

立法院第 9 屆第 1 會期社會福利及衛生環境委員會第 23 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 5 月 11 日（星期三）9 時 2 分至 15 時 47 分

地 點 本院群賢樓 801 會議室

主 席 林委員淑芬

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期社會福利及衛生環境委員會第 22 次全體委員會議議事錄

時 間：105 年 5 月 9 日（星期一）9 時 3 分至 12 時 12 分

地 點：本院群賢樓 801 會議室

出席委員：鍾孔炤 吳玉琴 吳焜裕 洪慈庸 黃秀芳 劉建國 陳曼麗 陳宜民
王育敏 蔣萬安 李彥秀 林靜儀 林淑芬 楊 曜

（委員出席 14 人）

列席委員：鄭天財 李昆澤 陳亭妃 陳歐珀 林德福 吳志揚 徐永明 黃昭順
蔣乃辛 簡東明 廖國棟 林麗蟬 徐榛蔚 林俊憲 呂玉玲 顏寬恒
何欣純 劉權豪 鍾佳濱 邱志偉

（委員列席 20 人）

請假委員：陳 瑩

列席官員：勞動部	部 長	陳雄文
勞工保險局	局 長	羅五湖
勞動力發展署	署 長	劉佳鈞
勞動基金運用局	局 長	黃肇熙
職業安全衛生署	署 長	劉傳名
綜合規劃司	司 長	王厚誠
勞動關係司	司 長	王厚偉
勞動保險司	司 長	石發基
勞動福祉退休司	司 長	孫碧霞
勞動條件及就業平等司	司 長	謝倩倩
勞動法務司	司 長	王尚志
統計處	處 長	羅怡玲

衛生福利部社會及家庭署	副 組 長	陳美蕙
外交部領事事務局	副 局 長	羅添宏
法務部	參 事	劉成焜
內政部移民署移民事務組	專門委員	李明芳
國際及執法事務組	專門委員	楊文凱
經濟部工業局	組 長	胡貝蒂

主 席：林召集委員淑芬

專門委員：趙弘靜

主任秘書：劉錦章

記 錄：簡任秘書 黃淑敏

研 究 員 鄭翔勻

簡任編審 黃維郎

科 長 葉淑婷

專 員 江建逸

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

二、勞動部就「保障國際勞動人權—如何避免海外仲介費剝削移工血汗勞動」列席報告，並備質詢。

（本次會議經委員吳玉琴說明提案旨趣，並由勞動部陳部長雄文列席報告，同時就委員提案說明並備詢。委員吳玉琴、洪慈庸、吳焜裕、黃秀芳、劉建國、鍾孔炤、陳曼麗、陳宜民、王育敏、蔣萬安、李彥秀、林靜儀、林淑芬、李昆澤及楊曜等 15 人提出質詢，均經勞動部陳部長雄文暨各相關主管等即席答復。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員陳瑩、徐榛蔚及林俊憲所提書面質詢，列入紀錄刊登公報，並請相關機關書面答復。

三、本日會議委員所提質詢未及答復或請補充相關資料者，請相關機關於 2 週內以書面答復，委員另要求期限者，從其所定。

討 論 事 項

審查本院委員吳玉琴等 22 人擬具「就業服務法第五十二條條文修正草案」案。（詢答）

決議：說明及詢答完畢，本案另擇期繼續審查。

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

二、邀請行政院環保署、交通部、行政院農業委員會就「依『2007 年殘骸移除奈洛比國際公約』檢視我國德翔臺北輪船體移除作業是否符合海洋環境保護需求及後續污染賠償作業報告」列席報告，並備質詢。

主席：在會議開始之前，在此先向大家報告幾件事情：第一、魏署長目前也在現場，昨天他本來要請假，我們請他提出請假的理由，結果今天魏署長還是來了，但他說因為署內有事所以 9 點要離開，我告訴他如果是基於健康因素，我就不便留他；如果是因為署內有事的話，我覺得應該要徵詢委員會的意見。依照慣例，除了特別因素，召委並不會因為環保署署內要開會而同意請假。今天是署長到立法院來的最後一次，除了健康因素以外，召委大概是不會准假的，但在這種時機之下，勉強留下來也不是一件好事，老實說，這段期間對於這件事情，署長可能都沒有掌握，應該都是交給副署長和處長在處理。在此本席先詢問一下委員會的意見，請問到底是要准魏署長請假還是不准？

現在請環保署魏署長說明。

魏署長國彥：主席、各位委員。對於剛才召委所說的事情，我先把背景說明一下：目前署內有一個新的例行會議，就是本署關於國際事務小組的會議，預定在 9 點半召開，這個會議很早以前就已經排定了，我在昨天和剛才都有向林召委說明這一點。就署內的行政程序來講，必須在今天有一個程序上的結果，才能讓我們的同仁在 5 月下旬順利出席國際會議。事實上，我在三個禮拜之前就已經和李應元準署長討論到這件事情，當時李準署長就已經有所決定，因為相關細節涉及國際外交的問題，所以我不宜在此多說，我只能說目前準備成行奉派的層級並沒有原來那麼高，而這必須在署內經過相關會議通過。誠如林召委方才所言，明天就是行政院總辭的日子，昨天李準署長及詹準副署長也到本署參加交接會議，所以我們也有一些理解。從明天之後，對於一些比較具決定性的事項，我們就不再做了，如果有些需要決定的事情，我們的窗口統統俱全，也就是說，從明天之後，對於比較具決定性的事項，都將知會雙方再來做，必須做到無縫接軌而且沒有驚奇。為什麼我們要趕在今天上午最後一、兩個小時召開會議？因為下午我要陪同張院長到石門現場去勘查。如果各位委員有所垂詢的話，那麼我等一下打電話請我們的同仁再稍等，讓會議不要從 9 點半開始，而是從 9 點 40 分或 9 點 50 分再開始，不知是不是可以用這個方式來處理？

其次，3 月 31 日我因為心冠症的問題去開刀，所以 4 月這段時間署內業務主要都是靠符副署長在處理，倚重他甚多，如果等一下各位委員對於許多事情有所詢問的話，因為符副署長是第一手接觸，不管是在政策面或實作面，他都非常清楚，這也是我想我可能可以請假而不影響各位問政和事情繼續延續的原因。以上報告，請各位委員考量，謝謝。

主席：剛才署長已經向大家說明他今天不能到立法院來接受詢答的原因，不過我還是必須尊重各位委員的意見，其實他昨天就已經表示要請假，但並不是基於健康因素，所以我並沒有准假，這件事情還是交給委員會大家來決定。一方面是明天內閣就要總辭了，如果他真的沒有意願到立法院來備詢，或是因為這段時期他生病，對於今天所排定的專案報告，他並沒有能力針對各位

委員所提出的問題加以回應，而且相關事務都是由副署長在處理的話，那麼留他下來他可能也都不知道。因為明天就要交接了，對於政策性或制度面的檢討，可能他也沒辦法回應。針對今天的報告，環保署其實要負大部分的責任，究竟未來船體的移除需不需要由環保署主責，這當然也是一個問題。

昨天行政院의 專案小組會議作出一項裁示，這項裁示的內容是在不修法的狀況下，因為船難而導致的海洋污染事件，未來要請環保署和交通部修正相關緊急應變機制，將相關事務交給交通部統籌指揮。可以看出來這次的船難事件的確反映了一些事情，在制度面和指揮調度上已經出現問題，所以行政院才會認為這項制度必須加以修正，未來他們要責成交通部主責。現在部會之間出現問題，例如交通部負責審查船體移除計畫，但船體移除計畫會不會造成二度污染的主責機關卻是環保署，而環保署介入船體移除計畫的空間幾乎是沒有的，而且是被動在回應的，主責單位還是交通部，如果交通部處理得不好，發生造成污染的事實之後，才必須由環保署來擦屁股、收拾善後，這是一個非常糟糕的制度設計。交通部可以不負責的審查計畫，因為出事之後並不是他們被罵，而是由環保署被罵，善後工作也是由環保署去做。在這種情況下，難怪昨天行政院會責成未來包括污染的處理都要交給交通部負責統籌可是我們又懷疑以交通部的能力，有辦法針對污染這個問題統籌應變嗎？其實這件事情我們也是滿擔心的。交通部在審查船體移除計畫時，到底有沒有訂定相關行政指導來讓廠商遵循？從他們的會議紀錄來看是沒有的，如果沒有把避免二次污染的原則放到最上位，然後就直接審查船體移除計畫的話，這樣適當嗎？這種一來一往的審查過程曠日廢時，而且颱風季節又要到了，所以風險是很大的，也因此今天我們才會特別安排討論這樣的議題。也因為這樣子，在行政院昨天的新聞稿當中又有第二次回應，昨天的新聞稿當中提到未來不排除由政府優先介入，然後再向保險公司或船東收錢，政府到底有沒有足夠的法律工具可以應變優先介入的作為？我們知道，政府直接優先介入是一個有效率的作法，不管是救災、污染處理、污染防治、避免二度污染，由政府直接介入是最有效率的，但是我們的採購法許可嗎？今天我們也有邀請公共工程委員會派員列席，如果按照這種方式先把問題處理完畢，然後再跟船東收錢，這樣依法有據嗎？有沒有足夠的制度可以支撐？如果沒有的話，我們是不是要修法？相關制度配套是不是都應該要擬出來？所以我們今天才會就依「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」檢視我國德翔臺北輪船體移除作業是否符合海洋環境保護需求安排專案報告。

現在我們先來處理署長請假的事情，依照慣例，不管署內有什麼樣的業務，因為我們在上禮拜就已經告知要開會，所以相關業務會議應該都可以提前召開，而不是拖到立法院召開委員會當天再來處理，既然在上禮拜四就已經知道了，為什麼會拖到現在？按照以前的慣例來說，我們是不會准假的，但因為內閣明天就要總辭了，而且過去這段時間署長請假，所以相關事務他都不知道。請問各位委員，要准魏署長的假嗎？如果大家沒有意見的話，我們就准他的假；如果大家有意見的話，就請上台來發言，請問大家有意見嗎？

吳委員玉琴：（在席位上）讓他報告完再離開。

主席：好的，那麼我們就讓他報告完，然後就准他離開。

現在我先處理一個程序問題，關於今天的詢答時間，本委員會委員詢答時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員詢答時間為 10 分鐘；上午 10 時 30 分截止登記；若有書面質詢，請於散會前提出，逾期不受理；12 時開始處理臨時提案。

請環保署魏署長報告。

魏署長國彥：主席、各位委員。其實我非常感佩貴委員會安排今天的專案報告會議，原本我也很有心想要來參加，不過剛才已經處理過這件事情，所以我就不再多說。

剛才召委的前言已經說得很清楚了，德翔臺北輪事件在 3 月 10 日發生，到昨天已經滿 2 個月了，在這個時候進行後續檢討，我想應該是所有國人所關心的事情。我們不敢保證未來不會再有類似的船難發生，懲前毖後、前車之鑑，究竟政府應該如何在各方面加以因應，這是今天專案報告的重要議題。如同林召委方才所言，這方面大概有幾個重點：第一是針對這樣的海洋油污事件，到底主責機關與其他機關該如何配合的問題。第二是公權力何時介入、如何介入的問題，談到公權力就要談到我們國家的海洋、海事能力的量能以及如何建置的問題。昨天許政委已經提出一些指示，在目前暫時不修法的狀態下，未來主政、主責單位可能是交通部，不過這樣的前提是不修法。我想有一個重要的前提可能也是大院委員特別關注的，那就是針對未來的組織改造，不管是組織法或作用法，或許有什麼樣的修法可以就這個問題作更好的解決，更有長治久安之道。我很樂意利用這個機會向各位委員報告我們最近的心得和觀感，剛才林召委特別提到奈洛比國際公約，這是在去年 4 月通過的，我們現在也必須面臨在國際法及國際公約要求的狀態下，順勢改變我們國家內部的相關國內法，進行量能的建置，這就是今天專案會議所要強調的部分。

首先我要就應變機關的權責分工來向各位報告，這是今天報告的重點之一，另外一個重點則是關於現場應變中心掌握船體移除以及沿海漁民、農民特別關心的漁業損失問題的作業進度，再者是後續辦理事項。今天還有許多行政院相關部會官員在場，有些內容後續可以由他們補充。現在我來簡單說明一下事情發生的經過，在 2 個月以前（3 月 10 日）發生海難，這裡有一個關鍵的日期是 3 月 24 日，其實在 3 月十幾日的時候，船東及相關單位都到場了，不過從 3 月 10 日到 3 月 24 日之間，只有 5 天是可以作業的時間，所以作業時間不足。這艘船所運送的油總共有 407 噸的燃油和 40 噸的柴油，最先我們是儘量清除這些油污，但是在清除作業後半段的時候，船身已經開始有點歪斜，因為風浪的關係，使得我們沒有辦法繼續作業，因為風浪太大，船身開始有裂痕，裂了 30 公分，這是 3 月 11 日我們派人上船去察看後所知道的事情，後來在 3 月 24 日終於斷裂，斷裂之後造成第二次重油污染，更嚴重的是它的貨艙蓋掉下去以後打破了貨艙，導致油流到貨艙裡面，所以貨艙裡面有油，同時它運送的物品也開始流出來，這就是後來我們在將近 1 個半月的清除時間裡面，除了清除油污以外，也清除了很多垃圾，包括原來岸際的垃圾及一些漂流出來的垃圾，這大概是關鍵的狀況與問題。如報載，我們的進度到週末時已經清得差不多了，最後的檢查，大概還有啡木屋等 3 個地點需要進一步去清除局部油污，今天下午會做最後的檢查。

我的意思是說，關於環保署所負責的岸際，也就是海岸邊上這個部分的油污清除工作，到今

天下午為止，我們大概可以告一段落，其他部分請參照下面幾頁，海洋事務在政府的分工中，是分布在 22 個單位裡面，這一次的事件，也有 6、7 個單位與其相關，行政院環保署主要是根據分工，成立海域油污緊急應變中心，這部分是由我們來主責，當然是統籌海岸油污處理相關事宜。另外幾個單位，如：行政院海巡署，它是負責執行海上油污的取締、蒐證、移送等事項，以及海上油污清除工作的協調整合。交通部是負責事故船隻及其殘油、殘貨的移除，以及海事、觀光資源之求償事宜。行政院農業委員會是負責漁港油污清除工作的協調整合，以及環境敏感地區及漁業損害求償事宜，包括生態的賠償及漁業的賠償，另外還要負責自然生態、漁業資源、沿海濕地的評估復育工作。經濟部是負責督導國營事業及相關事業機構，協助海洋油污污染的應變處置事宜等。當然地方政府—新北市政府在這一次的事件裡面也投入很多，例如依照現場應變中心指示辦理應變處置相關工作，以及進行海域水質採樣檢驗工作。由上述來看，這項工作其實是分布在中央許多部會，也與地方政府有關。

接下來是大家很關心的船體移除與漁業損失賠償的部分，關於船體移除的部分，主要是由交通部航港局負責，今天航港局副局長也有列席，細節部分等一下可以請他向各位報告。現在這些作業與我剛才提到的 2007 年殘骸移除奈洛比國際公約有關，它已經在 2015 年 4 月 14 日生效，該公約很重要的精神是各會員國意識到殘骸如果不予移除的話，將會造成航行或海洋環境的危險，所以我們現在必須依照奈洛比國際公約的規定，在颱風季來臨之前，對於德翔臺北輪做積極的處置，這部分根據我的理解，該公司已經提出計畫給交通部，目前正在審核，我們希望能夠在 2 個月之內完成。

現在主要的重點在於這艘船隻是從中攔腰斷成二半，前半部大概會用浮揚的方式，可是後半部因為已經卡住了，而且傾斜，加上貨艙裡面還有一些貨櫃要移除，它的重心也許會轉移，浮力狀態也許會有變化，所以今天說一定要用浮揚或脫離，甚至就地拆卸的方式，我認為要看進一步的後續作業，對於船體的安全、避免二次油污的可能性要做完評估才能做，這部分我相信交通部航港局等一下會有進一步的說明。

另外，民眾比較重視的是漁業損失求償的問題，這部分是由農委會成立單一窗口在處理，今天農委會、漁業署的同仁也有列席，各位委員如果有更進一步的諮詢，可以請他們向委員做說明，我的報告就到此結束，不好意思多占了一些時間。謝謝委員過去二年來，以及新會期以來對於環保署的指教、敦促，謝謝大家。

主席：接下來依序要請交通部、農委會進行報告，不過本席要先向各位報告，交通部主責的單位是航港局，可是航港局局長居然出國，請問他什麼時候會回來？

林副局長昌輝：（在台下）他上個禮拜五出國，他是去參加世界貿易組織第二屆……

主席：什麼時候會回來？

林副局長昌輝：（在台下）這個禮拜五下午 4 點。

主席：世界貿易是交通部航港局的主要核心業務嗎？你們的業務職掌涉及到世界貿易領域？

林副局長昌輝：（在台下）因為航港局主管自由貿易港區的業務。

主席：那就請你代表航港局提出報告，不過在副局長報告前，我要先向各位報告一件事情，我們都

希望依據奈洛比國際公約來做處理，今天為什麼要講奈洛比國際公約？奈洛比國際公約第九條第四款規定，在移除殘骸措施裡面，受影響的國家得對該移除作業設定條件，確保移除過程能夠維護安全及海洋環境保護所需的程度。所以在審查移除作業之前，應該要訂出屬於我們這個國家對於船體移除的條件設定，因為這個條件如果沒有設定出來的話，船東可能會以最便宜行事的方式來移除船隻。在 4 月 16 日第一次船體移除計畫中，船東果然是提出就地解體的方式要來移除船隻，後來航港局在召集專家開會以後，才補一個希望二段皆採浮揚方式的計畫，除非這個計畫不可行，但可行與否關鍵還是在於船東。

我必須向大家報告一件比較關鍵的事情，從船東的角度，保險公司付出少他就賠多少，從保險公司的角度，他的 P&I 雖然保到 20 億美金，但能夠付越少越好，這是站在 P&I 的立場。但站在政府的角度，環境是沒有代價的、是無價的，所以這件事情必須優先於不要造成二次污染，可是不要造成二次污染不是政府拿來宣示用的，它必須落實到你對移除計畫的行政指導、行政準則，就是所謂受影響的國家必須採取適當的作業規定，這樣才能確保「不要造成二次污染」不會淪為宣示性的口號。而且我們都知道，臺灣即將進入颱風季節，加上奈洛比公約裡面的第六條、第七條、第八條、第九條都有講到要訂出合理的期限進行移除，如果沒有訂出，而在期限裡面沒有移除的話，事實上國家還可以採取介入的方式，由國家來進行移除，然後再向船東求償，這是奈洛比公約的規定。

可是我要向各位報告臺灣並沒有簽約，臺灣對奈洛比公約是沒有簽約的，即便沒有簽約，裡面的法條可用之處，依照國際海事的規範，也應該要把相關的修法、配套放進國內的相關法規去修法，可是我們也沒有把奈洛比公約對我國有利的部分納入。今天發生事故的德翔臺北輪是臺灣籍、臺灣公司所有，如果那一天發生事故的船隻是外籍公司所有，恐怕在國內法規沒有納入、國際規範沒有簽約的狀況下，我們對於船東能夠課責的法制面就要出問題了，所以我們對於交通部在國際間從 2007 年就開始討論奈洛比公約，到 2014 年全部完成簽訂，到底有沒有把奈洛比公約的精神放入相關法律進行配套與修法，大概都沒有，所以我們對於交通部航港局、交通部其實是滿失望的，不管是這一次的事件，還是整體法律制度的設計方式，我們都是滿失望的，所以今天才要大費周章做處理。

環保署的岸際除污到昨天就宣布結束了，可是船艙裡面還有油，進行解體或移除作業時油會不會跑出來，這件事情是很嚴重的，颱風季節快要來了，我們到底要不要賭？我們要賭賭看嗎？賭在船隻移除之前都不會遇到颱風，就靠著上天的眷顧嗎？我們絕對不能容許只靠上天的眷顧和垂憐，來祈禱移除計畫不要發生漏油，我們希望秉持著政府確切督導移除的責任，而且儘速去做，而不是讓船東和 P&I 保險便宜行事，以省錢的方式去盡量節省經費，然後把風險留給全民，這是我們所不允許的。

所以今天我們特別請航港局、交通部來報告，昨天許政委表示，未來將責成交通部來主責，可是航港局局長並不是政務官、事務官，上星期四就已經通知他要開會了，可是他還是在星期五出國，出國這件事情難道不能由副局長代理嗎？為什麼一定要局長去呢？這件事之前我溝通過很多次，在和他們溝通的時候，我們看得出來，交通部的螺絲真的是散了，他們對於這種事

情，從國會、從以前的經驗，大家都沒有很嚴苛的去把責任釐清出來，制度面也沒有檢討，所以便宜行事慣了，看來交通部對於這件事情並不是那麼的在乎，因為出事了，到目前為止，不用他們去擦屁股，這才是我們最擔心的，所以我們對於局長明明知道今天要做專案報告，還特別出國這件事情，真的是覺得不能接受。不過他都已经這麼做了，我們又能夠怎麼樣，天要下雨、娘要嫁人，人民對於這樣的政府，我們也無可奈何啦，所以我們還是請林副局長就你們現在在審查的船體移除作業向立法院做報告。

林副局長昌輝：主席、各位委員。今天很榮幸應邀參加貴委員會召開之立法院第 9 屆第 1 會期社會福利及衛生環境委員會第 23 次全體委員會議，交通部謹就「德翔臺北輪船貨移除作業處理及污染防治」提出報告，敬請各位委員不吝指教。

壹、前言

行政院海岸巡防署勤務指揮中心於 105 年（以下同）3 月 10 日上午 10 時 10 分通報，本國籍「德翔臺北」貨櫃輪（船舶總噸位為 15,487）（下稱「德」輪），於當日上午 10 時擱淺於新北市石門外海 0.3 浬處、距岸約 400 公尺。「德」輪擱淺案人命救援部分，由交通部督導航港局依「災害防救法」及「海難災害防救業務計畫」成立應變小組，協調相關單位於該船擱淺 3 小時內，完成全數 21 名船員之救援工作，無造成人員傷亡。

至 2015 年 4 月 14 日生效實施之「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」旨在確保船舶殘骸能有效移除，避免環境污染，該公約適用範圍原則為專屬經濟海域，惟允許締約國選擇適用條款於其領海，該公約涉船體移除部分主要內容包括，殘骸之通報（第五條）、危險之認定（第六條）、殘骸定位（第七條）、殘骸標示（第八條）及課以船舶所有人將危險性殘骸移除及提供財務擔保之義務（第九條），我國雖非締約國，交通部仍參依公約精神於環境影響最小情形下辦理船體移除應變作業。

貳、德翔臺北輪應變辦理情形

「德」輪擱淺案依人命救援及油污染防治，分由交通部及行政院環境保護署（以下簡稱環保署）進行緊急應變處置，其中人命救援部分，係由交通部督導航港局依「災害防救法」及「海難災害防救業務計畫」成立應變小組，協調相關單位於該船擱淺 3 小時內，完成全數 21 名船員之救援工作，無造成人員傷亡；另交通部督請航港局於事故當日即發布航船布告，提醒周邊船舶注意航行，避免航安事件發生，並在 3 月 24 日船舶斷裂後，擴大航行管制範圍，同時透過海岸及漁業電台持續廣播，以確保航行安全。

至「德」輪擱淺之海洋油污染控制部分，環保署即依據行政院 93 年 10 月 12 日修正核定「重大海洋油污染緊急應變計畫」啟動應變機制，請各單位依據「重大海洋油污染緊急應變計畫」權責分工，儘速進行相關應變作為及證據保全作業。按環保署現場應變中心應變分工機制，交通部負責船貨殘油移除工作，並指派航港局高階主管參與應變中心運作，督促船東於最短時間內展開抽油工作。

針對「德」輪擱淺事件，交通部依「災害防救法」及「海難災害防救業務計畫」應變作業機制，以人命救助優先，後續對於「德」輪船貨、船體移除作業，則要求必須先行抽除「德」輪

油料，避免對環境造成二次污染之原則，執行應變作業。

參、船貨移除處理及污染防制

在「德」輪擱淺油污外洩後，環保署立即依據海洋污染防治法及「重大海洋油污染緊急應變計畫」，啟動油污染應變機制。船舶處理則由交通部航港局依據商港法第 53 條相關規定辦理，為避免船貨移除作業造成二次污染，交通部要求德翔公司應分別依殘油、殘貨、船體移除順序，分階段提送「德」輪船貨移除計畫審查及移除作業。各階段作業說明如下：

一、餘油移除作業

為避免日後進行船體移除作業時船上油料外洩而致二次污染，3 月 12 日聯合審查初審，評估風險較高之船體後段機艙與油艙存油應優先進行抽油作業，即督促船東於最短時間、海氣象許可的條件下，進行船上油料抽除。

(一)油艙餘油抽除

交通部負責船貨移除工作，配合環保署以優先防治油污、配合移除船貨之作業原則，並督促船東於最短時間內展開抽油工作，惟 3 月 10 日事發後至 3 月 24 日船體斷裂前，誠如方才魏署長所言，因受限於海氣象條件，為確保作業安全，僅有 6 天可進行抽油工作，嗣於海象條件允許下，於 3 月 27 日恢復抽油工作，並於 105 年 4 月 1 日完成各油艙剩餘油料之處理，共抽除柴油 41.9m³、燃油 295.1m³、滑油 1m³。

(二)貨艙殘油清理移除

3 月 24 日因事故船現場海氣象轉為惡劣，「德」輪在海浪吹襲拍打致船艙斷裂，造成第三貨艙艙蓋滑落大艙內打破部分油艙與貨櫃，致部分油料流入第三貨艙而使艙內艙壁、貨櫃以及散落出的貨物沾有油污，爰經交通部航港局應變小組會議決議，油艙餘油抽除後，進行甲板貨櫃移除同時，在安全無虞下，平行進行第三貨艙殘油處理，自 4 月 1 日至 5 月 5 日扣除海氣象因素，累計 24 個工作天，共移除殘油約 27.82m³（含垃圾 101 桶內夾帶 5.964m³殘油、含油塑膠捲筒 80 支內夾帶 0.306m³公尺殘油、含油垃圾 50 袋太空包內夾帶 6.5m³殘油）。

(三)餘油移除作業驗收

工作船組於 5 月 6 日至 5 月 8 日進行 3 天現場觀察監測，已確認殘油澈底清除無再滲出，船東將委託第三方公證單位會同相關機關檢測是否確實除油完竣及確認餘油抽除數量，並將相關檢測報告書送交通部航港局進行審查。

二、貨櫃吊卸作業

為避免甲板上貨櫃落海而影響附近作業船隻航行安全，3 月 22 日辦理聯合審查初審，原則同意分階段辦理。

(一)未浸水貨櫃移除

未浸水貨櫃共 199 只，分別為前段甲板上 101 只（含 8 只危險品櫃）、後段甲板上 41 只、前段第 1 貨艙 57 只。4 月 1 日至 4 月 8 日共 8 個工作天，完成 198 只貨櫃移除並運至基隆港卸岸，其中 8 只危險品櫃則於 4 月 1 日優先移除，餘 1 只（後甲板破損空櫃）因後段船體向右傾斜約 25 度浸水而無法燒焊切割吊離，將併船體移除辦理。

(二)浸水貨櫃移除

因部分貨物浸水膨脹或重量增加而有毀損情形，增加移除作業困難度，剩餘艙內 186 只貨櫃（前段船體 119 只、後段船體 67 只），外加後段甲板上 1 只破損浸水空櫃及 2 只落海沉於船體右舷後側之破損貨櫃，則併入船體移除計畫辦理。

三、船體浮揚移除作業

交通部航港局 3 月 11 日要求船東於 3 月 14 日送審，嗣 3 月 14 日船東因資料不足申請展延，經交通部航港局同意展延至 3 月 21 日。期間經 3 月 24 日、4 月 16 日兩次聯合審查仍未通過。爰為利後續船體移除作業進行，交通部航港局於 4 月 22 日邀請船東、P&I 及學者專家研商可行性方案並進行座談，請德翔公司在船體移除作業時，應以環境生態為重，避免二次污染，並優先評估以浮揚方式移除之可行性。嗣德翔公司於 4 月 26 日提出船體移除計畫，交通部航港局旋即於 4 月 27 日再次聯合審查，原則同意大艙貨櫃移除及船體前段移除計畫，核予 10 個日曆天進行機具與人員整備，全部船體則預計於 80 個工作天內移除。

為避免造成環境二次污染，交通部航港局要求德翔公司進行貨櫃與船體運離時應做好相關措施，包括第 3 貨艙內可能留存殘油、第 8 類危險品貨櫃移除方式及汛期船體穩定與加強繫固處理方式等皆應納入計畫詳細說明。另為維持一定工作進度，所需機具、設備及船舶，需有緊急備援方案。

肆、結語

依據船舶海難災害處理原則，除於第一時間優先救助人命外，後續對於油料、船貨及船體移除，為避免相關作業執行造成生態環境之 2 次污染傷害，交通部督請航港局依商港法規定要求船東將作業計畫提送航港局審查核准，惟考量作業急迫性，為爭取時效，航港局對於計畫審查作業，除邀請專家學者協助共同審查外，並採分段審查方式，要求船東在每階段計畫審查後，儘速依審查意見修正作業計畫，並立即依計畫期程開始執行移除作業。

「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」係為使目前國際關於船舶污染之相關法令更加完善，並提供各國在進行移除沉船或船舶殘骸時之法律依據與採行相關措施。本案交通部航港局已要求德翔公司對該輪「船貨移除處理及污染防制」均應符合公約規範，務期在符合安全及海洋環境保護考量下，以最短時間完成船貨移除作業。

目前「德」輪仍於事件應變處理階段，交通部航港局已於擱淺事件發生後，隨即啟動海難事故調查程序，蒐集相關事證，以利分析研判事故發生原因，及詳實檢討須改善之處，以建構安全之海運航行與管理機制。

