

國家，韓國出口成長 1.7%，香港仍有 0.4%之成長，但相較我國出口卻衰退 12%左右；其次，我國至今外銷訂單已連 14 黑，衰退已達 6%。

二、再者，外部需求一直是台灣經濟成長主要之動能與驅動力，然現階段國際整體經濟復甦趨緩，台灣面臨主要出口市場全盤衰退，實已連帶造成國內企業、廠商投資之意願。另依據資料顯示，台灣上半年各項經濟指標並未有明顯之改善，且對於下半年預估成長現更顯不樂觀，台灣經濟是否將再有回升之趨勢，勢必有賴於政府及相關部會之政策檢討與經濟投資、發展之審議評估。

三、是故，我國今年受制於歐美國家等政策、全球貿易衰退趨勢回升、改善之時程表不定，以及兩岸關係發展等，此等都勢必將連帶影響未來台灣經濟成長發展之表現。

(三十九) 本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國桃園機場一遇暴雨、雷擊，即造成機場內部淹水與停電之事。國際機場是為國家門面之展現，各國都極為重視國內首都國際機場之建設、營運與管理。但今年 6/2 之雷雨，造成桃園機場全面停擺，無從解決。茲事體大，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

一、桃園機場突破一年 3 千萬旅次之客運量，位居東亞關鍵樞紐機場之地位，顯見國家門面之重要性勢必不在話下。但營運近 37 年之桃園機場在六月初卻不敵淹水之命運，然主管機關與部會首長之作為更突顯出第一時間政府失職與失責之處。

二、再者，此事件反映出氣候變遷長期性影響之問題，以及工程、排水行統之硬體設施缺失，亦或是事發後無論是中央部會、桃園機場第一時間緊急應變之措施與作為等各面向所造成之缺陷。但這仍有賴於中央政府、部會間、桃園機場互相配合與合作，欲擬定政策與措施，勢必釐清責任歸屬與全面、整體檢討。

三、這次桃園機場周邊和航廈內部淹水，乃是因短時間強降雨所致，卻也突顯出桃園機場在緊急應變計畫中其淹水模式之應變作業程序，以及相關人員編組無法符合此一事件之所需，不僅對於機場與聯絡道路在淹水後，造成班機起降延誤及道路通阻之訊息，也因沒有及時對外公布導致旅客無所因應。

(四十) 本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國陸配取得公民權權益之問題。根據我國現行《國籍法》之規定，外籍配偶在入籍台灣前，必須於台灣合法居留連續三年，加上取得永久居留權後一年才能申請歸化、取得身份證。但中國籍配偶之入籍是依《臺灣地區與大陸地區人民關係條例》規定，必須合法居留四年、

再取得永久定居權後兩年才使得完成歸化。無論是陸配或外配皆為我國新住民，是故，陸配權益之標準應比照外配。茲事體大，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，今年 4 月為止，台灣陸配人數有 33 萬 1,899 萬人（近 34 萬人），佔所有境外配偶人數的 2/3。然台灣是多元文化之地方，只要是生活在台灣這塊土地，就不應存有族群對立與歧視，所有新住民都應該平等對待。
- 二、鑒於此，相關部會有必要完整考量新住民之權益保障、社會文化承載與國家安全等因素，審慎評估並檢討相關政策。其次，陸配權益須有通盤及完整之考量，不僅從法案、政策配套等措施推動。然此有助益於新住民在台灣之就業、健康、社會、勞動參與等權利甚為完備，
- 三、實踐台灣民主、進步、平等之國家，從善待來台之每一位新住民為基石，新住民不僅豐富此土地，更都是台灣社會、文化中珍貴資產，更能展現台灣高唱多元平等、尊重包容絕非只是口號。

（四十一）本院李委員彥秀，建請行政院檢討我國「德翔台北」至 3/10 事發至今已經達三個月之久，後續引發包含損失求償比例、權責分工、生態復育等問題，至關重要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，台灣海域近年重大海洋汙染（賠償）案中，從 1977 年「布拉格號」油輪至 2016 年「德翔台北」貨輪，近 40 年時間，每隔 1-2 年就會有一起「重大」油輪擱淺事件，造成台灣周圍附近海域嚴重汙染。
- 二、其次，從歷年案例中，台灣面臨求償之困難與複雜。對台灣而言「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」極為重要，但重要是回歸舉證之問題，再有完善保險制度，缺乏證據仍是無法求償。再者，舉證牽涉到，海面下有關珊瑚礁、漁業復育費用、稅收損失及觀光收入損失等，台灣長期都缺乏基礎資料，在訴訟時遭到法院認為無足夠證據可證明、或認定該損失與油污間存在因果關係，因此時常處於弱勢狀態。也更對基礎生態資源沒有足夠之研究，加上事發第一時間也未有研究人員前往現場勘驗，因此對於生態損害難有有利的證據佐證。
- 三、我國各部會各個單位共同之態度，當面對油污侵害生態，唯一解決方案是委外調查汙染程度後再行求償，但鑒於缺乏平時基礎生態調查，生態損失無從評估，僅只能依靠零星之學