

調 查 報 告

壹、案 由：據訴，臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司疑已向載運危險品船舶收取相關費用以僱用開導艇開導，惟實際卻漏派或未派執行開導作業，涉有違反商港港務管理規則及高雄港船舶航行規定等相關法規，交通部航港局是否善盡督導之責，皆有嚴重影響港區危險品運送安全，有深入了解之必要案。

貳、調查意見：

本院前於民國(下同)105年10月17日對「交通部為健全危險物品船舶運輸安全管理，訂定商港法等規範，惟相關規範及管理機制仍欠周妥，亟待賡續研謀改善等情案」立案調查¹。本案係據高雄市議員郭建盟陳訴略以：交通部航港局(應屬誤植，實際應由港務公司派遣開導艇)疑已向載運危險品船舶收取規費卻未派或漏派開導艇引導情事，涉違反高雄港船舶航行相關規定，且高雄港區似管理鬆散，影響人民生命財產安全等情，爰經委員申請自動調查。案經本院函詢交通部暨所屬航港局(下稱航港局)、臺灣港務股份有限公司(下稱港務公司)、內政部警政署(下稱警政署)²，並於107年1月18日及19日履勘高雄港，除實地訪查港口危險品運送之碼頭、裝卸、倉儲及運送等設施及場所，並邀請相關航運業者與機關進行簡報暨座談，同日並約詢航港局、港務公司、警政署高雄港務警察總隊(下稱港警總隊)，並由前揭各機關陸續補充詢問後查復資料，已調查完竣，綜整有關

¹ 本院105年年10月17日院台調壹字第1050800200號函派之調查報告。

² 機關函復資料：交通部106年11月14日交航(一)字第1069800290號函、內政部警政署106年11月10日警署安字第1060161139號函、臺灣港務股份有限公司106年11月23日總授高港港字第1063101840號函。

缺失，列述調查意見如下：

一、臺灣港務股份有限公司沿用航港改制前，由高雄港務局發布之「高雄港船舶航行規定」，要求危險品船「進出港」時，「應」申請開導艇開導，實務上則擴大適用至碼頭間之「移泊」，而該高雄港船舶航行規定所準據之法源「商港港務管理規則」僅律定裝載危險物品之船舶入出港時，「得」派警艇在前導航，且嗣因考量航港分立經修法刪除核派警艇導航之規定，惟主管機關未能配合客觀環境變遷，並於航港分立後檢視規範效果之變化，於法制為妥適之處理，致生法制上疑義，允應檢討改善。

(一)據港務公司高雄港分公司（前交通部高雄港務局）對於危險品船由開導艇開導之規定說明略以：高雄港航道狹長，危險品碼頭位置與其他國際商港不同，危險品船進出港須在港內航道上航行一段較長距離，且高雄港同時為集具商港、軍港、漁港之綜合港口，航道上渡輪、工作船、遊港船、漁船等各類船舶在港內航行往來頻繁，為維護港區危險品船航行安全，排除危險品船舶進出港航行途中相關障礙或緊急應變處理需要，故必須協調具有公權力之港警總隊開導艇開導，此乃因應高雄港特殊港埠特性所為之規定，其他港埠並無類似的情況與規範。

(二)關於開導艇開導措施之相關規定沿革如下：

1、商港法第44條規定：「第15條至第20條、第23條至第25條、第28條至第34條、第36條至第40條有關船舶入出港、船舶在港停泊及停航、妨害港區安全行為、港區污染行為、妨礙商港設施、危險物品之裝卸、遇難或避難船舶之管理及船舶修理之管理等港務管理事項之規則，由主管機關定之」。