總而言之，這裡是我們的國土，這裡是我們的家園，交通部一定會在各位委員及全體民眾的關心、指導之下，做好德翔臺北輪後續的善後處理工作。以上報告，敬請指教

主席：你今天提供給立法院的資料與我們當天到現場考察的資料比對上其實都不是那麼精準，除了抽油的 295.1 噸以外，其他的資料數字都不是很能兜得上。請回座。

我再講一個題外話，本案如果不堅持浮揚，現在講些什麼避免二次污染云云都是空話，你沒有訂出行政指導，他們 P&I 已經標出去、找了一家公司來承包，但它給付給新加坡那麼好的一

家打撈公司的錢是很少的，金額還不足做兩段都浮揚，如此一來，你要它一定要浮揚，它怎麼浮揚得起來？所以，我們政府如果不堅持立場，我們今天在這裡屈就 P&I、照 P&I 的遊戲規則去做的話，到時候它就說技術不可行。其實說不定不是技術不可行，搞不好是錢的因素，這個保險公司給付給移除公司的錢到底夠不夠？如果我們是因為它給移除公司的錢就是這麼多的情況被綁住而去決定移除方式的話，下次再有其他國籍或其他貨輪擱淺的話，我們的這個模式就會沿用下去。因此今天這是一個豎立政府處理這種事情的一個良好規範開始，那你要採取最鬆標準還是嚴格標準，必須由此立下模式。

又如 2012 年在義大利擱淺的歌斯達號郵輪，他們花了 2,500 萬美金去清除船上油污之後，向義大利政府申請就地解體，需花費美金 1 億元，可是，義大利政府不同意，要求整艘船整體浮揚，以免造成二次污染，結果 P&I 只好重新再開國際標，最後美國的打撈公司是花了 15 億美金，這條船的保險規模是 20 億美金，它都說錢不是問題，可是它就是不給，我們政府到底要對它怎麼辦？交通部說會好好審查，可是你們從來都是允許它有留後路，就是一直允許它如果不行的話就同意就地解體、不行的話就如何如何。航港局專家審查會議中，專家也不斷質疑這個 P&I 和船東沒有誠意、沒有數字，一直說不行，可是數字在哪裡，他們都沒有看到。所以我們今天非常痛心，在立法院才要這麼嚴格監督，這部分未來到底是要開一個未來處理船難擱淺的好的先例，還是要開一個惡例？這個事涉賠償，賠償的部分當然不是只有漁民受損，包括觀光資源有無受損、生態資源有沒有受損，事實上環保署應該也要來補充報告，不過我想他們大概都便宜行事，所以先請農委會報告農業受損的部分。

請農委會王副署長正芳報告。

王副署長正芳：主席、各位委員。今天大院召開第 9 屆第 1 會期社會福利及衛生環境委員會第 23 次全體會議，本人承列席報告，首先感謝委員對農委會之關心與指教。以下謹就德翔臺北輪擱淺污染對漁業相關損失求償部分，說明本會處理情形，敬請各位委員不吝指教。

壹、前言

德翔臺北輪於今（105）年 3 月 10 日因機械故障，在惡劣天候下擱淺，並造成新北市石門附近岸際及海上之油污染。

由於本次漏油事件係屬於岸際非漁港區所發生的第二級油污染事件（油外洩或有外洩之虞達一百公噸至七百公噸），依據行政院核定之「重大海洋油污染緊急應變計畫」，由環保署成立油污染現場應變中心，本會配合進駐及處理漁業及生態損害求償等相關事宜。

貳、辦理情形

一、紓解民眾對漁產品遭污之疑慮

（一）透過漁業電台持續廣播及安檢站宣導，告知漁民應避開油污染海域。

（二）漁業署每日派員於北海岸 8 個漁港執行進港漁船漁獲物外觀及氣味檢視，至 5 月 10 日止，總共檢測了 2,804 艘次、287 漁種漁獲，均未發現魚體有油污及油臭味，已發布新聞稿說明並請民眾放心。

（三）水產試驗所辦理採集進港漁船漁獲物，進行官能檢測結果，外觀均無油污，亦無任何異

味。

以上兩項檢測結果均已對外發新聞稿說明，以消除民眾對油染之疑慮，請民眾放心。

二、協助受損漁民求償

漁業署已指定單位擔當求償窗口，辦理情形如下：

(一)漁業署與新北市政府、區漁會等單位成立專案小組，定期召開會議討論求償相關議案，目前已召開 5 次會議，就漁民受損分下列二部分協助求償：

1. 直接損失：漁船漁具受污染之漁民，目前已有 40 艘漁船透過漁會向德翔海運公司委託之中華海事檢定社申請會勘及採樣，後續將進行理賠協商事宜。

2. 間接損失：由於漁民無法作業等間接損失不易舉證，因此需蒐集相關資料並經由科學方式予以評估其損失程度作為向德翔海運公司求償之佐證。金山區已委任學者辦理調查評估工作，預定 105 年 9 月 30 日完成。

(二)漁業署已洽請新北市政府訂於 5 月 16、18、20 日於金山區漁會及石門區公所，辦理 3 場漁民求償說明會。

三、生態損失

(一)漁業署已委託學者與本會水產試驗所合作辦理海域生態影響評估，預定 105 年 9 月 30 日完成，作為海域生態受損求償及後續復育之依據。

(二)特生中心曾在 100 年至 101 年於北海岸針對藻礁分布與生態狀況進行調查，地點包括德茂海岸、麟山鼻、淺水灣等地，調查項目包含大型無脊椎生物（螺貝、牡蠣、螃蟹等）及環境重金屬濃度。並於德翔臺北輪油污染事件發生 4 天後，前往當地進行生態衝擊之初步探勘，相關資料將提供前揭調查學者辦理評估之參考。

本會水產試驗所從 92 年開始，有一個對台灣周邊海域的調查計畫，現正進行中。

參、結語：

「2007 年殘骸移除奈洛比國際公約」提到要防止、減輕或排除船體殘骸直接影響或威脅海岸、港口或入海口之海洋及漁業活動，以及殘骸內油料外洩造成海洋環境的危險。本事故之船體殘骸後續如採就地解體的方式，應避免造成二次污染，本會將持續洽請學者進行該海域生態及漁業損失調查。

以上報告 敬請 指教。謝謝。

主席（陳委員曼麗代）：謝謝漁業署王副署長的報告。現在開始進行詢答。

首先請洪委員慈庸質詢。

洪委員慈庸：主席、各位列席官員、各位同仁。今天討論的是德翔臺北輪的事情，其實這件事發生至今已經兩個月了，大家也知道環保署的立場非常困難，你們有這個責任，但權限又不全然在你們，在整件事的處理上，我也可以體會你們的困難，稍後本席的提問，如果副署長能夠回答就回答，如果不行而有需要請其他單位答復就請其他單位答復。首先，臺灣四面環海，周邊有很多的航道，其實經過我們附近海域的船隻是相當多，也發生過不少船隻擱淺漏油的案例，請教副署長，您過去印象最深刻的一個案例是哪一個？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。我想大概就是阿瑪斯號，還有 10 年前晨曦號（Morning Sun）在石門所發生的油污染事件。

洪委員慈庸：副署長提到阿瑪斯號，其實我也認為這是一個指標性的案例。2000 年的時候，我國的海洋污染防治法才剛通過施行，2001 年就發生這樣的一個船隻擱淺漏油事件，當時我們看到政府在權責分工上是一團亂，經歷這個事件後，有了經驗、記取教訓，後來我們制定了一個重大海洋油污染緊急應變計畫，在跨部會的整合上，總算是有一個初步的模型出來了，所以它算是指標性的案例、在污染處理方面算是一個里程碑。我這樣的認知應該沒有錯吧？

符副署長樹強：沒有錯。

洪委員慈庸：從 2000 年的海洋污染防治法，到今（2016）年為止也將近有 16 年的時間了，這十幾年來，副署長認為，在整個海洋污染的防治與處理上面是否有顯著的進步？

符副署長樹強：事實上，像這次的德翔輪事件，它是第一宗擱淺且船身斷裂的事件，十幾年來我們一直是依據海污法在執行，這讓我們覺得確實也到了要檢討、調整的時候，相關的一些制度及做法，行政院也帶著我們一起檢討，檢討報告昨天也出來了。

洪委員慈庸：所以現在才是開始要檢討、調整的時機？但是，我認為這十幾年來的進步真的很有限，從預防以至後續的處理，我們針對這次的狀況去檢討，其效果都不是非常好。就從預防方面來說，這十幾年來發生了大概 20 件沿岸污染的事件，其中有 10 件是因為天候而發生問題，其實就天候來講，某種程度上面它是可以去預防的，因為我們可以預測氣候，但為什麼天候不好的時候，我們沒有一些比較積極的預防措施，導致這十幾年來還發生 20 個案件？這樣平均下來，一年也有超過 1 件的重大污染事件，所以我覺得，在預防上面也沒有去做。至於後續的處理，我首先要講的是，這部分處理的狀況也不好，跟十幾年前的處理效率相較，並沒有變得比較好。

我們再來談目前處理的狀況，海洋污染的處理大概分為 3 個步驟，第 1 個是污染的清除；第 2 個是船體及貨櫃的移除；第 3 個是環境的復原跟求償。副署長認為，這些階段平均大概要花多少時間才是合理的？

符副署長樹強：依照每一艘船的狀況，污染情節的輕重是不一樣的，不過以這次德翔輪的污染來講的話，針對海面跟岸際的污染大概 2 個月就清理得差不多了，至於後續貨櫃或船體的移除，交通部估計，差不多要 6 個月左右的時間，從正式簽約到……

洪委員慈庸：那最後的階段，環境復原跟求償部分大概需要花多少的時間？

符副署長樹強：環境復原跟求償部分，也因為涉及到蒐證、舉證與訴訟，時間上有時候會拖到 1 年以上。

洪委員慈庸：所以若發生輪船擱淺，有比較嚴重的漏油情況，以你剛剛最保守的估計，總體上至少要花 1 年 8 個月的時間才有辦法把事情解決掉。

有關清油的時間，2001 年阿瑪斯號事件第一階段的清油作業花了大概 2 個月左右的時間；晨曦號是一個很重要的案件，花了 3 個月的時間；而德翔臺北號到今天下午為止也花了 2 個月的

時間。有關這種重大油污的清除時間，當然可能有些不一樣的因素，但以時間來看的話，平均時間至少是 2 至 3 個月，所以對於整個生態的影響其實是滿大的。

其次，針對現在要做的船隻移除部分，移除計畫還沒有通過，副署長扮演統籌協調的角色，你認為最慢在什麼時候應該要把殘骸移除完畢？

符副署長樹強：詳細情形可能等一下請航港局來說明，不過我們出席聯席會議的時候都有強烈建議跟主張，在颱風季節來臨之前要完成移除。

洪委員慈庸：現在已經是 5 月中旬，6 月底、7 月初，就算是颱風季節了……

符副署長樹強：差不多 2 個月，希望 2 個月……

洪委員慈庸：不到 2 個月的時間。

請航港局林副局長答復。

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。一般在船難後，包括貨物、船體的移除其實都需要很長的協議期，包括國外的經驗也是這樣子，整個船貨跟船體的移除通常也要將近 1 至 2 年的時間。針對德翔臺北輪事件，在大家的關切之下，交通部也一直在督促德翔公司應該儘快移除……

洪委員慈庸：就你們這邊的預計，他們最遲要在什麼時候移除？

林副局長昌輝：我們給他們 10 天準備人員及機具；接下來就前段船體的移除部分，我們是給 31 天的時間；後段船體由於有住艙、主機這些，破損比較嚴重，我們給了 60 天的時間。前段及後段船體部分有一段時間是重疊的，但兩者加起來，我們是給他們 80 天的時間來移除，工作天……

洪委員慈庸：所以會遇到颱風季？

林副局長昌輝：是。

洪委員慈庸：如果遇到颱風季而產生其他的風險，又漏油了怎麼辦？你們給他們 80 天的話，不限制他們儘早在 2 個月內完成，給他們這麼久的時間……

林副局長昌輝：因為採浮揚方式的確有其技術上的問題，尤其是他們怕貨櫃移除以後會導致船體失去平衡、影響穩定性，當然就這一部分他們要非常小心地計算。

洪委員慈庸：當然我也同意副局長的說法，要給他們 80 天的時間，剛剛召委說我們也沒有簽奈洛比公約，沒辦法引用這個法去執行什麼事情，就你自己認為，以這個法令的規定來看，政府是可以介入的，但以交通部航港局的認知，你們是否會強制介入呢？如果在規定的時間內他們還沒有辦法完成，則你們是否會強制介入，然後直接進行拆除的動作？

林副局長昌輝：奈洛比公約上面有一條規定，就是要給他們一個合理的期限，然後要給書面通知，所以如果他們在這個期限內沒有作為的話，當然締約國就能夠介入了，雖然台灣不是締約國，但是在商港法第五十三條也有類似的規定，就是擱淺、沉沒的船，航港局可以要求……

洪委員慈庸：所以你會給他們 80 天的期限，而且這中間若有颱風來襲或是真有什麼不幸的事情發生，那也沒有辦法，因為在這個期限當中，政府是沒有辦法介入的。

另外，據我的了解，3 月 25 日成立了漁業損失蒐證小組，然後 5 月份針對直接損害的部分要開始進行座談及說明會，但間接損害，也就是漁獲減量，則是要等到 9 月份報告才會出來，還

有生態的復原及觀光的損失也是要等到 9 月份才會提出評估報告，基本上，從過去的案例來看，相關舉證應該是滿困難的，造成後面的賠償也會有一定的難度，所以從這 20 幾個案件當中，我們是否有因此建立起一套關於求償、評估的 SOP？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。這可以分成兩部分，首先，關於漁民損失，其直接損失是直接有證據的，這時可以直接認定，而間接損失，過去是沒有這樣的案例，但這次我們特別協調漁會委託學者來做評估，以進行後續的求償，而公部門的部分，也會委託學者進行調查評估，包括對生態的影響等，然後再予以求償。至於委員所提觀光的部分，並不是由農委會主政的。

洪委員慈庸：所以現在的 SOP 就是？

王副署長正芳：先取得損失的證據，然後再向船東求償。

洪委員慈庸：關於這次向德翔臺北求償一案，你們有什麼樣的把握？

王副署長正芳：還是要看最後調查結果出來的證據狀況才能決定。

洪委員慈庸：這樣的答復我不是很滿意。

最後，因為現在沒有一個主責的單位，所以在分工上還是非常的零散，其實這種橫向的連繫是平常就要做的，不要等到事情真正發生後才有一個臨時任務編組，弄得大家人仰馬翻，而且處理的效率也沒有很好，因此，本席認為這部分的事前預防及事後處理都應有一個常設單位來處理，如果在法令不調整的情況下，行政院決定主責單位要交給交通部的話，則請交通部要加把勁，因為這幾次的處理狀況都不是非常好。謝謝。

主席：請劉委員建國質詢。

劉委員建國：主席、各位列席官員、各位同仁。針對德翔臺北輪一案，本席想請應變團團長上台答復。

主席：團長？指的是環保署符副署長樹強嗎？

劉委員建國：我要請教的是，行政機關對這部分負責的團長是誰，所以請召委幫我問一下，因為我不知道團長是誰。

主席：團長是誰呢？

符副署長樹強：（在台下）前進指揮所現場的負責人是我本人。

主席：前進指揮所現場的負責人是環保署符副署長樹強，劉委員，可以嗎？

劉委員建國：所以你是這個應變團隊的團長？

符副署長樹強：（在台下）在現場的部分是如此。

劉委員建國：難道還有分現場或是其他的部分嗎？

主席：如果是德翔臺北輪擱淺案應變專案小組，則是許政務委員俊逸擔任召集人。

劉委員建國：好。請教符副署長，德翔海運是台灣第幾大的海運公司？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。第三大。

劉委員建國：是嗎？

符副署長樹強：第四大。

劉委員建國：你連這個都無法掌握清楚，這樣有點危險喔！另外，該公司是全球第幾大的海運公司？

符副署長樹強：排名第二十幾大。

劉委員建國：第 26 大。

符副署長樹強：是。

劉委員建國：還是第 25 名？

符副署長樹強：我只記得排名 20 幾。

劉委員建國：這件事情經你們調查後，其真正的原因是什麼？可否向委員做個報告？

符副署長樹強：主要是因為失去動力，然後那天海象也不好，最後就飄到石門外海了。

劉委員建國：什麼原因讓其失去動力？

符副署長樹強：機械故障。

劉委員建國：什麼原因讓其機械故障？

符副署長樹強：我們只知道是機械故障造成的，或許交通部掌握的狀況會更清楚。

劉委員建國：所以我還要再問交通部，而不能問你？

符副署長樹強：報告委員，我只知道是機械故障。

劉委員建國：不好意思，我知道副署長有去前進指揮所，可說是應變團隊的團長，所以關於各機關的分工及進度的彙整，都會在會報中讓你知道，對不對？

符副署長樹強：對。

劉委員建國：所以我直接問你就好，幹嘛問交通部呢？

符副署長樹強：我們是有掌握一些應變措施的執行進度。

劉委員建國：沒有錯，但追究相關原因的過程中，這些東西照理團隊的團長會知道才對。

符副署長樹強：我記得在應變會議中有問過，他們說海事的調查還在進行當中。

劉委員建國：那你就回答我還在調查當中。

符副署長樹強：是。

劉委員建國：所以我不必再問交通部了。

另外，方才洪委員提到了 SOP，關於這整個應變過程的 SOP，從 2001 年的阿瑪斯號、2011 年 10 月巴拿馬籍的砂石船瑞興輪到 2014 年澎湖的海研 5 號等，這些船難發生後，無論在事前預防、災後應變、災後處理上，請問我們從中得到了什麼經驗或教訓？我們有因此形成這類事件的 SOP 嗎？就你在擔任團長的期間，你覺得有形成嗎？

符副署長樹強：就這次的事件來看，在第一時間是否有必要有一個所謂「拖待救援」船艦，這在行政院進行檢討時是有被提出來討論，換言之，當其失去動力後，是需要有一個船艦將其拖走，如此一來最後就不會擱淺了。

劉委員建國：所以還是依現在這個德翔臺北輪事件來進行討論？

符副署長樹強：是。

劉委員建國：所以以前的船難事件並沒有讓我們從中得到一些參考、依據，進而形成一些因應的作為，還是沒有嘛！還是船難事件發生的次數還不夠，所以很難讓我們當作參考的依據？

符副署長樹強：其實每次都有一些檢討，但是這次因為是第一件貨櫃輪擱淺並且斷裂的事件，所以我們的感受、我們的體會會更深刻一點。

劉委員建國：它是貨櫃輪斷裂，2011 年是巴拿馬的砂石船，對不對？

符副署長樹強：對。

劉委員建國：它也是斷裂，但是與貨櫃輪相較，不一樣的船體有不一樣的情況，我能理解，但是不能用當時巴拿馬砂石船斷裂的狀況作為這次貨櫃輪斷裂的相關參考依據，形成我們應該做的因應、SOP 的作為嗎？所以我們必須還要等到改天另一條貨櫃輪斷裂之後，再以這次貨櫃輪斷裂的經驗作為後續的處理依據？

符副署長樹強：其實我相信每次的檢討都存在，不過從我督導這項業務開始所接觸的海難事件、油污事件，我認為這次的事情可以檢討的範疇更具體、更深入。

劉委員建國：在你們的認定，這個事件到底是中度、還是高度？

符副署長樹強：是第二級，因為它的溢油有 400 多噸，在第二級 100 噸至 700 噸之間。

劉委員建國：溢油？

符副署長樹強：是指油溢散到海面或漂到岸際可能的溢油噸數。

劉委員建國：就是從噸數去計算、認定，對不對？

符副署長樹強：對。

劉委員建國：所以你們的認定是已經超過 100 噸了？

符副署長樹強：對，屬於第二級。

劉委員建國：你說超過 100 噸，但是你們給我們的報告一下子是噸，一下子又是立方米，所以等於是 100 立方米以上，是不是這樣？可以這麼講嗎？

符副署長樹強：差不多。

劉委員建國：請教一下，到今天 5 月 11 日為止，不管是你們從船體抽出來的重油、潤滑油或其所使用的機油，根據環保署掌握的數據，到底從船體抽出了多少噸或多少立方米、從岸際清除了多少立方米或多少噸，可不可以再說明清楚一點？

符副署長樹強：是的。大家都比較關心重油，以重油來講，總數是 411 立方米，3 月間我們抽油就抽了 295 立方米，到了 4 月份的時候我們在第三貨艙又進行人工、機械抽油，一共抽了 27.82 立方米，漂到岸際予以清除的部分大概有 6.3 立方米，在海面擴散、蒸發、沉降的有 24.8 立方米，現在只剩下還黏在艙壁的部分，大概有 0.26 立方米。剛剛的數字加總起來等於 411 立方米。

劉委員建國：副署長，你的表應該跟我的表一模一樣吧？

符副署長樹強：是的。

劉委員建國：累計至 105 年 5 月 8 日，應該是一樣的。

符副署長樹強：是的。

劉委員建國：我的意思是從船體抽出來的應該總計是 365.82 噸、立方米，沒有錯吧？

符副署長樹強：沒錯。

劉委員建國：你們從岸際清除的總計是 66.33 立方米？

符副署長樹強：是的。

劉委員建國：很抱歉，根據今天的報導，新北市環保局表示從船體裡面抽出來的柴油、潤滑油、重油總計是 377.82 立方米。這是 5 月 11 日的報導，所以應該是累計至 5 月 10 日的資料。

符副署長樹強：對。

劉委員建國：新北市的 377.82 立方米扣掉環保署的 365.82 立方米，足足多了 12 立方米，等於多了 12 噸，難道這兩天又再從船體裡面抽出 12 噸嗎？

符副署長樹強：沒有。

劉委員建國：既然沒有，為什麼新北市的資料是 377.82 立方米？連後面的小數點都跟你們一樣。

符副署長樹強：報告委員，可能要以我們的為準，我們才是最精確的。

劉委員建國：好，沒關係，如果都抽出來，我倒還覺得 OK，但是新北市還有岸際及海面油污清除的累積量，已清除的是 59.16 立方米，而你們的岸際清除量是 66.33 立方米。你們的資料是累計至 5 月 8 日，他們的資料是累計至 5 月 10 日，但是你們在 5 月 8 日的資料已經超出了新北市的 8.27 立方米。兩相比較之下，在船體裡面所抽的油，你們比新北市少了 12 噸；但是在岸際所抽的油，你們大過於新北市的 8.27 噸。同樣都是在累計抽除、清除的重油、我們最擔心的污染油污，為什麼你們與新北市的數據還有這樣的落差？

符副署長樹強：報告委員，我們每天在石門開的應變會議幾乎都在 check 這個數據，所以在立法院報告的數字才是最準確的數字，至於與新北市之間有一些微幅……

劉委員建國：所以新北市政府提供假數據給媒體記者？這個報導很清楚，對不對？

符副署長樹強：其實應變中心出去的數據才是真實的數據。

劉委員建國：在新北市政府與環保署、整個應變團隊的配合過程裡面，新北市應該也扮演非常重要的角色，對不對？

符副署長樹強：是。

劉委員建國：就整體的數據來講，你們的數據應該跟他們的數據是一模一樣才對。你看，連小數點都是一樣，對不對？

符副署長樹強：未來我們跟他們之間需要再協調、改進一下。

劉委員建國：大家為了這件事情已經互動兩個月了，即便沒有 SOP，也應該有一定的默契，對不對？當然，我們最擔心可能會造成二次污染的油污數據也應該非常精準才對，現在不管是船體內、岸際的清除，怎麼你們的數據跟他們的數據還是不一樣？這很奇怪。

符副署長樹強：針對這個差距，我們會改進。

劉委員建國：其次，關於移除作業，我們現在希望在最短的時間去移除，請教一下，我聽說這條船要從新加坡過來？

符副署長樹強：對，SMIT。

劉委員建國：它從那邊過來是不是要 30 天？

符副署長樹強：這個問題請航港局來說明，好不好？

劉委員建國：好。

主席（鍾委員孔炤代）：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。是 30 天。

劉委員建國：現在開始算了嗎？

林副局長昌輝：還沒有。目前 P&I 與 SMIT 還在倫敦談，還沒有達成協議。

劉委員建國：等到整個達成要多久的時間？難預估嘛！

林副局長昌輝：我們沒辦法掌握，因為雙方面的條件到目前還沒有談攏。

劉委員建國：他們如果一直沒有辦法談，我們就只好一直等，等 1 天、1 個月、2 個月或半年都有可能。

林副局長昌輝：報告委員，我們不會容許他們這樣子。

劉委員建國：你說不容許他們這樣子，不然我們可以容許到什麼程度？

林副局長昌輝：如果它這樣下去的話，我們就會按照商港法第五十條的規定予以處分，用處分的方式逼它趕快處理。

劉委員建國：要怎麼處分？

林副局長昌輝：按照商港法的規定，我們可以處分 10 萬到 50 萬，而且我們每通知它一次，它如果沒有按照我們通知的期限完成，我們就會予以處分。

劉委員建國：就是 10 萬到 50 萬。我們第一次通知完之後，它如果還是一樣沒有辦法簽約完成，我們要隔多久才可以再做第二次通知？

林副局長昌輝：我們馬上就會再通知它。

劉委員建國：也就是說，第一天通知它，如果它沒有履行合約、趕快處理，我們明天就可以趕快再做處罰就對了？

林副局長昌輝：是。

劉委員建國：到時候你們會這麼做嗎？

林副局長昌輝：會。

劉委員建國：好。如果簽約完成之後，這艘船到我們作業的地方要多久的時間？

林副局長昌輝：報告委員，這分成兩個部分，一個是貨櫃的處理，貨櫃的處理是利用在地的資源，那條船的吊桿能量是 1,000 噸，因為要吊船體，所以是後續到。

劉委員建國：不管如何，整體要開始做船體的移除作業，開始可以正式進駐，就你的預估，還要多久的時間？

林副局長昌輝：因為前面還有一個作業，就是船上的貨櫃要先移除掉，它才能夠接著來，所以我們給它貨櫃移除的時間是 30 天，然後它就上來。當然，在此之前，潛水夫、技術員都要先到船體水下進行探勘，一定先了解這條船的穩定程度、破損程度，才會……

劉委員建國：照你所說，以最快的速度開始進行作業，可能要超過 2 個月以上。

林副局長昌輝：現在最主要是約還沒有談定。

劉委員建國：所以我說要超過 2 個月以上的說法不為過吧？

林副局長昌輝：假設約談定了，這條船在 30 天內就會到。

劉委員建國：但是你們沒辦法確定約何時可以談定，假設明天約就談定，船最快到臺北就是一個月，但也可能超過一個月以上，對嗎？

林副局長昌輝：應該不會，這個估計的數字應該滿客觀的。

劉委員建國：你們還沒簽約，也沒辦法保證什麼時候會簽約，而且從簽約後到船送來，可能需要超過 2 個月的時間才可以正式開始移除作業，這樣對嗎？

林副局長昌輝：是。

劉委員建國：你們沒辦法把握確切的時間，從簽約到船送來，並開始拆除作業，時間有可能超過 2 個月以上，那個時間剛好是臺灣的颱風季，但這份船東提供的報告中提到有關「防颱相關計畫」的部分只有 147 字，幾乎沒有寫到，而交通部的報告關於防颱計畫連一個字都沒有。

林副局長昌輝：這部分我們會請他們補進來。

劉委員建國：你們很清楚到時候很可能會遇上颱風季，就算業者沒有防颱的計畫，官方也應該要準備，要有報告讓我們知道，如果業者沒辦法處理就是交給政府處理，而不是一直罰他們。我不相信你們今天開罰，明天還敢開罰，但你在立法院是這樣承諾的，所以我們會關注這點，如果簽約不成，你們第一天開罰後，第二天卻沒開罰，這樣應該如何處理？

林副局長昌輝：我們一定會這樣執行。

劉委員建國：沒有一定嘛！萬一沒有定呢？你在委員會不能隨便答復。

林副局長昌輝：我知道。

劉委員建國：如果你們今天告發，約還是沒有簽訂，隔天你們一樣要告發，不然就是跟委員會裝傻。

林副局長昌輝：這有一個程序……

劉委員建國：我不會要你們違背程序，但是你在委員會答詢委員的承諾必須履行。除了第一天、第二天都要開罰之外，第三天你們一樣也要開罰，而不是說第三天的部分在委員會沒有答詢到，所以就不罰。

林副局長昌輝：是。

劉委員建國：這件事情還是要請團長承擔起責任，其實船上還有一個貨櫃裝有 6,300 公斤的第八類腐蝕性物質，以及一些殘餘的重油還沒清除，而相關的移除作業也尚未確定，颱風季又將至，過去又沒有很好的處理經驗可以讓我們依循，訂定相關的 SOP，這些情況讓我很擔心。遇到這件事情大家都很辛苦，而且大家都希望可以儘快處理完成，但在執行面還是出現滿多窒礙難行的情況，無法很快做出應變，所以希望團長多辛苦一些。另外，我今天沒有看到農漁民的損失為多少，團長應該有掌握相關的數據吧！

符副署長樹強：這部分我們是請漁業署作為彙總的窗口。

劉委員建國：雖然你們有分工合作，但相關的問題我們基本上會詢問團長，這樣對外說明才有統一的窗口。新北市已經宣布，據他們評估漁業損失近億，而中央的應變團隊應該要比他們早瞭解

這件事情才對，如果你們都不知道，要怎麼替漁民處理相關事情？

符副署長樹強：我們有按照院的核定計畫分工。

劉委員建國：好，請你們多多擔待。

符副署長樹強：謝謝委員關心。

主席：關於剛才提到漁損的問題，不管是漁業的損失或是生態的損失，請團長提出書面報告給劉委員。

請陳委員曼麗質詢。

陳委員曼麗：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才劉建國委員給環保署符副署長一個新的頭銜叫做團長，請問團長，當臺灣發生這種海上事故時，我們要從國外調度協助的資源，如果是從新加坡到這裡需要 30 天的時間，請問臺灣沒有處理的能力，都要仰賴國際的團隊協助嗎？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。事實上是這樣的狀況，因為我們沒有建置自己的脫離設備、除污設備等，但是依照商港法及海污法，我們可以增調民間的資源。

