個月無營運實績之期間末日為何, 本應依權責詳查後認定, 從而本件系爭撤銷裁處書所持理由固有未洽, 然 103 年 2 月 24 日備查函確有適用法律及認定事實錯誤之違法, 亦無行政程序法第 117 條所定不得撤銷之情形, 依訴願法第 79 條第 2 項:「原行政處分所憑理由雖屬不當, 但依其他理由認為正當者, 應以訴願為無理由」之規定, 仍應予以維持。

二、有關係爭廢止裁處書部分

- (一) 按商港法第 3 條第 11 款:「本法用詞, 定義如下:…
- 十一、船舶貨物裝卸承攬業:指於商港區域內利用管道以外方式, 提供機具設備及勞務服務, 完成船舶貨物裝卸、搬運工作而受報酬之事業。」、第 47 條第 2 項:「船舶貨物裝卸承攬業、船舶理貨業營業後, 連續 6 月以上無營運實績者, 得由航港局或指定機關廢止其營業許可並註銷其許可證。…」、第 52 條第 1 項:「船舶貨物裝卸承攬業之最低實收資本額、作業機具、公共意外責任險投保金額、籌設與營業許可之申請、核發、換發、許可證費之收取及其他應遵行事項之規則,

由主管機關定之。」；船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則第 1 條：「本規則依商港法(以下簡稱本法)第 52 條規定訂定。」、第 10 條第 2 項：「船舶貨物裝卸承攬業作業前後，應檢送裝卸載貨艙單及有關資料，報請商港經營事業機構、航港局或指定機關備查。」。

(二) 按首揭商港法第 47 條第 2 項規定可知，船舶貨物裝卸承攬業營業後，連續 6 月以上無營運實績者，得由原處分機關或指定機關廢止其營業許可並註銷其許可證；而有關「營運實績」部分，據原處分機關答辯稱，係依據船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則第 10 條第 2 項規定，由業者於裝卸作業前後，將艙單及有關資料（裝卸通知書等）函報○○港務分公司，再由○○港務分公司將所函報資料，登載於港棧系統中，並授權原處分機關進入該系統查核業者之營運實績；本件訴願人為船舶貨物裝卸承攬業者，其於 102 年最後裝卸船舶貨物日期為 8 月 4 日，經原處分機關查詢○○港務分公司所設置之港棧系統，訴願人自 102 年 8 月 5 日起，已逾 6 個月以上無營運之實績(什貨噸數為「0」)。

(三) 本件訴願人雖訴稱「營運實績」，既指「營運」，即非侷限於「裝船」，凡裝卸承攬業者之合法營業行為，均屬「營運」之範疇，因此就文義解釋而言，亦不能僅限於「裝船」，其後續之清理、修復，均屬「營運」業務之範圍，以免過度嚴格限縮法令文義解釋之範圍，

訴願人去年最後一次之裝船作業，係於 102 年 8 月 4 日進行，然裝卸作業後現場需清理砂石、修復水溝蓋及安全島、輸送帶及各項機具待拆除運離，迄至 102 年 9 月 10 日正式清理完畢，訴願人之營運實績，應至 102 年 9 月 10 日止，而非僅止於 102 年 8 月 4 日而已云云。惟按商港法第 3 條第 11 款規定，所謂「船舶貨物裝卸承攬業」，指於商港區域內利用管道以外方式，提供機具設備及勞務服務，完成船舶貨物裝卸、搬運工作而受報酬之事業，故船舶貨物裝卸承攬業之營運實績，自應係指船舶貨物裝卸、搬運工作而言，本件據原處分機關調閱訴願人申報及○○港務分公司所填具資料，包含什貨裝卸輪撮綜表、國內線貨物裝卸明細表、船隻進出港艙單、港埠設施巡察紀錄、什貨裝卸通知書等，訴願人船舶貨物裝卸作業開工時間為 102 年 8 月 4 日 15 時，完工時間為 102 年 8 月 4 日 22 時，貨船離港時間為 102 年 8 月 4 日 23 時，貨船既已離開安平港，船舶貨物裝卸之工作業已完成，故訴願人該次營運實績應計至 102 年 8 月 4 日，故訴願人所訴，並非可採。

- (四) 綜上，本件訴願人於 102 年 8 月 4 日裝卸船舶貨物後，連續 6 月以上（102 年 8 月 5 日至 103 年 2 月 21 日）無營運實績之事實明確，原處分機關依首揭法條規定所為本件處分，核無違誤，應予維持

三、至於訴願人申請言詞辯論乙節，因本案事實明確，核無必要；另原處分機關分別製開裁處書時，應注意裁處書字號

區別，以避免字號重複，造成識別錯誤之可能，均併予指明。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項、第 2 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 103 年 10 月 24 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

6. 於適航水域以外之水域搭載乘客

按客船管理規則第 3 條規定，客船乘客係指該條所列以外之人員，查訴願人所稱為規劃航線等船舶業務有關所搭載之內部人員，並非該條所列之「船長」、「引水人」、「船舶所有人雇用船長指揮服務於船上之人員」、「船長有義務救助之遇難人員」、「非船長或運送人所能防止而以非法行為上船之人員」，又該等人員係訴願人為規劃開闢航線之需要及評估該航線適航可能性之目的上船，亦顯非「因臨時特殊事故在船上執行公務而無法離船之人員」，故該等人員既為客船管理規則第 3 條規定所列以外之人員，即屬乘客。

交通部訴願決定書

交訴字 1030033674 號

訴願人因違反船舶法事件，不服原處分機關 103 年 9 月 23 日航南字第 1030059372 號執行違反船舶法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人所有「○○」渡船（下稱系爭船舶）於 102 年 5 月 14 日下午 17 時 32 分，由光榮碼頭出發，經○○港第 1 港口出港，航行港外約 1 小時後，於 18 時 39 分再由○○港第 2 港口進港，因系爭船舶適航水域為港內且該航次確實搭載乘客航行港外，原處分機關本部航港局遂認訴願人違反船舶法第 52 條第 3 項規定，爰依同法第 90 條第 1 項規定，以 103 年 9 月 23 日航南字第 1030059372 號執行違

反船舶法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人新臺幣（下同）1 萬 5,000 元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，（一）綜觀船舶法第 3 條第 2 款條文及立法理由，該法第 52 條第 3 項所稱之乘客，應係指客船以運送旅客為目的時所搭載之乘客，本案航行所搭載者皆為船舶所有人之內部人員，且係為規劃航線等船舶業務有關人員，非屬旅客，其目的係為規畫開闢航線之需要及評估該航線之適航可能性，其既非以運送旅客為目的之航行，所搭載之人亦非購買客票之乘客，原處分機關對乘客之認定，顯已過寬而不符立法精神；（二）訴願人於 102 年 3 月 6 日委請船舶建造廠商新昇發造船股份有限公司函詢船級證書核發單位中國驗船中心有關係爭船舶適航區域一事，並經該中心回覆：原船級證書核定航行水域業已涵蓋所請之遮蔽海域航線，故不需重新核發船級證書等內容在案；（三）當日進行港外試航時，訴願人之業務承辦人員已先行電洽臺灣港務公司○○港務分公司相關人員告知本次試航之目的、航程規劃及搭載乘客對象等資訊，並由該公司協助通報第 1 港口塔台管制人員，於完成海巡署安檢所之檢核手續後，始進行本次之港外航行等語。

理 由

- 一、按船舶法第 3 條第 2 款：「本法用詞，定義如下：…二、客船：指非小船且乘客定額超過 12 人，以運送旅客為目的之船舶。」、第 52 條第 1 項：「客船所有人應向船舶所在地航政機關，申請核發客船安全證書。非領有客船安全證書，

不得搭載乘客。」、第 2 項：「航政機關依船舶設備、水密艙區及防火構造，核定乘客定額及適航水域，並載明於客船安全證書。」、第 3 項：「客船搭載乘客不得超過依前項核定之乘客定額，並不得在依前項核定適航水域以外之水域搭載乘客。」、第 56 條：「客船之檢查與航前查驗、穩度、乘客艙室、乘客定額、淡水與膳宿、衛生設施、兼載貨物、應急準備、客船安全證書核發、換（補）發、廢止、撤銷或繳銷、檢查費與證書費之收取及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。」、第 90 條第 1 項：「違反第 52 條第 3 項規定者，由航政機關處客船所有人或船長新臺幣 1 萬 5,000 元以上 15 萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。」；客船管理規則第 3 條：「本規則所稱乘客，指在船上左列以外之人員：一、船長、引水人及船舶所有人雇用船長指揮服務於船上之人員。二、船長有義務救助之遇難人員。三、非船長或運送人所能防止而以非法行為上船之人員。四、因臨時特殊事故在船上執行公務而無法離船之人員。」。

二、卷查訴願人所有之系爭船舶，其客船安全證書所載之適航水域為「港內 HARBOR」，惟於事實欄所述時間搭載乘客航行港外，此有原處分機關南航技字第 000121 號國內航線客船安全證書及系爭船舶 102 年 5 月 14 日外海航行軌跡圖影本附卷可稽，其於核定適航水域以外之水域搭載乘客之違規事實，洵堪認定。

三、本件訴願人雖訴稱綜觀船舶法第 3 條第 2 款條文及立法理由，該法第 52 條第 1 項所稱之乘客，應係指客船以運送旅

客為目的時所搭載之乘客，本案航行所搭載者皆為船舶所有人之內部人員，且係為規劃航線等船舶業務有關人員，非屬旅客，原處分機關對乘客之認定，顯已過寬而不符立法精神云云。惟按客船管理規則第3條規定，客船乘客係指該條所列以外之人員，查訴願人所稱為規劃航線等船舶業務有關所搭載之內部人員，並非該條所列之「船長」、「引水人」、「船舶所有人雇用船長指揮服務於船上之人員」、「船長有義務救助之遇難人員」、「非船長或運送人所能防止而以非法行為上船之人員」，又該等人員係訴願人為規劃開闢航線之需要及評估該航線適航可能性之目的上船，亦顯非「因臨時特殊事故在船上執行公務而無法離船之人員」，故該等人員既為客船管理規則第3條規定所列以外之人員，即屬乘客，訴願人所訴，核不足採。

- 四、另有關訴願人訴稱函詢船籍證書核發單位中國驗船中心有關係爭船舶適航區域，並經回覆不需重新核發船級證書乙節，按客船不得在依前項核定適航水域以外之水域搭載乘客，為船舶法第52條第3項所明定，又依同法第52條第2項規定，航政機關所核定適航水域，係載明於客船安全證書，故本案系爭船舶之適航水域，應以客船安全證書所載內容為準。經查原處分機關南航技字第000121號國內航線客船安全證書所載之系爭船舶適航水域為「港內 HARBOR」，依規定即不得於港外搭載乘客，系爭船舶於搭載乘客航行時既超出適航水域，原處分機關據以裁罰，並無不合。至於訴願人所稱當日進行港外試航時，已先行電洽臺灣港務公司○○港務分公司相關人員告知本次試航之目

的、航程規劃及搭載乘客對象等資訊，並由該公司協助通報第 1 港口塔台管制人員，於完成海巡署安檢所之檢核手續後，始進行本次之港外航行云云，惟依臺灣港務股份有限公司○○港務分公司 103 年 6 月 24 日高港港行字第 1033054764 號函可知，訴願人試航當日去電報備，稱系爭船舶適航水域可航行至港外，然訴願人於 102 年 5 月 21 日致函臺灣港務股份有限公司○○港務分公司申請該航線並檢附船舶檢查證書時，發現該船航行限制為港內，遂於 102 年 5 月 28 日函復無法同意該航線，訴願人既於報備時為不實之陳述，其事後正式申請航線亦遭否准，訴願人尚難以已報備並經同意放行為由，免除其責任。

五、綜上，本件訴願人於核定適航水域以外之水域搭載乘客之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定所為裁處訴願人法定最低額之本件處分，洵無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷

委員 蔡宗珍

委員 陳清秀

委員 涂春金

中 華 民 國 103 年 12 月 26 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

7. 商港區域內於非修造船廠從事船舶修理未經商港經營事業機構同意

按前揭商港法第 40 條第 4 款規定，於商港區域內從事非修造船廠從事船舶修理之行為者，應經商港事業機構、航港局或指定機關同意，○○港務分公司為經營管理○○港之事業機構，其為確保○○商港區域內之港區安全，維護碼頭作業秩序與船舶安全，加強於非修造船廠從事船舶修理行為之管理，自得訂定○○港船舶修理作業要點予以規範。準此，訴願人於○○港區域內從事非修造船廠從事船舶修理之行為，即應依○○港船舶修理作業要點規定提出申請，並經○○港務分公司同意始得辦理。

交通部訴願決定書

交訴字 1030038029 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 103 年 10 月 27 日航南字第 1033314939 號執行違反商港法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣內政部消防署○○港務消防隊（下稱○○港務消防隊）於 103 年 9 月 4 日執行○○港區 49 號碼頭「○○」（○○○○○○○○○○○○○○）油輪船舶（下稱系爭船舶）修理查察時，發現訴願人現場施工位置與申請項目不符（申請修理項目為甲板部消防水管，與現場實際從事甲板上方腳踏板及救生艇固定架電焊修理，及駕駛艙左舷切割鐵板修

理位置不符)、現場作業人員未戴工作安全帽、未於舷梯入口處懸掛船舶修理單、易燃物未清除及氧氣、乙炔未設有防止逆流或回火之安全裝置等違規修理項目,違反○○港船舶修理作業要點規定,該隊乃以103年9月10日高港消預字第1030002871號函檢附相關查察報告表、談話筆錄、現場採證相片等資料送請原處分機關查處。原處分機關據此函請臺灣港務股份有限公司○○港務分公司(下稱○○港務分公司)查明系爭船舶修理情事,○○港務分公司以103年9月17日高港港行字第1033057370號函查復原處機關略以,系爭船舶於103年9月4日同意之修理項目為「甲板部消防水管修理」,由訴願人於103年9月3日提出申請,至於訴願人之前是否有申請其他項目之修理,因逾修理期限,其同意已屆期失效;未經同意之修理項目,依○○港船舶修理作業要點規定,認定為未申請同意等語。原處分機關爰以103年9月29日航南字第1033314535號函通知訴願人陳述意見,訴願人以103年10月15日宏陽字第00011號函送陳述意見書,惟原處分機關仍認訴願人於103年9月4日從事系爭船舶甲板上方腳踏板修理、救生艇固定架電焊修理及駕駛艙左舷切割鐵板修理,與○○港務分公司同意修理項目之修理位置不符,違反商港法第40條第4款有關商港區域內於非修造船廠從事船舶修理應經商港經營事業機構同意之規定,依同法第65條第4款規定,以103年10月27日航南字第1033314939號執行違反商港法案件裁處書,裁處訴願人新臺幣10萬元罰鍰。訴願人不服,提起訴願,案經原處分機關檢卷答辯到部。

