

專案質詢

9-1-8-0217

立法院議案關係文書 中華民國105年4月6日印發

案由：本院許委員淑華，鑒於擱淺在石門海域的「德翔台北」號貨櫃輪，原只是輕微的漏油事故；但因天候不佳，救援單位應對緩慢，造成船隻斷裂、甚至重油外洩汙染，釀成不成比例的災難。要求行政院責成所屬機關對於現行海難救援的判讀與防救災體制重新檢討，並設法降低行船風險。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、擱淺在石門海域的「德翔台北」號貨櫃輪，原只是輕微的漏油事故；但因天候不佳，救援單位應對緩慢，造成船隻斷裂、甚至重油外洩汙染，釀成不成比例的災難。此一海域船隻意外事故頻仍，要如何防止船隻繼續在此遇險而帶來不必要的人員及財產損失，乃至海洋生態的破壞，是政府當務之急。
- 二、近八年，在基隆港外海一帶，即發生了三次貨輪擱淺事件；可見，此一海域的險峻地形和莫測海象，使往來船隻容易陷於險境。撇開先前出事的外籍貨輪不談，「德翔台北」其實是本國籍船隻，經常往來基隆港和台中港之間，這次竟然也在此失去動力擱淺。不少專家認為基隆港航道有必要重新檢視與劃定，以維護船隻的航行安全，同時也保護北海岸的生態環境，不致因船難頻仍汙染而屢受其殃。
- 三、在德翔台北的救援過程，第二天就因風浪過大損失兩名救難人員；也因此，外界不忍苛責政府行動不夠積極。然而，海難的救援及海洋生態的維護是環環相扣的問題，人民要看的是最後的救援成效，而不只是人力投入多少，或開過幾次會議。因此，德翔台北最後斷裂而釀成海域汙染，從結果論，仍令人遺憾。畢竟，當地海域魚類、鳥類受到的衝擊，是活生生的事實。
- 四、海難搜救其實是操作相當成熟的領域。牽涉到跨國性質的部分，或牽涉國內本身部分，都有鉅細靡遺的規定。各種制度俱在，但若沒拿對鑰匙照解方操作，再成熟的機制也於事無補。災害防救最關鍵的目標，是盡力避免災損擴大。德翔台北的損害擴大，是應避免、可

立法院第9屆第1會期第8次會議議案關係文書

避免但未能避免。環保署歸責於天候不佳，官員槓上海洋專家，行政院也認為救災夠努力了；然而，這些其實都無補於事。行政院長張善政第一時間赴現場勘災，顯示他勇於負責；但是，如何有效啟動災害防救機制更重要。行政院固設置了應變專案小組，但最初數日，僅由環保署督促船東派人抽油，新北市環保局派員協助除汙，這就防止災損擴大的鐵律而言，難謂積極。

- 五、海難漏油汙染事件的應對，國際上早有豐富經驗。一九八九年阿拉斯加威廉王子灣的瓦迪茲號發生一一〇〇萬加侖油汙外洩，造成四千平方公里汙染，其後，國際海事救援即有過一番澈底的檢討，第一時間集合各領域專家確認災害屬性及其危害威脅為首務。抓對問題環節，確認危害擴散程度，才可能對症下藥。二〇一〇年，英國石油公司鑽油平台在美國墨西哥灣爆炸起火事件，更確立危機處理慣例。美國聯邦政府第一時間召集包括生態、石化、燃燒……等領域專家籌謀對策，最後討論出妥適的海事救援方案。
- 六、更值得重視的是，此一航線上的危險海域，應如何重新劃設及預警。石門海域近些年事故不斷，二〇〇八年巴拿馬籍貨輪「晨曦號」擱淺，船底破損漏油；二〇一一年巴拿馬籍砂石船「瑞興輪」三百噸油汙外洩，汙染海域達三公里。此一海域因季風變化加上洋流因素，很容易肇發意外，交通部有必要就進出航線再作規劃，利用新的科技盡力做好防災事宜。
- 七、回看德翔台北的救援，儘管張揆對環保署力抗惡劣天候給予肯定，但從結果看，此說不夠有力。船難發生十之八九不離天候因素，救災也有天候條件的門檻，但最後成敗端在能否突破限制，達成任務。救災人員搏命以赴減少災損的努力，大家都看得見；但一味怪罪天候和海象，並無濟於事。