

調 查 報 告

壹、案由：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。

貳、調查意見：

因民國（下同）104年8月大陸天津濱海新區發生大爆炸，經「天津港爆炸事故調查組」的調查報告認定，該事其直接原因是貨櫃內硝化棉局部乾燥，在高溫等因素的作用下加速分解放熱，積熱自燃，最後致硝酸銨等危險化學品發生爆炸。事故共造成165人死亡、8人失蹤，798人受傷，已核定直接經濟損失68.66億元人民幣，其中消防公安人員占死亡人數中的110人，顯見港區危險品落實管理之重要性。又本案係據審計部函送「中華民國104年度中央政府總決算審核報告」，案由係交通部為健全危險物品船舶運輸安全管理，制定商港法等規範，惟相關規範及管理機制仍欠周妥，亟待賡續研謀改善等情，經105年10月11日本院交通及採購委員會第5屆第27次會議決議，推派調查。案經本院函詢交通部、財政部關務署及審計部，並於106年1月6日及13日履勘基隆港及高雄港，除實地履勘港口危險品運送相關之碼頭、裝卸、倉儲及運送等相關設施及場所，並邀請相關航運業者座談，嗣於同年2月23日諮詢相關學術界、法學界及實務界之學者專家，及同年3月24日詢問交通部暨其所屬航港局（下稱航港局）、臺灣港務股份有限公司（下稱港務公司）、財政部關務署等相關主管人員，已調查完竣，綜整有關缺失，列述調查意見如下：

- 一、交通部主管危險品船舶運輸安全管理，分由港務公司負責經營及航港局負責監理，惟因欠缺危險品運送資料之分享與勾稽機制，亦未善用財稅機關之倉單報單

資料，致生業者未依規定申報危險品情事屢見不鮮，顯見港區危險品運送之經營及監理仍有提升改善之處，應予檢討改進。

- (一)依商港法第19條規定：「船舶進入國際商港，應於到達港區24小時前，出港應於12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……。」同法第25條規定：「入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港經營事業機構、航港局或指定機關指定停泊地點後，方得入港。船舶在港區裝卸危險物品，應經商港經營事業機構、航港局或指定機關之同意……。」；商港港務管理規則第3條第1項規定：「船舶入港，應於到達港區24小時前，出港應於發航12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，載明航線、預定到達時間、吃水、船長、貨運種類、數量、船員與旅客人數、到達次一港及目的港等相關資料，國際商港應送航港局查核後，交由商港經營事業機構安排船席……。」由上開規定可知，船舶到達港區24小時前及出港發航12小時前，應據實填報船舶入港或出港預報表單，載明船舶航線、貨運種類、數量等相關資料。另依商港港務管理規則第33條規定，載運危險物品之船舶應填具危險物品種類、品名、性質、數量及裝卸應注意事項等資料。如業者未依規定申報或未詳實申報，則應依商港法第66條規定，以違反第44條所定商港港務管理規則，處新臺幣(下同)10萬元以上50萬元以下罰鍰。
- (二)查危險物品載運及裝卸相關申報實務作法，係由業者登入航港局建置之航港單一窗口服務平臺(下稱

MTNet系統)填報預定到達時間等資料，且須額外標記勾選運載危險物品並提供「船舶危險品適裝證書」等資料，經航港局查核後，交由港務公司安排船席。另載運危險物品業者須登入港務公司建置之危險物品申報系統，填寫危險物品種類等詳細載運資料，以利港務公司列管各港危險物品進出(轉)口裝卸情形。依審計部查核報告，為瞭解業者申報危險物品船舶運輸及港區裝卸情形，經利用聯合國國際海事組織制定「國際海運危險物品準則」所列之危險物品清冊與經濟部國際貿易局列管之輸出入貨品分類表等資料，勾稽部分危險物品之貨品分類號列，請財政部關務署提供104年1至8月上開表列特定危險物品進出口艙單及報單資料；另經請航港局提供104年1至8月份MTNet系統列管之船舶進出港預報資料，及港務公司提供同期間危險物品申報系統列管之港區危險品裝卸資料，並勾稽比對結果，僅4,286筆財政部關務署、航港局及港務公司列管之危險物品申報資料完整可供比對，並發現其中1,267艘次載運危險物品船舶未據實填寫進出港預報表向航港局申報；計有448艘次載運危險物品船舶未向港務公司申請危險物品裝卸作業；計有539艘次載運危險物品船舶未依規定填寫進出港預報表向航港局申報及未向港務公司申請危險物品裝卸作業；另分析財政部關務署提供之特定危險物品報單資料及港務公司列管之同期間危險物品裝卸資料，查核結果發現計有1,148艘次船舶未詳實向港務公司申報危險物品裝卸品項。由上開函報結果，4,286艘次裝載危險物品之船舶，共計有3,402艘次存在違規申報情形，違規比率高達79.37%。