二、本件訴願意旨略以：(一)○○港務分公司訂定之○○港船舶修理作業要點，雖稱依商港法第 2 條、5 條等及商港港埠管理規則第 18 條第 1 項、第 20-22 條等訂定之，惟上述相關條文，並無明訂授權○○港務分公司訂定該要點，並無法源依據，應屬單純內部所擬之作業要求，不能視為裁處訴願人之依據，亦即裁處書理由及法令依據欄所言申請之修理項目應與實際修理項目相符，未經港務分公司同意之修理項目，視同未申請等無所本。(二)腳踏板換新等修復項目於 9 月 4 日前均有提出申請且均經同意備查，亦均於申請之修理期限完工，惟經船公司驗收結果後，認有些微處需再補強，故始於 9 月 4 日花些微時間予以處理，即當日所從事該些工作並非主要項目，有船公司證明。(三)原處分機關 103 年 9 月 29 日函寄訴願人所附之照片，僅能證明一定時定點之情形，無法證明訴願人有持續從事大規模之作業，其不具證據力等語。

理 由

一、按商港法第 2 條第 2 項第 1 款：「商港之經營及管理組織如下：一、國際商港：由主管機關設國營事業機構經營及管理；…」、第 40 條第 4 款：「商港區域內為下列行為者，應經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意：…四、拆解船舶、於非修造船廠從事船舶修理。…」及第 65 條第 4 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰，並得按其情節責令拆除、勒令停工、停止營業、強制離船或離港；再違反者，並得沒入其打撈器材、放置之船具、物料：…四、違反第

40 條規定。…」；○○港船舶修理作業要點第 1 點：「臺灣港務股份有限公司○○港務分公司（以下簡稱本分公司）為確保○○商港區域（以下簡稱本港，包含港內及港外）內之港區安全，維護碼頭作業秩序與船舶安全，加強於非修造船廠從事船舶修理行為之管理，特依據『商港法』第 2 條、5 條、35 條、第 40 條第 1 項第 4 款及『商港港務管理規則』第 18 條第 1 項、第 20～22 條、第 26 條、第 36 條、第 39 條、第 46 條、第 49～52 條等規定訂定本要點。」、第 6 點第 23 款：「六、船舶修理限制或不得從事之行為：…（二十三）申請之修理項目應與實際修理項目相符，未經本分公司同意之修理項目，視同未申請。」。

二、查訴願人於事實欄所述時、地，於○○港 49 號碼頭進行系爭船舶甲板部上方腳踏板、救生艇固定架電焊及駕駛艙左舷切割鐵板等修理項目，與○○港務分公司同意修理項目為甲板部消防水管之修理位置不符，依○○港船舶修理作業要點第 6 點第 23 款規定視同未申請，有○○港務消防隊 103 年 9 月 10 高港消預字第 1030002871 號函、103 年 9 月 4 日○○港務消防隊中島分隊船舶修理查察報告表、103 年 9 月 4 日○○港務消防隊談話筆錄、現場查察相片、○○港務分公司 103 年 9 月 17 日高港港行字第 1033057370 號函、系爭船舶之○○港船舶修理申請單 7 紙等資料影本附卷可稽，訴願人違反商港區域內於非修造船廠從事船舶修理應經商港經營事業機構同意規定之違規事實，洵堪認定。

三、本件訴願人訴稱○○港船舶修理作業要點，無法源依據，

屬單純內部所擬之作業要求，不能視為裁處依據；腳踏板換新等修復項目於 9 月 4 日前均有提出申請且均經同意備查，驗收結果後，認有些微處需再補強，故始於 9 月 4 日花些微時間予以處理，當日所從事該些工作並非主要項目；原處分機關函寄之照片，僅能證明定時定點之情形，無法證明訴願人有持續從事大規模之作業，不具證據力云云。按前揭商港法第 40 條第 4 款規定，於商港區域內從事非修造船廠從事船舶修理之行為者，應經商港事業機構、航港局或指定機關同意，○○港務分公司為經營管理○○港之事業機構，其為確保○○商港區域內之港區安全，維護碼頭作業秩序與船舶安全，加強於非修造船廠從事船舶修理行為之管理，自得訂定○○港船舶修理作業要點予以規範。準此，訴願人於○○港區域內從事非修造船廠從事船舶修理之行為，即應依○○港船舶修理作業要點規定提出申請，並經○○港務分公司同意始得辦理，然查訴願人 103 年 9 月 4 日提出之申請修理項目為甲板部消防水管，現場查察發現進行者則為甲板部上方腳踏板、救生艇固定架電焊及駕駛艙左舷切割鐵板等修理項目，依前開○○港船舶修理作業要點第 6 點第 23 款規定，申請之修理項目應與實際修理項目相符，未經同意之修理項目，視同未申請，是訴願人 103 年 9 月 4 日進行上述項目之修理行為，即屬未經○○港務分公司同意之修理行為，原處分機關據此認定訴願人有未經商港事業機構即○○港務分公司同意，於商港區域內從事非修造船廠從事船舶修理之違規行為，並為裁罰，應無不合，訴願人所訴各節，尚難據以免責。

四、綜上，本件訴願人未經商港事業機構即○○港務分公司同意，於○○港區域內從事非修造船廠從事船舶修理行為之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定處以法定最低額之本件處分，尚無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 104 年 1 月 23 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

8. 公司清算人以船舶辦理抵押權設定登記予訴願人，與法定職務不符

依公司法第 113 條準用第 84 條規定，清算人僅於執行了結現務、收取債權、清償債務、分派盈餘或虧損及分派賸餘財產等職務時，有代表公司為訴訟上或訴訟外一切行為之權，○○○○公司之船舶第二順位抵押權設定登記，係其就原有對訴願人之債務，以系爭船舶另為擔保，非屬前揭公司法第 113 條準用第 84 條清算人得代表公司之範疇，故本件船舶抵押權設定之登記申請，難認係由有權代表○○○○公司之人申請。

設定船舶抵押權，係以船舶對特定債權提供擔保，使債權人有就該船舶賣得價金優先受償之權，並非對債務有所清償，且係另外成立新的法律關係，並不符合公司法第 84 條第 1 項規定清算人執行職務，係消滅現有法律關係之本旨，是訴願人所稱清算人就○○○○公司於其有限責任內應負之債務為抵押權之設定，自係屬○○○○公司債務之清償，核不足採。

交通部訴願決定書

交訴字 1040000444 號

訴願人因船舶登記事件，不服原處分機關 103 年 11 月 27 日航北字第 1033112687 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣○○○○○○有限公司（下稱○○○○公司）為「○○」

多用途工作船（下稱系爭船舶）之所有人，該公司業經新北市政府 99 年 7 月 15 日北府經登字第 0993141155 號函登記解散。○○○○公司由清算人○○○代表與訴願人共同向原處分機關本部航港局申請以系爭船舶辦理第二順位抵押權設定登記予訴願人（原處分機關於 103 年 11 月 7 日收件），經原處分機關審查認○○○○公司之清算人以系爭船舶辦理抵押權設定登記予訴願人，與法定職務不符，乃以 103 年 11 月 27 日航北字第 1033112687 號函（下稱系爭函）駁回申請。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，訴願人多次借款予○○○○公司及○○○工程有限公司，為擔保該債權，訴願人與○○○○公司及○○○工程有限公司訂立協議書，約定以○○○公司所有之系爭船舶設定抵押權以擔保訴願人之債權。○○○○公司於與訴願人訂立協議書時已就該筆債務之清償負有責任，則清算人就○○○○公司於其有限責任內應負之債務為抵押權之設定，自係屬○○○○公司債務之清償，依公司法第 113 條準用第 84 條第 1 項第 2 款之規定，訴願人申請登記有理由，原處分顯然有所違誤等語。

理 由

- 一、按船舶登記法第 3 條：「船舶關於左列權利之保存、設定、移轉、變更、限制、處分或消滅，均應登記：一、所有權。二、抵押權。三、租賃權。」、第 6 條第 1 項：「登記應由登記權利人及登記義務人或其代理人，共同向主管機關申請之。」；公司法第 79 條：「公司之清算，以全體股東為清

算人。但本法或章程另有規定或經股東決議，另選清算人者，不在此限。」、第 84 條第 1 項：「清算人之職務如左：一、了結現務。二、收取債權、清償債務。三、分派盈餘或虧損。四、分派賸餘財產。」、第 2 項：「清算人執行前項職務，有代表公司為訴訟上或訴訟外一切行為之權。…。」、第 113 條：「公司變更章程、合併、解散及清算，準用無限公司有關之規定。」。

二、查原處分機關以系爭函就訴願人與○○○○公司之船舶抵押權登記申請予以駁回，自屬行政處分；另系爭函之發文日期為 103 年 11 月 27 日（未附送達證書），且該函未載明救濟期間之教示，依行政程序法第 98 條第 3 項：「處分機關未告知救濟期間或告知錯誤未為更正，致相對人或利害關係人遲誤者，如自處分書送達後 1 年內聲明不服時，視為於法定期間內所為。」之規定，本件訴願人於 103 年 12 月 29 日就系爭函提起訴願，應視為於法定期間內所為，合先說明。

三、本件訴願人與○○○○公司共同向原處分機關申請，以○○○○公司所有之系爭船舶設定第二順位抵押權登記予訴願人，經查○○○○公司業經新北市政府 99 年 7 月 15 日北府經登字第 0993141155 號函登記解散，其於申請系爭船舶第二順位抵押權設定登記時，固係由清算人○○○代表公司為之，惟依公司法第 113 條準用第 84 條規定，清算人僅於執行了結現務、收取債權、清償債務、分派盈餘或虧損及分派賸餘財產等職務時，有代表公司為訴訟上或訴訟外一切行為之權，○○○○公司之船舶第二順位抵押權設

定登記，係其就原有對訴願人之債務，以系爭船舶另為擔保，非屬前揭公司法第 113 條準用第 84 條清算人得代表公司之範疇，故本件船舶抵押權設定之登記申請，難認係由有權代表○○○○公司之人申請，原處分機關以系爭函予以駁回，並無不合。

四、本件訴願人雖訴稱其多次借款予○○○○公司及○○○○工程有限公司，為擔保該債權，訴願人與○○○○公司及○○○○工程有限公司訂立協議書，約定以○○○○公司所有之系爭船舶設定抵押權以擔保訴願人之債權，○○○○公司於與訴願人訂立協議書時已就該筆債務之清償負有責任，則清算人就○○○○公司於其有限責任內應負之債務為抵押權之設定，自係屬○○○○公司債務之清償，依公司法第 113 條準用第 84 條第 1 項第 2 款之規定，訴願人申請登記有理由，原處分顯然有所違誤云云。惟查設定船舶抵押權，係以船舶對特定債權提供擔保，使債權人有就該船舶賣得價金優先受償之權，並非對債務有所清償，且係另外成立新的法律關係，並不符合公司法第 84 條第 1 項規定清算人執行職務，係消滅現有法律關係之本旨，是訴願人所稱清算人就○○○○公司於其有限責任內應負之債務為抵押權之設定，自係屬○○○○公司債務之清償，核不足採。

五、綜上，本件訴願人與○○○○公司共同向原處分機關申請，以○○○○公司所有之系爭船舶設定第二順位抵押權登記予訴願人，惟○○○○公司之清算人並未具代表○○○○公司設定船舶抵押權登記之權，其登記申請並不合

法，原處分機關以系爭函所為駁回訴願人與○○○○公司申請之處分，洵無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 104 年 3 月 27 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

9. 船長明知客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，違反船員服務規則第 91 條第 15 款規定

所稱「必要處置」，應係指能防範可能發生危害風險所為之處置，本件訴願人既明知系爭客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，並預見船舶超載有傾覆之危險，而有可能因此發生重大船難事件，此時之必要處置，除阻止乘客上船外，亦應排除乘客超載之狀況，方能防範因超載而可能發生傾覆之危險。然訴願人在尚未排除乘客超載之狀況下，即貿然下令開航，其行為並未能防範可能發生危害之風險，仍置乘客生命與身體安全於高度風險中，難認係屬船員法第 58 條第 2 項所規定船長得為之必要處置，故並無行政罰法第 11 條第 1 項依法令行為不予處罰之適用。

交通部訴願決定書

交訴字 1040002568 號

訴願人因違反船員法事件，不服原處分機關 103 年 12 月 17 日航東字第 1033410981 號執行違反船員法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣訴願人為○○○○股份有限公司所屬「○○○○」客船（乘客定額為 253 人，下稱系爭客船）船長，於 103 年 10 月 7 日下午 2 時 30 分執行載運臺東蘭嶼開元港旅客返回臺東富岡伽藍漁港之運務，明知系爭客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，仍將乘客載運至臺東富岡伽藍漁港，經行

政院海岸巡防署海岸巡防總局東部地區巡防局第八一岸巡大隊（下稱八一岸巡大隊）通報原處分機關本部航港局，並經原處分機關派員會同海巡署人員至臺東富岡港現場執行清點人數，確認系爭客船實際搭載乘客 306 人，超出核定乘客定額 53 人，原處分機關乃以 103 年 10 月 27 日航東字第 1033410838 號函請訴願人陳述意見，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人明知其所服務之船舶載客逾額不予拒絕而仍航行，違反船員法第 25 條之 2 授權訂定之船員服務規則第 91 條第 15 款規定，爰依船員法第 80 條第 1 款及船員服務規則第 91 條第 15 款規定，以 103 年 12 月 17 日航東字第 1033410981 號執行違反船員法案件裁處書，裁處訴願人收回船員服務手冊及適任證書 3 個月。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意及補充理由旨略以，(一)103 年 10 月 4 日至同年月 7 日因東部沿海受強烈東北季風影響，致往返臺東蘭嶼間之海空交通停擺，島上居民與旅客受困於蘭嶼無法離開長達 4 日，訴願人於 103 年 10 月 4 日上午 11 時許將系爭客船開抵開元港，此時碼頭已聚集等候之四至五百名旅客外，仍有旅客陸續抵達碼頭，欲搭乘客輪返回臺灣，俟系爭客船完成發航準備後，於同日下午 2 時開放登船時，碼頭已呈現混亂狀態，有部分未持票旅客及洽公之公務人員登船，使登船人數快速增加至核定乘客人數，訴願人雖命船員禁止再讓旅客登船，並請求岸巡人員協助，惟現場岸巡人員僅有 3 名，而欲登船之旅客尚有二至三百人，現場幾近失控，部分旅客自碼頭強登上客船後，經船長命其

離船仍不離去，未登船之久候旅客見船艙內仍有空間，亦開始以推擠或跳入之方式強行登船；(二)訴願人職為船長，為維護船舶安全，基於保護合法登船旅客之生命或身體安全，避免碼頭上旅客全數登上客船而導致船舶有傾覆之危險，即命碼頭上人員解繩，並同時請示蘭嶼開元港安檢所所長，經所長為避免客輪滯留港內可能會發生嚴重危害，同意准許放行，隨即下令離港回臺東，訴願人所為，係依船員法第 58 條規定行使船長之職權，為行政罰法第 11 條第 1 項規定依法令之行為，應屬不罰；(三)訴願人依法行使船長職權，係為保護已滿載旅客之客輪與所載人員之安全，避免客輪因岸上旅客繼續強行登船而產生重大船難事件，而將客船駛離開元港，返回臺東，依行政罰法第 13 條規定，亦應不予處罰等語。