2、依上開商港法第44條之規定，交通部於70年11月5

日訂定發布商港港務管理規則（下稱管理規則），該管理規則第32條規定略以：「裝載……危險物品之船舶……入出港時，商港管理機關『得』派警艇在前導航」。

- 3、港務公司高雄港分公司（前高雄港務局）依據上開管理規則對裝載危險物品之船舶自入出港時得派警艇在前導航之規定，並因應該港埠之特殊性考量，加強港區船舶航行安全，維護水域交通安全秩序，於96年1月9日以高港航管字第0955011298號令發布「高雄港船舶航行規定」（下稱船舶航行規定），該船舶航行規定第16條規定：「危險品船進出港時，『應』申請僱用開導艇開導」。
- 4、交通部於101年8月22日修訂管理規則時，考量航港分立後，港務公司可協調警艇在前導航，爰將第32條「商港管理機關得派警艇在前導航」之文字予以刪除，然港務公司於航港分立後仍沿用航港改制前由高雄港務局所訂定發布之船舶航行規定第16條規定。另再參照內政部警政署港務警察總隊組織準則第2條規定：「各總隊掌理下列事項：……四、港區交通安全及秩序維護。五、違反港務相關法令案件之協助處理。……各總隊依港務法令執行職務時，並受交通部航港局之指揮、監督」，由其協調港警總隊派遣警艇在前導航，維護港區安全。

(三)由上開相關法令規定之訂定沿革所衍生法制問題如下：

- 1、關於申請開導艇開導事項，「管理規則」規定，危險物品之船舶入出港時，商港管理機關「得」派警艇在前導航，而「船舶航行規定」則規定危險

品進出港時「應」申請僱用開導艇開導，後者有無抵觸前者之虞？

- 2、「管理規則」原係依據商港法訂定，「船舶航行規定」又係本於執行「管理規則」之開導艇制度而訂定，當「船舶航行規定」所本之「管理規則」，刪除相關規定後，「船舶航行規定」已失法源，能否據以要求航商應申請開導艇開導？
- 3、不問「管理規則」或「船舶航行規定」，均規定申派開導艇之情形，係用於危險物品船舶「入出港時」（進出港時）導航、開導之用，並未明文載運危險品船舶於碼頭間之「移泊」上一併適用，而實務上包括碼頭間之移泊在內均應申派開導艇，其法制上有無瑕疵？

(四)據港務公司高雄港分公司查復資料表示略以：有關應申請僱用開導艇一節，由於高雄港港務特性，30年來均要求載運危險物品之船舶應申派開導艇維安，航港分立後港務公司可協調警艇在前導航，毋須明列，雖於「管理規則」刪除相關規定，惟由於進出高雄港各型船舶數量眾多，開導艇維安任務確有必要，港務公司除與港警總隊協調維護港區之安全外，仍續派開導艇協助執行，續以維持危險品船舶航道維安勤務。港務公司並說明該「船舶航行規定」，係屬行政規則，按行政程序法第159條第2項第2款³所列示之解釋性規定及裁量基準等，行政機關內部遵照之結果，將間接拘束外部一般人民，故發布時依行政程序法第160條第2項⁴由首長簽署以

³ 依行政程序法第159條第2項第2款規定：「為協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權，而訂頒之解釋性規定及裁量基準。」

⁴ 依行政程序法第160條第2項規定：「行政機關訂定前條第二項第二款之行政規則，應由其首長簽署，並登載於政府公報發布之。」

令訂定發布。目前仍沿用前高雄港務局發布之「船舶航行規定」。另查相關規定並不含危險品船在港區內之移泊，實務運作上乃依據商港法第33條規定：「船舶在商港區域內停泊或行駛，應受商港經營事業機構之指揮」，基於維護高雄港港內船舶航行安全，要求裝載危險品船舶應申派開導艇協助維安（按指包含移泊），並無違反法律保留原則之虞。

(五) 針對前開相關之疑義對照港務公司之說明，部分或可獲得釋疑，惟航港分立後，在法制上仍存有待釐清或不周延之處：

- 1、關於前高雄港務局發布之「高雄港船舶航行規定」，要求危險品船「進出港」時，「應」申請開導艇開導，而該高雄港船舶航行規定所準據之法源「商港港務管理規則」僅律定裝載危險物品之船舶入出港時，「得」派警艇在前導航有無抵觸之虞一節：按「管理規則」第32條規定，裝載危險物品之船舶入出港時，商港管理機關「得」派警艇在前導航之規定，顯係針對危險品船入出港所做之維安規定，基於公安事項不容閃失的理念，該項「得」為之規定應解釋為係「行政權」的賦予而非裁量權之授予，亦即於裝載危險物品之船舶入出港時，賦予商港管理機關有核派警艇在前導航之權限；而非授予商港管理機關選擇決定要不要核派警艇之裁量。且縱退一步，將該「得」字解釋為裁量權之授予，由於「船舶航行規定」原係本於執行「管理規則」而訂頒，在申派開導艇事項上，採取較「管理規則」更緊密的管理制度，惟其顯係基於高雄港埠之特殊性而訂頒，且申派開導艇乃基於港區維安的目的，當無逾越「管理規則」以維護港區安全，經裁量認應予申派開