(三)經查，財政部關務署提供104年1至8月特定危險物品

進出口艙單及報單資料，係以海關進口稅則及中華民國輸出入貨品分類CCC代碼標記，合計4,238艘次，然同期間航港局提供同期間MTNet系統列管之船舶進出港預報資料及港務公司提供同期間危險物品申報系統列管之港區危險品裝卸資料，則以聯合國代碼UN標記，為884艘次（業者自行申報），又本院由財政部關務署提供104年全年特定危險品進出口艙單及報單資料船舶艘次，以危險物品代碼IMDG標記，僅為369艘次，且為非必填欄位，由業者自主申報，顯示危險品資料勾稽碼之差異情形嚴重，致生危險品控管及漏報等情事。另商港法雖規定載運危險物品未詳實申報者得予處罰，惟航港局建置之MTNet系統並未介接港務公司之危險物品裝卸申報資料及財政部關務署之進出口艙單、報單資料，致航港局各航務中心無法有效掌握進出港船舶之危險物品載運及裝卸情形。又港務公司雖稱，透過不定期現場巡查船舶裝卸作業，隨機抽查業者有無依規定辦理危險物品申報作業情形，如查核發現存有違規事實將通報轄區航務中心辦理相關裁罰作業，惟據該公司統計104年1至8月皆無通報違反商港法第44條規定案件紀錄，顯見港務公司亦未能掌握危險物品船舶運送及港區裝卸情形，並通報航港局予以裁罰。由以上說明可知，財稅機關之艙單、報單係行之多年之財稅資料，對於業者未依規定申報危險品情事，主事機關顯欠危險品運送資料之分享與勾稽機制。

- (四) 詢據航港局組長饒智平表示略以：「危險品的管理問題面向可區分如下：人為的投機取巧、處置的專業不足、公約的認知不足等面向，另外，橫向資訊不流通、倉儲裝卸的限制、法規制定不夠健全、應變

的機制不夠及人員教育訓練不足等因素，都是當前船舶危險品運送所面臨之課題。因此因應前述課題，航港局刻正辦理危險品管理系統提升計畫，由於實際面執行者是業者，倉儲及航運業者扮演重要的角色，該計畫將協助業者建立櫃貨櫃廠管理系統，並提供諮詢服務。」由以上說明可知，目前業者未依規定申報危險品情事之原委，係屬多面向課題，肇致隱匿申報之情事，顯見港區危險品運送之經營及監理仍有提升改善之處。

(五) 綜上，交通部主管危險品船舶運輸安全管理，分由港務公司負責經營及航港局負責監理，然因欠缺危險品運送資料之分享與勾稽機制，亦未善用財稅機關之倉單報單資料（財稅機關之倉單、報單係行之多年之財稅資料），致生業者未依規定申報危險品情事屢見不鮮，顯見港區危險品運送之經營及監理仍有提升改善之處，應予檢討改進。

二、交通部督導港區危險品安全管理，分由港務公司掌握危險品之動向，及航港局制定危險品之處置，惟對危險品於港區之儲運狀態欠缺即時掌握，且對高度危險品之處置規範不明，皆不利於港區危險品之掌握及處置，允應檢討改善。

(一) 依商港法第25條規定：「……對具有高度危險性之危險物品，應由貨物所有人備妥裝運工具，於危險物品卸船後立即運離港區；其餘危險物品未能立即運離者，應於商港經營事業機構、航港局或指定機關指定之堆置場、所，妥為存放……。」故為考量港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，高度危險性之危險物品應於卸船後立即運離港區；其餘危險物品未能立即運離者，應於指定堆置場所妥為存放。如違反上開規定，則依商港法第62條規定裁處60萬元以