理 由

- 一、按船員法第 25 條之 2：「甲級船員、乙級船員、實習生、見習生及外國籍實習生上船服務，應向航政機關申請許可；其申請資格與程序、許可之廢止、僱用、職責、外國籍實習生之實習人數比率、航行應遵守事項管理及其他相關事項規則，由主管機關定之。」、第 80 條第 1 項：「船員有下列情事之一者，處降級、收回船員服務手冊 3 個月至 5 年：一、違反第 25 條之 2 所定規則中有關上船服務應負職責、航行應遵守事項及管理之規定，情節較重。」；船員服務規則第 1 條：「本規則依船員法第 25 條之 2 規定訂定之。」、第 2 條第 1 款：「本規則用詞，定義如下：一、船員：指船長及海員。」、第 91 條第 15 款：「船員有下列情

形之一者，經航政機關調查屬實，處以降級或收回船員服務手冊 3 個月至 2 年：…十五、船長明知其所服務之船舶載客逾額或載貨超量不予拒絕而仍航行。」、第 94 條第 4 款：「執行收回船員服務手冊之規定如下：…四、凡受收回船員服務手冊之處罰時，其有適任證書或認可證書者，一併收回或註銷。」。

二、卷查訴願人擔任系爭客船船長，於 103 年 10 月 7 日由臺東蘭嶼載客返回臺東富岡伽藍漁港，未依核定乘客定額 253 人載客，超出核定乘客定額 53 人仍航行，此有八一岸巡大隊 103 年 10 月 8 日東八一字第 1031402760 號函、103 年 10 月 7 日訪談（調查）筆錄、臺東離島客船載客查核表及系爭客船船舶檢查證書等影本附卷可稽，其違規事實，洵堪認定。

三、本件訴願人雖訴稱其為船長，為維護船舶安全，基於保護合法登船旅客之生命或身體安全，避免碼頭上旅客全數登上客船而導致船舶有傾覆之危險，即命碼頭上人員解繩，並同時請示蘭嶼開元港安檢所所長，經所長同意准許放行，隨即下令離港回臺東，訴願人所為，係依船員法第 58 條規定行使船長之職權，為行政罰法第 11 條第 1 項規定依法令之行為，應屬不罰云云。按船員法第 58 條第 2 項固規定「船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置」，惟所稱「必要處置」，應係指能防範可能發生危害風險所為之處置，本件訴願人既明知系爭客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，並預見船舶超載有傾覆之危險，而有可能因此發生重大船難事

件，此時之必要處置，除阻止乘客上船外，亦應排除乘客超載之狀況，方能防範因超載而可能發生傾覆之危險。然訴願人在尚未排除乘客超載之狀況下，即貿然下令開航，其行為並未能防範可能發生危害之風險，仍置乘客生命與身體安全於高度風險中，難認係屬船員法第 58 條第 2 項所規定船長得為之必要處置，故並無行政罰法第 11 條第 1 項依法令行為不予處罰之適用。另有關訴願人所稱其經開元港安檢所所長同意准許放行乙節，依卷附八一岸巡大隊 103 年 11 月 18 日東八一字第 1031402968 號函略以，「綜前所述，對船長指稱略以：『…，我視此情況立即請示蘭嶼海巡所長提早開船，經所長同意，我即下令解纜開航』之詞，且查看本大隊相關蒐證影帶並無所指影音畫面，…」內容，顯係否認有同意准許放行之情形，是訴願人所訴，尚難可採。

- 四、另訴願人訴稱依法行使船長職權，係為保護已滿載旅客之客輪與所載人員之安全，避免客輪因岸上旅客繼續強行登船而產生重大船難事件，而將客船駛離開元港，返回臺東，依行政罰法第 13 條規定，亦應不予處罰乙節，惟按「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰」，行政罰法第 13 條前段固定有明文，然所謂緊急避難係於客觀上已發生猝不及防之一定危難時，非藉由合致違反行政法上義務之行為，別無救護之途，始有其適用。查本件系爭客船實際搭船乘客人數已達乘客定額後乘客強行登船之情形，僅係船舶超載後有可能發生傾覆之危險，惟此究與客觀上已經發生一定

危難有別，尚難指有緊急避難之適用而得免罰。

五、綜上，本件訴願人擔任系爭客船船長，載客逾額而仍航行之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定所為本件處分，核無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 104 年 1 月 1 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

10. 船長違規超載乘客，違反船員服務規則第 91 條第 16 款及第 19 款規定

船長管理全船一切事務，負維護全船生命財產安全之責任，且於發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備，可知船長於發行前應確認搭載旅客人數是否逾乘客定額，以確保船舶適航性，維護全船生命財產安全，故訴願人所稱船長不負責清點人數，人數控管由執法人員負責執行乙節，尚難可採。

交通部訴願決定書

交訴字 1040018626 號

訴願人因違反船員法事件，不服原處分機關 104 年 6 月 2 日航東字第 1043410594 號執行違反船員法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人為○○○○股份有限公司所屬「○○」客船（下稱系爭客船）船長，於 103 年 12 月 4 日執由臺東蘭嶼載客回臺東富岡伽藍漁港，未依乘客定額 195 人載客，違規超載乘客 22 人，原處分機關本部航港局乃以 104 年 3 月 17 日航東字第 1043410251 號函請訴願人陳述意見，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人違反船員服務規則第 91 條第 16 款及第 19 款規定，爰依船員法第 80 條第 1 款及船員服務規則第 91 條第 16 款及第 19 款規定，以 104 年 6 月 2 日航東字第 1043410594 號執行違反船員法案件裁

處書，裁處訴願人收回船員服務手冊及三等船長適任證書 3 個月。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)船舶載客一律依執法人員登載於進出港檢查表為憑證資料，出發港蘭嶼及目的港富岡安檢人數相符並未超載，再次重申載客數為 196 人（含 1 歲以下保票 1 人）；(二)船長不負責清點人數，人數控管由執法人員負責執行，船長僅在開航前檢查進出港檢查表是否完成簽證，載客人數是否合於規定等，一切就緒即予開航等語。

理 由

- 一、按船員法第 25 條之 2：「甲級船員、乙級船員、實習生、見習生及外國籍實習生上船服務，應向航政機關申請許可；其申請資格與程序、許可之廢止、僱用、職責、外國籍實習生之實習人數比率、航行應遵守事項管理及其他相關事項規則，由主管機關定之。」、第 80 條第 1 款：「船員有下列情事之一者，處降級、收回船員服務手冊 3 個月至 5 年：一、違反第 25 條之 2 所定規則中有關上船服務應負職責、航行應遵守事項及管理之規定，情節較重。」；船員服務規則第 1 條：「本規則依船員法第 25 條之 2 規定訂定之。」、第 2 條第 1 款：「本規則用詞，定義如下：一、船員：指船長及海員。」、第 91 條第 16 款及第 19 款：「船員有下列情形之一者，經航政機關調查屬實，處以降級或收回船員服務手冊 3 個月至 2 年：…十六、違反政府有關航行限制之法令或規定。…十九、依法令或職責應為而不為

或不應為而為，其情節嚴重。」、第 94 條第 4 款：「執行收回船員服務手冊之規定如下：…凡受收回船員服務手冊之處罰時，其有適任證書或認可證書者，一併收回或註銷。」；船舶法第 52 條第 2 項：「航政機關依船舶設備、水密艙區及防火構造，核定乘客定額及適航水域，並載明於客船安全證書。」、第 3 項：「客船搭載乘客不得超過依前項核定之乘客定額，並不得在依前項核定適航水域以外之水域搭載乘客。」。

- 二、卷查訴願人擔任系爭客船船長，於 103 年 12 月 4 日執由臺東蘭嶼載客回臺東富岡伽藍漁港，未依乘客定額 195 人載客，違規超載乘客 22 人，此有行政院海岸巡防署海岸巡防總局東部地區巡防局第八一岸巡大隊(下稱八一岸巡大隊) 104 年 2 月 24 日東八一字第 1041400020 號函影本及港區監視系統及核對轉錄光碟附卷可稽，其違規事實，洵堪認定。
- 三、本件訴願人雖訴稱船舶載客一律依執法人員登載於進出港檢查表為憑證資料，出發港蘭嶼及目的港富岡安檢人數相符並未超載，再次重申載客數為 196 人(含 1 歲以下保票 1 人)云云。惟按八一岸巡大隊 104 年 2 月 24 日東八一字第 1041400020 號函可知，該大隊調閱回放當日港區監視系統及核對轉錄光碟，清查確認乘客人數為 222 人(含 1 歲以下兒童 5 人)，故扣除不計入乘客定額之未滿 1 歲兒童(客船管理規則第 4 條第 1 項規定參照)，系爭客船當日確有搭載乘客逾乘客定額 22 人之情形，原處分機關據以裁處，並無不合。另依船員法第 60 條第 1 項：「船長在船舶上應置

備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。」、第 61 條：「船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。」及船員服務規則第 21 條：「船長依法指揮全體海員、旅客及在船任何人，並管理全船一切事務，及負維護全船生命財產安全之責任。」等規定意旨，**船長管理全船一切事務，負維護全船生命財產安全之責任，且於發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備，可知船長於發行前應確認搭載旅客人數是否逾乘客定額，以確保船舶適航性，維護全船生命財產安全，故訴願人所稱船長不負責清點人數，人數控管由執法人員負責執行乙節，尚難可採。**

四、綜上，本件訴願人擔任系爭客船船長，載客逾乘客定額之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定所為本件處分，核無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	洪家殷

委員 蔡宗珍

委員 涂春金

中 華 民 國 104 年 7 月 27 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

11. 客船未備妥正確完整乘客名冊，違反船舶法第 11 條第 2 項第 7 款規定

「船舶文書」係指如船舶國籍證書等需由原處分機關辦理變更或註冊或換發相關證書者，訴願人自式表格造冊之乘客名冊，應非屬此規範範疇。再按航業法第 14 條亦明定，船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險，訴願人應得依此規定蒐集搭船乘客之個人資料以彙整完妥乘客名冊。

交通部訴願決定書

交訴字 1040021858 號

訴願人因船舶法事件，不服原處分機關 104 年 5 月 29 日航南字第 1043302017 號執行違反船舶法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣原處分機關本部航港局人員於 104 年 4 月 4 日至東港碼頭，抽查登記訴願人所有之「○○輪」（下稱系爭船舶）當日 15 時 15 分自小琉球至東港 1 航次之乘客名冊，經實際抽測紀錄「顏○瑩」及「周○葉」2 名搭乘該航次之乘客資料，並與訴願人提供之乘客名冊核對結果，上述 2 名乘客並未列入訴願人所報之乘客名冊，有未備妥正確完整乘客名冊之情事，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人有乘客名冊內容不符，填報不實之情事，違反船舶法第 11 條第 2 項第 7 款規定，乃依同法第 93 條規定，以 104

年 5 月 29 日航南字第 1043302017 號執行違反船舶法案件裁處書，裁處訴願人新臺幣（下同）1 萬 2,000 元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，案據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願理由略以，(一)依船舶法第 11 條第 2 項第 7 款及第 3 項規定，船舶法第 11 條第 2 項第 7 款所需備置之乘客名冊倘有發生經核對不符時，主管機關應先命船舶所有人於 1 個月內改正，如不依限改正錯誤且無正當理由者，依法才能依船舶法第 93 條規定科處罰鍰，而非授權主管機關直接以「填報不實」罰鍰，原處分機關未依法行政甚明。(二)因乘客名冊來自乘客協力提供身分資料，該身分資料受乘客本身控管且受個人資料保護，如有填報不實亦係乘客自身行為，非訴願人之行為，亦即倘有填報不實均非出自訴願人之故意或過失所致，原處分機關疏而未查，貿然裁罰，有違司法院釋字第 275 號解釋違法之處。(三)原處分認定訴願人提供之乘客名冊填報不實，104 年第 2 次違規，尚無自行檢討改善作為，顯與事實不符而有錯誤且不當：1、原處分機關依船舶法第 11 條規定要求訴願人系爭船舶備妥乘客名冊，乃屬新近要求之措施，原處分機關體恤實際執行困難，多次召開協調會，103 年 3 月 4 日第 2 次東琉線客船營運作業協調會議上，請屏東縣政府轉知大眾電腦公司提供琉球鄉民個人資料庫供連接查詢，多次聯繫，該公司卻置之不理，不予配合，聯營處人員亦曾口頭向原處分機關之南部航務中心口頭報告，故目前聯營處以人工作業建立資料，原處分機關亦陳稱實施初期，儘量克服困難，宣導期間不用百分百嚴格要求而獲法內施仁准予循循善

進，本屬妥當之行政行為，未料原處分機關突捨原承諾之妥當行政程序貿然裁罰，處分亦屬違法不當。2、聯營處自接獲原處分機關陳述意見通知書後，已加強管理確實掌握每航次乘客人身份及人數資料，縱予處分，亦應先命改善即已足達行政目的且符比例原則，然原處分竟處罰鍰，其處分認定未對當事人有利及不利之情形一律注意，已逾法定裁量範圍，不符法規授權目的，有違行政程序法第 9 條及第 10 條規定，及違反比例原則規定之違法。3、另依原處分「…訴願人非公權力機關無法強制乘客據實填報，故請本局派員執行公權利查核乘客名冊，否則訴願人窒礙難行…」顯示訴願人已有改善之作為，反而是原處分機關尚未提供公權力之協助，違背行政機關之作為義務，卻逕自認定訴願人未有改善作為，處分顯有違法不當等語。

理 由

- 一、按船舶法第 11 條第 1 項：「遊艇應具備遊艇證書；小船應具備小船執照。」、第 2 項：「前項以外之船舶，應具備下列各款文書：一、船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書。二、船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書。三、船舶噸位證書。四、船員最低安全配額證書。五、船員名冊。六、船舶載重線證書。但依第 51 條所定規則規定，在技術上無勘劃載重線必要者，不在此限。七、載有乘客者，其客船安全證書或貨船搭客證書；載有記名乘客者，另備乘客名冊。八、裝載大量散裝穀類者，其穀類裝載許可文件；裝載危險品者，其核准文件。九、航海記事簿。十、其他經主管機關公告之文書。」、第 3 項：「船舶所在地航政機關

得隨時查驗前 2 項船舶文書，經核對不符時，應命船舶所有人於 1 個月內申請變更登記或註冊，或換發船舶相關證書。」及第 93 條：「違反第 9 條、第 11 條第 1 項或第 2 項規定者，由航政機關處船舶所有人、船長、遊艇駕駛或小船駕駛新臺幣 6,000 元以上 6 萬元以下罰鍰，並得命其限期改善。」；客船管理規則第 1 條：「本規則依船舶法第 61 條之 1 規定訂定之。」、第 10 條：「本規則所稱沿海航線，指船舶航行於本國沿海或附屬島嶼間之航線上，其距離海岸不逾 30 浬者。」、第 35 條第 1 項第 5 款：「航行國外之客船，在國內港口，應於發航前，由航政主管機關按左列規定派員上船查明認可後，始得航行：…五、乘客名冊完備，並未超額。」、第 37 條第 1 項：「航行外海或沿海航線之客船，其航程未滿 1,000 浬需時未達 5 日者，以及航行內水與短程內水航線之客船，應由最初發航港之航政主管機關按第 35 條第 1 項第 1 款至第 7 款之規定，於不超過 4 個月之期限內至少派員於發航前上船抽查一次。」及第 122 條：「客船客票分記名及不記名兩種，國際客船及航行於本國外海及沿海客船，均應使用記名客票，其他客船得使用不記名客票。」；航業法第 14 條：「船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。」。