導艇之範圍，可認該「船舶航行規定」尚無抵觸「管理規則」之處（司法院釋字第738號解釋參照）；復以「管理規則」第32條係規範商港管理機關之監督權責，而「船舶航行規定」則係規定航商之應作為義務，二者所規範之事項，規範對象不同，非同一事項，故亦無下級規範抵觸上級規範之情事。

- 2、當「船舶航行規定」所本之「管理規則」，刪除相關規定後，「船舶航行規定」已失法源，能否據以要求航商應申請開導艇開導一節：由於「管理規則」係依據商港法第44條之授權而訂頒，而「船舶航行規定」則係前高雄港務局為實踐「管理規則」中關於派警艇為裝載危險物品之船舶入出港導航事項所做的執行性規定，由於該執行性規定規範，航商於危險品船進出港時，負有應申請僱用開導艇開導之義務，其所規範者尚非僅屬執行法律之細節性、技術性等次要事項，自涉有法律保留原則之適用，縱然「管理規則」原係依商港法授權所訂頒，但「船舶航行規定」並非商港法直接授權所訂規範，參諸司法院釋字第524號解釋意旨，如認其並無違反法律保留原則已屬勉強，況「管理規則」第32條於101年8月22日修正時已遭刪除，而「船舶航行規定」在法源上已失所附麗，以無法源之行政規則強制航商負有申僱開導艇之義務，是否符合法律保留原則確有疑義。
- 3、「管理規則」或「船舶航行規定」並未明文載運危險品船舶於碼頭間之「移泊」上一併適用開導艇，而實務上包括碼頭間之移泊在內則均應申派開導艇，其法制上有無瑕疵一節：由於開導艇前導之制度固係針對危險品船出入港之維安需要而

設置，而危險品船在港區內在碼頭間的移泊，觀諸高雄港為綜合港口，各類船舶在港內航行頻繁之狀況，危險品船在該港區內碼頭的移泊，在航行的安全上，需要開導艇開導，並不亞於進出港時之情況，故實務上亦比照入出港實施開導艇之開導，並無可議，惟跳脫文義，以實務之需要擴大適用的做法在法制上既欠缺明確的規定且亦未以解釋性行政規則補充釋明，終屬未周全法制，於修正該規定時宜納入考量。

(六)綜上，臺灣港務股份有限公司沿用航港改制前，由高雄港務局發布之「高雄港船舶航行規定」，要求危險品船「進出港」時，應申請開導艇開導，實務上則擴大適用至碼頭間之「移泊」，固有其必要，惟法制上之瑕疵，仍宜修補。又該高雄港船舶航行規定所準據之法源「商港港務管理規則」於航港分立後，經修法刪除核派警艇導航之規定，致該船舶航行規定於法源上失所附麗，主管機關未能配合客觀環境之變遷，並於航港分立後檢視規範效果之變化，於法制上為妥適之處理，致生法制上疑義，允應檢討改善。

二、臺灣港務股份有限公司執行危險品船進出港時，規定業者應申請開導艇開導，惟其核定派遣作業未能審酌執行能量不足，因未建立回報機制，致有部分已核派開導艇，實際卻未執行開導作業，雖採依實際派遣情形事後付費，尚無陳訴人所稱「收錢不辦事」之情事，惟已造成誤解，質疑公權力之執行，亦影響港區危險品運送作業安全，允應檢討改善。

(一)本案陳訴意見指出略以：「全國7成危險品由高雄港進出裝卸，依據103年資料顯示，近2萬艘次危險品船隻，高達20%以上未有開導艇，形成港區移動危

險因子，且危險品船按規定繳交新臺幣（下同）2,958元規費，惟實際現場觀察，卻未有開導艇引導，交通部航港局（應屬誤植，實際應由港務公司派遣開導艇）涉有『收錢不辦事』及『不派或漏派』情事，涉違反船舶航行規定及相關函釋規定，高雄港區似管理鬆散，影響人民生命財產安全。」據陳情人指出，於106年3月31與同年4月2日、12日，發現疑有部分裝載危險物品的液化氣體船進港（鳳凰、肯瑞、千百克欽點等船舶），開導艇未出勤，安全管理似有漏洞等情，然本院據此特別詢問港務公司與港警總隊均表示，關於旨揭3艘船舶，確實由該總隊機動中隊派遣警艇開導，且出發執行與結束勤務，有電腦歷史錄資料佐證，並填註於開導登記簿備查等語（詳下表）。另該總隊表示，陳訴人提及有關4月12日資料，研判係誤植，查無此資料。