上300萬元以下罰鍰。

(二)依審計部查核報告，為瞭解基隆港及高雄港危險物品貨櫃儲放情形，經參採基隆港及高雄港港務分公司規範之轉口高度危險性物品認定標準，並篩選港務公司列管之104年1至8月危險物品裝卸申報資料，其中121只高度危險物品貨櫃於基隆港進口卸貨(裝有3.0類閃火點為-18度C以下之易燃液體及4.3類遇水或空氣能放出易燃氣體之易燃固體或物質)，另318只高度危險物品貨櫃於高雄港進口卸貨(裝有3.0類閃火點為-18度C以下易燃液體)，經另請關貿網路股份有限公司(下稱關貿公司)利用貨櫃(物)查詢動態系統協助提供上開高度危險物品貨櫃動態資訊。經檢視關貿公司提供資料，發現於基隆港卸貨之121只高度危險物品貨櫃中，計有59只貨櫃置於基隆港區內超過1天，甚有放置長達13天之情形，高度危險物品貨櫃未能立即運離基隆港比率達48.76%；另於高雄港卸貨之318只高度危險物品貨櫃中，計有139只貨櫃置於高雄港區內超過1天，甚有放置長達32天之情形，高度危險物品貨櫃未能立即運離高雄港比率達43.71%，顯示高度危險物品多有儲放港區情形。且港務公司並未介接關貿公司建置之貨櫃(物)查詢動態系統資料，致無法掌握並據以加強查核高度危險物品違規儲放港區情形。

(三)經查，據國際海事組織IMO頒布之「港區危險貨品安全運輸修訂建議書」，有關港區危險貨品隔離表之規定，第1類(除1.4類S包裝等級除外)、第6.2類及第7類危險物品，為卸船後應立即運離港區之高度危險性物品，且商港法第25條已規定，高度危險性之危險物品，於卸船後立即運離港區。又我國「船舶危險品裝載規則」第2條已明定，航行國際航線船舶應

符合「國際海運危險品章程」及其修正案、「防止船舶污染國際公約」及其修正案規定。然航港局係於105年7月6日始召開研商「確認卸船後需立即運離港區之高度危險性物品類別及相關配套措施」，確定高度危險性物品種類，明定卸船後應立即運離港區之危險物品種類及處置等。由上開航港局之作為，顯對高度危險性物品處置有欠積極，另因航港局並未明定所謂高度危險性危險物品之種類，且危險物品運離港區前須經裝卸、報關等流程，未明定其作業完成之合理時間，不利業者遵循於規定期間運離港區，各航港局航務中心及港務公司亦無法據以查核危險物品港區儲放情形，要求違規業者儘速將危險物品運離港區或辦理違規裁罰作業。

(四) 詢據港務公司處長張雅富表示略以：「高度危險性物品明定卸船後應立即運離港區，程序上若關務署許可後即可送離港區，因過去沒有明確說明其危險品之定義，且商港法規定的危險品是9大類，但過去較細的品項因為經常變動故沒有機動檢討。」由上開說明可知，因未明定所謂高度危險性危險物品之種類，且未明定其作業完成之合理時間，亦無法據以查核危險物品港區儲放情形，要求儘速將高度危險物品運離港區或辦理違規裁罰作業。

(五) 綜上，交通部督導港區危險品安全管理，分由港務公司掌握危險品之動向，及航港局制定危險品之處置，惟由關貿公司之貨櫃(物)查詢動態系統可知，港務公司對危險品於港區之儲運狀態欠缺即時掌握；航港局方於105年7月6日始召開研商「確認卸船後需立即運離港區之高度危險性物品類別及相關配套措施」，顯對高度危險品之處置規範不明，皆不利於港區危險品之掌握及處置，允應檢討改善。

三、港務公司執行港區液化危險品安全查核作業，漏未將管線維護情形納入查核項目，無法確保危險品管線運輸特性之安全要求；航港局稽核業者進行安全督導，卻未依規定查核港區內貨櫃場及倉儲業者之安全管理情形，且未能強化危險物品安全督導查核缺失之後續追蹤改善機制，皆無法確保港區內危險物品作業安全，允應檢討改善。