- 二、查本件原處分機關人員於事實欄所述時、地，實際抽查登記訴願人所有之系爭船舶 15 時 15 分自小琉球至東港 1 航次 2 名乘客資料，發現並未列入訴願人所報之乘客名冊中，該乘客名冊有填報不實之情事，有原處機關檢附之抽

查當日周姓及顏姓乘客之個人資料使用授權同意書、系爭船舶 15 時 15 分航次之旅客乘船名冊等影本附卷可稽。

- 三、本件訴願人不爭執 104 年 4 月 4 日抽查當日有乘客名冊不實之情事，惟訴稱依船舶法第 11 條第 2 項第 7 款及第 3 項規定，船舶法第 11 條第 2 項第 7 款所需備置之乘客名冊倘有發生經核對不符時，主管機關應先命船舶所有人於 1 個月內改正，如不依限改正錯誤且無正當理由者，才能科處罰鍰；乘客名冊來自乘客協力提供身分資料，該身分資料受乘客本身控管且受個人資料保護，如有填報不實亦係乘客自身行為，非訴願人之行為，亦即倘有填報不實均非出自訴願人之故意或過失所致云云。按前揭船舶法第 11 條第 2 項第 7 款及客船管理規則第 35 條、第 37 條及第 122 條第 1 項有關航行本國沿海客船應使用記名客票，載有記名乘客者，應備具乘客名冊等規定，所謂客船之乘客名冊，應依搭載之記名乘客資料予以確實載明，始符合法規「備具乘客名冊」意旨，且據原處分機關答辯略以，法規備妥乘客名冊之目的，係保障旅客生命財產安全與權益，如旅客於航行中發生海難事故，則依乘客名冊協助相關救難單位即時獲得遇難乘客身分及人數資料，以隨時掌握救援進度，申請保險理賠事宜，乘客名冊確實有其時效性及完整正確性之必要等語。是系爭船舶經抽查結果，有搭載之乘客資料與乘客名冊不符之情事，依上開說明，即屬未依規定備具乘客名冊之違規行為，應得裁罰。又按前揭船舶法第 11 條第 2 項、第 3 項有關船舶文書核對不符時，應命申請變更或註冊或換發船舶相關證書等規定，此所謂「船舶

文書」係指如船舶國籍證書等需由原處分機關辦理變更或註冊或換發相關證書者，訴願人自式表格造冊之乘客名冊，應非屬此規範範疇。再按航業法第 14 條亦明定，船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險，訴願人應得依此規定蒐集搭船乘客之個人資料以彙整完妥乘客名冊。爰訴願人所訴，乘客名冊經核對不符時，主管機關應先命船舶所有人改正始得裁罰，乘客身分資料受乘客本身控管且受個人資料保護，如有填報不實亦係乘客自身行為，非訴願人之行為，倘有填報不實均非出自訴願人之故意或過失所致等詞，均難謂可採。

- 四、訴願人另稱目前以人工作業建立資料；已加強管理確實掌握每航次乘客人身份及人數資料，縱予處分，亦應先命改善即已足達行政目的且符比例原則，原處分認定未對當事人有利及不利之情形一律注意，已逾法定裁量範圍，不違法規授權目的，有違行政程序法第 9 條及第 10 條及違反比例原則規定；原處分機關未提供公權力之協助，違背行政機關之作為義務乙節。按前揭船舶法規定，違反第 11 條第 1 項規定者，係處 6,000 元以上 6 萬元以下罰鍰，並得命其限期改善，其無訴願人所稱應先命改善之規定，原處分機關衡酌訴願人係 104 年第 2 次違反船舶法同條規定，乃裁處訴願人 1 萬 2,000 元罰鍰之處分，亦無逾法定裁罰之範圍。又承前所述，訴願人負有系爭船舶乘客名冊應與實際搭載乘客資料相符之作為義務，且據原處分機關答辯稱，其同業泰富國際輪船股份有限公司乘客名冊不正確，除提出具體改善措施並願意落實執行，亦接受裁罰在案建置完

成使用在案，是訴願人尚難以其未能辦妥系統建置彙整乘客資料造冊等內部管理事項或原處分機關未提供行政協助等詞，據以免責。

五、綜上，本件訴願人所有之系爭船舶乘客名單填報不實，未完備乘客名冊之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定衡酌所為之本件處分，尚無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金

中 華 民 國 104 年 9 月 25 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

12. 船舶超載航行

所稱「必要處置」，應係指能防範可能發生危害風險所為之處置，本件系爭客船船長既明知系爭客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，並預見船舶超載有傾覆之危險，而有可能因此發生重大船難事件，此時之必要處置，除阻止乘客上船外，亦應排除乘客超載之狀況，或採取消極作為拒絕開航，方能防範因超載而可能發生傾覆之危險。

交通部訴願決定書

交訴字 1040026385 號

訴願人因違反船舶法事件，不服原處分機關 104 年 7 月 24 日航東字第 1043410779 號執行違反船舶法案件裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人所有之「○○○○」客船（下稱系爭客船）核定搭客人數為 253 人，經行政院海岸巡防署（下稱海巡署）海岸巡防總局東部地區巡防局第八一岸巡大隊於 103 年 10 月 7 日下午通報原處分機關本部航港局，系爭客船於當日 14 時 30 分許自蘭嶼開元港返回臺東富岡港時，疑似有超載航行情形，經原處分機關派員會同海巡署人員至臺東富岡港執行清點，確認系爭客船共搭載 306 人，超載 53 人，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人違反船舶法第 52 條第 3 項及第 90 條第 1 項規定，以 104 年 1 月 6 日

航東字第 1033410946 號執行違反船舶法案件裁處書，裁處訴願人新臺幣（下同）24 萬元罰鍰（有關係爭客船船長明知其所服務之船舶載客逾額不予拒絕而仍航行，違反船員法相關規定部分另案裁處，其訴願案經本部以 104 年 4 月 1 日交訴字第 1040002568 號訴願決定駁回在案）。訴願人不服，提起訴願，案經本部以 104 年 4 月 24 日交訴字第 1040004582 號訴願決定：「原處分撤銷。」。嗣原處分機關考量本案超載比例達 20.9%（53/253），系爭客船係航行於「沿海」區域，如遇海難發生，超載之人員無救生衣可用，亦無救生艇或救生筏可供搭乘，且此時其他救援行動耗時較久，容易造成重大人命傷亡，爰以 104 年 7 月 24 日航東字第 1043410779 號執行違反船舶法案件裁處書（下稱系爭裁處書），裁處訴願人 15 萬元罰鍰。訴願人不服系爭裁處書，提起訴願，案據原處分機關答辯到部。

- 二、本件訴願及補充理由意旨略以，（一）無票人員強行登船已構成刑事犯罪，非客船管理規則及船舶法所稱之乘客；（二）系爭客船搭載超出定額之 53 人，係非法強行上船之人員，且非訴願人所能預見之情事，無行政罰法上之過失責任；（三）系爭客船船長奉海巡署安檢所核准放行，且係依船長職權為之處斷，並無違反船舶法等行政法上義務之情形；（四）系爭客船船長除已盡力阻止無票旅客上船外，亦會同岸巡人員一併欲排除無票人員違法上船，並無可防止而怠於執行職務之情形等語。

理 由

- 一、按船舶法第 52 條第 2 項：「航政機關依船舶設備、水密艙

區及防火構造，核定乘客定額及適航水域，並載明於客船安全證書。」、第 3 項：「客船搭載乘客不得超過依前項核定之乘客定額，並不得在依前項核定適航水域以外之水域搭載乘客。」及第 90 條第 1 項：「違反第 52 條第 3 項規定者，由航政機關處客船所有人或船長新臺幣 1 萬 5,000 元以上 15 萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善；改善完成後，始得放行。」；船員法第 58 條第 1 項：「船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。」、第 2 項：「船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。」；行政罰法第 7 條第 2 項：「法人、設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織違反行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故意、過失。」、第 18 條第 1 項：「裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力。」。

- 二、查訴願人所有之系爭客船核定搭客人數為 253 人，於事實欄所述時、地出港時搭載 306 人，超載 53 人，有 103 年 10 月 7 日訪談（調查）筆錄、103 年 10 月 7 日臺東離島客船載客查核表、系爭客船船舶檢查證書影本及現場蒐證錄影光碟附卷可稽，復為訴願人所不否認，原處分機關據以認定訴願人有違規超載之情事，違反船舶法第 52 條第 3 項及第 90 條第 1 項規定，自屬有據。

- 三、本件訴願人雖訴稱無票人員強行登船已構成刑事犯罪，非客船管理規則及船舶法所稱之乘客，系爭客船搭載超出定額之 53 人，係非法強行上船之人員，且非訴願人所能預見之情事，無行政罰法上之過失責任云云。惟按行政罰法第 7 條第 2 項規定，法人違反行政法上義務者，其實際行為之受僱人之故意、過失，推定為該法人之故意、過失。次按船舶法第 52 條第 3 項規定可知，客船所有人負有客船搭載乘客不得超過核定乘客之義務，是當系爭客船乘客人數超出核定人數，依法負責船舶指揮之船長即不應下令開航，且依 103 年 10 月 7 日向船長訪談（調查）筆錄內容，並未說明有民眾以強暴、脅迫之手段要求開航，故船長本於其自由意志下令解纜開航，依前開說明，自有故意、過失。系爭客船船長為訴願人之受僱人，其執行職務既有前述之故意、過失，卷證相關資料亦無得以推翻此等推定故意、過失之事證，訴願人自難以脫免其責。
- 四、另訴願人訴稱船長除已盡力阻止無票旅客上船外，亦會同岸巡人員一併欲排除無票人員違法上船，並無可防止而怠於執行職務之情形，系爭客船奉海巡署安檢所核准放行，且係依船長職權為之處斷云云，惟按船員法第 58 條第 2 項固規定「船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置」，惟所稱「必要處置」，應係指能防範可能發生危害風險所為之處置，本件系爭客船船長既明知系爭客船實際搭船乘客人數已逾乘客定額，並預見船舶超載有傾覆之危險，而有可能因此發生重大船難事件，此時之必要處置，除阻止乘客上船外，亦

應排除乘客超載之狀況，或採取消極作為拒絕開航，方能防範因超載而可能發生傾覆之危險。至有關訴願人所稱船長奉海巡署安檢所核准放行乙節，依卷附八一岸巡大隊 103 年 11 月 18 日東八一字第 1031402968 號函略以，「綜前所述，對船長指稱略以：『…，我視此情況立即請示蘭嶼海巡所長提早開船，經所長同意，我即下令解纜開航』之詞，且查看本大隊相關蒐證影帶並無所指影音畫面，…」內容，顯係否認有同意准許放行之情形，是訴願人所訴，尚難可採。

五、綜上，本件訴願人所屬之系爭客船搭載乘客超過核定乘客定額之違規事實明確，原處分機關依首揭法條規定所為本件處分，核無違誤，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	涂春金

中 華 民 國 104 年 12 月 28 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

13. 參加三等船長適任性評估考試，不服船員適任性評估參訓人成績複查結果通知單

按考試決定涉及專業判斷，故對考試決定之審查應受考試特性之限制，除是否遵守程序之規定，是否適用一致之考試標準，是否根據正確之事實，是否違反通常之評分標準，是否將考試無關之事項納入考量等事項外，均非行政救濟審查之範圍(臺北高等行政法院 104 年訴字第 1200 號判決可參)。

交通部訴願決定書

交訴字 1050000716 號

訴願人因三等船長適任性評估考試事件，不服船員適任性評估參訓人成績複查結果通知單，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、緣訴願人報名參加本部航港局委託中華海員總工會辦理 104 年第 3 梯次三等船長岸上晉升訓練及適任性評估，其應試之「航程計畫」實作成績經評估不適任，訴願人於 104 年 12 月 1 日申請成績複查，並於 104 年 12 月 7 日接獲成績複查結果通知單(下稱系爭複查結果通知單)，仍維持不適任。訴願人不服，提起訴願，案據本部航港局檢卷答辯到部。
- 二、本件訴願意旨略以，本部航港局委託中華海員總工會辦理三等船長適任評估考試事務，主辦出題考試、監考、閱考

卷、核分及實作「航程計畫」，其裁判兼球員再兼觀眾，有失公平性，且十餘年來，違反資料公開法之規定，均未將「航程計畫」的標準答案公佈週知，供落榜與新考生學習機會，單憑自由心證，給予考生「不適任」，違反比例原則，嚴重侵害渠等權益等語。

理 由

- 一、行政程序法第 15 條第 1 項：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之。」、第 3 項：「前二項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。」；訴願法第 8 條：「有隸屬關係之下級機關依法辦理上級機關委任事件所為之行政處分，為受委任機關之行政處分，其訴願之管轄，比照第 4 條之規定，向受委任機關或其直接上級機關提起訴願。」；船員法第 6 條第 1 項：「船員資格應符合航海人員訓練、發證及當值標準國際公約與其他各項國際公約規定，並經航海人員考試及格或船員訓練檢覈合格。外國人申請在中華民國籍船舶擔任船員之資格，亦同。」、第 2 項：「前項船員訓練、檢覈、證書核發之申請、廢止、外國人之受訓人數比率與其他相關事項辦法，由主管機關定之。」；船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第 1 條：「本辦法依船員法(以下簡稱本法)第 6 條第 2 項規定訂定之。」、第 33 條第 1 項：「下列船員之職務晉升，除參加岸上晉升訓練外，並應參加航政機關委託國內船員訓練機構辦理之適任性評估，經航政機關審查合格後，由國內船員訓練機構發給岸上晉升訓練合格證明文件：一、一等船長、一等大副、二等船長、二等大副、

三等船長、三等船副。二、一等輪機長、一等大管輪、二等輪機長、二等大管輪、三等輪機長、三等管輪。」、第 6 項：「航政機關委託辦理第一項適任性評估之國內船員訓練機構，應成立審議小組，執行船員報名資格審查、題庫抽題、監督試題印刷、裝封、彌封及適任性評估成績總審查等相關業務。」、第 40 條：「前條各項實作成績應經評鑑員評估為適任，各科筆試測驗成績滿 60 分為及格」、第 42 條第 1 項：「評鑑員應具有評鑑適任性評估項目之專業，經航政機關審核認可。」。

二、查有關辦理船員訓練及其專業機構管理事項，前經本部以 101 年 6 月 15 日交航字第 10150085621 號公告自 101 年 7 月 1 日起委任本部航港局辦理，依訴願法第 8 條規定，有隸屬關係之下級機關依法辦理上級機關委任事件所為之行政處分，為受委任機關之行政處分，是本部航港局就訴願人申請成績複查結果之通知，為本部航港局之行政處分，合先敘明。