陳委員曼麗：臺灣在這方面其實還是滿弱的，所以還要請國外的外籍兵團幫忙。根據你們的報告，這樣需要 80 天簽訂合約及 30 天的航程，等於又拖延了 110 天。

符副署長樹強：其實不僅只臺灣如此，以紐西蘭為例，如果碰到類似的事件，他們也要徵調民間的資源，不然就是政府自己要建置一些資源。

陳委員曼麗：我記得臺灣在應變災害時都會有開口合約，平常已經將一些東西準備好，一旦需要時，這些有合約的單位就可以馬上把東西補給進來。

符副署長樹強：油污清除的部分環保署已有開口合約，而擱淺船體移除的部分航港局也有……

陳委員曼麗：可是環保署的部分不適用於這件事情上。

符副署長樹強：這是交通部依商港法處理。

陳委員曼麗：海商法是由交通部負責處理，對嗎？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。是。

陳委員曼麗：海商法第二十一條規定，船舶所有人所負的責任以船舶價值、運費及其他附屬費用為限。依規定，船舶所有人所負的責任是前述三項，然而這次德翔事件剛發生時，就已造成人員傷亡，請問有關人員傷亡的部分德翔也會買單嗎？

林副局長昌輝：海商法規定的是有限責任，但海污法規定的是無限責任。

陳委員曼麗：有限責任是以船舶價值為上限，這次事件造成 2 位人員死亡，3 位人員受傷，而人命相當珍貴，所以這件事情的損害很可能會超過其船舶的價值及其他的價值。

林副局長昌輝：是，當然這部分船東也許會主張按照海商法的規定，因為他有找 P&I 來投保……

陳委員曼麗：有可能船東就是不負責任啊，也就是說，如果他按照海商法負完該負的責任後，他就沒事了。

林副局長昌輝：是，但是我們不會讓他這麼做，因為他已經有投保。

陳委員曼麗：政府還有其他的尚方寶劍嗎？

林副局長昌輝：我們的寶劍就是依照商港法去處分他。

陳委員曼麗：所以還是依法行事嘛？

林副局長昌輝：是。

陳委員曼麗：這也是讓我們很頭痛的問題。另外，有關沉船打撈移除所生的債務問題，以阿瑪斯號案例來看，當時船東負的有限責任是 246 萬美金，中華民國政府負擔 184 萬美金，這是事實嗎？

林副局長昌輝：阿瑪斯號案的賠償包括好幾部分，包括……

陳委員曼麗：我現在比較關切的是，船東沒有負而由政府負擔的部分，是不是 184 萬美金？

林副局長昌輝：我不是很清楚這部分，因為當初主政的不是交通部。

陳委員曼麗：那我告訴你，我查到的資料是這樣子，就是船東負有限責任，其餘部分由中華民國政府負擔，也表示是由老百姓的納稅錢來負擔此事。有關沉船或落海之打撈移除所生之債務，其實是不包括在契約的報酬，所以現在談論的是，責任限額是不是依照國際標準？但如果法律已經排除船東的契約責任，由台灣幫忙做善後工作的話，按照海商法規定，殘骸移除的費用該由誰來支付？

林副局長昌輝：當然賠償責任依規定是由船東負責，如果船東有保險，就由保險公司來負責處理。

陳委員曼麗：但剛剛前面也討論到，保險公司都希望少賠一點，因此在這件事情上，如果政府沒有強而有力地要求的話，他們很可能就閃過應賠償的金額。

林副局長昌輝：一般來說，因為 P&I 是個國際性的保險組織，其財力方面也夠，且在世界上有多個會員……

陳委員曼麗：到底有限責任是否足以負這樣的賠償？以我們來看，當然大家都會閃責任，尤其是大公司、大行號或大的保險公司，他們都會閃責任。因此，政府在這件事的控管上應該要更加注意，不然最後責任可能會變成由台灣人來買單，這是非常不可取的做法。

另外，船東是不是有移除殘骸的義務？以 15 年前阿瑪斯號案例來看，政府已經在墾丁花了 184 萬美金，但是目前現場還有 9 成以上的殘骸。請問環保署，目前是否現狀是如此？因為先前有人到海底去拍海下的情形。

符副署長樹強：我可不可以請當時處理阿瑪斯號的……

陳委員曼麗：因為我的時間有限，你只要告訴我留下 9 成以上殘骸的訊息是不是事實？

符副署長樹強：現在不清楚還剩幾成，但那邊確實還有殘骸。

陳委員曼麗：我蒐集到的資料是還有 9 成以上的殘骸。所以我們法源依據是不是有點不足？如同剛剛我們說的，他必須排除一些環境的污染，包括海洋下面的污染，但因法律規範上確實不足，導致 15 年前的事件所造成海底生態的傷害，可能至今都還在持續發生中。

符副署長樹強：這也是為何行政院在檢討這件事情的時候，認為殘骸部分與交通部的權責有關，可能未來會由交通部來主政。

陳委員曼麗：此外，海洋污染防治法是環保署的法吧？

符副署長樹強：是。

陳委員曼麗：海洋污染防治法第二十六條規定：「船舶應設置防止污染設備，並不得污染海洋。」

這是於法有據，這是環保署管的，可是我們有沒有去檢查船舶的防止污染設備？

符副署長樹強：平常有做好一些應變的訓練工作。

陳委員曼麗：只是訓練，有沒有去檢查？

主席：請環保署水保處宋簡任技正答復。

宋簡任技正欣真：主席、各位委員。海洋污染防治法第二十六條的確是沒有罰則，它是針對船舶應設置防止污染設備的部分，其實這是 follow 船舶的主管機關，也就是交通部的相關規定。

陳委員曼麗：交通部有沒有做防止污染設備的檢查？

林副局長昌輝：我們有個船舶設備規則……

陳委員曼麗：有沒有檢查？

林副局長昌輝：有，當然要檢查。

陳委員曼麗：所以如果發生污染情形時，那些設備是否可以做防治的工作，甚至不會污染我們的海洋嗎？

林副局長昌輝：它是處理船上產生的污水水或廢棄物……

陳委員曼麗：我們有針對船的排放訂定標準或罰則嗎？

林副局長昌輝：像壓艙水這部分，最近也要開始執行。

陳委員曼麗：環保署沒有做，交通部也沒有做，所以這件事是處在一個統統都失控的狀況嗎？

林副局長昌輝：船舶檢查一定會檢查這項……

陳委員曼麗：我覺得每一次的事故其實是在檢視台灣的做法是否完備，我們每次都會說，因為有阿瑪斯號的前車之鑒，所以已經做了一些準備，但當我們碰到事情時，擔心的問題還是在發生。

另外，有關應變分工的部分，環保署提供的資料有寫到各單位應變項目的分工，可是我只看到交通部和農委會要準備求償的事宜，其他像是環保署、海巡署、經濟部及新北市政府等單位的應變項目都未有求償事宜，因此本席擔心我們事實上是沒有在做求償事宜的，也就是做得很鬆散。在應變分工方面，農委會和交通部要負責一部分的損害求償，但對於人身、財產損失、清除油污染及預防措施、殘骸移除及行政費用和環境生態損害等部分，其主政部門卻完全都是問號，根本都沒有，這就是我們現在看到的現象嘛！我們為何不將所有的主管官署都分配出來，其實它們都有各自所負的責任，否則到時我們該如何向船東或保險公司提出賠償要求？

符副署長樹強：其實就環保署的部分，也就是清除油污染等表列的項目……

陳委員曼麗：你們都沒有將損害求償的主責機關列出來啊！

符副署長樹強：我們已經責令在本月 15 日以前彙整公部門的相關資訊，一律來向船東求償。

陳委員曼麗：希望在應變分工中，每個單位都要有求償項目，以提醒他們不要忘記。

符副署長樹強：好。

陳委員曼麗：接下來，我要談一個很嚴峻的問題，也是台灣人經常看到的保麗龍的問題。在台灣各個海灘，全部都是保麗龍這類的東西，且都很巨型，不是一般我們使用的保麗龍碗筷的大小，

其實這些都是養殖業所使用的保麗龍，從 2010 年至今，新聞媒體不斷地在報導，隨便抓都有好幾則，我每年都只挑一則新聞代表。有關台灣使用在海上的保麗龍，我看到環保署的資料全部都是說會委託給保麗龍再生協會處理，可是台灣養殖業所使用的保麗龍到底有多少量？回收的量又是多少？環保署有這個資料嗎？

符副署長樹強：漁業署有這個資料。

陳委員曼麗：那請你要求漁業署把這個資料提供給本席，好嗎？

符副署長樹強：好。

陳委員曼麗：我不相信環保署沒有這個資料，因為保麗龍後續的處理是環保署要負責。基本上我希望能夠知道台灣養殖業的保麗龍使用量，還有後面的回收量所占的比例是多少？然後又是怎麼樣做回收的？

符副署長樹強：好，漁業署今天也有來，我們會跟他們講一下。

陳委員曼麗：不好意思，我忘記請漁業署的王副署長來發言，你要發言嗎？如果你要發言的話，我給你 1 分鐘，請趕快，因為主席已經站起來了。

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。委員提到的是台灣沿海、沿岸牡蠣養殖的部分，據我所了解，牡蠣養殖業是由地方政府管理。

陳委員曼麗：那漁業署呢？中央呢？

王副署長正芳：我們是輔導他們來做處理，據我所了解，台南市政府有要求牡蠣養殖業者要把海上的設施回收。

陳委員曼麗：那回收的量只有一點點，所以我不相信，請你把相關的資料提供給我，我要的是全國的資料，好嗎？謝謝。

王副署長正芳：好，謝謝。

主席：剛剛陳委員特別提到請漁業署把相關的書面資料提供一份給他。待會吳委員玉琴質詢結束後休息 5 分鐘。

請吳委員玉琴質詢。

吳委員玉琴：主席、各位列席官員、各位同仁。林副局長，我想請教一下，關於這次德翔臺北海難的船的問題，其實 2008 年在北海岸也發生過晨曦輪擱淺案，2011 年也發生過瑞興輪事件，所以航港局有沒有考慮過要重新劃定或是規劃北海岸的航線？因為看起來在那個地方擱淺的機會非常大，這個跟航線有沒有關係？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。我們最近有邀請一些專家來討論，討論的結果是，因為基隆港出去之後就是一個開闊的海域，所以……

吳委員玉琴：有沒有具體的航道規劃？

林副局長昌輝：我們會劃一個警戒區域。

吳委員玉琴：警戒區域？

林副局長昌輝：就是船一旦進入這個警戒區域，岸上的監控單位，包括港務公司的訊號台跟海巡署的岸際雷達就會知道它的動態，然後我們就會警告他們。

吳委員玉琴：好，就是會有多一些的提醒跟警告，而不是會劃設所謂的禁航區。

林副局長昌輝：是，因為那是一個開闊的水域。

吳委員玉琴：好，這次船體斷裂的問題，看起來船公司是有提出船體移除計畫，前半段大家比較清楚，因為要用浮揚，後半段是談到要用浮揚或是大體切塊，我不知道航港局這邊會怎麼判斷是要用浮揚，還是大塊得切割？價錢上有什麼差別嗎？

林副局長昌輝：報告委員，因為後半段部分破損的比較嚴重，主機又在那邊，所以比較重，原則上我們還是要求他們要用浮揚的方式。

吳委員玉琴：這是原則。

林副局長昌輝：是，但是如果真的有困難，浮揚不起來的話……

吳委員玉琴：可是我們擔心大塊切割會造成第二次的環境污染。

林副局長昌輝：是，那是一個備案。

吳委員玉琴：價錢差多少，能不能讓我知道一下？

林副局長昌輝：我們不清楚價錢差多少，因為那個是由 P&I 跟 SMIT 在談的，價錢我們不清楚。

吳委員玉琴：這就是我們擔心的事，如果船公司或保險公司為了要省錢，就採用比較省錢的方式，航港局葉組長你能回答嗎？

主席：請交通部航港局葉組長答復。

葉組長明水：主席、各位委員。跟委員報告，整個移除作業的前段是用浮揚的方式，後面是用切割的方式。

吳委員玉琴：剛剛不是說大塊切割是另外的備案？

葉組長明水：我要跟委員報告，這個切割不是一般的切割，在高雄港 42 號碼頭，有一艘翻掉的客船，那是用鍊條穿過整個船體來切割，它對海洋環境的影響比較小。用鍊條穿過這個船體，然後大塊的切割，然後再把這些用 1,000 噸的吊……

吳委員玉琴：那我是不是也要問環保署，到底環境污染評估是你們這邊在評估、還是環保署在評估的？

葉組長明水：跟委員報告，那是鍊條穿過船體，然後用搓的方式來把船體切割。

吳委員玉琴：是，我知道，因為這個很專業，所以我們不太確定到底它會不會對環境、海洋造成污染？這個是你們在評估？

葉組長明水：它是不用電的，它是用機器在切割，所以對環境的影響相對小了很多。

吳委員玉琴：那有民間相關單位或是專家學者評估過這對環境的影響是比較小的嗎？

葉組長明水：對，因為那是一個鍊條在來回的鋸而已。

吳委員玉琴：好，但是我們還是想要知道，到底是浮揚比較貴、還是切割比較貴？這個價格還是請提供一下，好不好？如果有確定的經費評估的話。而且最重要的評估是要對環境的衝擊最小。

林副局長昌輝：是。

吳委員玉琴：剛剛有提到，大家都非常的擔心，為什麼這個議題會一直的被重視，因為台灣的颱風季節快要來了，照剛剛航港局的講法或是負責指揮這個事件的總召談到的，30 天後新加坡的船才會來，然後工期又要 80 天，這樣一定會拖到 8、9 月去的，那時是台灣颱風最多、風險非常高的時候，這樣會不會像以前的阿瑪斯號一樣，船被颱風打掉，又沉到海底了，我們是要跟颱風賭這個嗎？有沒有什麼防颱或是更積極的作為？

林副局長昌輝：報告委員，我們會請船公司要求打撈公司要有固定、加強的設施。

吳委員玉琴：就是不要讓它亂漂就對了？

林副局長昌輝：是，會這樣子處理。

吳委員玉琴：好。另外有一個部分我對航港局一直有一些疑慮，根據海洋污染防治法第三十二條及商港法第五十三條，當船舶發生海難或是意外事故擱淺時，必要時航港局得逕行採取應變措施或是處理措施，其應變所產生的費用，由該船舶所有人負擔。可是我看到航港局的一些說帖卻一直提到一個概念，就是你們是間接強制介入，還需要是因為義務人不履行義務且完成一定的行政程序後，你們才會介入來代為履行。你們這個態度讓我在解讀海洋污染防治法和商港法相關條文時，覺得你們是相當的被動，還有不作為，所以本席特別請教立法院法制局，因為立法院的法制局在立法上是相當專業的，所以我有特別請教他們，他們認為你們的解釋可能有錯誤。主席，不好意思，我今天有特別的邀請立法院法制局洪組長來，對於這樣的法令解釋，是不是可以請他來幫我們說明？

主席（陳委員曼麗代）：1 分鐘好不好？畢竟他不是列席的官員。

吳委員玉琴：我不是要質詢他，我是請他來幫忙解釋一下。

主席：請立法院法制局洪組長發言。

洪組長文祥：主席、各位委員。跟委員報告，商港法第五十三條第一項有關行政處分的作為是有一些規定，如果它不作為的話，才會跳到行政執行法第二十七條、第二十八條有關間接強制跟直接強制的問題，但是商港法第五十三條第二項特別規定，必要時航港局得逕行採取應變措施。顯見無論船長或是船的所有人在第一項有沒有作為或有沒有改善以外，航港局皆可以用第二項適時介入。舉例來說，這就好像在颱風來臨前水閘門關閉之前，汽車不是都在那邊，一般地方政府也不用等公告後行為人去作為，因為它適用緊急情況的急難措施，所以可以自行把車子移開。這有點像行政執行法第三十六條的規定：「行政機關為阻止犯罪、危害之發生或避免急迫危險，而有即時處置之必要時，得為即時強制。」這個即時強制就是商港法第五十三條第二項，必要時行政機關可以採取的作為，這個跟間接強制是不一樣的，報告完畢。

吳委員玉琴：是，意思也就是說，如果有需要的話，我們可以直接介入？

洪組長文祥：如果行政機關有急難性、急迫性，它就可以依據商港法第五十三條第二項，因為商港法第五十三條第二項不是間接強制，如果是間接強制，行政執行法就有費用的規定，所以在商港法第五十三條第二項的後段，又有針對行政機關的即時強制作為有費用的分擔，另外再有一個特別的規定，報告完畢。

吳委員玉琴：本席一直覺得，航港局對於法條的解釋是不是會導致我們對於相關的判斷有所錯誤，

因為公共利益應該是高於船東或是保險公司的利益吧！

洪組長文祥：對，這要看航港局覺得是不是有急迫性，如果航港局覺得這個不會有很嚴重的污染，那它就可以採取第一項。

吳委員玉琴：我不是要質詢你，不好意思！因為今天所有委員都覺得很急迫，尤其船體斷裂之後會造成很多後續的問題，如果它是完整的，可能拖吊之後就沒有什麼問題，在颱風前完成也沒有什麼問題，可是它已經斷裂了，貨櫃也造成污染，我們覺得前段造成污染的可能性已經很高了，所以我們希望他們可以及早的處理，可以從剛剛的進度看下來，要拖個 3、4 個月應該是跑不掉的，後面的風險還是要全民來承擔，這是我們最擔心的部分。

洪組長文祥：對，商港法第五十三條第二項有一個特別的立法，就是必要時航港局得逕行採取應變的處理措施。

吳委員玉琴：是，所以我要問航港局，什麼時候是你要採取必要，且更直接的介入手段？

林副局長昌輝：報告委員，因為奈洛比國際公約裡面有規定要給它一個合理的期限，而且要書面通知。政府機關要介入的話，一定要有實務跟經濟上的考慮，所以並不是政府機關可以隨時介入。一般政府機關會介入都是有急迫性，或有關人命，如果這條船失去動力就要馬上拖救，因為有急迫性。以德翔公司這次的事件來講，它是有作為的，並不是沒有作為，所以我們要介入要有理由。

吳委員玉琴：是，所以在這次行政院의 檢討裡面，沒有談到要有更積極介入的部分嗎？

林副局長昌輝：有。

吳委員玉琴：有嘛！對不對？

林副局長昌輝：我們將來會，一旦行政機關要介入……

吳委員玉琴：因為這個沒有法律的問題，是你們要不要作為的問題。

林副局長昌輝：如果行政機關要介入，將來我們就會……

吳委員玉琴：然後你們又提到一個問題，我每次看到航港局的說帖，就讓人覺得不太舒服，你們說，本局沒有機具設備跟技術，這也許是事實；另外，如果要代為履行，還要緊急招標、委外。這個部分也是一個問題，那是採購法的問題囉！今天工程會的人也有列席，工程會哪一位可以回答，像這樣的緊急狀況需要適用採購法嗎？還是我們可以適用政府採購法第一百零五條規定，在緊急的情況下，我們可以有什麼樣的緊急措施？還是就像開口契約一樣，可以先有契約的內涵，只要發生事件的時候，可以先請他們來執行？

主席：請行政院公共工程委員會企劃處陳專門委員答復。

陳專門委員信瑞：主席、各位委員。工程會先對此做一個說明，會不會用到採購法，當然要先看商港法第五十三條，如果第一項是由船東來處理，他自己出錢，當然就不會有採購法的問題。

吳委員玉琴：對，如果是政府要積極介入？

陳專門委員信瑞：如果航港局要依照商港法第五十三條第二項介入處理這個事情的話，因為是由機關來辦理這件事情，那就要適用採購法。

吳委員玉琴：可是緊急狀況呢？

陳專門委員信瑞：在適用採購法的情況下，剛剛委員有特別提到政府採購法第一百零五條，也就是經由航港局確認這個事情沒有處理會危害到人民的生命、身體、健康、財產會遭遇到緊急危難，那簽給他們的機關首長授權核准後，需要去做必要的緊急採購，如果航港局認為有符合這樣的需要，就可以適用採購法第一百零五條緊急採購的方式來辦理。

吳委員玉琴：對於海洋的污染在認定上是不是適用採購法第一百零五條？

陳專門委員信瑞：剛剛講得很清楚了，如果這個事情沒有處理，災害的擴大會造成二次污染，因為現場的情況航港局最清楚，如果這會造成人民的生命、身體、健康、財產遭遇緊急危難，所以需要緊急的處置，那採購法第一百零五條本來就規定可以適用。

吳委員玉琴：所以是行政部門到底要不要作為，而不是沒有法條，因為有緊急採購的法條，而且它應該比較寬鬆一點，可以由行政機關認定。

陳專門委員信瑞：我想法令已經有規定這一條彈性的路，所以機關自己要看這個情形是不是真的會造成緊急危難，如果是的話，當然就可以適用。

吳委員玉琴：我真的很希望，這次的事件可以讓我們整個動起來，因為在座的都是行政官員，未來 520 之後，還是你們。所以我們期許在每一次的事件、教訓之後，都能夠讓我們可以更進一步的去解決問題，而不是像之前看到的 3 月份提出的 Q&A，看到這個會讓人質疑你們到底有沒有作為，怎麼會老是覺得這個不是你的事情，要等到船東都決定好了，才要有所作為，這樣事件的傷害還是要由我們來承受，所以我希望行政部門可以有更積極的作為來對環境的污染做出回應，好嗎？

林副局長昌輝：報告委員，我們將來會用開口合約的方式來處理。

吳委員玉琴：好，謝謝。

主席：現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席（林委員淑芬）：現在繼續開會。

請陳委員宜民質詢。

陳委員宜民：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們主要是要針對德翔臺北輪的移除作業討論，因為這也是最後一次的質詢，所以我想要做一些總結，很可惜今天魏國彥署長沒有辦法留下來，其實我有 2 張圖片是要跟他分享的，麻煩你把這個 message 帶回去告訴魏署長。

本席這個會期一直在爭取的，就是希望行政院把蚊媒傳染病防治中心設在高雄，幾個禮拜前，終於在高雄市跟台南市分別設立了這個中心，非常感謝魏署長的支持。值得一提的是，在同一天高雄市也設立了登革熱研究中心，我想這是很重要的。當然，我們希望環保署將來針對蚊媒的疫情能再給予高雄市更多協助。

請看下一張，本席在之前的一次質詢也跟魏署長交換過意見，討論有關以海水倒灌來撲滅蚊蟲的果效，當時魏署長表示不贊成。其實我們也找到一些證據，在去年 11 月 19 日，也就是高雄市前鎮區做海水倒灌的一個禮拜之後，我們去採樣，結果看到水溝裡的清水還有蚊子幼蟲孑孓

的存在，後來我把這個資料提供高雄市議會國民黨籍議員來做質詢，所以現在高雄市不再以海水沖灌下水道。

請看下一張，有關德翔臺北輪擱淺，是發生在今年 3 月 10 日；請看下一張，其實 8 年前在北海岸附近，同樣發生晨曦號擱淺，而且當時有 100 噸的燃料重油外洩，長達 3 公里的海岸線全遭污染，之後相關單位動員 1 萬 1,000 人次，花了兩個半月的時間才清理完畢，因此，當地居民形容這是北海岸的浩劫；請看下一張，大家今天也都提到 2001 年的阿瑪斯號油污污染事件，這是發生在墾丁龍坑海域，耗時 4 個月才清理完畢。為什麼我要講這些？請看下一張，因為根據資料顯示，過去 13 年來，我國周邊海域發生船難的狀況很多，包括北海岸、東海岸及黑水溝—台灣海峽海域和南部的墾丁。據此我要請教航港局林副局長，為什麼這些地方發生船難的情形特別嚴重？這些海域屢傳重大船難是否跟航線重疊有關？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。台灣外面因為受到東北季風影響，所以在東北季風期間，台灣北部及台灣海峽風浪非常大，也因此，這段時間，台灣北部和澎湖這一塊經常會發生海難事件。

陳委員宜民：而且我們圈起來的這些地方都是航線交會點嘛！

林副局長昌輝：是。

陳委員宜民：因為航線就是這樣走，所以這部分是無法改變的，但是否有預防方法？

林副局長昌輝：將來我們會劃設一些警戒區域，並且透過監視系統，包括結合海巡署的岸際雷達、港務公司的訊號台以及船舶自動辨識系統（AIS）來建立一個監控……

陳委員宜民：就是防患於未然？

林副局長昌輝：是，將來我們會朝此方向去處理。

陳委員宜民：好，謝謝。

接下來我要請教漁業署王副署長。請看下一張，這次的污染滿嚴重的，所以剛才副署長在報告時提到你們有委託一些單位進行調查；請看下一張，你們委託的單位包括水產試驗所、海洋大學等等，請問調查完之後，可以據以提出求償嗎？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。是。

陳委員宜民：問題是如果沒有一個 baseline，也就是沒有一個基礎的海洋生物狀況或是漁獲狀況，那要怎麼求償？你們在報告中說 100 年到 101 年，特生中心曾經針對北海岸藻礁的分布做生態調查，而現在要求償，總是要有一個基礎點，倘若沒有基礎點，只有現在已經被污染的點，那要怎麼求償？

王副署長正芳：我們水產試驗所從 92 年開始，針對台灣周邊海域進行一項較大範圍的調查計畫……

陳委員宜民：可是水產試驗所針對的是水產，這等於是漁獲，並不是針對海洋生物啊！你們有常規性的在做海洋生物的部分嗎？你們今天早上的報告是說 100 年、101 年，這都已經是 5 年前的事情了。

主席：請農委會水產試驗所海洋漁業組葉組長答復。

葉組長信明：主席、各位委員。水產試驗所從民國 92 年開始，每年 4 季定期在全台灣各個定點進行水質、浮游生物及仔稚魚的調查……

陳委員宜民：所以還是會做？

葉組長信明：是。

陳委員宜民：所以可以跟這次的委託調查結果作一比對來做為求償依據？

葉組長信明：是，可以當做背景資料，看看到底哪些……

陳委員宜民：你們是到 9 月 30 日才會完成，這樣來得及嗎？

葉組長信明：不是，9 月 30 日是另外的委託計畫。

陳委員宜民：你們採樣的點，有沒有提供相關資料給委託的單位了解？因為必須兩邊重複採樣，才能求償啊！

葉組長信明：有關 9 月底之前的計畫，我們目前是跟海大進行合作調查，所以我們了解他們的調查情況；同樣的，我們這邊也會提供資料給他們。

陳委員宜民：好，謝謝。

像這樣的狀況，如果依照海洋四法，將來成立海洋研究院或研究中心，是不是會比較容易運作？科技部現在不是有一個海洋中心嗎？將來海洋四法實施之後，不是會有海洋研究院嗎？海洋研究院是不是會針對海域中的海洋生物來做調查？

王副署長正芳：據我了解，未來會有海洋委員會，而海洋委員會的組織中會有一個委員所說的單位。事實上，目前對於台灣周邊海域，除了農委會水試所以及相關研究有在做資源等的調查外，其他部會也在進行不同目的的調查，所以如果能夠整合成一個資料庫，那麼資料就會比較完整。

陳委員宜民：現在中山大學是不是也有一個教育部支持的頂尖的海洋研究中心？他們有做這方面的調查嗎？

王副署長正芳：這我不清楚，但我們在行政院檢討未來整個海域的調查資料分享中，有建議要整合一個大數據資料庫，這樣的話，未來可以做……

陳委員宜民：所以在海洋組織法的架構裡面，也會整合到海洋四法……

王副署長正芳：我們在行政院的檢討報告裡面是這樣建議啦！

陳委員宜民：好，謝謝。

請看下一張，我們知道這次德翔臺北輪擱淺事件是在 3 月 10 日發生，剛才魏國彥署長也分享了一些他的看法，同時提到要處理這個問題，對環保署來講其實有點困難，因為他沒有辦法整合 23 個分散在 6、7 個部會的單位一起來做這件事情。事實上，立法院在去年 6 月 16 日三讀通過海洋四法，而海洋四法的立法是由國民黨的邱文彥委員及民進黨的田秋堇委員共同促成的，原本在今年 7 月 4 日就要上路，但很遺憾的，在德翔臺北輪發生船難之後的 11 天，也就是 3 月 21 日，民進黨的段宜康、周春米、顧立雄、尤美女及賴瑞隆等 5 位委員提案暫緩實施海洋組織法。站在專業的立場，本席認為我們應該要促成海洋四法儘速恢復實施，因為所謂的海洋四法

，包括海洋委員會組織法、海洋保育組織法、國家海洋研究院組織法及新的海巡署組織法，所以唯有透過儘速實施海洋組織法，才能讓我們將來再碰到類似船難造成的污染事件時，能夠有一個單位總其成的來負責，而不會一再發生讓環保署署長下台的狀況，其實 2001 年時的環保署署長林俊義，就是因為阿瑪斯號事件下台，這次魏署長為了德翔臺北輪事件，也是心臟病都發作了。

請看下一張，環境品質文教基金會謝英士董事長在 4 月 6 日的讀者投書裡面說：「環保署只有政策和督導能力，沒有執行能力，要有海洋委員會才有能量，結果海洋四法暫緩實施，立委現在又跑回來怪環保署處理能力不足，豈不是鬼打牆？我們要問的是，國家重要政策每遭政黨輪替中斷，如何奢談進步？海洋油污問題要換幾個環保署長才能解決？在海洋四法通過，海洋委員會正式上路之前，海洋事務仍然分散，有賴環保署居中協調。」本席擬在今天提案，因為這次德翔臺北輪的污染事件，凸顯了海洋委員會的重要，而且執行法定業務也是刻不容緩，所以我要為國人及環保署請命，請召委去跟貴黨段宜康委員協調一下，基於本委員會的專業立場，應該要儘速讓海洋組織法實施，以落實海洋台灣的願景。謝謝。

主席：報告委員會，稍後本席質詢完畢，即處理臨時提案；

臨時提案處理完畢之後，中午不休息，繼續進行詢答。

現在請鍾委員孔炤質詢。

鍾委員孔炤：主席、各位列席官員、各位同仁。今天的議程是邀請環保署等部會就「依 2007 年殘骸移除奈洛比國際公約檢視我國德翔臺北輪船體移除作業是否符合海洋環境保護需求及後續污染賠償作業報告」列席報告，並備質詢。本席看過各部會提供的相關書面資料，當然，各部門有各部門的職掌，所以方才陳宜民委員特別提到海洋四法會不會在政黨輪替之後重起爐灶？我想這是各有說詞、各有解釋，大家可以後續再來討論。