(一)依商港港務管理規則第 29 條規定：「航港局或指定機關為策港區內之安全，得會商有關機關、團體及業者設立危險物品安全督導小組，督導港區內危險物品之裝卸、運送、存放及事故之處理。」交通部航港局港區危險品安全督導實施作業要點第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。」同要點第5點規定：「本要點督導對象為石化儲運業(管道及儲槽)、港區列管許可之危險物品倉庫業者及港區各公民營貨櫃集散站。」故由上開規定可知，有關液化危險物品管理、安全巡查及相關勞安、環保、災害防救業務等，屬商港管理事項之安全查核作業由港務公司負責；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，則由航港局負責。

(二)依審計部查核報告，高雄氣爆事件發生後，港務公司已要求各分公司調查所轄港區管線，並建立管線圖資系統，截至104年底止，各分公司已完成管線調查，且已能套繪及視需要立即查詢，另基隆及臺中分公司已具備 GIS (Geographic Information

System，地理資訊系統）系統查詢功能。經查核港務公司高雄分公司發現，該分公司與業者簽訂之租賃契約中，已要求業者應加強管溝強度、管路檢查與維修保養工作，且定期保養檢修應作成紀錄等，至有關業者是否落實管路檢查及維修保養工作之查核，則係由該公司契約管理健檢小組負責，惟查該小組主要係針對契約租金及水電費用，未依約繳付、投資興建等契約進度落後等，影響該公司營收之異常案件為主要督導項目，然其管線檢查及維修保養狀況，雖有相關單位組成督導小組辦理危險品安全督導作業，督檢項目有關各項設備(施)檢測1大項，督導重點包含是否訂定各項設備(施)（如油槽、鍋爐、避雷針、接地等）、檢測計畫等3小項，惟並無對於業者針對管線維修保養事項之督檢，顯見僅仰賴港務公司契約管理健檢小組所負責。由上開說明可知，港務公司執行港區液化危險品安全查核作業，疏未將管線維護情形納入查核項目，未詳究「交通部航港局港區危險品安全督導實施作業要點」相關規定意旨。

- (三)嗣據交通部航港局港區危險品安全督導實施作業要點第7點規定略以，航港局所屬各航務中心應邀集各港務消防隊、港務公司各分公司組成督導小組，每年辦理1至2次危險物品安全督導業務，就港區內各公民營業者之危險物品裝卸、運送、存放及事故之處理通報等事項進行實地督導，督檢項目包含廠區危險品管理與教育訓練、危險品事故通報、各項設備(施)檢測、危險品之管理、消防設施(備)及防火區劃、污染防制(治)等，以確保港區內危險物品作業安全。且該要點第8點規定略以，查訪如發現不符規定，應立即糾正改善並留存紀錄，如不能立

即改善者，應請受督考業者切實執行改善後予以復查或列為下年度稽核重點。依審計部查核報告，航港局各航務中心均已完成104年度危險物品安全督導作業，惟比對各航務中心104年度查核名單發現，中部及南部航務中心並未將其轄內所有公民營業者均納入查核名單，核與上開要點第7點規定不符。另104年度各航務中心辦理之相關督考結果，多為緊急聯絡通報資料未及時更新等缺失，航港局各航務中心多未依上開要點第8點規定，要求受督考業者立即改善或切實執行改善後予以復查，相關查核缺失多僅列為下年度之稽核重點，顯未能有效督促業者儘速改善，致無法確保港區內危險物品作業安全。

(四)綜上，港務公司執行港區液化危險品安全查核作業，漏未將管線維護情形納入查核項目，僅仰賴該公司契約管理健檢小組負責，檢查強度明顯不足，無法確保危險品管線運輸特性之安全要求；航港局稽核業者進行安全督導，卻未將其轄內所有公民營業者納入查核名單，依規定查核港區內貨櫃場及倉儲業者之安全管理情形，且未能強化危險物品安全督導查核缺失之後續追蹤改善機制，皆無法確保港區內危險物品作業安全，允應檢討改善。

四、交通部為規範國際商港港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，除應以通用之國際運輸專用名稱，落實危險物品申報、審核機制，以利國際接軌外；對於裝卸作業及倉儲管理亦應負督導責任，允應提升危機意識與人員教育訓練，以維港區危險物品作業安全。