三、次查訴願人參加原處分機關本部航港局委託中華海員總工會辦理之 104 年三等船長岸上晉升訓練及適任性評估，適任性評估項目包含實作及筆試測驗，訴願人應試之「航程計畫」實作成績經評估不適任，訴願人於 104 年 12 月 1 日申請成績複查，並經原處分機關船員適任性評估審議小組於 104 年 12 月 3 日召開成績複查會議，調閱訴願人試卷，詳細核對入場證號碼及筆跡無誤後，即重行審閱答題內容，審議委員共同審議後，認為訴願人對整體航程製作不熟悉，待加強，複查評估結果維持不適任，有訴願人船

員適任性評估參訓人成績單、原處分機關 104 年度第 3 梯次船員適任性評估成績複查紀錄及訴願人船員適任性評估參訓人成績複查結果通知單等資料影本附卷可稽，於法並無不合。

四、本件訴願人雖訴稱主辦出題考試、監考、閱考卷、核分及實作「航程計畫」，其裁判兼球員再兼觀眾，有失公平性，且十餘年來，違反資料公開法之規定，均未將「航程計畫」的標準答案公佈週知，供落榜與新考生學習機會，單憑自由心證，給予考生「不適任」，違反比例原則，嚴重侵害渠等權益云云。惟按考試決定涉及專業判斷，故對考試決定之審查應受考試特性之限制，除是否遵守程序之規定，是否適用一致之考試標準，是否根據正確之事實，是否違反通常之評分標準，是否將考試無關之事項納入考量等事項外，均非行政救濟審查之範圍（臺北高等行政法院 104 年訴字第 1200 號判決可參）。本案據原處分機關答辯，有關訴願人應試之三等船長「航程計畫」項目，係屬適任性評估之實作申論科目，由領有航政機關審核認可之評鑑員證書之評鑑員，針對考生對航海知識及航程計畫的熟悉度及實際海圖執行能力作綜合考評是否適任，且經成績複查審議委員審閱所有考生的試卷，連同訴願人共有 13 位不適任，並未發現題目不當或閱卷者在評分時有任何不公平之處。是此項考評過程倘無違背法令之處，且其結果另由具有航海相關專業背景之專家學者審議確認無誤，應無訴願人所稱之單憑自由心證，而給予考生不適任結果之情事。

五、綜上，本件訴願人參加 104 年第 3 梯次三等船長岸上晉升

訓練及適任性評估，其應試之「航程計畫」實作成績經評估不適任，經複查審議評估結果維持不適任，原處分機關以系爭複查結果通知單通知成績複查之結果，洵無不合，應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	吳盟分
委員	陳荔彤
委員	林石根
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	蔡宗珍
委員	陳清秀
委員	涂春金
委員	李元德

中 華 民 國 105 年 3 月 25 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

14. 於港區航道區域內違規潛水

憲法之平等原則要求行政機關對於事物本質上相同的事件作相同的處理，乃形成行政自我拘束，惟憲法上的平等原則係指合法的平等，並不包含違法的平等（最高行政法院 93 年判字第 1392 號判決參照）；本件訴願人確有未經同意在商港區域內潛水之違規情事已如前述，原處分機關據以裁罰，並無違反訴願人所稱之行政自我拘束原則。

交通部訴願決定書

交訴字 1050026482 號

訴願人因違反商港法事件，不服原處分機關 105 年 7 月 9 日航北字第 1053111628 號函，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣訴願人於 105 年 5 月 1 日 16 時許，在八尺門港區航道區域內違規潛水，遭行政院海岸巡防署海岸巡防總局北部地區巡防局第二海岸巡防總隊（下稱第二海巡總隊）當場查獲，遂以 105 年 5 月 24 日北二總字第 1052002315 號函移請原處分機關本部航港局之北部航務中心處理。經訴願人陳述意見後，原處分機關認訴願人違反商港法第 40 條第 9 款規定，爰按同法第 65 條第 4 款規定，以 105 年 7 月 9 日航北字第 1053111628 號函（下稱系爭函），裁處訴願人新臺幣（下同）10 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，並

據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願意旨略以，(一)訴願人並無潛水故意，原處分違背行政罰法第 7 條規定：訴願人於 105 年 5 月 1 日下午 16 時許於八尺門港區航道區域，雖身著潛水衣及配戴蛙鏡，惟並無配備氧氣筒及蛙鞋，事實上無法進行潛水，客觀上無潛水行為，且主觀上無潛水之故意。復觀該區域並無明顯公告為商港區域之標示，訴願人乃一般不諳法律之人民，故亦無過失。依最高行政法院 98 年判字第 1374 號判決見解，行為人主觀上之故意過失，應由裁罰機關負舉證責任，系爭函未提出任何證據佐證訴願人有何主觀上之故意過失，違反行政罰法第 7 條規定；(二)縱訴願人構成商港法第 40 條第 9 款之情事，原處分機關未考量訴願人違法情節之輕重，即逕裁處 10 萬元罰鍰，顯違行政罰法第 6 條、第 8 條、第 18 條及行政自我拘束原則：1.訴願人係屬初犯，且並未有穿越航道嚴重影響船隻通過之舉，既然以往相同案件係處以行為人 3 萬 5,000 元，則本件應基於行政自我拘束原則，處以訴願人與 104 年 10 月 16 日航北字第 1043112523-1 號執行違反商港法案件裁處書相同之罰鍰額度。2.訴願人違規情節輕微，原處分機關應依行政罰法第 8 條但書及同法第 18 條第 3 項規定，對訴願人裁處 3 萬 5,000 元罰鍰，訴願人當知所警惕，然其未斟酌訴願人違法情節之輕重，即逕裁處 10 萬元罰鍰，顯然違反比例原則等語。

理 由

- 一、按商港法第 40 條第 9 款：「商港區域內為下列行為者，應

經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意：…九、施放救生艇或潛水。但因緊急救護或救難不在此限。」、第 65 條第 4 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰，…：…四、違反第 40 條規定。」。

- 二、卷查訴願人於事實欄所述時、地遭第二海巡總隊查獲其未經同意在商港區域內潛水，有第二海巡總隊以 105 年 5 月 24 日北二總字第 1052002315 號函、105 年 5 月 1 日訪談筆錄及現場照片等影本附卷可稽，其違規事實，洵堪認定。
- 三、本件訴願人雖訴稱其雖身著潛水衣及配戴蛙鏡，惟並無配備氧氣筒及蛙鞋，事實上無法進行潛水，客觀上無潛水行為，且主觀上無潛水之故意；該區域並無明顯公告為商港區域之標示，訴願人不諳法律，亦無過失云云。惟查卷附訪談筆錄（經訴願人親閱無訛後簽名確認在案）及訴願人於 105 年 6 月 23 日以其名義提出之陳述書內容，已自承在漁港區域內有下水撈魚之行為；復依現場照片所示，訴願人身著潛水衣、佩戴蛙鏡及呼吸管，並於水下活動，顯見訴願人確有在八尺門港區航道區域內（即基隆國際商港港區範圍內）違規潛水之事實，原處分機關據以裁處，尚無不合。又訴願人主張該區域並無明顯公告為商港區域之標示，訴願人不諳法律乙節。據原處分機關答辯稱：「…查訴願人遭查獲地點為商港區域內船舶航行之航道，前往該潛水處必須經由和平橋或社寮橋方能抵達。經實地勘查，前述兩橋之兩端均設有公告不得垂釣以維船舶航行安全（有卷附現場勘查照片可憑）。…」，是訴願人主張該區域並無

明顯公告為商港區域之標示等語，並無可採。再按行政罰法第 8 條：「不得因不知法規而免除行政處罰責任。…」之規定，訴願人亦不得以不知法規為由，卸免其責任。

- 四、至於訴願人訴稱原處分機關未考量訴願人違法情節之輕重，裁處 10 萬元罰鍰，顯違行政罰法第 6 條、第 8 條、第 18 條及行政自我拘束原則：1.訴願人係屬初犯，且並未有穿越航道嚴重影響船隻通過之舉，既然以往相同案件係處以行為人 3 萬 5,000 元，則本件應基於行政自我拘束原則，處以相同之罰鍰額度。2.訴願人違規情節輕微，原處分機關應依行政罰法第 8 條但書及同法第 18 條第 3 項規定，對訴願人裁處 3 萬 5,000 元罰鍰，然其未斟酌訴願人違法情節之輕重，即逕裁處 10 萬元罰鍰，顯然違反比例原則等語。惟按憲法之平等原則要求行政機關對於事物本質上相同的事件作相同的處理，乃形成行政自我拘束，惟憲法上的平等原則係指合法的平等，並不包含違法的平等（最高行政法院 93 年判字第 1392 號判決參照）；本件訴願人確有未經同意在商港區域內潛水之違規情事已如前述，原處分機關據以裁罰，並無違反訴願人所稱之行政自我拘束原則。再者，依系爭函所載「…穿越航道之舉嚴重影響船隻通過，並危及自身安全，審酌臺端為初犯，爰裁處最低罰鍰新臺幣 10 萬元，…」可知，原處分機關業已考量訴願人之違法情節而裁處法定最低額罰鍰，是訴願人所訴，應有誤解，亦無足採。

- 五、綜上，本件訴願人未經同意在商港區域內潛水之違規事實明確，原處分機關考量訴願人之違規情節，依首揭法條規

定處以法定最低額之本件處分，核無違誤，應予維持。
據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	祁文中（迴避）
委員	林石根（代理）
委員	陳荔彤
委員	陳明堂
委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	洪文玲
委員	陳清秀
委員	涂春金
委員	李元德
委員	林昱梅

中 華 民 國 105 年 10 月 21 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

15. 訴願人負責船員僱用及管理事宜，未訂定船員工作守則

依船員法第 3 條第 2 項：「前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」規定，僅有公務用船舶之「船員」得排除船員法相關規定（除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外）之適用，「○○○號」縱屬公務用船舶，然本件訴願人係「○○○號」船員之「雇用人」，亦無得依船員法第 3 條第 2 項規定排除該法之適用。

交通部訴願決定書

交訴字 1051300862 號

訴願人因違反船員法事件，不服原處分機關 105 年 7 月 6 日航南字第 10533121341 號裁處書，向本部提起訴願，茲依法決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

一、緣財團法人國家實驗研究院所屬海洋研究船「○○○號」，於 103 年 10 月 10 日自馬祖海域折返安平港，途中經澎湖水道西側海域，擦撞暗礁致船體破損，船艙嚴重泛水，損壞管制無效沉沒。案經原處分機關本部航港局邀集專家學者先後於 104 年 2 月 25 日、104 年 3 月 24 日及 104 年 4 月 20 日共召開 3 次海事評議會，嗣作成 104 年 4 月 28 日航安字第 1042010369 號海事評議書，調查結果認訴願人受財團法人國家實驗研究院委託代操作「○○○號」，負責船

員僱用及管理事宜，卻未訂定船員工作守則，原處分機關遂以 104 年 11 月 9 日航南字第 1043316767 號函請訴願人陳述意見，經訴願人陳述意見後，原處分機關仍認訴願人違反船員法第 17 條第 1 項規定，爰按同法第 84 條第 1 項第 1 款規定，以 105 年 7 月 6 日航南字第 10533121341 號裁處書，裁處訴願人新臺幣（下同）30 萬元罰鍰。訴願人不服，提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯到部。

- 二、本件訴願及補充理由意旨略以，(一)訴願人與派任至○○○號研究船擔任相當職位之船員均有簽立僱傭契約（該契約之範本乃本部依據船員法第 13 條所制定），並送主管機關備查且交各船員持有上船，觀該僱傭契約之內容與船員法施行細則第 5 條所規範船員守則應制訂之項目全然相同，則訴願人與船員簽訂之契約，顯已將工作守則包含在內，無重複訂立之必要，非須名為「工作守則」方為本條文所規範之工作守則；(二)訴願人為履行勞務承攬契約義務，除提供經中國驗船中心審核通過之船舶管理系統中，與船員管理、船員訓練、航行安全、環境保護及緊急應變措施等手冊、程序書及因應「○○○號」研究船之特性所製作「○○○號船舶保全計畫書」等，提供船東及船員運用外，更提供船舶安全管理制度程序書「駕駛台管理指南」及船長海上當值常規指導，便利「○○○號」研究船之船員運作使用；(三)縱原處分機關欲裁處訴願人，也應遵守比例原則而不應逕處最高額 30 萬元罰鍰，此處分顯有裁量怠惰之疑慮；(四)「○○○號」為船員法第 3 條第 2 項所稱之公務船，僅適用船員法有關船員之資格、執業與培訓

（船員法第 2 章）、航行安全及海難處理（船員法第 6 章）之規定，原處分機關以訂定於船員法第 3 章第 17 條及訂定於第 7 章第 84 條之規定對訴願人為裁罰，其處分即於法無據等語。

理 由

- 一、按船員法第 3 條第 1 項：「下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：一、軍事建制之艦艇。二、海岸巡防機關之艦艇。三、漁船。」、第 2 項：「前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」、第 17 條第 1 項：「雇用人應訂定船員工作守則，報請航政機關備查。」、第 84 條第 1 項第 1 款：「雇用人有下列情事之一者，處新臺幣 6 萬元以上 30 萬元以下罰鍰，並得處有關船舶 30 日以下之停航：一、違反…第 17 條第 1 項…規定。」；船員法施行細則第 5 條：「依本法第 17 條第 1 項規定訂定之船員工作守則，應包括下列事項：一、工作時間、休息、休假、國定假日及特別休假。二、薪資、加班費、伙食費之基準、計算方法及發放日期。三、津貼及獎金。四、延長工作時間。五、應遵守之紀律。六、考勤、請假、獎懲及升遷。七、受僱、解僱、資遣、離職及退休。八、災害、傷病、補償及撫卹。九、福利。十、船員及雇用人雙方應遵守之安全衛生規定。十一、其他經航政機關公告應規範之事項。」、第 6 條：「雇用人應於船舶上公告經航政機關備查之船員工作守則。」。

- 二、卷查訴願人受財團法人國家實驗研究院委託代操作「○○

○號」，負責船員僱用及管理事宜，卻未訂定船員工作守則，此有原處分機關 104 年 4 月 28 日航安字第 1042010369 號海事評議書影本附卷可稽，其違規事實，洵堪認定。

- 三、本件訴願人雖訴稱其與派任至○○○號研究船擔任相當職位之船員均有簽立僱傭契約（該契約之範本乃本部依據船員法第 13 條所制定），並送主管機關備查且交各船員持有上船，觀該僱傭契約之內容與船員法施行細則第 5 條所規範船員守則應制訂之項目全然相同，則訴願人與船員簽訂之契約，已將工作守則包含在內，無重複訂立之必要，非須名為「工作守則」方為本條文所規範之工作守則並有提供船員管理等手冊及相關程序書云云。惟按船員工作守則，應定有船員法施行細則第 5 條所列事項，且依同細則第 6 條規定，船員工作守則於經航政機關備查後，雇用人應於船舶上公告之，由前述船員守則應訂定之內容及訂定程序，可知船員守則除定有勞動條件與福利等項目，亦包含應遵守之紀律、船員及雇用人雙方應遵守之安全衛生規定等事項，並藉由在船舶上公告等程序，使所有船員於工作時有所遵循，以確保航行作業環境、程序及工作條件之穩定與船員身心安定，進而維護航行安全，此與單純為確立及保障雇用人與受雇船員雙方當事人之權利與義務範圍所簽訂之書面僱傭契約，兩者性質不同，故訴願人尚難以其與船員簽訂之契約，顯已將工作守則包含在內，主張確有提供船員工作守則予船員；另查船員管理、船員訓練、航行安全、環境保護及緊急應變措施等手冊、程序書及○○○號船舶保全計畫書等相關文件亦非經航政機關備查及