本席今天要說的重點是，奈洛比國際公約總共有 15 條，其中第五條到第十條的規範，包括通報、認定、殘骸的定位及標示、移除措施、船舶所有人的責任等等。誠如方才副署長所言，我們並未加入這個公約，所以相對的，沒有辦法去做該公約相關的政策作為，但是我們政府還是有應盡的責任跟義務。也就是說，該公約的精神及各種規範其實可以做為我們行政機關的參考依據，也可以做為我們日後發生船難時，對於殘骸移除運作的參考。副署長以為如何？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。是的，沒錯，所以我們才會特別強調要掌握它的精神，就是對生態環境損害最小，儘速處理移除的作業。

鍾委員孔炤：剛才副署長、航港局副局長及多位委員都提到海洋污染防治法第三十二條或是商港法第三十九條、第五十三條的規定，尤其是海洋污染防治法第三十二條第一項規定：「船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。」因為這次船難是發生在新北市，所以地方主管機關當然就是新北市政府；該條第二項規定：「前項情形，主管機關得命採取必要之應變措施……」這就像剛才政府官員講的，在緊急的處理過程當中，依據商港法第五十三條，有些必要措施可能只能用「得」字，

除非牽涉人身安全，才會做一些緊急的應變措施，不然的話，都是依據船東或船舶所有人該處理的方式來做處理。

我想發生海難事件，並不是大家所期待或樂見的，但是船舶擱淺問題，其實有點意思，因為船東搞不好會因此賺錢。副署長有何看法？

符副署長樹強：這不是本署或是政府樂見的，我們比較關心的是，所有受到污染的海域，可以即時清除，並且可以防止再次污染。

鍾委員孔炤：如果船東認為擱淺之後他可以賺錢，會不會故意把清除的時間拖得久一點？

符副署長樹強：基本上……

鍾委員孔炤：包括副署長及相關部門剛才都提到，我們要依法行政、依法處理，但是處理過程中，仍有許多地方有待精進，也就是說，如果按照現行法規，政府部門是在被動的情況下去做處理，那麼基本上，我們得採取的應變措施，可能會受到人力、設備、機件及天候因素等等的影響……

符副署長樹強：是。

鍾委員孔炤：所以雖然有相關法規，但不論依照海洋污染防治法第三十二條或商港法第三十九條、第五十三條，其實我們都是被動的。

符副署長樹強：雖然被動，但是因為有現場應變中心這樣的會議組織，所以我們可以在第一時間掌握各種狀況並且來做處理，例如開口合約，我們就把岸際……

鍾委員孔炤：我們一直在講合約如何云云，其實以這次德翔臺北輪擱淺事件來看，處理過程中，也導致兩位空勤隊員罹難，當時行政單位認為海象不佳，但並未延誤處理。事實上，從 2001 年發生阿瑪斯號事件到現在，我們在處理上，整個 SOP 還是建立在重大海洋緊急應變計畫當中，殊不知這個計畫的名稱其實已經宣告全面棄守！

符副署長樹強：行政院在檢討時，也認為要整合兩個應變中心……

鍾委員孔炤：我們一直提到後續處理及收拾的態度，包括環保署跟航港局是否能夠更積極的研議，讓失去動力的船舶能夠獲得即刻的處理？我的意思是，政府單位要先跳過船舶所有人及保險公司那種曠日廢時的估價程序來積極介入，而不是消極接受船隻擱淺、斷裂、漏油污染的命運！

符副署長樹強：這正是交通部航港局他們所關切的。

鍾委員孔炤：航港局林副局長是否可以回應一下？如果政府部門在處理過程中，能夠先跳過船舶所有人及保險公司，拿出更積極的作為，那麼對於後續相關問題，是否就能協助處理和解決？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。是，以德翔臺北輪這個案件來講，它從主機發生故障到擱淺，時間非常短，而且當時天氣、海象非常不好……

鍾委員孔炤：我知道，但我是說，如果都用這個方式來做處理，顯得有些被動，所以我希望能夠提供一些解決問題的方式。事實上，除了依照奈洛比國際公約之外，我要請教，如果台灣的救難團隊能夠整合，那在時效上是否更有幫助？以打撈公司進行殘骸的移除來看，從機械到人員的到位準備，就要 30 天，而這段時間，可能碰到雨季甚至颱風，因此，如果台灣的救難團隊能夠

整合，並在這方面加強，那至少對於殘骸移除的能量是有幫助的。依本席之見，航港局或可整合台灣相關的團隊來組成一個台灣隊，讓我們藉由技術交流及機械互通來提升未來救援的能量。環保署及航港局是否認為整合台灣船難救援團隊成為一個台灣隊，會比依靠國外團隊來得快速，同時也可以提升民間救難團隊相關的人員及設備？剛才副署長特別提到，我們也有救難人員的相關訓練及相關設備，既然如此，如果能夠結合台灣民間企業，是否可以更加快速進行後續的處理？

林副局長昌輝：是，這要分成兩個層面來講，一個是公部門，我記得幾年前海巡署曾經提出一項計畫，要建造一艘 3,000 噸的救難船，但基於效益評估……

鍾委員孔炤：我知道，因為剛才你已回答很多委員。其實對於組織台灣隊這件事，我想環保署及交通部都不會反對啦！

林副局長昌輝：是。

鍾委員孔炤：另外，有關航道監控這部分，我剛才特別提到，我們面對問題，就要有解決問題的能力，才能做好後續的善後工作，而且萬一以後再碰到船隻擱淺或是海難事件，也才能在時效上積極處理，避免人命因而喪失。因此，本席希望我們能夠針對航道監控及航道規製作一思考，因為一艘船從失去動力到擱淺，時間可能多達幾個小時，甚至十幾個小時，在這段時間裡面，海岸線上的雷達，包括 AIS，是否有辦法針對不在港際附近突然降速的船隻，做出警覺反應？我想這要特別請交通部運輸研究所底下的港灣技術中心留意，因為這個技術中心也有一套 AIS 的監控系統。從我提供的這張圖片可以看出，台灣海峽的船隻密密麻麻，這代表這個海域裡面的船隻經濟非常活絡，目前台灣每天大概有 1,500 艘船隻在附近，所以交通部對這套系統，日後是否有擴大計畫？譬如結合海底的紋路，即時監控並主動發出警告等等，交通部是否有類似規劃？

林副局長昌輝：我們現在正規劃整套的 AIS 系統，也會跟海巡岸際雷達進行整合……

鍾委員孔炤：有關航道監控及航道規劃，交通部航港局應該重新進行全面性的思考，包括現有設備是否足以因應、是否能夠提早處理等等。也就是應該要主動積極，而不是被動式的在發生事故之後，等船東來通報。我的意思是，政府單位的相關設備，應該要提前主動的發出警報，這樣才能讓船難事件，獲得即時的因應並防患於未然。

剛才我說了，從 2001 年發生阿瑪斯號事件到現在，已經將近 15 年，其間我們究竟學到了什麼？我們在整個處理過程中，設備改善了什麼？既然發生問題，我們就要有解決問題的能力，不管未來由誰執政都一樣，我剛才提到的這些意見，對我們是有幫助的。

剛才副署長也特別提到，我們有進行船舶檢查，但因人力不足，所以是被動式的。當然，這些檢查，包括所謂的特別檢查、定期檢查和臨時檢查；而我們也知道，船舶如果檢查不合格或是設備不完妥，是不得航行的，這部分在船舶檢查法裡面列舉得非常清楚，可是我不曉得檢查的執行率到底有多高？

林副局長昌輝：我們分成兩部分進行檢查，一個是港口國的檢查，一個是船旗國的檢查。對於前者，我們現在設定有一個目標，每年一定要達到這個目標……

鍾委員孔炤：其實德翔臺北輪的製造國是中國，我們查過相關資料，這幾年它發生過幾次事故，相信航港局也非常清楚。本席來自高雄，跟台船互動過，就我所知，連台船製造的新船隻，在試航期間都會發生失去動力的可能，更何況是這些舊船。因此，交通部對於船舶的檢查機制及運作情況，在能量上是否應該加強？尤其船舶的污染，會使整個海洋生態受到影響，所以有關船舶的檢查相形重要，像副署長剛才提到壓艙水這部分，其實從船隻卸貨到裝滿，壓艙水都扮演十分重要的角色，但委員並沒有要求副署長詳細說明。據本席了解，船隻卸貨要加滿壓艙水，尤其是卸空時；而在裝貨時，要排出壓艙水，甚至滿載時，必須排空壓艙水，但在壓艙水的進出之間，有些外來的生物也會破壞海洋生態。因此，未來檢查壓艙水時要特別留意，因為它的排放方式分成好幾種，大家喜歡的應該是在外海排放，這樣比較不會影響近海漁業或是生態維護。由此可見，對於船舶污染的防治，包括壓艙水的排放及船舶外殼防鏽塗料等等，扮演的角色都非常重要。

總之，本席從這次的大海難過程中，發現了一些問題，也提供了解決及因應之道，希望大家能夠從災難中學習到教訓，畢竟台灣位處亞太地區的交通要道。大家一直在講南海、南海，其實台灣才是第一個島鏈中心，所以我剛才提供的圖片也顯示，台灣海峽的船舶一天大概有 1,500 艘，既然台灣以海洋立國，那麼我們對於相關法規的設計及救難設施的到位，也不可漠視，但是這麼多年來，我們造成的海洋污染事件，包括不可逆的海洋生態破壞實在太多了，因此，對於這次德翔臺北輪事件的後續處理，不管是環保署或交通部航港局，都要檢討改進，尤其未來環保署要改制成為環境資源部，而交通部也可能變成交通建設部，在經費及人力編制上，都會比現有的範圍更大，所以主管機關、行政單位之間的橫向連繫更應大刀闊斧的進行改革，不管是法規規定或是主管機關主動介入救援的部分，包括我建議整合所有救難團隊來組成一個台灣隊；還有，航道監控的規劃、船舶檢查及船舶污染防治等等議題，也都應該開始好好研議。我要請教相關部會，未來這個研議期程大概是多久？兩個月之內可不可以提出來？

林副局長昌輝：我們來研究看看……

鍾委員孔炤：這個研究不能「看看」，否則還是會維持幾年前那種情形，應該有個期限吧？針對我剛才所提諸多必要的改進措施，給你們兩個月的時間研議，可以嗎？

林副局長昌輝：是否請委員給我們半年時間？因為這是滿大的……

鍾委員孔炤：半年太久了，你問主席看看半年她會不會接受？

主席：老實說，你們怠忽職責很久了，如果現在做不到，換成新人也要努力去做，半年太久了！

鍾委員孔炤：那 3 個月好不好？

林副局長昌輝：是。

鍾委員孔炤：希望 3 個月之後，能夠提供相關資料給本委員會。謝謝。

主席：那你要祈禱 3 個月內不會再有其他事故發生；還有，相關修法要修多久？研議配套出來，變成法律還要多久？這期間會不會再有船難？德翔臺北輪是台灣籍，如果遇到一艘外國籍，那賠償給付的糾紛恐怕會更大，一旦上到法院，台灣有沒有管轄權？還是要跟外國法院去爭？舉凡這類事情，我們從前車之鑑已經學到了很多，可是我們的法律配套卻永遠還是這麼簡單，實在

不夠啦！

接下來請林委員靜儀質詢。

林委員靜儀：主席、各位列席官員、各位同仁。我比較關注的是環境保護的問題，所以要請教符副署長，環保署全名叫什麼？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。行政院環境保護署。

林委員靜儀：既然如此，那麼不論是發生環境案件的事前預防或事後的環境保護，環保署應該都有職責所在？

符副署長樹強：對，我們按照本署組織條例的權責，會進行這樣的保護工作。

林委員靜儀：就是不論事前或事後，環保署都是主要當責嘛！那在副署長的認知裡面，有關環境保護的作為，包不包括生態保護？

符副署長樹強：依目前的職掌，這是分散在其他相關部會。

林委員靜儀：所以環保署這邊沒有主要職掌的生態保護業務？

符副署長樹強：在公害的範疇上，我們有涉入。

林委員靜儀：所謂公害的範疇，就是譬如發生空氣污染這類事件，是屬於環保署的業務？

符副署長樹強：對。

林委員靜儀：其他的環境污染都不是環保署的業務？

符副署長樹強：對，生態部分都不是我們。

林委員靜儀：我知道未來各個部會會有一些組織改造，但現在既然叫做「環境保護署」，生態保護是否也應屬於這部分的職掌？

符副署長樹強：其實在組改裡面，以海洋委員會來講，它未來會有海洋保育署。

林委員靜儀：所以未來海洋的生態就由海洋保育署負責；樹林的生態……

符副署長樹強：林務局移撥過來的話，這部分就會變成環境資源部的職掌。

林委員靜儀：所以現在環保署無法做生態保護，我也不能怪你，因為是職掌的問題？

符副署長樹強：是這樣，謝謝。

林委員靜儀：我很感謝 4 月 13 日本委員會召委帶我們到北海岸就今天討論的議題去考察並聽取簡報，但我後來得到的訊息是，這起事件發生之後的生態調查及生態復育的責任，目前是歸屬漁業署，對嗎？

符副署長樹強：是。

林委員靜儀：如果是因為目前的權責劃分，那我就不把生態保育的責任放在你們身上，但我要在此要求，未來在組織改造的過程中，千萬不要忘記把生態保育職責劃分清楚，看是哪個部會有權責來做處理。

符副署長樹強：是。

林委員靜儀：接下來我要請教漁業署王副署長，在上次會勘之後，貴署有給我們一些訊息，而我們也看到今天的報告，對於漁民的損失，貴署已經開始協助個別漁民藉由漁會請求補償，就是有

關官司的部分，是否如此？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。剛才我報告過，有關個別漁民的損失，分成兩部分，屬於直接損失，有證據的部分，馬上就可以處理，現在有 40 件提出來……

林委員靜儀：對，我看你們的資料是這樣沒錯。

王副署長正芳：至於間接損失的部分，我們也協調金山漁會委託學者評估整個損失狀態。

林委員靜儀：上次我說過，不要讓漁民自己孤單面對這些訴訟案件，國家應該要幫忙他們。事實上，第二種損失就是國家的損失，這部分我們也希望船東能夠負責賠償。所謂國家的損失，我們比較在意的就是生態傷害的部分，上次會勘時我有問漁業署要找誰來評估生態衝擊，對此漁業署今天提供的資料是說，你們在案發第 4 天前往當地進行生態衝擊之初步探勘。請問進行這項探勘的是特生中心？還是漁業署？

王副署長正芳：這起事件發生之後，我們就委託學者進行生態調查……

林委員靜儀：第幾天？

王副署長正芳：第 2 天就開始了……

林委員靜儀：委託哪個單位的學者？

王副署長正芳：海洋大學，他們針對這部分會做後續的調查；另外，我們在今天的書面報告有補充說，特生中心針對岸際的部分進行調查，相關資料也會提供海洋大學來做分析；還有，我們也補充說，水產試驗所從 92 年開始進行一項台灣周邊海域的調查計畫，農委會針對漁業利用這部分的……

林委員靜儀：所以是經濟漁業？

王副署長正芳：是，水試所有針對浮游生物及仔稚魚進行監測調查……

林委員靜儀：你說浮游生物的部分是由水試所負責？

王副署長正芳：對，所以這些資料都會彙整給我們委託的學者，因為我們委託的學者會跟水試所合作評估整個生態損失的狀況，並辦理後續復育的求償。

林委員靜儀：意思是說針對生態衝擊這部分，是由漁業署負責，所以漁業署要去評估油污事件發生之後，整個環境所受到的影響和衝擊。剛才你說第 2 天就有海洋大學的專家前往進行生態調查，那他在這段時間，要做比對的就是特生中心所做 101 年到 102 年的藻礁分布及 92 年水試所開始進行的那些調查資料，是這樣嗎？

王副署長正芳：他在這段時間會去做採樣的調查，而且也會蒐集其他單位針對這個海域的相關研究計畫及研究結果，然後彙整一份報告出來。

林委員靜儀：我一直覺得台灣並不是沒有資源，也不是沒有專家，其實我們有很多專家在做一些很好的研究，所以我比較想要了解的是，你們是在這起事件發生之後，才去找這些專家問說是不是有相關資料可以借你們比對？還是他們平常就會把這些資料提供給漁業署？有沒有這樣的作為？

王副署長正芳：沒有，我們是在發生事故之後，自己去蒐集……

林委員靜儀：趕快去蒐集？

王副署長正芳：是。

林委員靜儀：既然漁業署負責生態業務，而國家資源都是一體的，所以不論是給特生中心或是海洋大學，這些研究計畫的資料，平常應該就在你們手上，不是嗎？

王副署長正芳：我們這次在行政院進行檢討報告時，對於上次委員所提示的這個問題，也一併做了檢討，因為農委會是做經濟資源的調查，而其他各部會有可能做海域其他層面的調查，所以我們建議國家應該成立海域調查大數據資料庫，這樣的話，如果未來發生海難事件，就可以從這個資料庫取得背景資料來做分析。

林委員靜儀：那這部分未來做得到嗎？這些研究資料的大數據或資料庫，會在未來執行海洋生態相關業務的政府單位裡面成立嗎？行政院有沒有答應讓你們成立？

王副署長正芳：我們只是提出這個建議，要由院裡面決定在哪個部會成立這種大數據資料庫。

林委員靜儀：你們提出之後，行政院有沒有答應未來要給你們這樣的資源或是資料？

王副署長正芳：院會會指定一個部會來做處理。

林委員靜儀：可是你們現在蒐集的資料，跟學者專家在 10 年前做的東西搞不好對不起來，所以到時怎麼要求船東針對這起事件所造成的生態衝擊來做賠償？有沒有資料對不起來的可能性？

王副署長正芳：有可能，不過，我們是儘量蒐集整個背景值啦！

林委員靜儀：我們打官司時，國家賠償的生態污染和生態復育這筆錢，是不是很有可能拿不到？

王副署長正芳：我們會儘量提出證據來求償。

林委員靜儀：其實現在要求你也不是很公平，因為過去的資料庫沒有建立、沒有整合，但我覺得這是很重要的作為，畢竟可能 10 年發生一次這種事情，所以我們平常就要備妥資料在那邊等，這樣事件發生之後，才可以立刻去蒐集相關的生態資料回來比對，也才可以在求償時知道到底有沒有造成生態衝擊、生態評估到底要怎麼做等等，像這些東西，未來是否可以形成一項計畫去做處理？

王副署長正芳：我們農委會自己有檢討，未來針對發生船難的高風險區域海域，會請水試所……

林委員靜儀：發生船難的高風險區域海域？有這樣的說法嗎？是不是哪些地方比較會有船漂過來，其他地方沒有？

王副署長正芳：我們來評估看看哪些區域比較屬於高風險，然後請水試所針對這些區域範圍進行經常性的調查。

林委員靜儀：我覺得你們可以先盤點看有多少資源，就是我剛才說的，這些專家學者對於台灣周邊海域的資源及環境的現況調查到什麼程度，你手上要有一個資料，然後未來欠什麼再補什麼，如果需要我們委員協助質詢的部分請告訴我們，我們會幫你們把資料要到。

王副署長正芳：是，謝謝委員。

林委員靜儀：接下來我要請教符副署長，對於投影片上這個活動，你有沒有興趣參加？這是 3 月底舉辦的吃薑母鴨活動，依你來看，它是自強活動還是教育活動？

符副署長樹強：是不是環境教育活動？

林委員靜儀：你的意思是說，環境教育活動都是這樣辦的？我看這裡面沒有什麼環境教育啊！但你說的沒錯，這就是我們的環境教育活動。根據環境教育法第十九條規定，機關、公營事業機構、高級中等以下學校及政府捐助基金累計超過 50%之財團法人，所有員工、教師、學生，每年都要參加 4 小時以上的這種活動，這叫做環境教育。而且這筆錢是國家出的，它是根據環境教育法第八條，各級主管機關應設立環境教育基金，其中每年至少要提撥 5%的環境保護基金。這個活動已經發生過了，但據本席觀察，很多地方的環境教育的錢就是這樣花的。當然，如果每件事情都要以數據來做考核，我也不是很認同；不過，像這種不能考核的東西，就把錢這樣花下去，不是更有爭議嗎？因此，本席希望環保署能夠針對環境教育這部分通盤檢討，看看怎樣的環境教育是我們心中覺得應該做的，而不是把錢這樣花。

請看下一張，這也是貴部門一個叫做「環境教育終身計畫」的活動內容，可是看起來很像直銷，竟然有白金級、鑽石級和滿 25 年之類的。我們上次審查環境教育基金時，我就提問，為什麼會有一個預算匡列 25 年之後的東西？當時你們說會檢討，所以前一段時間，我請助理再去查；請看下一張，前幾天我的助理上去查，結果顯示有效護照還有 37 萬人，但是，教育終身學習網站在我們查詢之後，就一片空白，頁面只註明：配合立法院決議，本署自即日起終止「環境教育終身學習護照推廣計畫」，而另一份報告更載明，因為本席質詢的緣故，所以你們停止環境教育終身學習護照推廣計畫申請。當然，上次我們在審查環境教育基金時也表示過，環境教育終身學習護照推廣計畫違反預算法第三十九條的規定，也無法實際達成環境教育的效益。我很高興環保署也認同環境教育終身學習護照推廣計畫不妥而停止執行，不過，我想要詢問符副署長，這 37 萬張環境教育終身學習有效護照的成員，有些未來可能會達到白金級，還有機會可以獲得 10 萬元獎金。請問環保署要如何回覆他們？我不要聽到你們說：「因為林委員不給錢了，所以我們就終止。」那麼豈不是所有的帳都算在我的頭上？

符副署長樹強：我們對於不合理的狀況都會予以調整，也會妥善處理後續的善後事宜。

林委員靜儀：當然，我查詢環境教育終身學習護照推廣計畫活動辦法有載明，未來如有更動，擁有環境教育終身學習護照者可自行選擇如何變動，本席認為這樣的作法略嫌粗糙。如果因先前的設計者計畫不良，我們當然也很樂意看到環保署終止「環境教育終身學習護照推廣計畫」。也許你們會覺得有些倒楣，但這種直銷式、衝業績式的「環境教育終身學習護照推廣計畫」確實沒有意義，也是不合理的作法；即便有些民眾衷心期盼參加「環境教育終身學習護照推廣計畫」，結果環保署宣布終止，以致本來有機會可以得到獎金的參加者有失落感，我們也不希望你們提供這樣的獎金給民眾，所以請環保署針對這 37 萬名環境教育終身學習護照者提出妥善處置，包括你們要提出該項計畫終止原因、未來你們打算用什麼方式繼續鼓勵民眾參與環境教育的自我充實與學習？以比較友善的說法來說明，不要用一句話很粗糙的說：「因為林委員要我們關掉，所以我們就關掉。」。好不好？

符副署長樹強：好的。

林委員靜儀：本席相信環境教育還有很多重要且可行的作為，請你們再行檢討，也期待你們能夠提出比較好的作法。

符副署長樹強：好的。謝謝委員指教。

主席：請李委員彥秀質詢。

李委員彥秀：主席、各位列席官員、各位同仁。今日本委員會是第二次討論「德翔臺北號」輪船體移除作業的議題，當然，「德翔臺北號」確實是臺灣生態的一大浩劫，本學期有許多中小學的課外教學參觀地點，正是北海岸石門海域「德翔臺北」事故現場，讓學生實際瞭解貨輪擱淺的情況。就外界人士看來，「德翔臺北號」貨輪擱淺事件已經發生多時，根本不清楚「德翔臺北號」岸際除污的進度如何？日前本委員會同仁親赴現場勘察，我們比較清楚「德翔臺北號」岸際除污的進度，但我還是要藉此機會再次表達「德翔臺北號」事件發生迄今，其實後續處理首重生態復育與照顧漁民的權益。

請問符副署長，自 1977 年發生「布拉格油輪」漏油污染事件到日前發生「德翔臺北號」貨輪擱淺事件為止，各部會後續有向船公司求償。對不對？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。對。我們依據行政院核定之「重大海洋油污染緊急應變計畫」啟動應變機制，有關公部門賠償的部分，環保署會經過彙整之後再提出求償。

李委員彥秀：過去都是由環保署提出求償，還是各部會各自求償？

符副署長樹強：有關私部門方面，由各部會依據其損失的狀況各自求償。

李委員彥秀：符副署長所謂私部門是指民間的部分？

符副署長樹強：對。

李委員彥秀：過去公部門都是由各部會個別提出求償，還是由環保署統一求償？

符副署長樹強：公部門部分是由各部會分別提出，俟環保署彙整之後再提出求償。

李委員彥秀：經查歷年發生 13 件重大海上船隻漏油事件，有些漏油污染是向船公司求償，其中也有一些是環保署認為並未污染海域，至於船隻到底有沒有污染海域而需予以求償，我並不清楚。如果就你方才回答的標準，公部門的部分由環保署全權處理，請問符副署長，你們對於漏油污染事件賠償案應有一定的求償金額。對不對？

符副署長樹強：對，依照實際的……

李委員彥秀：你們都有提出數字嗎？

符副署長樹強：這必須由我們提出數字。

李委員彥秀：那你們求償的標準為何？

符副署長樹強：所有與重大海洋油污染緊急應變措施的相關費用，我們都會提出求償。

李委員彥秀：針對本席所提出的問題，你並沒有實際的回答。所謂的「求償」是包括海洋油面的污染、漁民權益的損失，你們都有一定的求償標準。方才有幾位委員詢問現今生態污染的情況，也就是環保署有沒有每年都有進行調查？

符副署長樹強：這部分是漁業署負責的業務。

李委員彥秀：王副署長，從 1977 年發生「布拉格油輪」漏油污染事件，到日前發生「德翔臺北號」貨輪擱淺事件為止，歷年發生重大海上船隻漏油事件，有些有向船公司求償，也有些沒有求

償。請問漁業署有沒有定期執行海洋生態污染的調查？如果你們沒有這麼做，那麼你們要如何提出訴訟？如同隔壁興建大樓而造成自己的房屋損壞一樣，畢竟要有施工前的鑑定，大家能夠清楚區分是施工前與施工後造成哪些鄰損？我們才能以此做為求償的基準。請教王副署長，臺灣歷年發生多次重大海上船隻污染海洋事件，這不是第一次發生，漁業署針對海洋生態有沒有做例行性海洋生態污染的調查，以利我國在國際法院與船公司進行訴訟。請問漁業署有提出哪些評鑑的基準？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。農委會水產試驗所自 92 年起展開臺灣周邊海域調查計畫。

李委員彥秀：農委會水產試驗所相隔多久時間做一次調查？

王副署長正芳：每年做一次調查。

李委員彥秀：王副署長，我在這方面或許不是專家也不具專業，但是，本席想了解的是，根據水產試驗所提出的研究報告，是否有足夠的證據與資料足以因應每次發生重大海洋污染事件，可以協助環保署進行國際訴訟？據我的瞭解，歷年發生 13 件重大海上船隻污染事件，其中有一些向船公司求償獲得的金額，與我們自行認定的求償金額、和解金額有著很大的落差。也就是說，就過去水產試驗所每年做的生態基礎報告不足，無法因應我國國際訴訟所需證據資料，這也就是為何臺灣歷年發生重大海上船隻污染事件時，我們求償金額、和解金額有著很大落差的原因所致。

王副署長正芳：報告委員，日前發生「德翔臺北號」貨輪擱淺事件，根據我們檢討的結果，除了水產試驗所已實施臺灣沿岸海域監測調查計畫之外，未來我們還會請水產試驗所針對海岸高風險海域做……

李委員彥秀：你覺得這樣做就足夠了嗎？

王副署長正芳：若我們要展開全面性調查，相關經費必定相當的昂貴，而且各部會針對各海域會做不同目的的調查，我們有建議在某單位成立數據庫，相關資料經過調查彙整之後，未來我們便可連結資料加以運用。

李委員彥秀：請問王副署長，海域的保護屬於漁業署的業務嗎？

王副署長正芳：我們是針對漁業經濟利用的魚進行管理。

李委員彥秀：譬如海巡署負責清除海面油污；漁業署負責漁業類別與收穫量；環保署負責處理沿岸污染，事實上，你方才答復的內容與發生重大污染事件有落差，所以我才會詢問未發生漁業污染前，漁業署的權責為何？

王副署長正芳：漁業署的業務以經濟魚種進行調查研究為主，進而展開相關利用與管理……

李委員彥秀：請問王副署長，每次發生重大污染事件求償之後，生態保育與復育的工作是由誰負責？

王副署長正芳：重大污染事件求償完成之後，是由漁業署負責執行生態復育的工作。

李委員彥秀：歷年發生 13 件重大海上船隻污染事件之後，有些有獲得賠償，但有一些未獲得賠償，公部門編列了多少的經費做後續的生態復育工作？事實上，因為你們權責分得很散，漁獲量

是由漁業署負責統計，林務局還負責保育類哺乳動物生息現況分析。請問王副署長，若因海洋重大污染事件導致鯨魚死亡，相關求償事宜是由哪個單位負責？因此，我質詢的重點是，包括日前發生「德翔臺北號」貨輪擱淺事件之後，在在都凸顯許多的問題，我們看到你們在權責分工上非常的零散，所以不管是公部門的求償也好，或你們協助民間私部門的求償也好，我們看得出你們在事權分工上並未統一。我先撇開「德翔臺北號」貨輪擱淺事件不談，過去發生 12 件重大海上船隻污染事件，環保署是負責處理污染的部分，而後續的生態復育計畫應由哪個單位負責執行？這是由漁業署負責的嗎？

王副署長正芳：這由我們負責。

李委員彥秀：日前「德翔臺北號」事件我們一定會要求你們要執行生態復育的工作，再加上過去發生 12 件重大海上船隻污染事件，由哪個單位負責執行相關的工作？

王副署長正芳：我們一般……

李委員彥秀：你不要跟我講一般，你只要告訴我，在每次求償之後，即便相關的求償金額是不足以提供你們做為生態復育之用，你們編列多少預算在執行生態復育上？難道生態復育計畫不重要嗎？如果你們不投資在生態復育計畫上，包括漁民後續漁獲量及經濟產業層面所遭受的損失就更大了。過去每次發生重大海上船隻污染事件之後，你們有沒有編列預算執行生態復育的工作？沒有。對不對？