旨揭3艘危險品船開導艇未出勤說明一覽表

船名	日期	派遣開導艇		艇號
		出發時間	結束時間	
鳳凰 (液化氣體船)	106.3.31	12:25	13:25	P1
肯瑞 (液化氣體船)	106.3.31	12:30	13:45	P3
千百克欽點 (油化船)	106.4.2	20:54	22:49	P2
註：旨揭3艘均有派遣開導艇執勤。				

註：日期格式：年.月.日。

資料來源：依據港務公司、港警總隊查復資料彙製。

(二)據港務公司查復資料稱，載運危險品之船舶進出港及碼頭移泊，船務代理公司須先至航港局進出港預報系統輸入船舶編號及船舶種類等資料，系統即已

顯示危險品船。船務代理公司並在港務公司港棧系統申請引水調派作業，該系統「船舶種類」之欄位係與航港局進出港預報系統之船舶資料介接，引水調派系統將從進出港預報系統介接得知危險品船，引水調派系統並已自動設定須派1艘警艇(開導艇)開導。另該公司依港警總隊輸入警艇(開導艇)作業資料產出計費單，據以向航商收取開導艇費用，該費用係依該公司訂定之港埠業務費率表收取。在制度上亦顯示，實際派遣開導艇執勤後，始有計費收費之情事。

(三)另查，開導艇執行能量一節，高雄港港警總隊實際派遣與開導員警次數，平均每艘警艇需約1.5人次(人力)，惟囿於警力不足及執行陳抗案件、災害危難之搶救、特種勤務、郵輪(外賓)勤務、常年教育訓練及其他臨時(重大)事故等因素。故該中隊白天僅能編排1人協助執行航道維安勤務，晚上則由海上巡邏勤務員警兼任協助執行航道維安勤務，均顯示已有人力不足情形，且近年危險品船舶進出港艘數增加，並開放危險品船夜航之限制，因港警總隊警力有限，故未派遣比率逐年提高，自104至106年開導艇之未派遣比率分別為5.9%、8.8%、19.5%。據警政署表示，茲因適逢員警退休潮，警力銳減及各項支援(專案、臨時等)勤務遽增，派開導艇開導尚須考量事(案)件急迫性、嚴重性、重要性及治安需要而派遣，是依據現場狀況而定優先執行順序，爰有部分已核派開導艇，實際卻未執行開導作業。

(四)危險品船舶實際申請與核派開導艇之作業流程，係由船務代理公司至港務公司港棧系統申請開導艇作業，經該公司審核通過，再由高雄港務警察總隊

派遣警艇(開導艇)協助執行載運危險品之船舶航道維安勤務。由於港務公司依「船舶航行規定」要求危險品船進出港(包括移泊)皆需申請僱用開導艇開導，且在該公司港棧系統申請引水調派作業，如為危險物品船時，調派作業系統即自動設定須派1艘開導艇開導。惟在實務運作上，業者申請開導艇開導時，港務公司並未實施審查或研判(如：未載運危險品船，即空船)是否需派遣開導艇，亦未將前開港警總隊執行能量等納入考量，且對港警總隊派遣開導艇與否，並無設定派遣回報機制。準此，從航港局進出港預報系統及高雄港務公司引水調派作業中固可勾稽與檢核出危險品船，航商固不致有漏報隱藏不申請開導艇之情形，另由於實際派遣後始計費收取，雖未發生陳訴人所稱「收錢不辦事」之情事，惟均易肇致有部分已核派開導艇，實際卻未執行開導作業疑義，易遭致誤解為未核派情事，形成危險品船數、業者申請數至實際核派數不相一致，且因特殊原因未實際派遣開導時，又因欠缺回報機制，無法及時施予配套措施因應(如轉知信號台之加強監控，通報該危險品船及引水人採取特別安全措施等)，形成載運危險品船舶無開導艇之空窗，恐有影響港區危險品運送作業安全之虞。