(一)依國際商港港區危險物品裝卸倉儲設施作業要點第1點規定：「為規範國際商港港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，參照商港法、商港港務管理規則、商港棧埠管理規則、毒性化學物質管理法、勞工安全

衛生法、船舶危險品裝載規則、國際海運危險品章程、公共危險物品及可燃性高壓氣體設置標準暨安全管理辦法等之規定，訂定本要點。」商港港務管理規則第 29 條規定：「航港局或指定機關為策港區內之安全，得會商有關機關、團體及業者設立危險物品安全督導小組，督導港區內危險物品之裝卸、運送、存放及事故之處理。」交通部航港局港區危險物品作業安全督導實施要點其附件之督導項目，包含廠區危險物品管理與教育訓練等有關危機意識建立之項目。由上開規定可知，交通部暨其所屬航港局及港務公司，為規範國際商港港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，應依上開法令規定負督導責任。

(二)據本院諮詢專家學者指出，現今我國海運危險物品在運輸文件上使用的是技術名稱，而國際上使用的是聯合國危險物品辨識系統，也就是運輸專用名稱(Proper Shipping Name)，因而無法與海、陸、空各種運輸模式之國際規範接軌。若我國海運危險物品在運輸文件上使用運輸專用名稱，包括港務公司建置之資訊系統，則可利用船舶抵達前之預先通告，完成勾稽，以發現危險物品之匿報、謊報等。由上開說明可知，船舶危險品運送目前遭遇之隱匿申報、控管平台欠缺橫向勾稽、安全查核機制欠缺及落實等課題，係因對危險品查核名稱未能一致，致生漏洞，且出口之危險物品也必須使用聯合國危險物品辨識系統，才能與目的地國家接軌，廠商不致因為違反法律遭受裁罰，遭致嚴重損失。

(三)另由本院履勘發現，對於是否設置危險品專區儲放一節，於座談時主管機關與業者雖有不同之論點，惟仍認須以安全為首要考量，然履勘時發現有業者將危險品置放於運輸車道旁，且並無適當之安全阻

隔，對於大型貨櫃車來往頻繁，顯易生肇事意外，徒增危險品外洩之機率。又基隆港及高雄港近年來發生數起危險品外洩事件，多屬容器設備故障或人為裝卸操作不當等缺失，造成危害港區安全之情事，茲簡述如下：

- 1、基隆港於104年2月13日及同年月16日於東11號碼頭化學品氫氟酸(UN No.1790 Class8)槽櫃洩漏，原因係櫃體上有裂縫，屬容器設備故障；104年11月20日東10號碼頭聯興貨櫃出口處20呎貨櫃化學品無水氫氟酸(UN No.1052 Class8/6.1)洩漏，原因係槽體上方的盲板閥門鬆脫，屬容器設備故障。所採取之檢討及改善作為包括：實施危險品管理教育訓練、加強現場人員專業能力、加強源頭管理、落實現場裝卸管理、危險品櫃以船邊提貨方式辦理，儘量減少在港滯留時間、落實緊急應變計畫。
- 2、高雄港於104年9月2日於62號碼頭「史都櫻花輪」裝卸「二甲苯」(UN1307 Class 3)，原因係人為裝卸作業不慎，導致破裂油料外溢；105年7月29日異戊二烯(UN No.1218 Class3)及同年8月2日戊二烯(UN No.1993 Class3)於70號碼頭，原因係危險品櫃閥門墊片質變，導致氣體外洩。所採取之檢討及改善作為包括：檢討貨主標準作業流程、加強緊急應變演練、人員教育訓練及備妥防護器具、加強不定期巡檢。

(四)綜上，交通部暨其所屬航港局及港務公司，為規範國際商港港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，除應以通用之國際運輸專用名稱，落實危險物品申報、審核機制，以利與國際接軌；對於裝卸作業及倉儲管理亦應負督導責任，然由本院履勘發現，基隆港

及高雄港近年來發生數起危險品外洩事件，多屬容器設備故障或人為裝卸操作不當等缺失，且部分危險品貨櫃放置區緊鄰車道，造成危害港區安全之情事，顯見於港區危險物品裝卸、倉儲作業仍有提升之處，允應提升危機意識與人員教育訓練等作為，以維港區危險物品作業安全。