王副署長正芳：我們有做一些魚苗放流的工作。

李委員彥秀：這就是官方官僚的回答。本席質詢到現在，我還是要強調，如果當初立法通過成立海洋事務委員會，或許每當發生重大海上船隻污染事件時，我們就有機會做比較完整與周延的處理，其中包括生態復育計畫及未來國際求償訴訟，也包括我剛剛所強調的，你們要定期做生態評估報告。如果沒有這樣做的話，每當我們進行國際訴訟時，我們所提出的標準能否信服眾人？方才王副署長表示，雖然你們每年都有例行計畫，但是相關資料能否提供國際法院參考？他們能否認同你們所做的評估報告？請你們心自問。這也就是為何每次訴訟求償和解金額有著如此大的落差？

最後，因為魏署長今天未列席，所以本席要請教符副署長的是，我相信魏署長任內可能最感到遺憾之事，就是海洋事務委員會或海洋署未完成相關的組織改造，如果當初能夠完成相關組織改造，那麼我們今天面對「德翔臺北號」事件的後續處理會不會更好？

符副署長樹強：當然會，因為事權可以獲得相當的統一。

李委員彥秀：當時有委員表示海洋署組織條例實屬烏龍大法，你們有沒有據理力爭並說明清楚？

符副署長樹強：我記得學者專家與國發會的人員都有表達看法。

李委員彥秀：我再次強調，我認為該有的組織改造，我們就要儘速去做，這或許是魏署長國彥任內最感到遺憾之事，若當初沒有立法院立委直指這是糊塗大立法、海洋署組織條例是亂七八糟的組織，我相信今天在面對「德翔臺北號」事件，後續的處理或許會更好。我也相信，在這段時間所有委員提出的議題，包括海洋生態應做定期且完整的調查，讓我國未來在面對重大污染事件時，我們的生態復育研究報告能夠有較完整的基礎，包括未來要進行國際訴訟向船公司求償

時，我們所提出的證據資料才會更有力。至於怎麼做、該如何做？未來在完成海洋署組織改造時，就今日委員建議的這些部分，我希望你們要做得更完整。

主席：稍候待黃委員秀芳質詢完畢，我們隨即處理臨時提案。

請蔣委員萬安質詢。

蔣委員萬安：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，本席關切日前發生「德翔臺北號」貨輪在新北市石門附近擱淺事件，目前對於海面及岸際油污染是否已經完全的清除？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。無論是岸際油污染的清除及船上殘留油污的移除，均已暫告一段落。

蔣委員萬安：接續要進行「德翔臺北號」船體移除作業，當然，這部分可能是由交通部航港局負責。根據媒體報導，目前「德翔臺北號」船體移除作業將採用浮揚移除的方式，將船體拖移他處執行移除作業，對不對？相關作業需時多久？

符副署長樹強：報告委員，此事正由航港局審查中。

蔣委員萬安：請交通部航港局林副局長答復。

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。我單就「德翔臺北號」船體移除而論，不論貨櫃移除的部分，因為這必須從新加坡動員，所以我們要先讓拆卸船機上「德翔臺北號」，並調派 1 艘乘載達 1,000 噸的大型吊桿平台船至石門海域支援，前置作業需時 20 天，再加上要將浮起的船身前段吊起，擺放至平台船，需時 1 個月，我們才能將船體拖移至石門附近進行移除作業。

蔣委員萬安：你們從新加坡調派 1,000 噸的大型吊桿平台船至石門海域支援，這需要 10 天才能到位嗎？

林副局長昌輝：這需要 30 天才能到位。等到大型吊桿平台船到位之後，接下來，它就會先吊移「德翔臺北號」前段船體。依照預估，前段作業需時 31 個工作天；後段作業需時 60 個工作天，但是，兩者之間有重疊的時候，所以我們總共需時 80 個工作天才能完成移除。

蔣委員萬安：我們以移除作業需時 80 個工作天來看，就從本週開始起算，也需至今年七、八月份才能完成移除作業。

林副局長昌輝：對。

蔣委員萬安：通常臺灣七、八月是颱風季節。方才有委員提及，颱風季節即將來臨，交通部航港局或相關單位有沒有估算到颱風季節的海象會與現在完全不同，如何確保船體移除時能夠穩固，並避免對生態環境造成二次污染，這是最重要的事情。請問航港局有沒有針對相關規劃，以考量颱風季節所受到的影響，屆時「德翔臺北號」船體拆除作業的時間會不會被拉長？如果油污清復作業造成生態環境二次污染，你們會暫停作業或其他的方式，以因應颱風季節的來襲？

林副局長昌輝：報告委員，即便這部分的處理非常順利，每天都進行拆除工作，最快也要到 7 月 25 日以後才能完成。通常臺灣七月至九月是颱風季節，所以我們一定會遭逢颱風季節的問題。基本上，我們將請船公司提出穩固的計畫，讓我們得知他們要如何穩固船體。

蔣委員萬安：目前船公司已經提出方案了嗎？

林副局長昌輝：目前還沒有。如果船公司未依照我們的規定提出穩固船體的方案，航港局將會介入處理，屆時我們會去找廠商針對前段與後段的移除船體作業如何穩固船體，如此一來，即使颱風來襲，船體也比較不受影響，若有損失，我們事後會提出求償。

蔣委員萬安：所以，屆時如果他們沒有提出好的、穩固的方案出來，航港局會主動介入？

林副局長昌輝：是。

蔣委員萬安：然後呢？

林副局長昌輝：當然這個案子德翔已經委託由 P&I 接手處理，所以，最後 P&I 就有責任，現在我們能夠做的就是發生緊急情況時介入。

蔣委員萬安：很顯然 7 到 9 月一定會碰到颱風，所以，一定要強力要求船東提出面對颱風季節海象的變化作完整的評估，並提出相應的對策。

接下來船體移除之後，後續對於漁民、居民所受之損害，由漁業署負責向船東求償，我還是要問一下漁業署王副署長，過去也曾經發生過擱淺漏油的事件，不管國內或國外，也有提起過訴訟，目前主要是由漁業署負責，請問還有跟其他相關單位合作成立小組進行求償嗎？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。針對漁民損失的部分，我們和新北市、金山漁會共同成立了一個專案小組，找船東一起來溝通。

蔣委員萬安：所以到今天為止，根據你們初估損失金額大概多少？

王副署長正芳：有 40 艘船提出具體損失，經過專案小組協調，有 2 艘確認，其他還在確認中，至於間接損失的部分，要等整個調查報告出來再確認。

蔣委員萬安：報告中提到直接損失的部分有 40 艘漁船向漁會提出，根據你們初估金額大概多少？直接損失很好估計，我沒有問間接損失和生態復育的費用。

王副署長正芳：漁民提出的直接損失，40 艘船差不多有 300 多萬，最後確定賠償還要經過協調。

蔣委員萬安：你們的報告說已經召開 5 次會議，一定會有初估的金額。

王副署長正芳：有 2 艘已經確認了，船東願意賠償 3 萬多元。

蔣委員萬安：其他呢？

王副署長正芳：其他還在進一步確認中。

蔣委員萬安：每次發生這樣的事件，我們都要求償，可是求償耗時非常久，因為要進行相關的蒐證和調查，除了直接損失之外還有間接損失，還有生態復育的問題，都需要很多專業單位進行調查、研究之後提出報告，我們才能用調查報告作為佐證向法院提起訴訟，耗時甚久，而且事件過後往往被人遺忘，所以，即便漁業署召開了這麼多次會議，和其他單位成立小組，可是每一次求償都很難達到漁民、居民當初的要求。每次發生這類事件，漁民一開始聲音都很大，政府也都會表示絕對強力協助漁民蒐證、求償，捍衛他們應有的權益，可是新聞一過，熱度降低以後，像早期在 1977 年科威特籍的布拉格號發生漏油事件，那時漁業初估損失高達 10 億台幣，可是最後我們只能獲得 300 萬美金的賠償，約合台幣 1 億元，差距非常大；2011 年阿瑪斯號漏

油，初估向船主索賠生態損失達 3 億 5,000 萬元，過程中對方只願意賠償 1 億元，後來打國際訴訟，我們向挪威法院提起向保險公司求償，結果因為相關證據不夠具體、證據力不夠強，所以保險公司只願意賠我們 900 多萬，再加上訴訟費用，其實不合算，最後決定不上訴進行和解，結果和解之後也只獲得 3,400 萬元，和當初預期的 3 億 5,000 萬元又是差了 10 倍左右。每一次這樣的事件發生，漁民、居民所受的直接損害，不管是漁船、漁具，或間接損失如漁獲量、商業損失，最重要的還有生態復育費用，求償一拖就是一、兩年，最後真正獲得的賠償往往不如預期。過去已有這麼多的教訓，我希望漁業署這一次對於求償和生態復育的部分，一開始就應該好好蒐集相關證據，最主要的是漁民比較弱勢，在訴訟中舉證非常困難，前面提到所受損害、所失利益這部分，希望行政部門能夠確實協助漁民，取得應得的賠償，這部分漁業署是否可以承諾做到？

王副署長正芳：因為間接損失的部分是各自認定的問題，所以由漁會委託第三者一學者進行調查、研究、評估，漁業署和新北市會根據評估結果積極協助漁民求償。

蔣委員萬安：這一次的事件可能要等到明、後年才会有確定的判決下來，到時候我們再來看現在小組初估的求償金額和最後的結果，我們就能知道行政部門到底有沒有確實幫助漁民做好求償的工作。

談到這次的海洋污染，其實除了油污染之外，其他相關的海洋污染也非常嚴重，關於廢棄漁網的部分，2014 年有一個淨海活動，那一次收集到的海底垃圾有 330 公斤，其中竟然高達 70% 是廢棄的漁網，我想請教環保署副署長，環保署對於廢棄漁網到底有沒有相關的回收機制？對於海底的廢棄漁網，環保署有沒有編列預算、人力進行清除？2015 年 12 月中興大學為了研究，對一隻綠蠵龜進行解剖，結果從牠的腸道中撈出的全部是廢棄漁網，甚至 2013 年有一個高中生在戲水的時候被廢棄漁網纏住溺斃。請問副署長，到底是哪一個單位負責廢棄漁網的回收？

符副署長樹強：其實漁業署和環保署都有在做，但是漁網的部分，主要是漁業署有編列預算在做，本署會辦理一些類似您剛剛提到的活動，透過活動做若干減量的工作。

王副署長正芳：漁網一般漁民都會帶回來，因為那是捕魚的工具。

蔣委員萬安：那為什麼海底還有這麼多廢棄漁網？

王副署長正芳：有可能是流失，然後卡到海底的礁岩。

蔣委員萬安：所以很顯然回收的機制做得不夠確實。

王副署長正芳：我們現在在漁港有設置一些漁網具的集中地點，讓漁民可以把被破壞的漁網帶回來回收。

蔣委員萬安：所以基本上只是很消極的設一個區域，要求漁民把廢棄漁網放置在那邊，沒有針對海底廢棄漁網嚴重破壞生態的狀況採取積極的作為，這不只造成很多生物如綠蠵龜吞食或人被纏住的危險，甚至對於魚類、蟹類、珊瑚礁生態都造成嚴重的破壞。我想漁業署除了應對廢棄漁網作積極的管理和回收以外，並能夠做好清除的工作，因為你們的確編列了清除海底垃圾的預算、人力，所以，我希望這個問題不只權責劃分要清楚，各單位也應該要協力解決。漁業署應強制漁民做好廢棄漁網回收的動作，而不是任他們隨手丟棄在海底，70% 的海底垃圾是廢棄的繩

索和漁網，這是非常嚴重的問題，希望漁業署正視。

王副署長正芳：我們漁業署每年都針對地方政府公告不得使用流刺網作業的人工魚礁區、岩礁區等區域，提供經費做護網清除的工作，清除漂流過去的刺網，目前預算不多，但是我們會積極來爭取。

蔣委員萬安：好，真的要採取積極作為。

主席：請黃委員秀芳質詢。

黃委員秀芳：主席、各位列席官員、各位同仁。從早上到現在大家都在談德翔臺北污染整個海岸線的事情，剛剛副署長也有提到環保署岸際清理的工作這幾天就會完成。

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。已經告一段落，完成了。

黃委員秀芳：對於整個船體的移除，航港局在整個計畫當中對於移除船體的方式是否有很明確的要求？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。我們的確有要求他們用浮揚的方式，尤其前面那一段一定要用浮揚的方式，後段原則上也要採浮揚的方式。

黃委員秀芳：如果不行呢？

林副局長昌輝：那我們會邀請專家學者甚至國內有打撈經驗的業者擔任委員來討論，質疑他可以用浮揚方式，為什麼不用，而要用拆解的方式，我們會透過這樣的機制要求他。

黃委員秀芳：有強制性嗎？你們可以強制要求他們這樣做嗎？

林副局長昌輝：因為有這樣的計畫送到航港局審查，最後如果學者專家都認為無法浮揚，當然會同意他們採取大塊切割的方式。

黃委員秀芳：所以到確定整個移除，需要多少天？

林副局長昌輝：由於現在 P&I 和 SMIT 還沒有達成契約的合意，所以目前還不曉得什麼時候可以簽約，但是每個段落工作的時間我們已經定出來了。

黃委員秀芳：那從合約確定到移除，時間點還沒有確定？

林副局長昌輝：已經確定了，我們已經定出來了。

黃委員秀芳：到幾月可以完成？

林副局長昌輝：我們是用工作天的方式處理，當初他們是找 SMIT 這家公司來打撈，該公司有船機動員的問題，所以我們給他們 30 天船機動員。

黃委員秀芳：所以你剛才講 80 天。

林副局長昌輝：是，整個船體移除是給他們 80 個工作天。

黃委員秀芳：如果這樣，在颱風季節來臨前沒有辦法完全移除？

林副局長昌輝：是。

黃委員秀芳：這樣你們要如何處理？

林副局長昌輝：我們會要求他們用穩固的設施，也許使用鋼索把船體固定，避免船體在颱風來臨時

傾斜、翻覆。

黃委員秀芳：我們也希望航港局確實執行。

林副局長昌輝：是。

黃委員秀芳：另外，有關漁民、居民的賠償問題，目前我們有一個漁業損失蒐證小組，請問現在蒐證的狀況如何？怎麼去認定？

符副署長樹強：漁業署有一個專案小組在負責，是否請漁業署說明？

主席：請農委會漁業署王副署長答復。

王副署長正芳：主席、各位委員。我們漁業署為了漁民損失賠償的問題，和新北市、金山漁會、船東成立了專案小組，作為溝通平台。

黃委員秀芳：怎麼證明漁獲損失？例如在岸邊採集石花菜的漁民如何證明？

王副署長正芳：這屬於間接損失的部分，漁會已經委託學者進行調查、評估，然後再依據調查、評估報告來求償。因為間接損失不是肉眼直接可以看到的直接損害，就像漁船出海作業漁網具沾染到油污，是肉眼直接可看到的損失，可以直接求償，其餘屬間接損害，必須透過調查、評估來做。

黃委員秀芳：我們也希望能夠確保漁民、居民最大的權益。

王副署長正芳：是。

黃委員秀芳：關於彰化農地污染受污染土地後續的運用，最近只要環保署列席本委員會，本席就會提出質詢，彰化地區農地污染問題是全國最嚴重的，目前公告受污染農地案件當中，全台灣總共有 2,800 件在列管中，佔地面積有 396 公頃，其中列管污染農地件數最多的是彰化縣，總共有 1,325 件，佔地 225 公頃，請問環保署，其中有在整治的共有幾件？占多少比率？

符副署長樹強：這部分詳細數字容我們會後再提供給您，好不好？

黃委員秀芳：好。

目前彰化縣列管的 1,325 件當中，只有 21 件目前是在整治當中，只占 1.5%，另外還有一千多件是在列管當中，請問列管之後是停耕、休耕還是做其他的用途？你們提供的列表完全沒有顯示。本席要提出來的是，你們對於受污染農地完全置之不理，彰化縣總共還有一千多件你們置之不理，再者，對於列管的農地，你們也沒有在列表中註明是否還有耕作或種植其他經濟作物或植物，你們也完全沒有列出來。這些受污染的農地是不是還有種植其他的東西，因為你們沒有列管所以不知道，而它們又流到市面上？針對這個部分，請副署長先說明一下。

符副署長樹強：通常污染的整治都會排優先順序。當然，彰化地區確實在全國來講是我們最優先要處理的一個縣市，剛剛您……

黃委員秀芳：可是照這樣子來看，有 1,300 多件，目前你們在整治當中的只有 21 件而已，這可以看得出來你們是特別重視嗎？看得出來你們完全就是置之不理，任由農地繼續這樣下去，完全沒有做其他的處置。

符副署長樹強：我想大概不會置之不理，回去後我一定會請他們把這 1,000 多件目前沒有進度的原因詳細作一個分類，列表給委員參考。

黃委員秀芳：另外，從 99 年開始，你們針對全國 80 萬公頃農地有進行評估，附近有污染性的工業、具有高污染潛勢的農地有 2 萬 1,000 公頃嘛！目前你們已經完成 1 萬 2,000 公頃，還剩下 9,000 公頃，其中有 6,000 公頃尚未調查，也就是完全都還沒有調查到底這些農地是不是有受到污染。

本席要求環保署，針對剛剛講的這些受到污染、列管後也沒有整治的農地，你們是不是要訂出一個時程，看什麼時候才能夠完成？

再者，針對附近有污染性工業的這些農地，到目前為止還有 6,000 公頃尚未調查，本席要求你們也要訂出一個時程，什麼時候要完成調查？

符副署長樹強：今天委員對於土壤部分有比較多的關切，我們會做完整的報告，把所有的問題做一個清晰的交代。

黃委員秀芳：我剛剛講的是彰化，全臺灣的農地 95%以上有列管，但列管之後你們卻是毫無作為，本席要求，針對這些受污染農地的部分，環保署要有更積極的作為。這些農民真的滿辛苦，他們也不願意農地受到污染，是因為農地上面有工廠的關係，你們也沒有做一個很好的管理，所以才會造成今天的這種狀況。未來環保署要儘速針對這些受污染的農地進行整治，農地農用、讓農民再繼續恢復耕作，要不然的話，目前農民只是領取休耕補助而已，對他們來講是一個滿大的損失，如果你們還置之不理，任由農地在那裡、一放就是好幾年，這些重金屬還是存在於農地之中，完全沒有整治的話，對整個國土規劃、農民來講真的是滿大的損失，對彰化縣民的健康也有滿大的危害。而且，農地污染問題攸關的不只是彰化農民、縣民的健康，全臺灣人民的健康也會受到危害，因為這些受污染農地所種出來的農作物，如果沒有一個好的管控機制，其實是會流到市面上的。所以，請環保署針對污染農地的調查要加快期程。

符副署長樹強：好，我們努力，給委員一個交代。

黃委員秀芳：好，謝謝。

主席：先處理臨時提案。

進行第 1 案。

1、

查海洋污染防治法第 26 條：「船舶應設置防止污染設備，並不得污染海洋。」、空氣污染防治法第 34 條亦規範：「交通工具排放空氣污染物，應符合排放標準。」，另環保署亦訂有交通工具空氣污染物排放標準；然上述法令對船舶相關規範不是無罰則，就是未定有排放標準，同時環保署並未掌握船舶污染防治設備設置及裁罰資料，對此恐造成污染防治之管理漏洞。

爰此，環保署應於一週內針對船舶之污染防治設備、污染物排放情形及相關污染管制法規提出檢討報告，並將評估報告送交本院社會福利及衛生環境委員會。

提案人：陳曼麗

連署人：吳玉琴 洪慈庸

主席：請環保署符副署長說明。

符副署長樹強：主席、各位委員。可不可以給「一個月」的時間？

主席：好，「一個月內」，提案委員可以接受嗎？

符副署長樹強：此外，是不是可以改為「交通部會同環保署」？

主席：這個不是與海污法有關嗎？上面所寫的是基於海污法，所以是「環保署會同交通部」吧！好不好？

符副署長樹強：是。

主席：修正為「環保署會同交通部應於一個月內」，請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行第 2 案至第 4 案，林委員靜儀不在場。先進行第 5 案。

5、

有鑑於我國四面環海，海洋不僅有助於調節島內氣候，海洋資源更有益於我國經濟發展。然近年來台灣附近海域屢傳重大海難意外，不僅造成人員傷亡，更嚴重污染海洋生態及危害經濟發展！審視當前我國政府組織架構，海洋事務散落各部會間，除無專責單位統籌相關事務外，亦缺乏各部會橫向溝通聯繫功能。本院雖於去年通過「海洋四法」，但海洋委員會組織法卻遭暫緩實施，造成只聞樓梯響未見人下來之窘境！本次德翔臺北號貨輪污染事件，即凸顯設置「海洋委員會」並令其執行法定業務刻不容緩！爰建議政府應儘速成立海洋委員會以整合散落各部會之海洋事務，以保護我國海洋生態與資源，真正落實「海洋台灣」願景！是否有當，敬請公決？

提案人：陳宜民

連署人：李彥秀 蔣萬安 王育敏

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，照案通過。不過我在這邊要說，這也不只是行政部門的責任，在海洋委員會的業務職掌配合之下，該有的法規、配套也要制定出來，沒有法規的話，這個委員會無法執行業務。

針對剛剛的第 2 案至第 4 案，本人加入林委員靜儀的提案，為共同提案人。現在回頭進行第 2 案。

2、

據查，「德翔臺北」貨輪於新北市石門外海擱淺並造成海洋污染一案，行政院環保署於今年 3 月 10 日起以「重大海洋油污染緊急應變計畫」（第二級）啟動海污緊急應變機制。行政院環保署根據該機制主責督導並協調相關機關監督船東執行油污染應變。惟現階段就漁業署主責「生態損失」部分，僅委託海洋大學辦理海域生態影響評估，且該區域生態損失之賠償（涉及船東賠償漁民損失和船東賠償國家損失兩大區塊）、生態復原事宜皆未能有確切作為，其組織分工也急有待商榷、檢討。針對現階段迫切的「生態復育」更未提出計畫、具體目標、執行方案時程表。

據上，爰要求環保署應於 5 月 14 日前，偕同行政院農委會漁業署針對「生態損失」、「生態復育」、「生態賠償」三面向重新檢討現行職權劃分與執行方針，提出（一）海洋生態受損裁罰與賠償標準；（二）該案「生態復育」具體目標與相關時程規劃。針對前述要求應提出相關報告

，並提交社福及衛環委員會。

提案人：林靜儀 林淑芬

連署人：吳玉琴 陳曼麗

主席：請環保署符副署長說明。

符副署長樹強：主席、各位委員。是不是照目前行政院的分工，改為「5 月 14 日前，由行政院農委會偕同環保署」提出？

主席：什麼叫做「偕同環保署」？

符副署長樹強：還是以農委會為主。

主席：因為我們的要求是「(一)海洋生態受損裁罰與賠償標準；(二)該案『生態復育』……」，農委會會同……

符副署長樹強：生態的部分是在農委會。

主席：就是他們會同你們啦！

符副署長樹強：對。

主席：好啦！會同你們，就改「會同」，好不好？時間方面沒問題，是不是？

主席：請農委會漁業署王副署長說明。

王副署長正芳：主席、各位委員。針對提出這兩項報告，其中的「(一)海洋生態受損裁罰與賠償標準」，受損害的部分是沒有裁罰的，要嘛就是依照海洋污染防治法針對污染者給予裁罰……

主席：你沒有搞懂委員的意思，就是因為沒有裁罰，才要你們去研議未來對於破壞海洋生態者要先裁罰，處以行政罰之後再來談侵權的賠償，所以一個是侵權的賠償，一個是行政裁罰，要你們針對造成生態受損的部分研議裁罰……

王副署長正芳：現在沒有……

主席：所以要去研議法源，就是叫你們去做、去檢討啊！

王副署長正芳：好，依據委員會建議，會同環保署來做。賠償標準很難訂定，這應該……

主席：你們去研議啦！

王副署長正芳：好，研議。

主席：重新檢討，要研議如何訂出裁罰與賠償標準。

王副署長正芳：所以我們建議改為「研議」，研議這兩方面的……

主席：對啦！也是要讓他們研議，否則要他們馬上做……

王副署長正芳：再來就是時程的問題，是不是給我們「一個月」的時間？我們委託學者去做研究，包括損失金額，他們會提出未來針對這個海域的整個復育計畫及作法，如果要提出「(二)該案『生態復育』具體目標與相關時程規劃」，我們在「一個月內」只能提出預估的資料而已，還是要等學者提出最後的報告，看這個海域受到怎麼樣的破壞，有關後續的作法，比如第 1 年、第 2 年、第 3 年要做什麼，等整個報告提出來以後才會有結果。

主席：「應於一個月內，行政院農委會會同環保署」，就這樣子修正。

王副署長正芳：「提出」改成「研議」。

主席：好，「提出」改成「研議」。

進行第 3 案。

3、

針對大型宗教民俗活動所造成的空氣污染問題，環保署本年度首次以大甲媽祖遶境進香為個案監測，出動移動式空品監測車，並派員攜帶微型空污感測裝置，隨遶境隊伍收集細懸浮微粒（PM2.5）即時測值（i-Environment 大甲媽祖即時空品監測），以綜合監測評估活動對空品影響。瞬間高度污染的懸浮微粒（PM2.5）影響心血管疾病發病機率，促發心血管疾病發作，導致不同程度的心血管毒性，嚴重影響年老者、幼童、孕婦、敏感族群及心血管疾病病史患者生命安全。

鑒於環保署長期來未針對瞬間型空氣污染無防制作為，也無訂立減量與管制目標等，據上，爰要求環保署：

（一）針對本年度「大型宗教民俗活動」空污監測結果，於本年度 8 月 31 日前提出各種類細懸浮微粒之相關空污監測報告。

（二）「大型宗教民俗活動」所造成的細懸浮微粒（PM2.5）空氣污染，沒有足夠的數據警戒，對民眾防治作業宣導上也不夠。於 8 月 31 日前提出健康防護宣導計畫，並提交社會福利及衛生環境委員會及提案委員。

（三）針對本年度大甲媽祖遶境進香等「大型宗教民俗活動」空污監測結果，應於本年度 12 月 31 日前，依監測所得基礎數據作為背景資料、各種類瞬間懸浮粒子濃度規範釋放量（爆竹、燃燒金銀紙等），檢討並訂出（1）瞬間空污標準。（2）「大型宗教民俗活動」限地、限時、限量燃放鞭炮之規範與裁罰標準。

（四）現行官方燃放煙火和爆竹的部分沒有任何的監測和規範，應於本年度 12 月 31 日前：（1）針對煙火採購、市面爆竹販售標準與標示上訂出規範。（2）進一步訂出空污標準與裁罰標準。

上述擬訂之計畫與標準訂立，皆需提交社會福利及衛生環境委員會及提案委員。

提案人：林靜儀

連署人：吳玉琴 陳曼麗

主席：第二段「鑒於環保署長期來未針對瞬間型空氣污染無防制作為」，應該是「……有防制作為，也無訂立減量與管制目標等……」，將「無」改成「有」，請問各位，有無異議？

主席：請環保署符副署長說明。

符副署長樹強：主席、各位委員。剛剛有跟提案委員請教，是不是改成「（三）……訂出大型廟會活動指引，以規範廟會燃放爆竹等活動」以及「（四）……應於本年度 12 月 31 日前召集會議處理，請內政部消防署研議針對煙火採購、市面爆竹……」因為那是消防署的權責。

主席：現場沒有消防署的人員，他們怎麼表示意見？是不是請環保署會同消防署，今天消防署人員不在場，你們去會同他們一下好不好？

符副署長樹強：好，我們召集會議，把他們找來好了。

主席：對啊！召集他們。

符副署長樹強：好。

主席：好，提案委員同意的話，就照修正意見通過。

進行第 4 案。

4、

據查，環保署於 103 年 03 月 01 日起正式啟動「環境教育終身學習護照計畫」，該計畫下列有「有效護照獎」、「呼朋引伴獎」、「個人勤學獎」、「開課單位獎勵」四項，獎勵方式計畫與網路公告資訊有落差外，更將學習時數與開課績效做為「直銷式」、「對價型」獎勵方式，實行策略和獎助方式大有爭議，影響各級機關行政與國民權益，且未見環保署著手改善。再者，執行辦法已網路公告並執行，對應獎金預算卻未擬具連續年度預算呈報，已嚴重違反預算法第 39 條之規定。

據上，爰要求環保署於本年度 5 月 18 日前提出：

(一)就「環境教育終身學習護照計畫」是否符合預算法規定之檢討報告。

(二)「環境教育終身學習護照計畫」整體執行之檢討報告與改善計畫。

針對前述要求應提出相關報告，並提交社福及衛環委員會。

提案人：林靜儀

連署人：吳玉琴 陳曼麗

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 6 案。

6、

鑒於我國漁網遭隨意丟棄於海底，導致許多海洋生物及珊瑚礁死亡之案例頻傳。墾管處 2014 年辦理淨海活動，2 天半累積清除海底垃圾 330 公斤，其中有 70%都是廢棄繩索及漁網，顯見隨意丟棄漁網問題非常嚴重，因廢棄漁網不易分解，已造成海洋生態面臨嚴重浩劫。為保障海洋生態環境永續發展，爰提案要求環保署及農委會，針對廢棄漁網訂定回收機制及對於臺灣海洋廢棄漁網進行定期清除作業計畫，於一個月內向本席及社會福利及衛生環境委員會報告。

提案人：蔣萬安

連署人：王育敏 陳宜民

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 7 案。

7、

有鑑於我國北海岸因地形險峻導致船難事件頻傳，近十年已發生四起輪船擱淺漏油污染海洋事件，對當地生態環境造成嚴重危害。爰建請交通部檢討易發船難之航線，於三個月內重新劃設危險海域，並訂定航行離岸適當距離，以確保船隻航行安全。