於船舶上公告之工作守則。從而原處分機關認定訴願人未訂定船員工作守則予以裁罰，並非無據。又本件原處分機關係以訴願人未訂定船員工作守則，致使船員疏於注意相關規範，間接導致發生海難與人員傷亡之結果，認訴願人違規情節重大，因而裁處訴願人法定最高額 30 萬元罰鍰，已考量訴願人違反法定義務應受責難程度及所生影響，並無訴願人所稱裁量怠惰之情形。末依船員法第 3 條第 2 項：「前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。」規定，僅有公務用船舶之「船員」得排除船員法相關規定（除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外）之適用，「○○○號」縱屬公務用船舶，然本件訴願人係「○○○號」船員之「雇用人」，亦無得依船員法第 3 條第 2 項規定排除該法之適用，故訴願人所稱原處分機關應不得以船員法第 17 條第 1 項、第 84 條第 1 項第 1 款規定裁罰之詞，尚難可採。

四、綜上，本件訴願人未訂定船員工作守則之違規事實明確，且情節重大，原處分機關依首揭法條規定所為本件處分，核無違誤，應予維持。另訴願人請求到會陳述意見部分，因本案事實並無不明，核無必要，併予敘明。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員	祁文中（請假）
委員	林石根（代理）
委員	陳荔彤

委員	郭介恆
委員	陳明月
委員	陳清秀
委員	涂春金
委員	李元德
委員	林昱梅

中 華 民 國 105 年 11 月 28 日

如不服本決定，得於決定書送達之日起 2 個月內向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭（新北市新店區中興路 1 段 248 號）提起行政訴訟。

貳、行政法院有關航港事務相關判決

一、於港區範圍內違規進行捕撈作業

本件原告既無漁業權，縱因商港法第 36 條第 1 項規定遭禁止於○○港港區內進行捕撈，亦不得依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款規定請求補償。況依漁業法第 29 條第 3 項規定，相關補償亦係應由目的事業主管機關或由請求變更、撤銷、停止者協調之，協調不成時則由中央主管機關即行政院農業委員會決定（即核定或確定其給付請求權），亦非得由原告以一般給付訴訟逕向被告請求。是原告逕行請求被告給付其油料費用補償 102 萬元、禁止漁業捕撈及精神損失補償 1 元，自乏所據，並無理由。

臺北高等行政法院判決書

102 年度訴字第 1514 號

103 年 4 月 24 日辯論終結

上列當事人間商港法事件，原告不服交通部中華民國 102 年 4 月 26 日交訴字 0000000000 號訴願決定，向臺灣臺北地方法院提起行政訴訟，經該院以 102 年 9 月 4 日 102 年度簡字第 232 號行政訴訟裁定移送本院，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、程序事項：按行政訴訟法第 13 條第 1 項：「對於公法人之

訴訟，由其公務所所在地之行政法院管轄。其以公法人之機關為被告時，由該機關所在地之行政法院管轄。」第 15 條規定：「（第 1 項）因不動產徵收、徵用或撥用之訴訟，專屬不動產所在地之行政法院管轄。（第 2 項）除前項情形外，其他有關不動產之公法上權利或法律關係涉訟者，得由不動產所在地之行政法院管轄。」又按漁業法第 22 條規定：「因漁業權涉訟，依不動產所在地而定其法院管轄者，以與漁場最近沿岸所屬之直轄市或縣（市）為不動產所在地。」本件原告起訴主張其漁業權受損害而涉訟，依漁業法上開規定，固以不動產所在地而定其法院管轄者，惟其非屬行政訴訟法第 15 條第 1 項所規定因不動產徵收、徵用或撥用之訴訟，故非專屬管轄，依同條第 2 項規定，雖得由不動產所在地之行政法院管轄，亦不排斥依同法第 13 條第 1 項規定由被告之機關所在地之本院管轄。是本件經臺灣臺北地方法院（下稱臺北地院）行政訴訟庭裁定移轉由本院管轄，於法並無不合，合先敘明。

- 二、事實概要：原告於民國 101 年 10 月 23 日凌晨 1 時 18 分許，駕駛本國籍○○○號（○○○－○○－○○○）膠筏（下稱系爭膠筏），在○○港北防波堤北側區域（距高美外 1.4 浬）處（北緯 24 度 19.261 分、東經 120 度 29.919 分），遭行政院海岸巡防署海洋巡防總局第三海巡隊（下稱第三海巡隊）所屬 PP-3102 艇查獲，認其於○○港港區範圍內違規進行捕撈作業，經第三海巡隊以 101 年 10 月 24 日洋局三海字第 1011712033 號函移請被告所屬中部航務中心處理。經被告調查後，認原告違反商港法第 36 條第 1 項第 2

款規定，依同法第 65 條第 3 款規定，於 101 年 11 月 22 日以航中字第 1010004012 號執行違反商港法案件裁處書（下稱原處分），裁處原告新臺幣（下同）10 萬元罰鍰。原告不服，提起訴願經決定駁回後，向臺北地院提起行政訴訟，併於起訴狀中請求被告依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款規定向原告補償 2,040 萬元（原告就該請求金額於本院減縮為油料損失補償 102 萬元及漁業及精神損失補償 1 元），經該院核認其請求標的金額已逾 40 萬元，非屬適用簡易程序事件，本件應全部適用通常訴訟程序審判，以 102 年度簡字第 232 號裁定移送本院審理。

三、本件原告主張略以：

- (一) 於系爭地點發現原告所有之漁網部分：漁港進出紀錄明細記載出港安檢時間是 101 年 10 月 22 日 16：50，影片內容明明是起網，為何 PP-3012 艇卻說正在從事放網？且 PP-3012 艇也知道與○○○號第一次雙方相遇，在遠光燈的照射下，剛好流失的漁網在旁邊，原告也找不到那一截流失的漁網。又浮的網具會隨水漂流，這是事實、大自然現象。
- (二) 檢查紀錄表明明規定第一聯由受檢人員收執，原告當場有向 PP-3012 艇登檢人員索取檢查紀錄表，但登檢人員不給，回去卻又加註，還要原告提出申請，身為執法人員怎可如此？PP-3012 艇離開時，倒車很快，而將○○○號魚探機撞損，118 有報案紀錄，進港後原告向梧棲港北堤安檢所又報案，且安檢人員當場有拍照，到第三海巡隊隊本部也有投訴，三個地方皆有

報案，PP-3012 艇檢查紀錄表欄內的檢查結果卻還勾選受檢船、人員無任何財物損失，是否執法人員可以公然亂加註偽造文書？PP-3012 艇自己回去又加註「漂流至上述地點…」，更改過後之檢查紀錄表可以為證物嗎？

- (三) 原告明明有告訴登檢人員雙方所見事實陳述，怎麼可能偽造文書，但登檢人員說：「檢查紀錄表別陳述，但我們會錄音錄影，影帶內容都會有。」結果看到影帶是看圖說故事，並非登檢人員所說，原告係被設計。
- (四) 如訴願答辯書所述，PP-3012 艇有雷達航跡圖最好，就可知原告所述在港區內有多少船在捕魚及釣魚。原告為 118 報案時，值班人員竟說在北堤燈塔那邊釣魚可以…。不但如此，連烏魚期間非本港漁船皆可在錨泊區放網，唯獨原告不能，這樣執法可以嗎？三立臺灣台寶島漁很大，也有在○○港區釣魚紀錄可查，也是在港區內作業；同年 12 月 20 日左右，中華白海豚協會到○○區漁會大安辦事處生態解說，有位漁民叫○明所述：「有些第三海巡隊弟兄，常常和拖網漁船在喝酒，當有人 118 報案後，海巡艇在看到拖網漁船就開很慢…。」

(五) 就請求補償之部分：

- 1. 漁民有一半以上是不識字，且商港法與漁業法是完全不一樣的法，漁業法第 29 條第 5 款規定，船舶之航行、碇泊不只是公告還要協調並補償損失。例如：中油第 1 次從○○永安埋設海底天然氣管到北部賠償，第 2

次由○○埋設海底天然氣管到北部也再賠償，中油是依照漁業法第 29 條第 6 款，水底管線鋪設補償，難道被告不用補償嗎？

2. 被告會說已有補償，但那是賠償 82 年以前 200 多艘漁筏，82 年以後台中市的漁筏有 600 多艘，且是現有已封閉的港區，封閉的港區才会有損害，國家規定有損害才能有補償。錨泊區是個開放海域，漁具大部分皆會流進錨泊區，這是大自然現象，無法避免，請問錨泊區是開放海域，怎麼會有損害呢？那以前的官員不就明顯圖利他人呢？只要被告不禁止，怎麼會有賠償的問題呢？而錨泊區是 92 年後才公布，不能借 82 年補償為依據。但今被告對原告依商港法裁處，原告也依漁業法第 29 條第 5 款向被告提出漁業損失補償與油料損失補償；漁業損失部分應由專業人士評估，並非原告說多少就是多少，原告在此先向被告主張油料損失補償。
3. 被告公告錨泊區本是漁民的漁區，依漁業法第 29 條規定，要告知漁業人，並與漁民協調補償，而非自行公告，實屬違法。78 年建○○火力發電廠，有協調補償漁民，82 年被告公告現有封閉港區，也依漁業法第 29 條協調補償，中油天然氣管…有諸多先例可循，被告可否自行公告錨泊區就是港區？
4. 本件原告系爭膠筏最高時速 5 海浬，馬力 500 匹，每小時配油量 75 公升，今日油價每公升 34 元，依海圖所示，從梧棲漁港到錨泊區外皆超過 5 海浬，每年出

海日數 200 天，錨泊區買斷以 20 年計。原告依漁業法第 20 條及 29 條規定向被告請求自去年至今年原告漁筏油料損失補償 102 萬元（補償金額：本船最高時速 5 海浬去回×每小時配油量 75 公升×每公升油價 34 元×每年出海日數 200 天＝ $2 \times 75 \times 34 \times 200 = 1,020,000$ 元）。漁業及精神損失補償，請求被告給付 1 元。

- (六) 聲明求為判決：1. 訴願決定、原處分均撤銷。2. 被告應依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款給付原告 102 萬元（油料費用）。3. 被告應依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款給付原告 1 元（精神及禁止漁業捕撈損失）。4. 訴訟費用由被告負擔。

四、被告答辯略以：

- (一) 被告依商港法第 36 條裁處罰鍰，並無不合：

1. 按商港法第 36 條第 1 項第 2 款規定：商港區域內不得採捕水產動、植物。違者處行為人 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰，同法第 65 條定有明文。本件原告於北緯 24 度 19.261 分、東經 120 度 29.919 分（距高美外 1.4 海浬）進行捕撈作業，有海巡隊攝影畫面、檢查紀錄表、位置示意圖可參。被告依商港法第 36 條、第 65 條裁處最低金額，於法並無不合。
2. 觀看海巡隊查緝攝影畫面及照片，可清楚看到原告正進行拉網收取漁獲動作，且經海巡隊登船後，船上有現捕漁獲更足徵原告於商港區域內進行漁獲捕撈等情，益徵明確，原處分並無不當。

(二) 原告稱網具係遭剪斷而漂流，其不知商港區域為何，海巡隊於檢查完畢離去時撞損○○○號，商港區域內仍有他船進行捕撈云云，俱無足採：

1. 依海巡隊 101 年 10 月 24 日洋局三海字第 1011712033 號函文檢具之檢查記錄表、違規位置示意圖、蒐證照片及光碟可知，海巡隊緝獲原告之際，原告正進行放網作業，該漁網上有數條捕撈漁獲，船上捕撈漁獲更是不計可數，足徵原告違法事證明確，是否有漁網遭剪斷而漂流云云，與本件違法事實認定無涉，自不得據此免責。
2. ○○港之港區範圍業經交通部○○港務局以 99 年 11 月 11 日中港務字第 0990203738 號函文公告○○港港區範圍圖，同時函請○○縣政府等單位予以公告週知，港區範圍已經公告生效，原告難謂其不知港區範圍。又證人洪○文亦到庭證稱其第 1 次發現系爭膠筏時，並沒有作業，有向該膠筏宣導該區域為港區範圍，不宜從事漁業作業，足認原告知悉該處為港區。且行政罰法第 8 條亦規定，行為人不得因不知法規而免除行政處罰責任，原告自不得以不知港區範圍為由據以主張免責。
3. 原告復稱海巡隊有撞損○○○號云云，然對此並無舉證，自無足採。且海巡隊於查緝完畢離去時是否有撞及永安 2 號乙節，於原處分裁處事實及是否違法無涉，原告抗辯自無足取。
4. 原告又陳稱尚有他漁船於港區內進行捕撈云云，惟原

告對此抗辯復未舉證以實其說。再者，並無不法平等，縱有他漁船漁港區內進行捕撈，亦無礙原告已該當商港法第 36 條要件，違法事證明確，系爭處分並無違法或不當。

(三) 原告依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款請求被告補償油料 102 萬元及精神損失等 1 元，於法不符：

1. 原告依行政訴訟法第 8 條提起財產上給付訴訟，所請求財產給付須已獲許可或已保證確定或返還者。如原告請求權是否成立尚有疑義，或金額尚未確定者，即不得提起一般給付訴訟。最高行政法院 98 年度判字第 147 號判決揭櫫：「人民請求國家為一定之行為時，國家應為之行為，可能是法律行為，也可能是事實行為。…至於事實行為中之金錢給付，須因公法上原因發生財產上之給付，請求金額已獲准許可或已確定之應支付或返還者為限，即得直接提起一般給付訴訟，此為本院一貫之見解（參照本院 92 年度判字第 1592 號、95 年度判字第 1911 號、96 年度判字第 1548 號判決、以及 97 年度裁字第 4718 號裁定）」。本件原告並未經主管機關確認有權請求補償，亦未確定補償金額，逕自主張其有權請求補償，實無理由，亦與行政訴訟法第 8 條要件不合。
2. 漁業法第 29 條係對享有漁業權之漁業權人，因變更、撤銷其漁業權所為之補償，並應經協調後為之。漁業權非經登記不生效力，同法第 21 條第 1 項定有明文。然原告並未對○○港區享有任何漁業權，其僅為漁業

法第 4 條第 2 項之漁業從業人，縱因不得於○○港區內進行捕撈，亦無得請求補償之權利，原告此請求顯係誤解漁業法。

(四) 聲明求為判決：1.原告之訴駁回。2.訴訟費用由原告負擔。

五、上開事實概要欄所述之事實，有第三海巡隊 101 年 10 月 24 日洋局三海字第 1011712033 號函（本院卷第 35 頁）、原處分（本院卷第 43 頁）附卷可稽，並為兩造所不爭執，應認屬真實。是本件之爭點即在被告認原告有在○○港港區捕魚之事實，據以原處分裁罰原告，有無違誤？原告主張其享有漁業權，得依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款請求補償，有無理由？