五、交通部依法督促業者應遵照國際海運危險品準則等相關公約及規定，對該等準則之變更或修正，應有明確規範，並以公文書方式公告周知，以利業者確實遵行，又對違反相關規定之業者，亦應明定法律義務關係，以落實罰則之執行，皆應檢討改善。

(一)依商港法第 3 條第 1 項第 10 款規定：「十、危險物品：指依聯合國國際海事組織所定國際海運危險品準則指定之物質。」國際商港港區危險物品裝卸倉儲設施作業要點第 3 點規定略以：「三、危險物品裝卸、倉儲作業除應遵照國際海事組織 (IMO) 制定之國際海運危險品準則 (IMDG Code) 規定……」船舶危險品裝載規則第 2 條規定略以：「……航行國際航線之船舶並應符合國際海運危險品章程及其修正案、防止船舶污染國際公約附錄三防止海上載運包裝型式有害物質污染規則及其修正案規定。」由上開法令規定可知，交通部應依法督促業者應遵照國際海運危險品準則等相關公約及規定，進行危險物品運送作業。

(二)經查有關國際海運危險品準則等相關公約及規定，係定期或不定期會進行相關改版及修正，惟於本院履勘時與業者座談，業界表示對上開國際公約或準則之修正及公告，業者之取得及認知容有差異，故主管機關應有公文書效力之行使作為，以利業者確實遵行。然據交通部暨其所屬稱，有關「國際海運

危險品運送章程」對危險品運送之更新或修正，航港局得依「商港法」第44條規定原則性授權事項，就危險物品裝卸配合修正「商港港務管理規則」；港務公司未來亦將配合「國際海運危險品運送章程」對危險品運送之更新或修正，適時檢討修正「國際商港港區危險物品裝卸倉儲設施作業要點」等。由上開說明可知，交通部僅就國內相關法令進行消極之修法，惟未對國際海運危險品準則等相關公約及規定之改版或修正，進行積極之法制作為。

- (三) 依國際商港港區危險物品裝卸倉儲設施作業要點第2點第1項第2款規定：「委託人：指委託商港棧埠作業機構作業之船舶所有人、運送人、貨物託運人或受貨人等。」同作業要點第9點規定：「委託人或受託人、棧埠作業機構違反商港港務管理規則、各港所制定之船舶貨物裝卸承攬業相關作業手冊及本作業要點者，依各港書面報告或港務消防機關之舉發單報請航港局依據商港法或權責單位之相關規定處罰。」由上開作業要點可知，委託人或受託人、棧埠作業機構若違反相關作業規定，則依商港法或權責單位之相關規定進行裁罰。
- (四) 據交通部稱，目前危險品申報不實多因貨物託運人便宜行事，未依規定申報危險物品，於座談時航運及倉儲運業者亦是如此表示。惟違反「商港法」第19條第1項規定，未據實填具船舶入港或出港預報表，依同法第67條第2款規定係裁處船舶所有人，而非貨物託運人，顯有行為人與受裁罰人不同之情事，無法達到制裁之效果，確有研議修正裁罰對象之需要。又因船舶已離港或為外國籍船舶，依上開規定，目前則由船務代理公司協助轉交等情，雖交通部稱，航商與代理人之間互有契約關係，故執行

上尚無窒礙之處，惟裁罰執行、損壞追償的行使，能否順利無虞，權管單位仍須評估以對。

(五) 詢據航港局科長廖君穎表示略以：「船務代理雖負責申報，依航業法第3條規定，以委託人名義代理船舶運送業，民法103條規定，代理人代理權限內，直接對本人發生效力，因為代理人代船舶運送業執行業務，因此，罰則直接及於船舶運送業者。目前船務代理業者會將處分書交給船舶運送業。未來檢討法規面，針對商港法授權制定港務管理的事項，包含危險品裝卸作業，該局105年與業者召開座談會，港區作業的行為應制定更為明確，貨主的責任、船舶運送人、裝卸業者等的責任等，草擬後送交通部審議後公告。」由上開說明可知，目前處分書以轉交之執行方式，仍有律定法律義務關係之處，確有研議裁罰對象之需要，顯有檢討之空間。