提案人：王育敏

連署人：陳宜民 李彥秀

主席：請交通部航港局林副局長說明。

林副局長昌輝：主席、各位委員。建議文字稍微做一點修正，因為「危險」這兩個字在主觀上也許會有認知的不同，所以我們建議改成「安全警戒區」。

主席：法律上是安全警戒區是不是？

林副局長昌輝：是。並將「並訂定航行離岸適當距離」這句劃掉，因為安全警戒區就會去考慮這個問題，而且現在要去限制這個……

主席：好，我們知道了，提案委員也同意，那就修正為「於三個月內重新劃設安全警戒區，以確保船隻航行安全。」本案照修正意見通過。

進行第 8 案。

8、

有鑑於德翔臺北輪船擱淺後漏油嚴重污染海域，使當地漁業損失超過 9,400 萬元，然而漁民後續與船舶公司協商求償，不但曠日廢時，亦需承擔無法取得賠償之風險。爰建請農委會會同相關部會，於一個月內研議設立船舶油污賠償基金之可行性，以保障油污受害者權益。

提案人：王育敏

連署人：陳宜民 李彥秀

主席：我們要成立基金，於法有據嗎？

請農委會漁業署王副署長說明。

王副署長正芳：主席、各位委員。這個案子是研議，海洋污染的業務不應該由農委會處理，建議是由環保署或交通部來處理，因為是船舶污染基金。

主席：你的意思是叫交通部來處理嗎？這個基金是要做什麼？是要賠償漁業、賠償污染，還是賠償船員？提案講的是請農委會設立漁業污染賠償基金，是不是這樣子？要不要改成漁業污染賠償基金？要他們繳賠償基金，船東……

王委員育敏：（在席位上）研議賠償基金就好，前面都可以刪掉。

主席：好，把前面刪掉，改成「研議賠償基金」，不知道是什麼賠償基金，也不知道從哪個法律來，你們回去研議就好了，沒關係啦！

王副署長正芳：好，謝謝。

主席：改為「研議賠償基金之可行性」，本案照修正意見通過。

進行第 9 案。

9、

2001 年「阿瑪斯號」在墾丁國家公園發生擱淺並漏油，造成龍坑生態保護區之污染浩劫。8 年前在新北石門海域亦發生巴拿馬籍貨輪「晨曦號」流錨擱淺，造成長達三公里海岸線全遭污染。今年又發生「德翔臺北」擱淺油污事件，但因相關部門一直沒有建立環境基本資料及經濟產值受損資料，造成當地居民與相關業者求助無門。

建請農委會、漁業署及相關政府單位落實環境生態調查，建立生態環境資料及經濟產值受損資料，保障當地生態環境及相關業者求償權利。

提案人：陳曼麗 黃秀芳 李彥秀

連署人：鍾佳濱

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 10 案。

10、

本院李委員彥秀等，建請環保署鑒於我國台灣海域近年重大海洋污染事件，所預估之全面性損失金額與實際獲賠之金額資料，並彙整相關部門之數據報告後於一週內提出。

說明：

一、2007 年殘骸移除奈洛比國際公約，已於 2015 年 4 月 14 日正式生效，台灣不是聯合國成員，也無法簽屬屬於國際漁業組織的條約，但長期以來國際之間包含台灣都依循遵守精神，現在國際客貨輪基本上都要有「船東營運責任險（P&I）」，確保損害發生時會有一定的金錢補償，按照噸位來投保金額。

二、近年來我國屢屢出現重大海洋污染事件，後續賠償問題皆由各相關部門各自求償，缺乏統一之行政部門一致對外求償，致使資料備載不周，導致我國訴訟之困境與阻礙。

提案人：李彥秀 陳宜民

連署人：黃秀芳 蔣萬安

主席：彙整資料，報告於一週內提出，應該也沒什麼困難。

請環保署符副署長說明。

符副署長樹強：主席、各位委員。把第二行的「預估……」劃掉可以嗎？我們提供實際獲賠的金額資料。

主席：因為這也不是你們一個部門能夠提出來的，你們並沒有預估的資料，委員同意把「所預估之全面性損失金額」劃掉，改成「對於過去所發生實際理賠之金額資料，彙整後一週內提出。」？本案照修正意見通過。

臨時提案處理結束，繼續進行詢答。接下來輪由本席質詢，請陳委員曼麗暫代主席。

主席（陳委員曼麗代）：請林委員淑芬質詢。

林委員淑芬：主席、各位列席官員、各位同仁。我有點不解，為什麼我們屢屢在開緊急應變會議的時候，在會議中總是會主張建請船東要邀集 P&I 保險公司列席緊急應變會議，為什麼？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。因為它是委託 P&I 來承保，所以將來相關的費用支出都是 P&I 來負責，所以會請它來參加。

林委員淑芬：那為什麼它都不來？

林副局長昌輝：台灣的部門會來，明天我們也會召開一個應變小組的會議，特別有指名香港的一定要來……

林委員淑芬：但是你們已經指定很多次，它還是不來。我今天要講這件事的原因是，為什麼我們法律課責的對象是 P&I 保險公司？從我們的法制與法律面來看，政府的課責對象是保險公司嗎？你能否回答我這個問題？

林副局長昌輝：報告委員，不是。我們的法律上……

林委員淑芬：那你們為什麼要叫它們來？

林副局長昌輝：商港法規定是船舶所有人……

林委員淑芬：所以我們的課責對象是船東？

林副局長昌輝：是。

林委員淑芬：可是為什麼你們開會屢屢都要求 P&I 要來，為什麼？

林副局長昌輝：因為德翔是由 P&I 承保的，所以它也變成有關係……

林委員淑芬：所以你們今天在這裡，都顧左右而言他，我們課責的對象是船東，但船東把所有責任都推給保險公司，結果政府竟然還跟著船東起舞，屢屢要求保險公司來談，憑什麼政府要去對保險公司談！我們以民間車禍為例，都是肇事雙方直接來談，大家都知道，不可能是讓受害者去跟保險公司談，課責的對象不是保險公司，保險公司是你跟船東兩肇雙方的民事契約問題。法律上的問題，政府對的是船東。

林副局長昌輝：是。

林委員淑芬：船東今天把責任都卸給 P&I，而你今天就跟著 P&I 起舞？船東最大的利益就是希望他都不用付錢，全部都讓保險公司賠到完，保險公司就說投保金額最高是理賠 20 億，但還是希望給付金額能愈低愈好，可是國家呢？政府呢？人民呢？人民、國家、政府允許你們這麼做嗎？今天航港局的作為，就正代表著這個國家和政府是多麼的不負責任，有決策權的人不用受到政府監督，原來整個船體移除的決策是掌握在 P&I 的手上，這才是我們今天要安排這次討論的重點。

你們不應該把這個決策權放到 P&I 手上，而要放到船東手上，今天你們放任船東、放任 P&I，我今天為什麼要講這件事情？沒有依照奈洛比公約第九條第四項，船舶登記所有人得約僱任何救助員或其他人代替其進行構成危險之殘骸移除作業，於開始作業之前，受影響國得對該移除作業設定條件。這是我們本國的船，受影響也是在自己的海域裡面，我今天講的是個案，但也是未來的通案，我們沒有對移除作業設定條件，就讓船東先以固定金額去招標廠商。向各位報告，政府沒有設定作業條件，然後就開標，SMIT 就得標，可是開標金額是固定的，而得標的條件跟金額限制了移除船體的方法，如果 SMIT 是大家都公認非常專業的打撈及移除船體公司，這就無庸置疑，但是 P&I 公司給的錢就只有 900 萬美金的話，要它去做 1,200 萬美金的工作，它會去做嗎？我告訴大家，肯定不會！

今天因為開標了，開標了它才找 SMIT，SMIT 才幫它提移除計畫，你們再去審這個移除計畫，那就會喪失政府對移除作業能設定條件的高度了。因為已經以這些錢標出去了，就是這間廠商啊！這間廠商在新加坡，運載機具來台灣要 30 天，拆除到好的作業天數要 80 天，總共 110 天是 4 個月，可是連約都還沒有簽。我告訴各位，貨櫃要先吊掉，要花 30 天，貨櫃吊完再開始移除，再花 80 天，等船過來再 30 天。我現在告訴大家，如果這個模式沒有變，這個計畫沒有更改，我可以肯定的說，運氣如果很好的話，要花 4 個月，今天是 5 月 11 日，4 個月以後叫 9 月 11 日，統統都沒有颱風來，都是風平浪靜，因為所謂的平船作業，海象要非常的好，才能允許

作業。海象稍微惡劣的話，平船都不能運作，更不要講 1,000 噸的平船吊的起來這麼重的後半段嗎？更不要講你們的移除作業是允許切割主機，切割主機還要幾天啊？切割駕駛艙，還要靠保佑，切割完以後，後段的船會不會再有裂艙、翻覆或油污？即便統統都保佑了，我告訴你，也到 9 月了，那是要颱風沒來喔！颱風如果來了，我跟你講，這條船到明年還是沒有辦法移除。

我今天在立法院講，交通部航港局這種自己失去政府國家該有的高度，任由船東跟 P&I 保險公司主導下的殘骸移除計畫，會造成我們未來漏油二次污染的風險不斷提高，而且明年還移除不了這個船體。我今天為什麼要講這個？我還要講義大利歌詩達協和號的故事，那是幾噸重的郵輪，你說說看是幾噸？

林副局長昌輝：那艘郵輪很大，應該是將近 20……

林委員淑芬：20 什麼？

林副局長昌輝：20 萬噸。

林委員淑芬：那我們今天擱淺的是幾噸？

林副局長昌輝：1 萬 5,000 噸。

林委員淑芬：20 萬噸跟 1 萬 5,000 噸，聽好，你知道歌詩達協和號擱淺在岩石上，最深的海水深度才 13.72 米嗎？那我們這一艘貨輪，最深是幾米？

林副局長昌輝：當地的吃水，差不多是 7 米。

林委員淑芬：最深啦！

林副局長昌輝：是。

林委員淑芬：最深是到 8 米多了啦！還有最深到 11 米的啦！20 萬噸吃水只有 13 米，它們要就地解體，義大利政府不同意，所以義大利政府要它全船浮揚，絕對沒有就地解體的第二種方案，因此多花了 15 倍的錢，P&I 公司還是一樣要付。但我們今天卻反其道而行，讓 P&I 公司這樣牽著台灣政府的鼻子走，而我們的政府還任由它們這樣子；2012 年，一艘 Doola NO.3 的油輪在韓國仁川爆炸後擱淺，韓國政府也是要求全部浮揚，不可以就地解體；2014 年，一艘 Heung A Dragon 的輪船在越南擱淺，越南政府也是要求全部浮揚，不准就地解體。我剛剛講的義大利歌詩達協和號也是一樣全部浮揚，P&I 公司只好全部買單。

今天這件事情，如果不堅持後段也要浮揚，就會立下一個先例，未來 P&I 公司會統統吃定我們政府，船東都把責任推給 P&I 公司，我們的政府沒有法律工具嗎？沒有足夠的蘿蔔跟棒子嗎？任由船東跟 P&I 公司對我們國家未來環境衝擊與否，占有所有的主導權，這是一個不負責任的行為，如果同意就地解體、如果同意萬一不行，我們就讓它怎麼樣，如果政府對船東跟 P&I 公司說你們一定要浮揚，如果真的不可以的話，那我們只好就同意你拆除主機板、拆除駕駛台，如果真的不行，中間有失去平衡、船又翻覆的情形，或是在切割主機台或駕駛艙的時候漏油了，就只好真的要就地解體了。那我們該怎麼辦？

今天我要講的重點是，制度面的缺失是這樣子的，為什麼交通部航港局可以這樣子？因為如果漏油了、二次污染了，需要處理的機構叫環保署，不是航港局。如果二次污染了，大家只會開始大罵環保署，可是我今天要為環保署講一句話，我為什麼會對航港局這麼不滿？4 月 16 日

航港局第一次審「德翔臺北」輪的船體移除計畫，「德翔臺北」就是提一個就地解體的計畫給它們審，它們不同意，因為林淑芬跟它們講兩個原則，颱風季節前要完成，然後我們希望浮揚，對生態衝擊最低，它們就這樣去反應。第二次會議是 4 月 27 日，環保署說了幾句話：「我們從環保的角度，要以危害環境生態最小、移除時間最短兩個原則。」所以它們認為，應該要在 2 個月內立即簽約，在 2 個月內要統統移除完成。跟交通部講的 30 天船送過來，80 天拆解，加起來 110 天是不一致的。可是環保署去那裡開會講話，有人甩它嗎？沒人！環保署未來要替人家擦屁股，它去告訴它們希望在 2 個月內要統統做好，然後兩段都要浮揚，交通部航港局甩也不用它們。4 月 27 日還有專家在場，中原大學的莊研究員說，貨櫃裡面還有腐蝕性物質，船櫃的移除要蒐集污水，因為可能會溶於水，要看有沒有污染。財團法人船舶暨海洋產業研發中心組長說：這個所提的計畫的可工作日 80 天，要由海象資料支撐。所以你們所提的計畫到底有沒有公信力？你們說的 80 天到底可不可以移除，這部分應該要有第三方海事公正單位認證為宜，他們認為這可能是胡謔的。引水人辦事處也講，在你們的計畫裡提到，有關假設不小心遭遇颱風時，船體要固定，浮揚後的穩定計算，你們要切割再浮揚，這些東西應該具體說明。所以連這個計畫的內容都是粗糙的、不負責任的、資料不精準的。財團法人中國驗船中心說德翔船體的破損狀況，計算它能不能浮的方式不能使用 IMO 的穩定計算公式，這不合適，而且財團法人中國驗船中心說：如果需要切割船體，要在計畫中心說明切割方法、作業時程、船體固定的方法、切割過程、繫固的方法、可能造成的污染及其應變措施。所以他們告訴大家它沒有兩段都浮揚，它已經預留了可以切割，切割之後再浮揚，包括航港局北部的航務中心都指出「能否提供航港局其他廠商所投標的移除計畫？」你們只有 SMIT 的切割計畫，而且你們跟 SMIT 講這樣的價錢，SMIT 當然只能做這樣，有沒有其他公司可以提供兩段都浮揚的計畫，人家船東也不理他啦！所以這個會議結論有提到：如果浮揚不可行，你們提出說明，我們邀集其他人員來審審看，如果真的不可行，當然要同意。如果結論是這樣，它就不會有浮揚的可行性了，因為你們預留許可它不浮揚的空間。

我今天要講的是，颱風季節即將來臨，照你們審查 SMIT 的方式就要 110 天，而且那在簽約後，SMIT 跟德翔臺北還沒有簽約，無法履約！你們到 6 月簽約，就要往後延 110 天，這是要請上天保佑這段期間都沒事、沒有颱風嗎？颱風一來就會產生長浪，它現在浮揚的方式是用 1,000 噸的平台船，請你告訴我，1,000 噸的平台船要在幾級的風浪之下才能作業？你回答我！

林副局長昌輝：因為在作業時……

林委員淑芬：我記得我們在抽油的時候，你就說風浪達 3、4 級，你們的平台船就不能作業，所以如果工作時間要 80 天，而平台船只要風浪達到 3 級就無法作業，那不就是 80 天內風浪都得在 3、4 級以下才能作業？如果風浪沒有在 3、4 級以下，該怎麼處理？我今天跟你們講，你們不要這麼不負責任，這個生態是無價的！剛剛我提到如果不是漁業損失、觀光損失以及生態損失，這誰要來負責？觀光局嗎？那海岸的礁岩不是採集的，也不是漁業、抓魚的，也不是觀光地點，這樣的生態損失，誰要負責？

林副局長昌輝：報告委員，適不適合作業，目前法規上沒有強制規定，所以是由船長來做決定，船

長會視這艘船的性能去決定是否可以作業，所以目前在航政法規上是這樣處理的。

林委員淑芬：你都沒有回答到我剛才問的這些問題，沒有簽約，工作都還沒有開始。我們都知道，政府對於它的作業要件如果設定全部都要浮揚，那麼花的錢就會不同，如果他們只跟 SMIT 只簽 900 萬美金，它要怎麼不一樣法？所以雙方契約如何達成，如果雙方契約達成了，他們只給付那樣的費用，那我們如何要求我們的作業條件？所以我今天要講的重點是，我們到底要求怎麼樣的作業條件，不是依據船東跟 P&I 公司是怎麼協調、怎麼簽約或是花多少錢，而是要以保護國人的生態為第一優先，然後在颱風季節風險提高以前，把它移除為優先。照環保署的說法，兩個月全部浮揚，在這種情況下，花 2,000 萬美金、1,000 萬美金或是 900 萬美金，那都是他家的事，如果 P&I 公司不賠償，那德翔要自己買單，誰叫它發生事故，不要發生事故那就不用負責，一旦發生事故，不能只推給保險公司，這是國家和政府的態度，可是你們沒有，還任由 P&I 公司牽著鼻子走，讓我們這一艘船到目前為止照這種狀況條件設定，明年還沒有辦法移除，我們就等著檢驗，當那一天來臨時，我告訴你，你也不一定在這個位子了，現在叫環保署做什麼或者是叫漁業署做什麼，那個都是末端，當污染發生了、當傷害發生了，如果我們可以讓二次污染的傷害不要發生，這才是這個國家和政府最高的處理原則，可是你們有嗎？有嗎？

林副局長昌輝：我們一定做這樣的要求……

林委員淑芬：你能夠回答什麼？局長沒有來，次長也沒有來，你能夠保證什麼？你什麼都不能保證！我們現在從立法院的角度嚴格要求兩件事，第一，前段後段全部浮揚，不能有萬一，他們說沒有能力，但是有人來告訴我們：我們有能力，只是 P&I 公司不給錢。第二，我們不要拖，現在馬上叫他們去找廠商，兩個月內在颱風季節來臨前馬上處理完成，照環保署的約定。另外，我要問你，4 月 27 日環保署去開會，為什麼他們的意見，你都沒有參採？他們提出兩條意見，你連一條也沒有參採，為什麼？

林副局長昌輝：因為這個……

林委員淑芬：你們出事了，是環保署要幫你們收拾善後的，他們提出來的意見，為什麼你們都置之不理呢？

林副局長昌輝：因為這部分也要尊重船方的意見。

林委員淑芬：尊重船方？政府是站在「尊重船方」這個立場的嗎？政府是在監督、課責，要求他們立即自行善後的立場，是「要求」不是「尊重」，船東是用來尊重的？你乾脆說尊重 P&I，你們叫 P&I 來開會是幹嘛？現在有決策權的人不受政府監督，P&I 公司本來就不受政府監督，它有決策權，但是有決策權的不是應該是政府嗎？對於移除作業要訂出設定條件，有決策權的應該是基於保護人民和保護生態環境最高原則的政府，怎麼會把這個決策權交付給 P&I 公司呢？太離譜了！我不知道今天到底該講什麼了！氣到無法再說了！

主席（林委員淑芬）：王育敏委員質詢完畢後，我們休息半小時用餐。

請王委員育敏質詢。

王委員育敏：主席、各位列席官員、各位同仁。剛剛有委員質詢林副局長非常多問題，本席在下面也聆聽許久，沒聽到副局長有什麼樣的回答，剛剛主要質詢的是環保署建議你們，前段及後段

都應該要採浮揚拆解，請問你們做不到嗎？不能做到嗎？而且如果採取浮揚拆解，其實不會造成二次的海洋嚴重污染。5 月 4 日聯合報其實有做一篇報導，這是航港局接受採訪的內容，航港局自己也承認在 8 年前晨曦輪是採取現地拆解的模式，但是當時的經驗告訴大家，這樣的方式不僅曠日廢時，而且衝擊到當地的環境生態，所以對於這一次德翔臺北整個擱淺的貨輪，大家都認為應該採取浮揚的作法，環保署也是這樣建議，是航港局反對嗎？你們做不到嗎？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。沒有，我們當然也希望這樣。

王委員育敏：你們的立場應該是跟環保署一致吧？

林副局長昌輝：是，一樣的。

王委員育敏：現在遇到什麼困難？本委員會要求兩個月之內完成浮揚拆解的方式，你們到底有什麼困難？

林副局長昌輝：兩個月內，我們可以提出來，但是實際上兩個月內的時間做不做到，其實我們不敢……

王委員育敏：你是說採取浮揚的方式做不到，還是什麼方式做不到？

林副局長昌輝：是兩個月……

王委員育敏：你是時間的關係做不到，但是確定全部都可以採取浮揚的方式作業？

林副局長昌輝：是，因為這部分牽涉到一些技術上的問題，所以我們也很希望兩個月內完成，但是針對這部分，我們提出的要求，打撈公司要能夠做得到才行。

王委員育敏：過去台灣其實已經有好幾起輪船擱淺案，依照以往的處理經驗，難道真的不能再加快這樣的速度嗎？做不到嗎？

林副局長昌輝：過去的處理方式都是用拆解的方式。

王委員育敏：都是在原地拆解？

林副局長昌輝：對。

王委員育敏：所以沒有採取過浮揚處理的方式。那我要請教環保署，因為既然環保署做出這樣的建議，你們參考其他國家的經驗，兩個月的作業時間，這個要求會太過分嗎？做不到嗎？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。我們是經過與專家的討論之後，所提出的建議。

王委員育敏：是啊！你們當時有召開專家會議嗎？還是請教專家的意見？

符副署長樹強：請教專家的意見，然後去開聯席會議。

王委員育敏：環保署為了預防二次污染，然後請教專家的意見，所以覺得兩個月之內採取浮揚的作業方式是可以達成的？

符副署長樹強：對，我們是這樣強烈建議。

王委員育敏：你們有沒有在會議上具體提出環保署的建議跟看法？

符副署長樹強：有，在會議紀錄裡面都有記載。

王委員育敏：林副局長，那是你們反對嗎？剛剛有委員一直質詢，提到是航港局有意見。

林副局長昌輝：報告委員，我們當然不會反對，其實我們的目標是一樣的，但是……

王委員育敏：那你們應該做出這樣的決策，兩個月的時間還滿長的，你們應該以這樣的目標去要求闖禍的德翔完成這樣的任務跟目標，這是他們闖的禍！

林副局長昌輝：是。

王委員育敏：哪有在善後時處處體諒它，它說有困難，我們就覺得有困難就沒辦法。

林副局長昌輝：因為以這艘船的噸位來講……

王委員育敏：為什麼兩方評估會不一樣？環保署詢問過專家的意見，他們認為可以，你們是問那邊的專家？你們雙方的專家不一樣嗎？

林副局長昌輝：SMIT 是國際知名的打撈公司，他們的經驗非常豐富，我們請德翔公司列席參加，德翔公司邀請 P&I 一道參與，其實這個都有他們的經驗，透過這種經驗的交換，我們會得到一個比較可行的方法。

王委員育敏：你們也應該多聽聽其他專家的意見，不是只有他們公司單方面的意見，他們基於維護公司的利益或者為了節省他們的成本，他們當然會想法設法告訴你們說有某些部分不可行。我請問你，他們提出可行、可達到的時間點，大概是什麼時間？如果採浮揚的作業模式，環保署說是兩個月，那他們自己認為應該需要多少時間？

林副局長昌輝：分成兩段，前段是 31 個工作天……

王委員育敏：一個月內就可以完成？

林副局長昌輝：這是前面那段，後段則是 60 個工作天。

王委員育敏：所以加起來是多久？

林副局長昌輝：但是兩段的期間有重疊，所以我們一共給予 80 個工作天。

王委員育敏：亦即多 20 天嗎？

林副局長昌輝：是。

王委員育敏：所以航港局現在要求的是 80 天，環保署提出來的是 60 天。你們能不能再加把勁，要求他們更縮短期程？

林副局長昌輝：是，我們來要求。

王委員育敏：如果他們評估兩個月是可行的，頂多再給 10 天，變成兩個月又 10 天。我們政府的決策應該是要要求得更嚴格，他們就會一直往這個方向推進。所以我希望航港局要重視環保署的意見，環保署有請教專家學者，你們則是請教業者。

林副局長昌輝：我們也有邀請專家參加會議。

王委員育敏：也有嗎？

林副局長昌輝：有。

王委員育敏：好。你剛才也承諾，原本是兩個月，航港局提出的是 80 天，本席是希望能夠折衷，或許縮短至 70 天，兩個月是我們最基本的要求，真的不行，只能再給彈性的時間 10 天，因為颱風季節要到了，從現在 5 月 10 日開始計算，每一年 7 月幾乎都是颱風季，大概 7 月中旬過後就會有颱風生成，有可能影響到周遭海域，我相信你們應該也有這個壓力。

林副局長昌輝：是。

王委員育敏：因為這一次我國整個經濟海域的損失，包括漁損、海洋生態的損失，大家都不希望颱風季節來臨，因為還沒有清完，再發生第二次污染，我覺得我們也承擔不起台灣海洋生態再度損害，好不好？

林副局長昌輝：是。

王委員育敏：接著我要請教漁業署有關漁民求償的問題，因為 4 月初新北市計算出來的當地漁業損失高達 9,400 萬，現在一個月過去了，農委會有沒有更多的證據可以幫助漁民跟德翔求償？現在你們進行的作業，到底幫漁民做了什麼？

主席（陳委員曼麗代）：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。我們對於漁民的損失大概分為三種，第一種就是可以直接看出來，有直接證據的，這部分統計到今天已經有 40 艘漁船有提出受損的證據，我們有協助這些漁民，經過採集油污的樣本以及化驗以後，與船東協商，取得賠償金額，目前我們已經完成兩艘，他們也取得賠償金額……

王委員育敏：有兩艘已經取得賠償金額？

施組長俊毅：不是，他們已經協商過了，協商包括賠償多少金額，現在船東正依程序賠償。

王委員育敏：最快他們什麼時候可以獲得賠償？

施組長俊毅：應該是最近他們就可以取得賠償金了。

王委員育敏：就你的瞭解，「最近」是指多快的時間？

施組長俊毅：針對這部分，我們再來瞭解一下，敦促船東儘速把賠償金撥付給漁民，因為實際上……

王委員育敏：對啊！因為這樣的影響，漁民的損失已經超過一個月以上，從 2 月至今，甚至是好幾個月了，所以對他們的生計恐怕也會造成部分的影響。本席更在意的是間接影響的部分，你剛才提到分成三個部分，像採石花菜、紫菜的這些個體戶該怎麼辦？他們不是船東，這部分你們受理嗎？你們如何幫助這些個體戶？

施組長俊毅：這些是間接的損失，因為這到底要如何計算，這必須要有一個確實的數據，才有辦法跟船東做協商……

王委員育敏：你們現在有辦法計算嗎？

施組長俊毅：現在這個案子，我們委託學者，就是海洋大學的一位老師去做調查評估，當然他在進行調查評估時，我們漁業署也提供一些相關的數據，譬如說過去船在海上的航跡是否有在地方作業。其次是漁會要提出每年當地的漁獲量跟產值，這當然是包含在潮間帶採石花菜這部分。

王委員育敏：這一些在潮間帶採集石花菜的個體戶也有納進去嗎？

施組長俊毅：也是一樣，他們……

王委員育敏：你有沒有把握你們現在所提出來的證據，將來在訴訟上是可以獲得賠償的？因為過去的經驗告訴我們，如果本身證據採集得不夠完整、不夠直接，他們是得不到任何賠償的，譬如過去我們在國際上也曾經請求珊瑚復育的費用、漁業復育的費用或者是觀光損失等等，都是得

不到賠償的，在國際上打官司也沒有打贏過。

施組長俊毅：觀光損失不在漁業署的範圍裡……

王委員育敏：我知道，我的意思是從過去的經驗來看，你認為這些間接損失的證據力有多強？

施組長俊毅：有關間接損失這部分，因為我們有一些統計數據，我們實際上也有跟老師溝通，未來我們會根據不同的漁業，比如像蹦火仔、刺網漁業或是剛剛講到的潮間帶等，我們有請老師依照各個不同漁業過去的產量與產值等數據資料進行分析以取得求償的數據，我們會協助漁民向船東協商，應取得……

王委員育敏：後續漁業署會繼續協助我們的……

施組長俊毅：對，我們會繼續協助，並與船東協調出大概可以取得多少金額，如果採行協商的方式仍無法就求償金額取得共識的話，最後可能就會走上民事訴訟一途。

王委員育敏：本席要讓你看一張圖表，這是在我剛剛的臨時提案中特別提到的，比較船舶油污污染求償的方式，我們和美國與中國大陸比較起來，目前我們在求償上只有在海洋污染防治法第三十三條提到「船舶所有人應負賠償責任」，但對於是什麼樣的賠償責任則未加以訂定，另外在農委會負責環境敏感地區及漁業損害求償事宜中，恐怕亦未定出很明確的求償範圍是什麼。但是，在美國的油污染防治法裡就將損害分成六大類，這六大類我並沒有列在投影片上，但他們把天然資源、財產、實際使用的損害、政府收入的損害、利潤及獲利能力的損害，和提高公共服務費用的損失，包括這次德翔事件造成海巡人員的死亡，都列為必須負擔的損害賠償範圍。至於中國大陸則是成立了船舶油污的損害賠償基金，這是跨部會的 9 個單位共同成立的，旨在處理這類賠償以及後續的訴訟，而美國一樣有創立國家油污基金中心，他們是用一個單位進行後續處理，畢竟每一次油污事件的範圍都太大了。現在我請教漁業署，你們是用一個科員當承辦人，還是用多少人去處理這件事？

施組長俊毅：首先根據剛才委員講的，實際上依海污法，大家好像都比較 focus 在漁業的損失，其實環保署會負責公部門，比如像我們的人員到現場……

王委員育敏：我知道，你不用講環保署的部分，我要問的是，像你們漁業署面對這些漁民高達 9,400 萬元的損失，現在會用多少人協助後續的處理？是不是只有一位科員？

施組長俊毅：針對這項業務，我們有一個科以及一個承辦人員……

王委員育敏：就是一位承辦人在處理所有的事情嗎？

施組長俊毅：有承辦人……

王委員育敏：我就是要讓你看，一個承辦人對照到美國的油污基金中心，和中國大陸設立的賠償基金，他們是用制度在處理後續的事情。比較起來，我們在這方面確實比較弱，所以我剛剛才會提出那項提案，而該提案會先針對漁業署，因為我們是海洋國家，將來可能還有類似的事件。你們在處理的時候，希望你們能系統性地處理，而且這次要面對的是取得直接損失的賠償，如果間接取得不了，未來這個問題該怎麼辦，希望你們可以好好地研議，可以嗎？