六、本院之判斷：

(一) 按商港法第 4 條規定：「(第 1 項) 國際商港之指定，由主管機關報請行政院核定後公告之；商港區域之劃定，由主管機關會商內政部及有關機關後，報請行政院核定之。(第 2 項) 國內商港之指定，由主管機關報請行政院備查後公告之；商港區域之劃定，由主管機關會商內政部及有關機關後核定之。」第 36 條第 1 項第 2 款：「商港區域內，不得為下列行為：…二、養殖及採捕水產動、植物。」第 65 條第 3 款：「有下列情形之一者，由航港局或指定機關處行為人新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰…：…三、違反第三十六條第一項規定。」查○○港之港區範圍，業據行政院 92 年 2 月 21 日院臺交字第 0920008460 號函核定暨交

通部 99 年 9 月 17 日交航字第 0990052215 號函修訂，嗣由改制前之交通部○○港務局以 99 年 11 月 11 日中港務字第 0990203738 號公告○○港港區範圍圖，同時函請○○縣政府（現改制為○○市政府）等單位予以公告週知，有上開公告、函及○○港港區範圍圖在卷可稽（本院卷第 41、42 頁）。

- (二) 又按漁業法第 2 條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院農業委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」第 4 條規定：「（第 1 項）本法所稱漁業人，係指漁業權人、入漁權人或其他依本法經營漁業之人。（第 2 項）本法所稱漁業從業人，係指漁船船員及其他為漁業人採捕或養殖水產動植物之人。」第 15 條規定：「（第 1 項）本法所稱漁業權如左：一、定置漁業權：係指於一定水域，築磯、設柵或設置漁具，以經營採捕水產動物之權。二、區劃漁業權：係指區劃一定水域，以經營養殖水產動植物之權。三、專用漁業權：係指利用一定水域，形成漁場，供入漁權人入漁，以經營左列漁業之權：（一）採捕水產動植物之漁業。（二）養殖水產動植物之漁業。（三）以固定漁具在水深二十五公尺以內，採捕水產動物之漁業。（第 2 項）前項專用漁業權之申請人，以漁會或漁業生產合作社為限。」第 16 條規定：「本法所稱入漁權，係指在專用漁業權之範圍內經營漁業之權。」第 29 條第 1 項第 5 款、第 3 項規定：「有左列各款情形之一者，主管機關得變更或撤銷其漁業權之核准，

或停止其漁業權之行使：五、船舶之航行、碇泊。」

「因第一項之處分致受損害者，應由目的事業主管機關或由請求變更、撤銷、停止者，協調予以相當之補償；協調不成時，由中央主管機關決定。」

- (三) 經查，原告於 101 年 10 月 23 日凌晨 1 時 18 分許，駕駛系爭膠筏，在○○港港區範圍內之○○港北防波堤北側區域（距高美外 1.4 哩）處（北緯 24 度 19.261 分、東經 120 度 29.919 分）違規進行採捕水產動物作業，遭第三海巡隊所屬 PP-3102 艇查獲等情，有第三海巡隊 101 年 10 月 23 日洋局三檢字第 0108165 號檢查紀錄表、蒐證照片、101 年 10 月 24 日洋局三海字第 1011712033 號函、值勤航跡紀錄圖、位置圖在卷可稽（本院卷第 35 至 40 頁、第 57 至 60 頁），依上開蒐證照片亦顯見原告已採捕數量不少之漁獲（本院卷第 40 頁），並據證人即第三海巡隊 PP-3102 艇艇長洪○文到庭結證：「我當時於 10 月 22 日晚上 11 時許接獲隊部的通報，有人報案有民眾在台中港區北堤北側有漁船違規放網捕撈之情事，所以由我帶隊前往該處查看，我在 11 時 50 分許抵達該海域，沒有發現漁網、拖網的作業漁船，就回報給隊部。嗣於隔日（23 日）的零點 5 分許，發現○○○號膠筏在該處海域滯留，但是沒有作業，我們就向該船宣導，該區域是港區範圍內，不宜從事漁業作業等事項，宣導後就離開該處，到了零點 50 分許，經隊部通報稱○○○號膠筏的漁網遭人破壞，我們遂於 1 時 18 分抵達該海域即台中港北

防波堤北側區域(距高美外 1.4 哩),該處的經緯度為:北緯 24 度 19.261 分、東經 120 度 29.919 分,於該處發現○○○號膠筏,而該船正在起網作業中,本艇就開始進行蒐證、攝影、登船製作登檢表,當時原告(當庭指認)表示該船漁網由大甲溪外海開始施放,不知何時被絞網破壞,而流到該處,我們製作筆錄及相關程序完畢後,並將筆錄交給船長(原告)及在場人簽名,船長(即原告)雖有簽名,但另一在場人拒絕簽名,後來我們就離開該處了。於上開查獲地點經過測量、套繪結果,確定是位於 3 海哩內,並位於台中港區域公告範圍之內。」(本院卷第 70、71 頁)是被告據以認定原告違反商港法第 36 條第 1 項第 2 款規定,依同法第 65 條第 3 款規定以原處分裁罰原告 10 萬元罰鍰,於法並無不合。至於原告主張港區範圍未經公告,其不知港區範圍云云。惟查,目前之○○港港區範圍,業經於 99 年公告,並通知當時之○○縣政府等單位公告週知,均如前述,且證人洪○文到庭亦證稱其第 1 次發現系爭膠筏時,當時原告並無作業,伊有宣導該區域為港區範圍,不宜從事漁業作業等語,足認原告知悉該處為港區,不得進行水產動物之採捕,其主張自非可採。

- (四) 又原告主張其原在大甲溪南邊放網,因網具遭不明漁船剪斷,以致漂流至遭查獲該處,且 PP-3012 艇與系爭膠筏第一次相遇時,在遠光燈的照射下,剛好流失的漁網在旁邊,又浮的網具會隨水漂流,這是大自然

現象，原告並非在該處下網云云。惟依證人洪○文到庭所證，其於 101 年 10 月 22 日晚上 11 時許因隊部通報該處有漁船違規放網捕撈，故前往查看，當時並未發現該海域有漁網或拖網漁船，至翌（23）日零點 5 分許，始發現系爭膠筏在該處海域滯留，但未有作業，其宣導後即離開，當時並不知有原告漁網遭破壞或尋找漁網之事，至凌晨 1 時 18 分再抵達該海域，即查獲系爭膠筏正在起網作業等情（本院卷第 71 至 73 頁），實難認原告上開有關漁網遭剪斷漂流之主張為可採。

- (五) 原告固提出其漁業執照為據（本院卷第 25 頁），主張被告應依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款規定補償其油料費用、漁業禁止撈捕及精神之損失云云。惟按行政訴訟法第 8 條第 1 項所規定因公法上原因發生財產上之給付，而提起一般給付訴訟，其請求金錢給付者，必須以該訴訟可直接行使給付請求權時為限。如依實體法之規定，尚須先由行政機關核定或確定其給付請求權者，則於提起一般給付訴訟之前，應先提起課予義務訴訟，請求作成核定之行政處分。準此，得直接提起一般給付訴訟者，應限於請求金額已獲准許可或已保證確定之金錢支付或返還（最高行政法院 92 年度判字第 1592 號判決意旨參照）。查本件原告並未對○○港港區享有任何漁業法第 15 條第 1 項規定之定置漁業權、區劃漁業權或專用漁業權（專用漁業權限由漁會或漁業生產合作社申請），自非屬漁業權人，上開漁業執照尚非漁業權之證明。而漁業法第 29 條第 1 項第 5

款規定係對享有漁業權之漁業權人，因漁業權遭變更或撤銷所為之補償。本件原告既無漁業權，縱因商港法第 36 條第 1 項規定遭禁止於○○港港區內進行捕撈，亦不得依漁業法第 29 條第 1 項第 5 款規定請求補償。況依漁業法第 29 條第 3 項規定，相關補償亦係應由目的事業主管機關或由請求變更、撤銷、停止者協調之，協調不成時則由中央主管機關即行政院農業委員會決定（即核定或確定其給付請求權），亦非得由原告以一般給付訴訟逕向被告請求。是原告逕行請求被告給付其油料費用補償 102 萬元、禁止漁業捕撈及精神損失補償 1 元，自乏所據，並無理由。

(六) 至於原告聲請調查 PP-3012 艇登檢人員之錄音筆部分，業據證人洪○文結證並無錄音筆可資調查。又原告爭執系爭膠筏於本件查獲前後遭 PP-3012 艇撞損，當日檢查紀錄表嗣遭第三海巡隊登檢人員勾選受檢船、人員無任何財物損失欄位，因而聲請調查 118 報案紀錄、梧棲漁港北堤安檢所報案紀錄部分，惟查，PP-3012 艇與系爭膠筏有無碰撞之情形，尚與本件裁罰或原告請求依漁業法之補償無關，應認並無調查之必要。至於有無其他漁船於港區內進行捕撈之情形，因他人之不法行為亦不得作為原告主張免予受罰之基礎，自無須就該事實再予調查，均附此敘明。

七、從而，被告以原處分對原告裁罰，於法有據，訴願決定予以維持，亦無不合，原告訴請撤銷，為無理由；又原告直接提起一般給付訴訟部分，亦無理由，均應駁回。本件兩

造其餘陳述及主張，核與本件判決結果無影響，爰不逐一論述，併予敘明。

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 103 年 5 月 22 日

臺北高等行政法院第四庭

審判長法官 王 碧 芳

法官 程 怡 怡

法官 高 愈 杰

- 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。
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。	

中 華 民 國 103 年 5 月 22 日

書記官 何 閣 梅

二、為維護港區船舶航行及人命安全，港區內不適合娛樂漁船從事活動及開放港內觀光航行

依前揭原告申請之事項觀之，其既未涉及進出國際商港，而屬商港區域內之船舶航行，依前揭說明，則係由臺灣港務股份有限公司本於權責辦理。被告並非商港法第 15 條第 3 項關於○○國際商港港區內航行之權責機關，並未具前揭航行准駁之事務權限，其既無法定權限，逕以原處分否准原告之申請，違背事務管轄之規定，原處分自有違誤。

臺北高等行政法院判決書

上列當事人間商港法事件，原告不服交通部中華民國 104 年 3 月 27 日交訴字第 1030036057 號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

確認被告民國 103 年 10 月 9 日航中字第 1030006527 號函之處分違法。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

(一) 按「確認行政處分無效及確認公法上法律關係成立或不成立之訴訟，非原告有即受確認判決之法律上利益者，不得提起之。其確認已執行而無回復原狀可能之行政處分或已消滅之行政處分為違法之訴訟，亦同。」

「撤銷訴訟進行中，原處分已執行而無回復原狀可能

或已消滅者，於原告有即受確認判決之法律上利益時，行政法院得依聲請，確認該行政處分為違法。」為行政訴訟法第 6 條第 1 項、第 196 條第 2 項所明定。而所謂即受確認判決之法律上利益，須因法律關係之存否不明確，致原告在公法上之地位有受侵害之危險，而此項危險得以對於被告之確認判決除去之者，始為存在。

- (二) 又按「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。」「被告於訴之變更或追加無異議，而為本案之言詞辯論者，視為同意變更或追加。」「有下列情形之一者，訴之變更或追加，應予准許：……二、訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變者。……五、依第 197 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 2 項、第 3 項第 2 款及第 5 款分別定有明文。查原告提起本件訴訟時，原係：「先位聲明：原處分撤銷。備位聲明：請求 1. 五級以上強季風襲激○○港外風浪時。2. ○○港外海域大中潮差流場混亂航行困難時。3. 觀光船乘客暈吐生命現象異常時。上列三項危急海象發生時，為應公安必要緊急處分，准予原告系爭船舶轉入港內空曠迴船池，迴轉返回起航碼頭泊靠，急送乘客救護，以維公益。」（見本院卷第 6、7 頁），惟依原告民國 103 年 10 月 6 日之航行申請書（見本院卷第 29-30 頁）所示，原告係向被告申請於 103 年 10 月 10 日航向被告所轄

商港區內西碼頭及 19 號碼頭等區域觀賞國慶煙火秀，惟訴訟中已經過 103 年 10 月 10 日，原告前揭申請事項之時間已過，縱使原告之訴有理由，本院亦無法依行政訴訟法第 5 條規定，判命被告准予原告於 103 年 10 月 10 日進入被告所轄港區碼頭觀看國慶煙火。原告因而認為縱使撤銷原處分結果，並無法使原告回復 103 年 10 月 10 日進港之請求，且其因原處分而受有損害，而入港請求性質上得反覆行使，則原處分是否違法即不明確，並有致原告公法上之地位受侵害之危險，而此項危險得以對於被告之確認判決除去，原告自有即受確認判決之法律上利益存在。是原告嗣於本院 104 年 9 月 10 日言詞辯論時變更訴之聲明為：「確認被告 103 年 10 月 9 日航中字第 1030006527 號函違法」，並撤回備位聲明（本院卷第 67、68 頁），其訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變，且依行政訴訟法第 6 條第 1 項後段及第 196 條第 2 項之規定，應許為訴之變更，又被告對之並無異議，而為本案之言詞辯論，揆諸前揭規定，本院認為原告所為訴之變更，洵屬適當，應予准許，合先敘明。

二、事實概要：緣原告為應 103 年國慶煙火於○○港域施放，於 103 年 10 月 6 日向被告申請以所有之「○○○號」娛樂漁船（下稱系爭船舶）載運遊客進入○○港西碼頭及 19 號碼頭觀賞國慶煙火，被告以 103 年 10 月 9 日航中字第 1030006527 號函（下稱原處分）復原告為維護港區船舶航行及人命安全，目前○○港港內不適合娛樂漁船從事活動

及開放港內觀光航行。原告不服，提起訴願，經交通部 104 年 3 月 27 日交訴字第 1030036057 號訴願決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、原告主張：依娛樂漁業管理辦法第 4 條規定，原告所有系爭船舶確係娛樂漁業漁船，並領有漁政機關發給娛樂漁船證照。又依 101 年 5 月 11 日中華民國船舶載重線證書及船舶檢查記錄簿所載，系爭船舶之船籍港為○○港，是○○港乃為系爭船舶之母港，豈有不得航行於船舶船籍母港之事？再者，商港法並無禁止娛樂業觀光船舶航行港區之明文規定，而被告亦同意○○商港及基隆商港供娛樂漁船自由入港觀光，並無禁止之前例。且中華人民共和國籍海峽號客船及廈門中遠之星皆得載運大陸人民入港遊覽，惟系爭船舶不得載運民眾入港觀光，實屬差別待遇。此外，被告否准原告所有系爭船舶航行於港區之理由，每次所舉法規及事由均不相同，實屬刻意剝奪人民觀光自由等情。並聲明：確認原處分違法。