(五)綜上，港務公司管理危險品船進出港時，強制要求危險品船進出港及移泊皆需申請開導艇開導，該公司系統自動設定須派1艘開導艇開導，惟核定派遣作業未能審酌港務警察之執行能量不足，且因未建立即時派遣回報機制，致有部分已核派開導艇，實際卻未執行開導作業，雖採依實際派遣情形事後付費，尚無陳訴人所稱「收錢不辦事」之情事，惟已造成誤解，質疑公權力之執行，亦影響港區危險品

運送作業安全，允應檢討改善。

三、臺灣港務股份有限公司透過申報系統通知港警總隊派開導艇開導，惟引水人、港區信號台及開導艇間之溝通欠缺聯繫，致執行過程未能發揮整合效果，且業者反應均認為開導艇執勤時之相對位置不易察覺，顯見三方間聯繫並未周密，恐影響港區危險品運送作業效能與安全，允應檢討改善。

(一)高雄港集商、軍、漁港等功能之綜合港，航道上各類船舶在港內航行往來頻繁，為維護港區載運危險品之船舶航行安全，及因應載運危險品之船舶進出港航行途中為排除前方障礙或緊急應變處理需要，維持須申請派遣警艇（開導艇）協助執行危險品船航道維安。據查，「引水人」指在港口、峽灣等水域內，引導船舶進出的專業人員；「開導艇⁵」主要針對單一船舶航行時之航道維安；「信號臺」則為監控全港區船舶動向與安全之平台。由上開說明可知，危險品船於進出港區作業，需依靠引水人之引導、開導艇之警戒及信號台之監控等三方之嚴密聯繫及配合，方能確保港區危險品運送作業效能與安全。

(二)對於開導艇實務運作執行相關之引水人、港警總隊、信號塔台間相互聯繫一節，於履勘暨座談時業者表示略以⁶：「危險品船舶進出港航行途中，因開導艇噸位較小不易察覺，引水人較不會特別注意是

⁵依照航行規定第16條，「危險品船進出港時，應申請僱用開導艇開導並採取特別安全措施」，所謂危險品船舶種類眾多，但並未就單一船舶稱之為「危險品船」。目前高雄港係針對裝載危險品之「固體化學船」、「油輪」、「油品船」、「油槽船」、「液體化學船」、「液化石油氣船」、「液化天然氣船」、「液化氣體船」及「油化船」等船舶，統稱認定為危險品船。

⁶業者分別表示略以（以發言順序），高雄港引水人辦事處、台灣中油股份有限公司、伍航亞洲有限公司、百利船務代理股份有限公司。

否有派開導艇在前開導」、「開導艇作用在於戒護危險品船航安，建議開導艇前導航行途中應加強與引水人及危險品船之聯繫，以利船長得知有開導艇在前方開導」、「如持續維持仍需派遣開導艇，基於使用者付費，建議功能性應加強與引水人及危險品船上之聯繫，做為引導功能」、「在碼頭岸邊未必可看見開導艇前導作業，故基於使用者付費原則，建議警艇應加強主動與引水人及船方之聯絡」。故由上開座談時業者所表達之意見，可知業者就開導艇相對位置或執勤甚為關切，也彰顯出引水人與信號台及港警總隊間之聯繫與溝通欠缺周密。

(三)對此，本院於107年1月19日詢問高雄港港警總隊長劉耀欽表示略以：「目前無通報動作（指港警與引水人、信號台間之通報），將來我們會跟港務公司與航港局研議協商，讓引水人、開導艇與信號塔台三方均知悉相關動向」、「去年底之前，6艘開導警艇未裝設船舶自動識別系統（下稱AIS），因船長與引水人是看不到開導艇，僅信號台看得到，塔台是可以實際瞭解出勤狀況」等語；港務公司港務長陳榮聰表示：「引水人或船長要主動跟信號台求證」、孫暉炫代理處長：「信號台是港區眼睛與耳朵的功能，引水人不一定全部都看得到所有船舶航行情形，可能會有死角，除了有裝置AIS設備外，其他無法看到，爰開導艇無法替代，倘有其他礙航物，信號台是看不出來，亦需要開導艇存在。」由上開說明可知，開導艇、信號台與引水人各有其互補功能，惟現今港務公司缺乏三方面相關動態系統資料，致無法掌握開導艇相對位置，並據以加強作業效能與安全掌握情形。