(六) 綜上，交通部依法督促業者應遵照國際海運危險品準則等相關公約及規定，惟相關公約及規定，係定期或不定期會進行改版及修正，對該等準則之變更或修正，交通部僅就國內相關法令進行消極之修法，未對國際海運危險品準則等相關公約及規定之改版或修正，定有明確規範，並以公文書方式公告周知，以利業者確實遵行，又對違反相關作業規定之業者，有行為人與受裁罰人不同之情事，能否達到制裁的效果，確有研議裁罰對象之需要，並律定明確法律義務關係，以落實罰則之執行，皆應檢討改善。

六、危險物品運輸已邁入全球化，而海、空運等國際複合運輸都需以公路運送方能達到及戶服務，故公路危險物品運送之法制面、執行面及督導面之健全與落實，皆與海運危險品運送同等重要，應予正視。

- (一)因全球物流業之蓬勃發展，陸、海、空等不同運輸模式之相互關聯日益密切，而海、空運等國際複合運輸都需以公路運送方能達到及戶服務 (door to door)，其中也包含數量眾多危險物品之運輸。這些危險物品對於健康、生命、財產與環境都將造成極大的危害。危險物品多具有爆炸性、易燃性、毒性、腐蝕性、感染性、輻射性，或上述一種以上的危險性，因此在運輸時，必須加以嚴格風險管控。鑑於每個國家各自立法管理將造成危險物品跨國運輸的不便，每種不同運輸模式分別規範，亦將造成陸海空轉運的困難，聯合國「危險物品運輸專家委員會」於危險物品運輸規範的統一，制定聯合國「危險物品運輸建議書」(Recommendations on the Transport of Dangerous Goods)。此「危險物品運輸建議書」即為各個國家、各種運輸模式都要遵守的規範。在「危險物品運輸建議書」的主要架構之下，各種不同運輸模式的國際機構再跟據其運輸模式的特性，制定危險物品個別模式的運輸規範。
- (二)聯合國「危險物品運輸建議書」為危險物品海、陸、空運輸之基本架構，世界各先進國家皆遵守聯合國「危險物品運輸建議書」對於危險物品之各層面控管。然由相關研究得知¹，針對國內危險物品道路運送現況風險評估之結果顯示與先進國家相較我國仍有需多待改善空間，該研究並建議，若我國能與國際接軌，導入聯合國及歐美等先進國家之危險物品運送規範，將可使國內道路危險物品運送符合風險管理之精神，且總體風險大幅降低至先進國家水準。惟現行「道路交通安全規則」第84條有關危險

¹交通部運輸研究所，道路危險物品運送風險評估機制之規劃研究，100年1月。

物品運送安全之規範，但與先進國家比較，法令規定嚴重不足。

(三)經查本院近10年立案調查有關道路危險物品運輸之相關案件，僅有於99年5月14日(99)院台調壹字第0990800381號函派查，案由：有關高壓氣體罐槽車之檢驗及管理事項，行政院勞工委員會及交通部互相推諉，事權未統一，違反勞工安全衛生法相關規定；又現行道路交通管理處罰條例之相關規定亦未臻完備，嚴重影響勞工及公共安全等情案。又於本案調查過程中，與業者相關座談時指稱，公路危險物品運送申請程序繁瑣、冗長，故業者常不依規定標示、裝載或申請，造成危險物品公路運送危機四伏。

(四)綜上，隨全球物流業之蓬勃發展，因此危險物品運輸也已邁入全球化，陸、海、空等不同運輸模式之相互關聯日益密切，而海、空運等國際複合運輸都需以公路運送方能達到及戶服務，惟由相關研究得知，國內危險物品道路運送現況風險評估之結果，顯示與先進國家相較，我國仍有待改善，且我國危險物品道路運送規定僅於「道路交通安全規則」第84條有所律定，故公路危險物品運送之法制面、執行面及督導面之健全與落實，皆與海運危險品運送同等重要，應予正視。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至五，函請交通部督促所屬確實檢討改進見復。
- 二、調查意見一至五，函復審計部。
- 三、調查意見六，建請本院交通及採購委員會立案派查。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：楊美鈴

蔡培村

方萬富