四、被告則以：原告所有之○○○號為娛樂漁船，非屬商港法所稱之通商船舶，依法未經許可即不得進出航行於商港港區，故被告審酌後依商港法第 19 條規定，以港區安全為由駁回原告申請，於法並無不合。又商港法第 15 條第 3 項未涉及公權力之行使，該條係規範已入港之船舶在港區內行駛或作業，而商港法第 19 條乃被告是否同意船舶入港之依據，是商港法第 15 條係臺灣港務股份有限公司之業務，故船舶港區內行駛或作業應向港務公司申請，且港務公司之准駁，亦不涉及公權力之行使。本件原告向被告申請即表

示申請進港，因系爭船舶非通商船舶，於特殊情形下，被告會先詢問實際經營管理港區之港務公司意見，再為准駁，故原告之船舶欲於港區內作業或行駛，則應向港務公司申請等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

五、上開事實概要欄所述之事實經過，為兩造所不爭執，並有原告 103 年 10 月 6 日申請書、原處分、交通部 104 年 3 月 27 日交訴字第 1030036057 號訴願決定（本院卷第 29 至 30 頁、第 8 頁、第 10 至 12 頁）等影本在卷可稽，自堪認為真正。

六、本院判斷如下：

（一）按商港法第 2 條第 2 項第 1 款：「商港之經營及管理組織如下：一、國際商港：由主管機關設國營事業機構經營及管理；管理事項涉及公權力部分，由交通及建設部航港局（以下簡稱航港局）辦理。」、第 3 條第 1 款：「本法用詞，定義如下：一、商港：指通商船舶出入之港。」、第 15 條第 3 項：「船舶、浮具未經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意，不得在港區內行駛或作業。」、第 19 條第 1 項、第 4 項：「（第 1 項）船舶進入國際商港，應於到達港區二十四小時前，出港應於十二小時前，由船舶所有人或其代理人據實填具船舶入港或出港預報表，送航港局查核後，交由商港經營事業機構安排船席。但船舶出港後十二小時以內，因故回港者，經申請航港局核准後，再補辦入港手續。（第 4 項）航港局或指定機關對於申請入港船舶，認有危及商港或公共安全之虞者，非俟其原因消

失後，不准入港。」

- (二) 依商港法第 15 條之立法理由所載：「配合航港體制改革，將本條有關港區內船舶停泊、行駛或作業之管理，修正由商港經營事業機構、航港局或當地縣政府辦理。……。第 3 項修正為船舶（含小船）、浮具未經商港經營事業機構、航港局或當地縣政府同意，不得在港區內行駛或作業，俾符實需。」；商港法第 19 條之立法理由所載：「有關船舶入出國際商港預報表之查核，除屬航政監理與港口安全管制事項外，並作為船席安排之用，於航港體制改革後，前述港口安全管制事項與船席安排事務分屬航港局及商港經營事業機構業務，爰修正第 1 項，分別規定之，另增訂船舶出港後 12 小時以內，因故回港應補辦入港手續之規定。……。原條文第 2 項移列第 4 項，並配合第 1 項及第 2 項規定，修正不准船舶入港之權責機關為航港局或指定機關。」（見本院卷第 115 至 116 頁）可知商港法第 15 條之所以修正，係為因應 101 年 3 月 1 日航港體制改革，考量經營管理人力、經驗及政企分離等因素，依據商港港務管理規則第 53 條規定，航港局與港務公司簽訂「澎湖暨布袋國內商港委託經營管理及設施興建維護行政契約書」，自 101 年 3 月 1 日起澎湖及布袋國內商港委託該公司經營及管理，至金門及馬祖國內商港，則由行政院 101 年 7 月 20 日依據商港法第 2 條第 2 項第 2 款規定指定金門縣政府、連江縣政府分別為金門國內商港、馬祖國內商港之經營及管理

機關。因此商港法第 15 條第 3 項規定最終准駁係由何機關或機構行使，因涉及各商港經營及管理業務，國際商港及澎湖、布袋港由臺灣港務股份有限公司；金門及馬祖國內商港分別由金門縣政府、連江縣政府予以准駁之，條文雖併列該等機關（構），但在執行上係依前揭權責劃分辦理。商港法第 19 條乃在規範各類船舶尚有涉及進出國際商港事項，應由航港局依商港法第 19 條第 1 項規定准駁。至未涉及進出國際商港，而屬商港區域內之船舶航行，應由臺灣港務股份有限公司依商港法第 15 條第 3 項規定辦理等情，有交通部 104 年 11 月 26 日交航(一)字第 10498002121 號函文所附意見在卷為憑（見本院卷第 112 至 114 頁）。準此，商港法第 15 條第 3 項係規範船舶於港區內行駛之准駁權限，同法第 19 條第 1 項則係規範船舶進入商港之准駁權限，二者有所不同。

- (三) 經查，依原告 103 年 10 月 6 日之航行申請書（見本院卷第 29-30 頁）所示，原告係向被告申請於 103 年 10 月 10 日航向被告所轄商港區內西碼頭及 19 號碼頭等區域。且原告之系爭船舶即位於主航道旁邊，○○國際商港內之甲、乙、丙三航道均在商港內等情，有○○國際商港鳥瞰圖在卷可稽（見訴願卷第 98 頁），並為被告所不爭執（見本院卷第 135 頁），再依原告於訴願補充理由書(二)亦提及「核無禁止系爭娛樂漁業觀光載客船，航行商港港內觀光明文禁止規定。」等語（見訴願卷第 89 頁），足認原告主張係依商港法第 15

條第 3 項規定，申請在○○港區內行駛或作業，並不是依商港法第 19 條申請由他地進入○○港區（本院卷第 72、133 至 135 頁）等情，堪以採信。從而依前揭原告申請之事項觀之，其既未涉及進出國際商港，而屬商港區域內之船舶航行，依前揭說明，則係由臺灣港務股份有限公司本於權責辦理。被告並非商港法第 15 條第 3 項關於○○國際商港港區內航行之權責機關，並未具前揭航行准駁之事務權限，其既無法定權限，逕以原處分否准原告之申請，違背事務管轄之規定，原處分自有違誤。

- (四) 被告雖主張原告既然是向被告申請，被告就會認為原告是要申請進港，被告才會依商港法第 19 條予以答覆，並於本院準備程序時追補商港法第 19 條作為否准原告申請之理由（見本院卷第 125 頁）云云。惟查，基於行政機關體制之複雜性及管轄權正確識別之困難性，為確保行政機能有效運作，行政機關於受理人民之申請事項，如有不清楚時，本應詳探其意旨再據以辦理，本件原告申請書未敘明申請依據，被告本應詳查原告航行申請目的為何？是申請從國際商港外進入國際商港內？還是申請在國際商港內行駛或作業？並依行政程序法第 17 條規定，依職權調查對事件管轄權之有無而依法作處置。惟被告均未予查明即遽以原告係依商港法第 19 條之規定提出申請，而以原處分予以否准，自有未合，尚難以此歸責於原告，被告前揭主張，自無可採。

七、綜上，被告以原處分否准原告之申請，有違事務權限，自有違誤，訴願決定予以維持，亦有未合，原告訴請確認原處分為違法，為有理由，應予准許。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，核與本件判決結果不生影響，爰不逐一論述，併此敘明。

據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第 98 條第 1 項前段，判決如主文。

中 華 民 國 105 年 1 月 28 日

臺北高等行政法院第五庭

審判長法官 曹 瑞 卿

法官 林 惠 瑜

法官 王 俊 雄

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。
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。	

中 華 民 國 105 年 1 月 28 日

書記官 鄭 聚 恩

參、其他（行政院）有關航港事務之訴願決定書

廢止船舶運送業營運許可事件

原處分機關考量船舶運送業屬大眾運輸業，屬特許行業，攸關民眾生命、財產安全，而船舶運送業許可證具有公示性質，基於航業主管機關權責，為有效管理該特許行業，乃依航業法第 10 條第 2 項規定廢止訴願人船舶運送業營運許可，並註銷其原領船運字第 1057 號船舶運送業許可證，揆諸首揭規定，並無不妥。

行政院訴願決定書

院臺訴字第 1020120012 號

訴願人因廢止船舶運送業營運許可事件，不服交通部 101 年 7 月 31 日交授航港字第 1010055069 號函，提起訴願，本院決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

訴願人所屬○○○○輪於 99 年 8 月 8 日 17 時自澎湖馬公港返航○○港途中，在距○○港南防波堤外海 9 浬處，船艙車道板及前甲板與舷牆遭海浪擊毀破裂落海，相關單位獲報後戒護該輪於同日 22 時 42 分安全進港後，該輪即停泊○○港至今。前交通部○○港務局（101 年 3 月 1 日改制為交通部航港局中部航務中心，以下簡稱前○○港務局）以訴願人僅有○○○○

輪 1 艘船舶，未於該輪停止營業期間，提出購置船舶或租用船舶之申請，亦未申請停止營業之展期，迄今停止營運已逾 6 個月以上，乃依航業法第 10 條第 2 項規定，以 101 年 2 月 4 日中港航字第 1010200406 號函廢止其船舶運送業營運許可，並註銷原領船運字第 1057 號船舶運送業許可證。訴願人不服，訴經交通部交訴字第 1010012123 號訴願決定，以前○○港務局上開函缺乏事務管轄權限，將原處分撤銷。嗣原處分機關交通部以 101 年 7 月 31 日交授航港字第 1010055069 號函訴願人，廢止其船舶運送業營運許可，並註銷原領船運字第 1057 號船舶運送業許可證。

訴願人不服，提起訴願並到院為言詞辯論，意旨如下：

- 一、前○○港務局依原處分機關函囑查明「○○○○輪 99 年 8 月 8 日因事故停止營運已逾 6 個月是否有航業法第 10 條規定之情事乙案」，於 100 年 10 月 3 日召集該局相關單位及訴願人代表開會，會議結論為研判該輪並無航業法第 10 條第 1 項規定自行停止營業情事，基於行政一體原則，原處分顯已違反行政程序法第 4 條禁反言原則及第 8 條信賴保護原則規定。且該會議紀錄未記載係參考用，反記載承辦單位簽奉局長同意後陳報交通部，嗣於 100 年 11 月 10 日陳報交通部，交通部對會議結論如有意見，何以不立即回函訴願人或港務局，反於事隔 1 年為廢止處分，令人不解。
- 二、○○○○輪停航以來，其在○○港租有辦公地點並聘用 4 名船員為日常之管理及保養，亦於臺北市聘有員工負責評估修復及未來航行合作事宜，於原處分作成前，仍積極評

估該輪修復之可能性，及安排修復事宜，況其除船舶運送業外，尚有船舶及其零件零售業、造船顧問業，仍有營業活動，並無自行停止營業。若能保有執照，其可租船或與他人合作，保有空間去規劃未來，若無執照，即無權利承租船舶，況重新申請執照，至少要半年，曠日廢時。

- 三、訴願人就○○○○輪之停航、尚未進行維修○○○○輪、未提出替代之購置或租用船舶申請等情事，主要係因經濟部遲不准就其 96 年間不實增資登記予以撤銷或更正，導致其無法注入新資金，僅能以股東借款方式維持營運，實有正當理由，不可歸責於訴願人。另原處分機關作成處分前，未給予陳述意見之機會，亦違反行政程序法第 102 條規定。

理 由

按航業法第 2 條第 2 款規定「本法所用名詞定義如左：…二、船舶運送業：指以船舶經營客貨運送而受報酬之事業。…」第 10 條第 2 項規定「船舶運送業自行停止營業滿 6 個月者，應自屆滿之日起 30 日內，將原領船舶運送業許可證繳送當地航政機關轉送交通部廢止；屆期末繳送，由交通部逕行廢止其許可證。但有正當事由，得申請展期 1 次，並以 6 個月為限。」

查訴願人僅有○○○○輪 1 艘船舶從事客貨運送行為，該輪自 99 年 8 月 8 日海事毀損後，訴願人即無從事客貨運送業務，亦未提出購置船舶或租用船舶之申請，且未申請停止營業之展期，迄今停止營運客貨運送業務已逾 6 個月以上，為其不爭之事實。訴稱其於○○港、臺北市均聘有員工就○○○○輪日常之管理及保養、評估及洽商修復事宜，仍有相當營運活動云云，據原處分機關代表列席本院訴願審議委員會 101 年 12

月 26 日 101 年度第 49 次會議為言詞辯論時說明，略以依航業法第 2 條第 2 款規定，船舶運送業係指以船舶經營客貨運送而受報酬之事業，訴願人於所屬○○○○輪 99 年 8 月 8 日故障後，即未從事客貨運送之行為，顯與該款規定不符，且訴願人一直無法解決無船營運之問題，即使保有船舶運送業許可證，亦無船可供營運，該部廢止其船舶運送業營運許可並註銷許可證，並非廢止其公司登記，其仍可從事其他商業活動，且倘訴願人仍有經營船舶運送業之意願，俟○○○○輪修復或另購新船，只要申請文件齊備，該部將會迅速發給新的許可證等語。

是原處分機關考量船舶運送業屬大眾運輸業，屬特許行業，攸關民眾生命、財產安全，而船舶運送業許可證具有公示性質，基於航業主管機關權責，為有效管理該特許行業，乃依航業法第 10 條第 2 項規定廢止訴願人船舶運送業營運許可，並註銷其原領船運字第 1057 號船舶運送業許可證，揆諸首揭規定，並無不妥。

又前○○港務局於 100 年 10 月 3 日會議結論，僅屬與會人員討論後之建議意見，仍須陳報原處分機關依法作成處分。另○○港務局前就廢止訴願人船舶運送業許可及註銷原領許可證一事，業已函請訴願人就該事項為陳述意見並陳報原處分機關，本件原處分機關處分前，未再次予以陳述意見機會，於程序之踐行尚無違誤，復經原處分機關 101 年 10 月 3 日交航（一）字第 1019800075 號函附訴願答辯書辯明及該部代表於上開會議時說明，所訴核不足採。原處分應予維持。

據上論結，本件訴願為無理由，爰依訴願法第 79 條第 1 項決定如主文

訴願審議委員會主任委員	陳德新
委員	王俊夫
委員	林昱梅
委員	姚思遠
委員	陳清秀
委員	林明鏘
委員	蕭長瑞

中 華 民 國 102 年 1 月 10 日

如不服本決定，得於決定書送達之次日起 2 個月內向臺北高等行政法院提起行政訴訟。

國家圖書館出版品預行編目資料

航港行政爭訟案例彙編 / 交通部航港局編著. —

-- 臺北市：航港局, 民 106.10

面；公分

ISBN 978-986-05-3945-5 (平裝)

1. 航運法規 2. 行政訴訟法 3. 判例彙編

557.41

106020648

航港行政爭訟案例彙編

編著者：交通部航港局

出版機關：交通部航港局

地址：臺北市大安區和平東路三段 1 巷 1 號

電話：(02)8978-2900

網址：<http://www.motcmpb.gov.tw>

印刷者：萬達打字印刷有限公司

地址：臺北市大安區新生南路三段 84-1 號 2 樓

電話：(02)2363-9367

出版年月：中華民國 106 年 10 月出版

數量：200 套

GPN：1010601840

ISBN：978-986-05-3945-5 (平裝)