施組長俊毅：是，謝謝委員。

王委員育敏：謝謝。

主席：剛才林淑芬主席有說，王委員詢答結束後就休息半小時，所以 14 時 15 分再請各位回到會場繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，延續上午的質詢，請楊委員曜質詢。

楊委員曜：主席、各位列席官員、各位同仁。符副署長，在台灣比較荒謬的是，台灣是個島國，可是我看從早上質詢到現在，先不談組改，保護海洋算不算你們環保署的權責？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。我們是有一個海洋污染防治法，但其中還有一些分工……

楊委員曜：我指的不只是防治，而是指整體的海洋環境保護。還是說你們只管……

符副署長樹強：只管污染的部分。

楊委員曜：像底層的淤泥、海漂垃圾、海底沈網等都算是污染防治的一環嗎？

符副署長樹強：對。

楊委員曜：在環境保護的部分，長期以來都是陸地重於海洋，所以才有今天這個專案報告的題目。

要先講的是，有關德翔臺北的油污，你們目前估計出來的損失金額大概是九千多萬元對不對？

符副署長樹強：對，漁業署的估計大概是這樣。

楊委員曜：漁業署？

符副署長樹強：抱歉，是新北市。

楊委員曜：所以這個金額既不是環保署估的，也不是漁業署估的，而是新北市估的嗎？請問我今天的質詢誰來回答？這個求償金額是怎麼算出來的？

主席：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。我今天早上有看到報紙刊登的新聞，不過對於所謂的損失，大概可以分成三種，一種是直接損失，也就是有證據，像網具漁船的受污有證據，我們現在就有輔導漁民採樣後向船東去……

楊委員曜：這部分就直接填補損害，所以比較好處理……

施組長俊毅：這部分就是有幾艘船已經與船東協商並取得賠償金額，所以可以肯定地說出有多少錢。

楊委員曜：這個比較快。第二種損失是什麼？

施組長俊毅：第二種損失就是間接損失，漁民平常要作業，但是現在因油污染而致無法作業，或是像……

楊委員曜：這樣的損失該如何計算？

施組長俊毅：要向船東求償就要有很肯定的求償依據，諸如這個數據是怎麼算出來的。現在這部分是由漁會委託海洋大學的教授，進行相關的調查評估，待數據出來後我們就會協助漁民向船東求償。所以，我們現在只能說在老師調查評估的數據尚未出來前，可能就還沒有辦法估算這次的……

楊委員曜：現在才調查？有個估計預期利益損失比較快的方法，就是去看往年同一個漁汛期的所得。請問第三種損失是什麼？

施組長俊毅：第三種損失就是生態損失，因為我們都知道，在魚還沒有被抓上來以前都是公共財，均為全體國民所有，所以對於因為油污染而造成海洋資源損失的部分，我們也會委託海洋大學……

楊委員曜：生態損失的求償權人是誰？是中華民國政府嗎？

施組長俊毅：是中華民國政府，而農委會則代表中華民國政府向船東求償。

楊委員曜：對，我就是要這個答案。你是代表中華民國政府要求償的人，但是身為代表人的你對於要求償多少卻全無概念，對不對？

施組長俊毅：不是沒有概念。剛剛有向委員報告，今天要求償，就一定要有數據，知道這個數據是怎麼來的，才有辦法在和對方談判的時候說服對方。所以針對公部門，也就是生態損失的部分，已調查了包括水體的含油量、葉綠素、BOD 等數據，預計會在 9 月 30 日前完成，這段期間會根據所採集的相關數據……

楊委員曜：9 月 30 日前完成？我要提醒中華民國的代表人——農委會，有很多損失、污染及生態的破壞，不是短時間內可以察覺、計算得出來的，但短時間內察覺不出來，而損害賠償又有時效，面臨這種兩難的狀況，你們怎麼有辦法計算出一個準確的求償數額呢？

施組長俊毅：這次我們跟海大的契約期限是到 9 月 30 日，所以在整個研究的過程中，我們會邀請專家學者，也會辦理期中與期末簡報。另外還要向委員報告的是，早上有提到，屆時這條船會在浮揚以後，拖離現場到其它地方解體，但也有可能會就地解體。由於時程可能不一樣，如果是就地解體的話，就有可能造成二度污染，所以雖然契約是到 9 月 30 日，但我們會視後續船體移除的狀況，看看是不是要展延調查的期限。

楊委員曜：因為是污染已發生後才調查的，打官司時就會落入舉證責任所在即敗訴所在之境，所以你現在提出來的數據，到底能不能作為日後的證明，這是一個大問題。

我問這一段，最主要就是要凸顯，台灣作為一個島國，長期花在海洋生態保育或保護的經費和人力太少了。農委會和環保署一年大概有多少經費是用在海洋生態的紀錄與調查上？如果長年有做海洋生態的紀錄與調查的話，對於現在產生的污染就有很完整的數據與資料佐證，證明這次的污染和往年有什麼重大的差別，所以總共損失了多少。請問你們一年大概花多少經費在此事上，還是全都沒有？

施組長俊毅：剛剛委員講得沒錯，我們一定要有一個背景值，再與污染發生之後的數據進行對照。農委會因為有水產試驗所，所以從 92 年就開始進行台灣沿岸海域的調查計畫，這些過去的資料都可以作為這次調查評估以及計算求償金額的參考依據。

楊委員曜：漁業署和環保署應該進行跨部會的研究，以建構台灣週遭的海洋資料庫，這對生態發展與保護，甚至是污染發生以後的求償，都有很大的幫助好嗎？

施組長俊毅：是。

楊委員曜：接下來我要請教航港局。今年 2 月 25 日澎湖又有耘海輪的擱淺。

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。是的。

楊委員曜：其實你們對耘海輪的抽油動作也太慢了，雖然現在已經進行完畢，但何時可以移走？我再把時間往前推，2014 年的海研 5 號何時會移走？還是就此放在我們的澎湖海域？

林副局長昌輝：有關海研 5 號，國研院正提起訴願，接下來恐怕還會再打行政官司，所以海研 5 號要等到法令程序走完後才會執行。至於耘海輪的部分，因為該船船東是印尼人，一直希望這艘客貨船能夠保存下來，但是從它整個受損……

楊委員曜：要保存下來的話，也要拖走才行。

林副局長昌輝：但就實際現場察看的結果，我們於上週四也邀了一些學者專家進行討論，因為該船的船體破了 33 個洞並卡在礁岩上，所以浮揚是不可能的。明天是期限的最後一天……

楊委員曜：是明天嗎？

林副局長昌輝：明天是決定要浮揚還是解體的一天，接下來我們就會去處理了。

楊委員曜：所以耘海輪會比海研 5 號更快解決嗎？因為海研 5 號是國家的，所以就放著不管嗎？

林副局長昌輝：因為海研 5 號沈沒的地點是在水下 30 米處，所以他們認為不影響航行安全，對於當地的環境及漁業亦無影響，所以航港局要求務必打撈，但對方又認為我們的要求與奈洛比公約的規定……

楊委員曜：對，他們現在就是把奈洛比公約當護身符，認為不影響航行的安全，所以就反而拿這個公約作為不移除船隻的理由對不對？這不就是行政機關一向的作風，找最有利、最方便、最省事的理由來解釋一切嗎？這樣是說不過去的，因為在澎湖海域往來的船隻多，漁業資源也豐富，所以對於任何不應存在的東西，我們還是主張要儘速移除。

林副局長昌輝：是。

楊委員曜：我最後要講一個觀念，請你們回去研究，這部分我在本委員講過好幾次。看是要透過立法還是形成制度，只要有船隻擱淺，就由行政機關代執行，先行將其油料抽出。我來這裡四年多，已講了好幾次，但你們就是在那邊等，運氣好的話，像兩、三艘船在澎湖擱淺都沒事，但像在台北就出事了，等到油污溢出，就像我常講的，海洋的污染是迅速、範圍廣大，比陸地都還快、還廣，而且影響更深遠，所以，你們交通部跟環保署回去研究是否透過修法或是形成制度，舉凡在台灣相關海域擱淺的船舶，政府在第一時間即應將其油料抽離，不要等到造成污染後再向船方求償，那時候時間已經來不及了！

林副局長昌輝：是，謝謝委員。

主席：請鍾委員佳濱質詢。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。首先請教符副署長，今天署長是否另有公出？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。是，早上署長有來過這裡，下午則是跟院長到石門。

鍾委員佳濱：請問航港局局長是否也跟著一起過去？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。不是，局長是到杜拜……

鍾委員佳濱：請問漁業署施組長，你們署長到哪裡去了？

主席：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。署長另有會議。

鍾委員佳濱：今天環保署的署長陪同張院長一起去石門查看德翔臺北善後處理的情形，因為明天內閣要總辭，而張院長是一位很有責任感的行政院長，他希望在行政院總辭之前德翔臺北能有一個妥善的處理，請問副署長是否認同院長想處理好事情的決心？

符副署長樹強：當然。

鍾委員佳濱：在座都是事務官，在明天行政院總辭之後到 520 之前，你們就是我們國家運作的樞紐，德翔臺北能否順利處理，在 520 之後有新的政府團隊接手，因為航港局是商港法的中央主管機關，所以，本席要請教林副局長，你知不知道德翔臺北究竟保了哪些險？

林副局長昌輝：包括船體險、船東險（P&I）等，其中船東險又有好幾個，包括污染與兵險等。

鍾委員佳濱：目前我們根據商港法第五十三條要求船東移除，剛才林委員跟楊委員的質詢都點到問題的重點，就是依該條第一項規定，主管機關得命其移除，要不然依第二項規定，必要時主管機關得逕行採取應變或處理措施，準此，你們先命船東移除，結果 P&I 來了算一算大概要花 900 萬美金的價格，希望我們協助找廠商來做這件事，惟經過評估 900 萬美金大概只能做到拆解，要浮揚起來可能很困難，所以，剛才林委員問你們為什麼不直接處理，至於楊委員則是問歷次因為船難而發生擱淺的事件中，有哪一次是航港局根據第五十三條第二項規定直接進行處理？

林副局長昌輝：對大船擱淺，我們都沒有這樣做，至於小船的部分，我們倒是有做過處理。

鍾委員佳濱：箇中原因為何？

林副局長昌輝：因為我們對海跟陸地的處理是不一樣的。

鍾委員佳濱：你們既是「航港局」，當然是針對海的部分做處理。

林副局長昌輝：因為船的情況千變萬化。

鍾委員佳濱：我當然知道，但你們是這方面的專業，為什麼大船你們不敢移除？其實，你們根本沒有那麼多錢，既然如此，何不加入 P&I 來從事移除的工作？因為國際間有一個類似 P&I 的傳統組織——即國家受害者成立一個保險組織，以後就不要等 P&I 來移，自己先把擱淺的船移走，之後再向保險公司求償。請問航港局，過去你們有沒有先移除再根據船東的責任強制其負擔費用的案例？

林副局長昌輝：有。

鍾委員佳濱：成功率如何，你們所支付的移除費用是否全部都能要回來？

林副局長昌輝：通常是如果船東有保險，那麼，政府機關就……

鍾委員佳濱：對你們代執行移除的費用，你們有沒有計算過收回來的比率？

林副局長昌輝：跟 P&I 收回來的比率是 100%。

鍾委員佳濱：換言之，依過去的紀錄，你們是完封勝，但為什麼這次德翔臺北擱淺一案，你們卻不

根據商港法第五十三條第二項規定，直接找一家船公司花 1,200 萬用浮揚的方式將其移除，之後再向 P&I 要求支付所有移除費用？我覺得百分之百是你們認為如果 P&I 付得起，就由他們移除，如果是小船，而且又是他們能付得起的費用，他們就會讓你們移除，如果你們代為執行的費用，是 P&I 所付不起的，他們就不同意，所以，到現在為止，你們移除小船都是 P&I 認為在合理且在他們可以承受的範圍內，簡單講，如果你們移除小船的費用就像吃陽春麵，P&I 可以幫你們買單，但若是你們花的移除費用像吃牛肉麵或是牛排大餐，他們可能就會說自己煮就好了，所以，過去你們可以跟 P&I 百分之百求償，那是因為你們只能移除小船，費用不多，是他們可以接受的範圍，這就像「小王子」一書裡所說的情況，小行星的國王認為他的權威是建立在命令被執行，可是當他的命令不被人民服從時，他就覺得權威受損，所以，當他要下命令之前都會問對方能否做到，對方若能做到，國王才下令，我覺得你們航港局就像這個小行星的國王，只要 P&I 認為是他們可以接受的範圍，你們才執行，當 P&I 付不起的時候，你們就會讓 P&I 自行處理，請問副局長，事實是否如此？

林副局長昌輝：不是這樣的，都應該由 P&I 負責處理，至於我剛才跟委員報告過去航港局曾處理的案例，裡面並沒有 P&I 的部分，而是印尼的船擱淺在綠島附近……

鍾委員佳濱：後來印尼的船東有沒有賠給你們？

林副局長昌輝：因為他們沒辦法賠，而且船東在印尼，我們必須到印尼打官司……

鍾委員佳濱：早上林委員問了半天，我看你們根本是「一朝被蛇咬，十年怕草繩」，如果擱淺的是小船，而且又有加入 P&I 的保險，你們就會處理；至於大船的部分，你們就直接丟給 P&I 處理，唯一的一艘沒有加入 P&I 保險，你們進行處理後船東卻不賠，有此經驗後，你們就不敢處理德翔臺北的案子，現在我終於找到原因了。

接下來我要問海洋污染防治法的問題，這次德翔臺北的案子，其中 P&I 連污染險都包括在內，請問環保署副署長，你們根據海洋污染防治法究竟做了哪些事情？如果 P&I 未來不照第三十一條規定將船浮揚，你們是不是要對德翔臺北進行浮揚？又，若他們採取拆解的方式，是否符合第三十一條的規定？如果符合規定，他們要不要把作業計畫提報給你們？

符副署長樹強：這些都是要報給航港局。

鍾委員佳濱：但根據海洋污染防治法第三十一條規定，船舶的拆解若有造成污染之虞者，應採取一定的措施，而這些措施須由中央主管機關訂定，請問中央主管機關是不是環保署？

符副署長樹強：對。

鍾委員佳濱：所以，根據海洋污染防治法第三十一條規定，當 P&I 在拆解的過程中所採取的一些必要措施，不是航港局決定，而是應該由你們環保署來做決定，請問副署長，你有沒有搞清楚這一點？

符副署長樹強：是，我們也扮演相當的角色。

鍾委員佳濱：你們根本就是主管機關，為了防止、排除或減輕在拆解過程中受到污染的程度，海洋污染防治法第三十三條有相關規定；今天上午很多委員為什麼表達希望用浮揚的方式，因為這是對環境生態造成衝擊最小的一種方式，也是你們認可的方式，但剛才航港局已表示目前船身

已經有三十幾個洞，要浮揚的確非常困難，而明天就是最後一天，我猜想明天大概也不會決定用浮揚的方式，而是直接進行拆解，按照你們的評估，拆解方式給我們海洋生態所造成的污染比浮揚來得大，在此情況下，根據海洋污染防治法第三十二條規定，為防止、排除或減輕污染，環保署可以直接採取必要措施，請問副署長，你們是否已做好這方面的準備？

符副署長樹強：照以往船舶擱淺對環境生態所造成的污染，對這次情況……

鍾委員佳濱：假如環保署也認為浮揚的方式比較好，進行拆解比較有污染之虞，那麼，根據海洋污染防治法第三十二條規定，你們可以直接用浮揚的方式進行處理，或是你們花 1,200 萬美金找一家公司用浮揚方式把它處理掉，至於費用方面還是可以找船舶所有人或負責人負擔，請問副署長，第三十二條有沒有授予你們這項權力？本席認為，環保署的任務既然是防止海洋受到污染，你們當然就不能眼睜睜地看著船舶被拆解造成海洋受到污染後再找船東求償，而是現在就採取防止海洋被污染的必要措施，即用浮揚的方式處理；現今航港局已經失去防線，因為他們在第一時間沒有強制要求 P&I 使用浮揚的方式，所以，本席現在要問環保署到底要不要這樣做？過去你們跟 P&I 有沒有打過交道？

符副署長樹強：沒有。

鍾委員佳濱：過去發生阿瑪斯油輪、晨曦號擱淺事件，你們有沒有跟 P&I 打過交道？

符副署長樹強：都沒有。

鍾委員佳濱：你們為何不試試用浮揚的方式把船拖走，之後再向 P&I 求償？

符副署長樹強：我們有一位很資深的同仁，他從 2000 年就開始做這個工作……

鍾委員佳濱：他有沒有成功過？

符副署長樹強：針對油污染的部分，我們才會用到海洋污染防治法的相關規定。

鍾委員佳濱：不是油污染的問題，你們就不用海洋污染防治法的相關規定，對嗎？

符副署長樹強：對。

鍾委員佳濱：你們不主張用拆解而是主張用浮揚的方式，主要的考慮就是擔心海洋受到油污染嗎？

符副署長樹強：對，主要就是針對油污染的部分。

鍾委員佳濱：你們現在是否就擔心德翔臺北會造成油污染？

符副署長樹強：現在已經剩下 0.28……

鍾委員佳濱：既然你們都已經認為德翔臺北所造成的海洋油污染不太會存在，為何還建議採用浮揚的方式？交通部航港局表示不用浮揚也可以，而你們卻說要用浮揚的方式才可以減少對海洋環境生態的衝擊，你們這樣不是互相打對台嗎？既然你們只關心油污染，而現在德翔臺北的船上已經沒有什麼油料，所以，並不會造成油污染的問題，在此情況下，你們為何還建議應用浮揚的方式？

符副署長樹強：站在生態影響的角度來看，我們還是主張應該採取浮揚的方式。

鍾委員佳濱：為什麼你們不去做？

符副署長樹強：因為船體部分是屬於交通部的權責範圍。

鍾委員佳濱：依據海洋污染防治法第三十二條規定，你們有防止海洋受到污染的義務，在此前提下

，你們就可以採取必要的作為。因為德翔臺北的噸位在 400 噸以上，必須提供責任保險，就海洋污染責任險來說，請問你們可以跟 P&I 求償多少？

符副署長樹強：這艘船投保 10 億美金。

鍾委員佳濱：你們現在就花 1,200 萬美金進行移除，之後能不能跟 P&I 進行求償？

符副署長樹強：照過去我們處理的經驗，都是……

鍾委員佳濱：你們怎麼會有處理的經驗？過去你們從來就沒有跟 P&I 求償過。

對這件事情，我希望交通部不要再跟環保署踢來踢去，既然明天是做決定的最後一天，我希望你們能明確說明……

符副署長樹強：明天要決定是否要用浮揚的方式，應該不是這個案子，而是另外一個澎湖的案子。

鍾委員佳濱：他們現在已經同意德翔臺北用拆解的方式，但環保署仍認為用浮揚的方式比較好，不過，環保署現在已經同意 P&I 的做法，也不代為執行，請問副署長，若由你們代為執行有無可行性？

符副署長樹強：依據整個海洋污染防治法的精神，由船東來處理第一線還是正辦。

鍾委員佳濱：萬一這個案子因為拆解而造成污染，而整治污染所需要投入的費用，是不是由你用薪水來付？

符副署長樹強：不是，我們會計算並向船東求償。

鍾委員佳濱：你們也擔心未來拆解後會使海洋受到污染，但你還是不願意代執行，對不對？

符副署長樹強：對，根據我們同仁的評估，因為船東目前提報航港局的計畫內容……

鍾委員佳濱：你們認為該計畫可行，也沒有污染之虞，也就是說，你們認為污染的風險很低……

符副署長樹強：站在監督的立場，我們不會放鬆。

鍾委員佳濱：現在的情況是你們認為污染的風險不高，但你們不會介入，惟一旦發生污染的情況，你們再來求償，請問你們的態度是不是這樣？

符副署長樹強：是的。

鍾委員佳濱：我現在只要清楚你們的立場，將來若追究責任時，你今天所講的話到時候就要呈堂供證。

主席：請黃委員國昌質詢。

黃委員國昌：主席、各位列席官員、各位同仁。4 月 28 日我跟劉建國委員曾召開記者會，當天有上百位來自石門、金山與萬里的漁民，我在記者會當天有提出要求：環保署針對油污去除的部分應立即設立一專線，因為今天已有太多位委員針對整個船體移除作業提出質詢，所以，我現在把這部分暫時放著，把問題聚焦在漁民及觀光業者損失求償的部分，從 28 日記者會上我們要求環保署設立一專線，你們承諾要設置之後是否有確實設置？

主席：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。我們農委會有指定陳科長設置。

黃委員國昌：請問陳科長，這條專線從設置之後到現在你總共接到幾通電話？

主席：請農委會漁業署漁政組陳科長答復。

陳科長慶儒：主席、各位委員。目前還沒有接到任何電話。

黃委員國昌：怎麼會到現在都還沒有接到任何電話！究竟是大家都不知道要找你，還是大家都沒有損害發生？

陳科長慶儒：針對這部分，我們會在 16 號舉行的第一次說明會中跟大家揭露，目前行政部門跟漁民之間連繫的窗口，主要是由新北市政府與金山區漁會跟漁民通報。

黃委員國昌：那天記者會上第一線漁民所呈現的徬徨無助與困難，相信大家都有目共睹，也正因為如此，我才要求政府部門要儘快設立單一的窗口，以期能在這個事件的處理過程中協助漁民進行求償，但到現在為止，你們所設置的專線電話竟然連一通也沒收到，顯然在記者會後你們都還沒有開始跟漁民進行接觸，也沒有進行任何宣傳，對委員會安排今天這樣的會議，昨天我就針對選區內第一線的漁民做調查，現在我就將調查的影片放給各位看。

（影片播放中）

當然，對影片內漁民所發表的心聲，各位聽了也許心裡會覺得不太舒服，可是我希望負責處理此事的行政官員一定要將心比心，提供這些漁民適時與及時的援助，而不是說已經把這件事交給某個單位，譬如漁會或是其他單位來做處理，至於負責第一線處理的單位是否有確實處理好，以及在行政院之下負責協助漁民求償的單位真的有掌握住到底是哪些漁民受到損失？你們告訴我們，接下來你們會在五月份辦理幾場說明會，那麼，我們會針對這些說明會最後的效果如何來加以檢驗。

關於接下來求償的過程，有委員提到你們已委請某一位教授針對漁獲可能產生的損失進行調查，但本席現在所關注的是，接下來不管你們是透過什麼樣的紛爭解決程序，對漁民而言，為要證明某些漁獲的損失，他們現在有沒有該做什麼事情？

施組長俊毅：有關間接損失的部分，基本上，我們已訂在下禮拜分別在金山區漁會與石門鄉公所舉行三場說明會，目前所有相關的 QA，我們也都已經準備妥當，包括委員剛剛指正的……

黃委員國昌：下禮拜你們舉辦說明會所準備的 QA 可否提供一份給本席參考？因為事情發生到現在，已經有相當長的一段時間，我在學校是教民事訴訟法，如果我今天是代表漁民的律師，我有好多話要跟他們講，包括在這段期間他們該如何蒐集證據及如何做好證據保全，你們現在只委託一位大學教授做鑑定的工作，從漁民端來講，他們有沒有什麼該做的事情？換言之，他們的教戰守則到底是什麼？否則，接下來要如何處理訴訟上證明損害的問題，在你們什麼都沒有跟漁民講的情況下，未來若發生事情或是要進行具體求償措施時，你們就只會跟漁民抱怨：為什麼不把相關文件準備好，這樣要我們如何幫你們處理？請問這樣的處理方式好嗎？是對的嗎？我現在提出一個具體的問題，就是針對鑑定的結果就只是我們單方面的主張，你們有沒有考慮過跟損害賠償責任的主體簽訂仲裁鑑定契約，雙方當事人必須以該鑑定的結果而受到約束，或許因為你們是農委會、交通部的代表，對仲裁鑑定契約這個法律專有名詞會有一點陌生，這也是為什麼我一直希望你們要趕快成立專案小組的原因，俾能成立單一窗口，由具有法律專才的人去提供協助，這是最重要的理由。你們花了這麼多錢委託教授做鑑定，但是這個鑑定在接下來的紛爭解決程序當中有拘束力嗎？如果沒有拘束力的話，接下來就會陷入各說各話的情況，

漁民到底要怎麼證明他們受到損害？基本上今天本席質詢的內容都是在提醒你們這個部分，這是你們第一線工作人員必須注意的事項。

第二個部分，本席要請教交通部，關於觀光業者的損害，我們上次開記者會的時候，因為你們是航港局，所以並不是很清楚，但你們有說會通知觀光局。通知了沒有？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。有，今天觀光局有代表出席。

黃委員國昌：請觀光局代表說明。

主席：請交通部觀光局北觀處陳處長答復。

陳處長美秀：主席、各位委員。我們有通知了。

黃委員國昌：你們什麼時候通知的？

陳處長美秀：我們的公文是在 4 月 15 日發出。

黃委員國昌：其實你們的動作滿快的，在本席開記者會以前，你們就通知了。

陳處長美秀：對，沒有錯。

黃委員國昌：在你們給本席的書面報告當中，你們說 4 月 15 日以北觀管字第幾號函查轄內業者是否受損求償，尚無業者提出求償申請，是嗎？

陳處長美秀：對。其實我們也很擔心，所以 3 月 10 日發生事情以後，我們就直接請教政大的法律海洋所，也請教海洋大學的老師，這方面我們是很關心的，除了發函以外，我們還依法……

黃委員國昌：你們請教後的結論是什麼？

陳處長美秀：其實從早上到現在，委員說的我們完全支持。其實我們的重點就是觀光產業，也就是不要產生污染，所以從 3 月 10 日到……

黃委員國昌：發生事故之後，這段時間對觀光業所造成的營業損失呢？

陳處長美秀：對，我要向委員報告的就是這個部分，我們的重點是觀光產業，這是屬於下游的產業，我們希望不要產生污染，所以這段時間我們都在處理這件事，就是希望不要產生污染，一旦有污染，我們就會馬上通報……

黃委員國昌：如果不要產生污染，那是關係到除污的部分，這是為了避免未來損害擴大。

陳處長美秀：是。

黃委員國昌：你們說 4 月 15 日有發函通知，本席看了你們的函文，你們通知了救國團、翡翠灣、白宮行館、浪行者、東洋海洋公司、新北市石門鄉社區發展協會、新空間國際股份有限公司，除了這些單位，其他的觀光業者呢？

陳處長美秀：依據 3 月 16 日第 17 次的小組會議結論，朱市長在 3 月 25 日有指示，有關觀光的部分是由新北市觀光旅遊局負責，當時我們是直接找海岸線……

黃委員國昌：所以你的意思是說，這是新北市的問題？

陳處長美秀：不能這麼說。

黃委員國昌：本席現在直接告訴你，你們只發函給這少數幾家業者，問他們有沒有受到損害，但是到本席這邊陳情的人，包括飯店、餐廳等受到損害的觀光業者，其實人數非常多，他們在你們

的眼中不算是觀光業者，所以不算是損害可能發生的主體嗎？

陳處長美秀：我們願意再和新北市觀光旅遊局協調，有關觀光業者的部分，他們的……

黃委員國昌：你現在是把責任全部推給新北市嗎？

陳處長美秀：我們會……

黃委員國昌：也就是說，有關協助觀光業者求償這件事情，是新北市府應該要做的嗎？

陳處長美秀：我們願意針對北海岸地區的觀光業者再函詢一次，也會一一打電話。

黃委員國昌：本席收到非常多陳情書，包括漁民、旅遊業者、觀光業者的來函，這些都是本席蒐集的個案，本席只是一個立法委員，但是收到的陳情書比你們這麼龐大的行政機關還要多，因為你們只是消極發函給少數幾個特定業者，這樣就算有進行觀光損害的調查。

本席現在提供一個個案給你們參考，1997 年的時候，俄羅斯的油輪在日本外海造成重油外洩的污染，他們的政府馬上積極協助業者，估算損失金額向船主和保賠基金進行求償，這些資料在外文文獻當中都有，我們國家的研考會也花了大筆銀子，找學者針對國外海洋污染實際求償作業，做了厚厚一本研究報告。

他們協助受損的觀光業及漁損部分提出請求金額，最後拿到的金額，漁業的損失賠償是 7.11 億日圓，觀光業的損失賠償是 3.38 億日圓，這是他們政府執行這個個案的時候，所呈現出的具體成效。你們現在把這些工作全部推出去，委託大學老師進行相關鑑定和作業，隨著時間過去，我們的漁民、我們的觀光業者，最後到底可以獲得多少損害填補和賠償？接下來我們會用這個部分來檢驗政府的行政團隊，看看你們對這件事情有什麼實際作為。

特別是交通部觀光局的部分，本席要拜託你們，整個北海岸相關的觀光業，不是只有剛剛說的救國團，也不是只有翡翠灣或白宮行館那些大型設施，另外還有很多餐廳、飯店，那些業者都叫苦連天，本席希望你們能夠採取比較積極的作為，不是只在辦公室裡面發發公文，等他們回函給你們。接下來，本席再說一次，有關漁民受損、觀光業者受損的具體數字，我們未來會用這個當作檢驗基準，進行對行政部門的監督，謝謝。

主席（林委員淑芬）：處長，你們那天的會議是責成地方政府負責地方上相關的調查，是不是？他們有沒有回函？如果沒有，你們要盯著地方政府好好執行。

接下來登記質詢的賴委員士葆、盧委員秀燕、黃委員偉哲均不在場。

現在請呂委員孫綾質詢。

呂委員孫綾：主席、各位列席官員、各位同仁。請教漁業署施組長，本席 3 月 25 日有參加行政院在石門區公所召開的，德翔臺北輪擱淺事件油污染現場應變中心第 16 次會議，會議紀錄當中的結論第七點有明確指出，有關漁業損失部分，請新北市漁業處及金山區漁會協助漁民，漁會必要時得聘請律師及學者專家，協助漁民蒐集相關損失證據，農委會漁業署密切與漁會聯繫，並提供必要的協助。

所以本席想要請教施組長，根據這個會議結論，有關漁業損失的部分，現在是全部委由新北市漁業處和金山區漁會執行嗎？漁業署有沒有參與？

主席：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。針對漁民的部分，他們有兩種損失，一個是直接損失，一個是間接損失。關於這個部分，金山區漁會有依照這個會議決議，他們有聘請一位律師做法律諮詢工作。至於公部門的損失，也就是生態損失的部分，這部分因為受損人是中華民國政府，所以由我們農委會代表中華民國政府，做為公部門生態損失的求償者，這部分我們也有積極在辦理。