(四)綜上，危險品船於進出港區作業，需依靠引水人之

引導、開導艇之警戒及信號台之監控等三方之嚴密聯繫及配合，方能確保港區危險品運送作業效能與安全，然港務公司透過申報系統通知港警總隊派開導艇開導，惟引水人、港區信號台及開導艇間之溝通欠缺聯繫，致執行過程未能發揮整合效果，且業者均提及開導艇執勤時之相對位置不易察覺，顯見三方間聯繫並未周密，恐影響港區危險品運送作業效能與安全，允應檢討改善。

四、港警總隊依內政部警政署港務警察總隊組織準則之規定，協助處理港區交通安全及秩序維護，惟並未收取任何費用；僱用開導艇之費用則由臺灣港務股份有限公司對航商收取，該公司對於開導艇設備之更新、汰換、安全性之提升，自應妥適檢討，謀求改善，另對於警力不足之問題，亦應積極研議評估是否開放由民間工作船執行前導之可行性或採取其他適當之因應措施。

(一)依船舶航行規定第1條規定：「高雄港為加強港區船舶航行安全，維護水域交通安全秩序，保護水域環境，保障船舶、設施和人命財產安全，特訂定本規定」；內政部警政署港務警察總隊組織準則第2條規定：「各總隊掌理下列事項：……有關港區交通安全及秩序維護，違反港務相關法令案件之協助處理……」；原「管理規則」第32條訂有「於危險物品之船舶入港時，商港管理機關得派警艇在前導航」之明文，嗣因航港分立配合航港體制改革，爰於101年8月22日修正「管理規則」第32條時將「入出港時，商港管理機關得派警艇在前導航」等文字予以刪除，其修正理由則載明，係因實務上商港經營事業機構可協調警艇在前導航。爰此，由上開法令規定及修法理由可知，高雄港港警總隊掌理港區

交通安全及秩序維護之協助工作，且商港經營事業機構可協調警艇在前執行導航。故據警政署來函稱，高雄港港警總隊派員隨同危險品船舶開導艇執行開導，其「開導」一詞並非正確，係以行政協助之立場，協助執行航道維安。

- (二)據高雄港務分公司查復資料顯示，高雄港業者於104年至106年危險品船舶實際申請與核派開導艇之相關資料，港警總隊近3年派遣開導人員次數分別為5,983、7,762、7,731人次，合計18,511人次，依開導艇收費為每艘次2,958元，總收費近3年分別收入11,790,588、15,065,094、14,905,362元，合計36,412,980元。據本院履勘高雄港時發現，有關業者申請僱用開導艇收費部分，港務公司為國營企業，由該公司依業者申請通知港警總隊派遣開導艇開導，相關船舶及設備由港務公司提供，費用收取部分則完全歸屬港務公司，因涉及收費事宜，故該公司對於港警總隊之船舶配備更新、汰換或安全性提升，例如每一警艇增加AIS(船舶自動識別系統，以利信號台及引水人識別)，又如信號台發布港區達4級風、2級浪時，因警艇噸位不足，不僅無法出勤，亦有安全上之疑慮等，自應妥為考量檢討改善。
- (三)警政署函稱，派遣警艇協助執行危險品船進出港之航道維安工作，是基於機關間之行政協助，且未收取任何費用，其並非高雄港船舶航行規定第16條所稱之開導艇僱用專責單位。有鑑於進出高雄港之危險品船數量逐年增加，104至106年間危險品船總數達16,073艘次，未派遣開導艇執勤數則有1,955艘次(未派遣比例占12.16%)，而該港警總隊囿於警力不足情形下，仍基於行政協助，依高雄港務分公司通知而派遣警艇協助執行維護航道安全與暢

通。惟如遇有同時段在第一、二港口危險品船進出港或遇有陳抗事件案件、災害危難之搶救、特種勤務、郵輪（外賓）勤務及其他臨時（重大）事故等時，依其重要屬性優先派遣警力執行，則無法逐一協助執行危險品船航道維安勤務。爰此，高雄港開導艇之開導能量，確屬拮据，雖港警總隊已調度一港口中隊警艇及警力加入協助執行危險品船航道維安勤務，以增加執勤能量。並透過港務公司即時查核管理及事後查核確認機制，未派遣比率減至最低，以維護港船安全。惟警力不足顯為事實，如港警總隊遇有其他重大或緊急勤務，致無法派遣警艇協助危險品船之航道維安時，自不能不謀求解決，對此，港警總隊建議由權責單位自行成立或僱用民間（保全）專責單位執行危險品船進出港開導工作為宜。而港務公司亦表示未來港警總隊因執行重大或緊急勤務等因素，警力仍有不足，將再研議開放民間工作船執行前導可行性，則港務公司自應積極研議評估交由民間人力替代等措施。

（四）綜上，高雄港港警總隊依內政部警政署港務警察總隊組織準則之規定，協助處理港區交通安全及秩序維護，惟並未收取任何費用；僱用開導艇之費用則由港務公司對航商收取，該公司對於開導艇設備之更新、汰換、安全性之提升，自應妥適檢討，謀求改善，另對於警力不足之問題，亦應積極研議評估是否開放由民間工作船執行前導之可行性或採取其他適當之因應措施。

五、交通部航港局執掌港區危險物品之安全督導及違反商港法相關規定之裁罰，於攸關港區危險品船舶進出港應事先申請及如實派遣開導艇開導作業之安全督導，對業者是否依規定申請，及港區管理機構是否如

實核派，執行機關是否依核定情形執行，該局皆應善盡督導機關權責，以落實維護港區危險物品作業安全，允應檢討改善。

- (一)依交通部航港局港區危險物品作業安全督導實施要點第3點規定：「依商港法規定國際商港由臺灣港務股份有限公司負責經營及管理，有關危險物品管理、安全巡查及相關勞安、環保、災害防救業務等，屬商港管理事項由臺灣港務股份有限公司負責；至港區危險物品之安全督導及違反商港法相關規定之裁罰由交通部航港局負責。」由上開要點可知，針對港區危險品管理及監督之權責劃分，港務公司負責經營及管理，航港局則負責安全督導及裁罰。
- (二)經查，依高雄港務分公司查復資料顯示，高雄港業者於104年至106年（1至8月）危險品船舶申請與實際未核派開導艇之相關資料，未派遣數分別為249、490及1,216艘，合計1,955艘，且據港務公司表示，有關危險品船開導艇部分，業者如無申請開導艇，因商港港務管理規則已刪除危險品船舶應申請開導艇之相關規定，並無裁罰依據之法規，爰無相關裁罰資料。故由上開說明可知，對於攸關港區危險品船舶進出港應事先申請及如實派遣開導艇開導作業之安全督導，對業者是否依規定申請，及港區管理機關是否如實核派，執行機關是否依核定情形執行，航港局皆應善盡督導機關權責。
- (三)對此，本院於107年1月19日詢問航港局余主任建勳表示：「依商港法第2條規定，我們認為是屬經營管理事項，故無督導。因政系分離立法意旨，留有港務公司最大空間，航港局僅輔導角色，我們並無要求港務公司定期或不定期提報給我們，如果港區有狀況，海事調查才會到我們局內。」；呂技正云馨

亦認為：「航港局跟港務公司均共同辦理危險品督導，惟開導艇係屬經營管理事項，之前未列入督導項目。」由上開說明可知，有關港區危險物品之安全督導及違反商港法相關規定之裁罰由航港局負責，惟該局採被動督導且有關開導艇事項，核有疏於督導未盡確實。

- (四) 綜上，航港局執掌港區危險物品之安全督導及違反商港法相關規定之裁罰，然經查危險品船舶申請實際未核派開導艇之相關資料，近3年未派遣數分別為249、490及1,216艘，對此攸關港區危險品船舶進出港應事先申請及如實派遣開導艇開導作業之安全督導，而業者是否依規定申請，及港區管理機關是否如實核派，執行機構是否依核定情形執行，該局皆應善盡督導機關權責，以落實維護港區危險物品作業安全，允應檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至四，函請臺灣港務股份有限公司確實檢討改進見復。
- 二、調查意見四，函請內政部警政署確實檢討改進見復。
- 三、調查意見一、五，函請交通部航港局確實檢討改進見復。
- 四、調查意見二、三及五，函復陳訴人。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、內政及少數民族委員會聯席會處理。

調查委員：楊美鈴

蔡培村

方萬富