另外再補充一點，剛剛提到私部門的損失部分，我們也有協助金山區漁會，第一個，直接損失的部分，積極協助他們向漁民宣導，包括要怎麼樣向船主提出損失的證據以便於求償。這個部分剛剛我有報告過，我們下禮拜一、三、五會安排三個梯次的會議，在新北市辦理三場漁民的說明會，另外……

呂委員孫綾：你們會在新北市的哪裡辦？

施組長俊毅：我們禮拜一和五是在金山區漁會，禮拜三是在石門區公所。

呂委員孫綾：星期一、五是在金山區漁會？

施組長俊毅：是。再來，第二個是間接損失部分，因為是間接損失，表示大家沒有辦法拿到直接證據，所以我們必須透過老師針對漁民沒有辦法作業的損失進行調查評估，為了要做這個調查評估，我們漁業署也有提供老師一些資料，包括過去在污染海域作業的漁船航跡資料，以便證明過去確實有很多船在這邊作業。

另外，我們也有提供一些過去港口查報員的資料，就是他們查報漁貨量的資料，根據這些資料，當老師進行調查研究的時候，他就有實際的數據資料可以做這項調查評估工作。

呂委員孫綾：本席想知道的是，你們在這段期間內有沒有發函給哪些單位、哪些人，通知受損害的漁民來求償，或是你們要怎麼協助他們去做這樣的動作？

施組長俊毅：關於這部分，我們漁業署和新北市府及漁會有成立一個專案小組協助漁民求償，因為我們也有發現這個問題，所以 4 月 15 日開會的時候，我們有責成金山區漁會，可能還要包括淡水和萬里這二個漁會，他們要儘速發函給漁民。

呂委員孫綾：儘速發函？已經發函了嗎？

施組長俊毅：都是發函，所以金山區漁會……

呂委員孫綾：所以漁民都收到了嗎？

施組長俊毅：金山區漁會已經在 4 月 21 日發函給他們轄區內所有漁船的船主。

呂委員孫綾：好，那現在請問一下……

施組長俊毅：另外，因為我們要做確認，所以我們也有請金山區漁會把他們發函的受文者名冊提供給我們，這些名冊資料我們也已經取得了。

呂委員孫綾：現在回復的狀況如何呢？你們發函之後，這些漁民回復的狀況如何呢？

施組長俊毅：到目前為止有 40 艘提出申請，其中有 38 艘已經完成採樣，兩艘會在近期進行採樣。在這 40 艘裡面，其中有兩艘上個禮拜已經找船東協商，我們已經協助他們和船東完成協商，針對求償的金額，他們也已經完成協商取得共識。

呂委員孫綾：所以你的意思是說，這 38 艘都已經對賠償金額取得共識？

施組長俊毅：不是的，我剛才的意思是說，目前有 40 艘提出申請，這 40 艘裡面，有 38 艘已經完

成取樣，另外兩艘是最近會安排進行採樣。再來就是在這 38 艘裡面，現在已經有兩艘完成協商，上個禮拜我們協助他們和船東展開協商，他們已經談妥賠償的金額。

呂委員孫綾：所以這 40 艘漁船都是屬於金山區漁會的會員船隻嗎？

施組長俊毅：也有淡水漁會的船隻。

呂委員孫綾：本席想再請教一下，你們有提供一份金山區漁會通知船主求償的公函清冊，本席這邊也有一份石門地區的漁民和商家自己組成的自救會名單，我們比對了這兩個名單的船隻狀況，發現有很多艘漁船並不在你們發文的清冊裡面，所以本席想請問一下，這個部分你們要怎麼解決？

施組長俊毅：就我所了解，其中有部分漁船沒有在金山區漁會的名單之內，最主要是因為他們並不是金山區漁會的會員，他們是外地來的船，只是偶爾會聚集在那個地方。當然，這部分我們也會協助，因為就我們漁業署來說，不論他們是不是金山區漁會的會員，只要他們有受損的事實都可以提出申請。

呂委員孫綾：都可以提出申請？

施組長俊毅：對，都可以提出申請。

呂委員孫綾：雖然不是金山區漁會的會員漁船，只要他們受到損害，漁業署也會協助他們求償，是這樣嗎？

施組長俊毅：是的。

呂委員孫綾：本席想再請教一個問題，剛剛黃委員有提到觀光局開了一個窗口，讓這些觀光業者可以進行申訴，環保署針對這個部分也有提出一份報告，內容是說漁業署已經指定一個人擔任窗口，提供漁民求償問題諮詢的服務。本席想知道你們總共開啟了多少個窗口？

施組長俊毅：在我的印象當中，剛剛黃委員有提到，因為……

呂委員孫綾：本席的意思是說，因為你們的窗口提供的資訊不一致，導致漁民、商家和這些受損害人民所得到的訊息不對稱，所以他們不知道怎麼求償，也不知道找誰協助，因為他們不知道對口到底是誰。針對這個部分，本席希望你們做一個統整，讓資訊是透明的，也讓這些受到損害的人可以明確知道找誰協助求償，或是找誰提出自己的損害證據，讓他們方便做事，而且可以有效、快速的提出他們的需求，針對這個部分，本席希望你們能夠改善。

施組長俊毅：針對這個部分，因為我們漁業署是針對漁民的求償提供諮詢，當然，剛剛委員有針對這部分提出質疑，所以我們也可以這樣做，就是當他打來詢問時，例如剛剛提到的，如果他是觀光業者，那我們也會協助提供資訊，因為我們是管漁業的部分，如果是觀光業者，我們會提供觀光業者一支專線電話，讓他們到那邊取得應該得到的諮詢。

呂委員孫綾：本席是希望你們回去之後，各個部會要把這個窗口整理好，因為你們下禮拜就要開始辦說明會了。

施組長俊毅：對。

呂委員孫綾：你們要把這些資訊完整、透明的告訴受到損害的漁民、商家和觀光業者，你們要很明確的讓他們知道，不能讓他們找不到人。

施組長俊毅：對不起，我們開說明會是針對漁民的部分，因為觀光業者的部分不是我們主管的。

呂委員孫綾：你們不是要一起開說明會嗎？

施組長俊毅：我們沒有邀請觀光業者。

呂委員孫綾：好，那麻煩你們這邊的對話窗口必須是明確的。

施組長俊毅：很明確，我記得上個禮拜也在委員辦公室報告過，那天還有一個業者參加，就是黃董事長，當天他也在場，我們有把相關窗口的電話等等資訊告訴他了。

呂委員孫綾：還有剛剛本席提到的，即便不是金山區漁會的會員船隻，如果他們有受到損害，你們也要盡最大的力量協助他們求償，可以嗎？

施組長俊毅：是，可以，只要有受損的話，我們當然會協助他們。

呂委員孫綾：好，謝謝。主席，本席想請委員會提供剛剛臨時提案所要求的資料，會後這些資料可不可以也給本席一份？

主席：本席有點聽不懂你的意思。

呂委員孫綾：本席的意思是說，剛剛臨時提案有要求提供評估報告。

主席：每一案嗎？還是第幾案？

呂委員孫綾：對，就是臨時提案裡面的第一案、第二案、第七案、第八案、第九案和第十案。

主席：好，我們特別准許呂孫綾委員的要求，今天臨時提案的回覆報告，除了交給本會委員之外，也要送一份給呂孫綾委員，照准。

呂委員孫綾：好，謝謝主席。

主席：接下來登記質詢的徐委員永明、徐委員榛蔚均不在場。

請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。關於這次德翔臺北輪的事件，剛剛聽到很多委員都很關心事情的發展，本席認為我們恐怕要有打國際官司的準備。請問環保署符副署長的看法如何？目前我們有沒有開始和船東及保險公司接觸？有沒有開始洽談後續相關的處理善後工作？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。其實在石門的應變會議裡，船東和航港局的長官都在，我們在那個場合都有互動。

林委員俊憲：談的如何？順利嗎？

符副署長樹強：還算順利。

林委員俊憲：保險公司願意負責嗎？

符副署長樹強：我這邊主持的會議主要是針對船東。

林委員俊憲：萬一要打國際官司，這部分是由誰負責？是環保署還是交通部？

符副署長樹強：要看是針對哪個部分的求償。

林委員俊憲：你看，我們臺灣到現在對於打這樣的國際官司，到底要由哪個單位負責、怎麼進行，都還沒有一個明確的規範。其實我們不是沒有經驗，臺灣曾經發生過阿瑪斯號污染事件，當時這艘希臘籍的阿瑪斯號也造成我們海域重大污染，因為後續問題談不妥，後來怎麼辦？就是打

官司！

因為它是外籍船，在我們屏東外海造成重大油污污染，所以我們政府在屏東地方法院提起告訴，可是屏東地方法院卻認為我們沒有管轄權，因為阿瑪斯號屬於希臘籍公司所有，而且負責保險的是挪威的保險公司，所以屏東地方法院認為我們沒有管轄權，最後因為我們和船東及保險公司談不攏，所以就去打國際官司，是不是這樣？

符副署長樹強：是的。

林委員俊憲：當時是由哪個單位負責打國際官司？是環保署。

符副署長樹強：是由我們負責公部門的求償工作。

林委員俊憲：如果德翔輪也要打國際官司，是由誰負責？你不知道？

符副署長樹強：應該也是比照這樣的分工處理。

林委員俊憲：為什麼本席要特別提醒你們呢？因為如果要打國際官司的話，那我們就要有相關的準備，要有談判人才，要有保險專家、法律專家，甚至我們一開始就要很完整的進行全面蒐證，因為到最後很容易談不攏。

本席再舉阿瑪斯號為例，後來我們和阿瑪斯號船東打國際官司，中華民國政府求償 3 億 5,000 萬元，最後判決多少？九百多萬元。本來我們要再提上訴，但是想一想之後還是趕快和解好了，因為光律師費用就花了 1,687 萬元，可是法院才判賠九百多萬元，所以乾脆和解，最後和解金額是臺幣三千多萬元，是不是這樣？

符副署長樹強：是的。

林委員俊憲：和我們求償的 3.5 億元相比，法院大概只判賠一成，你們有沒有記取教訓？當年的阿瑪斯號，為什麼我們的國際官司會輸的那麼慘？為什麼？

符副署長樹強：我想打官司多半還是關係到蒐證的問題，就是證據是否充分。

林委員俊憲：就是因為我們沒有經驗、沒有準備、沒有蒐證，而且證據也不完全，所以這個官司被打的很慘。受污染的是我們臺灣的海洋，臺灣的漁民也受到重大傷害，結果我們只拿到一成的求償金額，所以這一次，本席覺得我們也要做好相關的心理準備。現在是準用商港法第五十三條，對不對？

符副署長樹強：對。

林委員俊憲：好，我們來看一下商港法第五十三條，如果航港局認為船東有可能不履行義務，我們得要求船舶所有人，也就是船東，請他提供相當額度的財務擔保。請教航港局林副局長，目前有這麼做嗎？

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。因為現在德翔公司有在持續處理，他們並沒有不履行，所以我們並沒有用到這個條款。

林委員俊憲：因為你們還沒有求償嘛！

林副局長昌輝：是。

林委員俊憲：所以他們當然沒有履行或不履行的問題。

林副局長昌輝：他們船舶的移除工作持續在進行當中。

林委員俊憲：我們希望德翔公司負起責任，我們希望和保險公司的談判能夠順利進行，我們也希望相關補償足夠讓我們回復對環境造成的傷害，因為我們還要清理後續的海洋油污污染，還有漁民的損失、觀光業的損失，甚至我們還要準備沈船移除的費用，這些工作要花很多錢，甚至需要很長的時間。這些問題都能談好嗎？

林副局長昌輝：其實到目前為止，P&I 和他們的下包還沒有達成協議。

林委員俊憲：是嘛！還沒有達成協議嘛！到最後一定會翻臉啦！只要說到錢的問題，等到我們一拿出賠償金額，大家就會開始硬碰硬了。政府準備求償多少？

林副局長昌輝：這個問題分成好幾個部分，包括漁業方面，包括保育方面，也包括觀光，因為涵蓋的層面比較廣，所以分別由不同的單位處理。

林委員俊憲：這個就是本席擔心的，因為這樣的船難、這樣的污染事件牽扯到我們很多部會，通常政務只要跨兩個部會就很難推動，跨三個部會就會推不動。第一個是罰鍰的問題，對不對？

林副局長昌輝：是的。

林委員俊憲：這是航港局的問題，另外還有清理油污、漁業損失、生態，甚至還有稅收的損失、沈船的移除費用，這些問題關係到很多部門，包括觀光局、港務局、漁業署，甚至是環保署，是不是這樣？

林副局長昌輝：是，公部門這部分已經有……

林委員俊憲：各單位大概什麼時候可以就本業部分提出損害評估結果，並且提出一個明確的數據？

林副局長昌輝：因為現在事件還在繼續處理當中，所以到底需要多少費用，其實目前還不清楚，要等到案子告一個段落以後才會知道。公部門針對這部分已經有做一個決定，公部門的部分就是統一由環保署處理。

林委員俊憲：所以是由環保署主導，是不是這樣？

林副局長昌輝：各單位會把相關證據送到環保署，由他們做統一的處理窗口。

林委員俊憲：預計什麼時候完成？

林副局長昌輝：這個問題應該這麼說，因為相關事務一直在持續進行，也許各單位可以把目前已經處理的狀況，分次提供給……

林委員俊憲：你說到一個重點了，德翔輪的污染需要長期抗戰，後續還有很多事情要做。例如之前的阿瑪斯號沈船，花了多久時間才把它處理完畢？其實它還在海底啦！到現在還沒有完全移除，是不是這樣？

林副局長昌輝：是，阿瑪斯號因為受到颱風侵襲，這條船已經沈到海底，所以目前並沒有處理的計畫。

林委員俊憲：其實臺灣還曾經發生過一個案件，但是很可惜，大家並沒有從過去相關的海洋污染事件記取教訓。本席記得當年南韓的珊瑚兄弟號也出過事，這是一艘化學輪，你們還記得吧？這件事發生在很久之前，民國 94 年這艘韓國的珊瑚兄弟號載滿巨毒、高污染的苯，總共有 3,000 噸，結果在桃園外海翻船，因為苯是很危險的物質，怎麼辦？最後臺灣政府出動空軍，讓 F-16

、眼鏡蛇直升機發射飛彈打它，因為要讓苯燃燒掉，結果苯有沒有燒掉？好像有啦！但是也造成重大的海洋污染。

重點是善後工作，但負責善後工作的廠商欠錢沒還，這艘船的殘害清理了兩年多，聽說政府花了幾千萬美元。這一次，我們希望德翔輪的事件能夠做為以後政府處理相關海洋污染事件的典範，把 SOP 建立起來，把各單位的聯繫工作做好，好不好？

林副局長昌輝：是，這個部分行政院已經有交代、指示了，所以針對這部分，將來整個……

林委員俊憲：這件事以後也會變成新政府的工作，因為這件事情可能要做好幾個月，甚至是好幾年，所以我們希望各位要持續努力，也不要排除打國際官司的可能性，你們要做好最壞的準備，好不好？感謝各位，謝謝主席。

主席：接下來登記質詢的王委員惠美、賴委員瑞隆、呂委員玉玲、張委員麗善、鄭委員運鵬、蕭委員美琴及吳委員秉叡均不在場。

向各位報告，因為還有時間，所以我們開放第二輪發言登記，本席優先登記，因為本席有制度面的問題要質詢。請陳委員曼麗暫代主席。

主席（陳委員曼麗代）：請林委員淑芬質詢。

林委員淑芬：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要提出的問題茲事體大，今天是討論德翔輪的事情，但是剛才林俊憲委員提到要打國際官司，這件事情我們非釐清不可。先請教環保署符副署長，阿瑪斯號是希臘籍船隻，為什麼是到挪威打國際官司？我們為了這件事情付出很大的代價，所以後來制定了海洋污染防治法，還修正相關的法令。

今天開會以前，本席就問過法制局一件事情，如果今天德翔臺北號不是本國籍船隻，而是外國籍船隻的話，我們臺灣法院對它到底有沒有管轄權？基於商港法、基於民事訴訟法，我們認為都應該有管轄權，可是民事訴訟法裡面還有一個規定，就是船東所屬國也有審理權。

所以以德翔臺北號這艘臺灣籍漁船來說，我們需不需要打國際官司？法制局的人在不在？可不可以回復一下？先請環保署說明，為什麼當初這一艘希臘籍的船隻屬於挪威法院管轄？依照現在的法令是這樣，本席不知道過去的法令如何規定，就算要打官司，也應該是到希臘打官司，為什麼跑到挪威打官司？是不是因為他們的 P&I 是挪威籍的保險公司？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。我的同仁告訴我，當時……

林委員淑芬：如果你的同仁知道相關情形，請他直接回答。

主席：請環保署水保處宋簡任技正答復。

宋簡任技正欣真：主席、各位委員。阿瑪斯號的 P&I 是屬於 Swedish club，因此 Swedish 就有管轄權，所以那時候……

林委員淑芬：可是我們有一點不懂，我們國家法律課責的對象是船東，為什麼卻變成和保險公司打官司？

宋簡任技正欣真：對不起，我可能有一點記錯，它是 Gard P&I，對不起，我記錯了，不是 Swedish Gard。

林委員淑芬：沒關係，因為 Swedish 是瑞典，但我們是去挪威打官司。它是屬於 Gard P&I，這也沒有關係，我們國家課責的對象是船東，為什麼變成和保險公司打官司？

宋簡任技正欣真：這部分在我們的海污法裡面有規定，除了可以向船舶所有人求償以外，也可以向責任保險人求償。

林委員淑芬：那是現在的法令規定，因為我們是後來才有海污法，為什麼過去會這麼做？

宋簡任技正欣真：阿瑪斯號事故發生的時候已經有海污法，海污法是在 89 年 11 月頒佈，阿瑪斯號事故是發生在 90 年。

林委員淑芬：那你們為什麼沒有向船東要錢？因為公司破產了嗎？

宋簡任技正欣真：因為這件事的時間有點久遠了，就我現在的了解，那時候好像是因為船東的問題，不知道這是不是一船公司，那時候我並沒有完全負責這個業務。

林委員淑芬：好，你回答不出來，那也沒關係。以現在的狀況來說，為什麼我們要提出第五十三條？第五十三條說要採取必要的應變措施，甚至必要時船東要提供財務擔保，你們認為他們現在都有做，可是如果到時候他們 P&I 的意見和我們不一致呢？你知道這件事情吧？他們的賠償是根據 ITOPF 的評估結果，他們 P&I 的賠償方案是我們說了算嗎？

宋簡任技正欣真：委員說的是有關污染的部分，還是船體殘骸的部分？

林委員淑芬：污染。

宋簡任技正欣真：關於污染的部分，其實我們以過去一般的案例來看，當我們進行公部門的求償時，只要我們可以提出確定的單據和證據，理論上這個部分應該……

林委員淑芬：狀況有這麼樂觀嗎？依據 ITOPF 這個組織的認定原則，不合理的支出將不予賠償，所以海洋污染事件發生時，應該要妥善、謹慎的擬定清理和復原計畫，如果過度消耗應變資源，他們不一定會賠償喔！你們知道 ITOPF 是一個什麼樣的組織嗎？

宋簡任技正欣真：它是國際船東聯盟組成的一個非營利……

林委員淑芬：對，所以 ITOPF 是附屬在 P&I 這個機制下面的組織，P&I 要不要賠償，主要是根據 ITOPF 的評估，對不對？開應變計畫會議時，他們的 P&I、ITOPF 都有派員列席，對不對？

宋簡任技正欣真：對。不過在相關的賠償案例當中，針對污染的控制和預防等等措施，其實在以往的案例當中，我們在相關的污染清除……

林委員淑芬：你怎麼會提出以往的案例？你知道在防治措施方面，例如空中監測雖然會列入賠償給付，但是如果政府對協會提出空中監測費用，ITOPF 會去評估、調查機上的載運人員是不是有受過專業課程訓練，並不是任何人都可以上機，另外我們還需要提出空中監測的必要證明，如果你們提不出來，他們也有可能不給付。

宋簡任技正欣真：目前我們環保署運用的空中觀測機具主要是衛星。

林委員淑芬：本席是以空中監測為例，本席的意思是 P&I 不一定全部都會買單。本席現在要問你，今天我們以德翔臺北號為例，這個案子會不會打國際官司，就要看我們有沒有先要求船東負起商港法所規定的責任，就是要求他們提出相當額度的財務擔保，如果沒有課責，對船東而言，公司一毛錢不花是最高原則，到時候全部都交給保險公司理賠。

如果保險公司有不認定的部分，理論上我們是要叫船東負責，但是如果船東拖延呢？所以本席今天的意思是說，因為我們今天是在檢討整個制度面，交通部對船東有沒有設定移除作業的條件？我們從這個個案來看是沒有的。你們應該要對他們設定移除條件，例如要求兩段都要浮揚，這是對船東的要求。但是這樣的要求，法律支撐性足不足夠？本席認為是足夠的。

但是如果船東擺爛不賠償，全部都要讓 P&I 決定，而且船東也沒有提供擔保，這件事情就這樣你推我、我推他，彼此推來推去，到最後會不會變成需要向保險公司求償？當然，這個公司是比較好的公司，因為船東也算有錢，並不是沒錢。

我們再說未來的狀況，如果一艘外國籍輪船發生這種事情，如果我們要對船東設定移除作業的條件，我們的法律支撐性夠嗎？因為我們沒有參加奈洛比公約，我們也沒有連署聯合國任何海洋事務公約，所以我們比較擔心的是，因為我們不是聯合國的會員國，所以在許多國際海洋公約裡面，我國的海岸、海洋其實是沒有任何保障的。

相對的，我們國內的海洋保護相關法令，是不是足夠支撐對於發生在我國岸際的、附近的、領海上的海難事件與污染事件的處理？我們有沒有足夠的法令可以支撐我們在對我國最有利的條件下課責於船東？我們有沒有足夠的法令可以支撐是很重要的，否則他一直擺爛、拖延，拖久了我們就非遷就他不可，以現在的法律，我們也只能任由他拖延。他說他要做，交通部也說他要做，但依我看來他就是在拖、他不想做，從人民的角度和立委的角度來看，他就是不想做，他就是在拖。雖然在 4 月 16 日就提出計畫，但所提出的是就地解體計畫，我們要求他限期就是要搶時間，搶在颱風期以前處理，阿瑪斯號為什麼會在海底就是因為拖延的結果，因為在拖延期間遇上六個颱風把整個船體打得支離破碎，最後沈到海底撈不起來，這就是沒有跟時間賽跑、無關緊要的結果，也是當初政府沒有經驗，馬江要下台的原因，今天我們要不要記取教訓？就像我剛才所說的，在沒有任何海洋保護相關法令連署入國際海洋公約的情況下，台灣的國際海洋保護法令足夠嗎？如果今天不是德翔臺北號而是一艘外國籍油輪，你要對它設定條件或代為執行、處理，又要跟颱風比賽時間，必須在 7 月以前處理結束，也就是要在兩個月內處理結束，有沒有足夠的法律支撐可以讓你這樣做？如果有這個法律，你唸給我聽。

主席：請交通部航港局林副局長答復。

林副局長昌輝：主席、各位委員。我們現在唯一的依據就是商港法第五十三條。

林委員淑芬：商港法第五十三條是否足夠？如果今天我們遇到的是一艘外國籍油輪呢？

林副局長昌輝：這個法條給予我們行政裁量權，我們可以採取必要的措施，航港局會針對個案的情況做處理。

林委員淑芬：我是說如果今天是一艘外國船，外國船隻的母公司，也就是船隻的母國也主張審理權，比如希臘的船隻在台北同一地點發生同樣的事情，他不想在台灣審理，想要回希臘審理，可不可以？

林副局長昌輝：我們依據的是商港法，至於大家所談的阿瑪斯號，當初的保險契約內容可能有約定要到挪威打官司所以才到挪威打官司，因為我沒有看到他們的保險契約，我不瞭解情況。

林委員淑芬：請法制局答復，依據商港法就足夠支撐我們可以對船東的移除作業設定條件嗎？如果

船東以拖待變，我們要和時間賽跑，政府要強制代為處理，奈洛比公約的簽約國都可以這樣做，但我們不是簽約國，不受任何國際海洋公約的保護，在此狀況下，商港法第五十三條足夠支撐我們代為移除船隻然後向船東要求給付費用嗎？

主席：請立法院法制局洪組長答復。

洪組長文祥：主席、各位委員。依據現行商港法第五十三條第三項規定，航港局得令船舶所有人提供相當額度的財務擔保，未提供擔保前，航港局得採取限制出境的措施。但德翔臺北的保險公司如果是外國公司，我們要保險公司提供損害賠償或擔保的話，可能要比照阿馬迪斯號的例子告到國外。

林委員淑芬：這條船是本國籍，但它的 P&I 是哪個集團？

林副局長昌輝：Swedish。

林委員淑芬：我們只要和德翔臺北船東打官司就好了還是要到瑞典打官司？

洪組長文祥：今天我們原則是針對船東的部分，如果我們能夠對船東確實求償，當然沒有問題，如果對於船東的部分無法達到完全求償，必須告保險公司的話，那就可能是涉外案件，涉外案件就有可能是打國際官司。

林委員淑芬：如果船隻是一外國籍，我們要限制船員不准離境或要求船東提供擔保，但我們並不是以限制離境為目的，也不是以求償為目的，而是以解決問題、避免污染為目的。

主席：請立法院何助理研究員答復。

何助理研究員宏光：主席、各位委員。第三項只是一個保全措施。

林委員淑芬：第三項只是一個保全措施，但我們要求的是他們要儘速、儘快的移除船隻、船體，這才是我們的目的。

洪組長文祥：這部分只有第五十三條第二項可用，類似行政執行法，在他履行前，有必要或有急難或很緊急時……

林委員淑芬：何謂「必要的時候」？對我而言，現在就是必要的時候，七月防颱汛期來臨以前就是必要的時候。

洪組長文祥：今天早上我舉了一個例子，颱風來襲時水閘門放下來時車子還沒移動，因為情況很急迫，所以地方政府可以不待公告、不待行為人的作為就予以強制即行處置。

林委員淑芬：航港局認為什麼時候是「必要的時候」？

林副局長昌輝：德翔臺北公司如不處理，我們會採用處罰的方式。

林委員淑芬：顯然你認為的「必要的時候」與法制局及大家認為的「必要的時候」不一樣。

林副局長昌輝：這只是一個程序。

林委員淑芬：我不是在說程序，我是在問何謂「必要的時候」？請環保署符副署長從避免二度污染的角度來看，什麼時候是必要的時候？

主席：請環保署符副署長答復。

符副署長樹強：主席、各位委員。我們與會時特別強調要在颱風前兩個月處理，我們是在和時間賽跑，所以時間是一個很重要的考量因素。

林委員淑芬：漁業署從漁業保護的角度來看，對於「必要的時候」的設定要件是什麼？德翔臺北要不要移除，政府要不要逕行採取應變或處理措施？漁業署認為所謂的「必要的時候」是指什麼時候？

主席：請農委會漁業署漁政組施組長答復。

施組長俊毅：主席、各位委員。我認為「必要的時候」是指漁民不希望造成二度污染的時候。

林委員淑芬：只有航港局認為是船東不作為的時候才叫做「必要的時候」，但目前船東也沒有任何作為。航港局知道自己所認為的「必要的時候」和全國人民、其他部會認為的「必要的時候」不一致，大家有志一同的指出不要造成二度污染、沒有必要冒險、颱風汛期來臨前一定要完成，這才是設定「必要時候」的要件，所以我們不能再讓他拖延，他說他要做，實際上是在拖延。

林副局長昌輝：我們的處理程序應該是這樣的，對於急迫性的，我們會介入。

林委員淑芬：什麼叫做急迫性？你先告訴我，對你們而言什麼叫做急迫性？你們對於急迫性的設定條件是什麼？

林副局長昌輝：比如颱風要來了，他在穩固這個部分不處理的話，我們一定會介入。

林委員淑芬：颱風來了，穩固船體就沒有風險嗎？

林副局長昌輝：我們要考慮一點，我們一介入的話，萬一船體發生其他不可預料的變化導致的損失，我們介入的地方要負責，對於這樣的情況，我們一定要考量。

林委員淑芬：你們就是怕事，今天我們就是從法律面、制度面來檢討，你們為什麼不增加配套的規定，規定在必要時介入，所有衍生的費用全部要船東買單，不能因為沒有相關的法律規定，所以你們不敢介入，免得有其他更多的費用，到時船東不買單，依法無據、無法求償，你現在是擔心這點。

林副局長昌輝：這要看一下奈洛比公約的規定。

林委員淑芬：不要再講奈洛比公約，你們不但沒有將奈洛比公約國內法化，連它的精神都沒有放在修法中。從阿碼斯號事件發生到現在，我們學到了什麼？對於德翔臺北輪事件，我們又要檢討什麼？這件事情對人民而言、對環境而言、對台灣而言，所謂的必要時候、緊急時候就是在颱風來臨以前拖走才是真正最好的解決方式，但交通部、航港局認為颱風來時把船綁好、不要吹壞、不要支離破碎就好了，你們的要求之所以這麼低的理由是政府如代為處理，萬一衍生始料未及的支出時怎麼辦？你們擔心的是這個，你們從來沒有好好的思考法律上缺少什麼工具，你們要有足夠支撐強制或代為處理措施的法律工具，我們就是要從這方面學習，我們就是要檢討、要修法。我們今天舉行專案報告你才說要看奈洛比公約，我們並沒有簽訂奈洛比公約，我們能適用嗎？實際上我們是適用不了的，而且奈洛比公約的精神也沒有落實到國內法。我們痛心之處不只是有沒有專責機構處理此事，政府的態度就只是搶時間，任由 P&I 保險機制主導德翔臺北輪的移除作業，他們只願意付 1000 萬美金，我們就準備冒二度污染的風險，我們為什麼沒有辦法不必冒險呢？我提出一個有關處理的問題，昨天行政院是不是說要解散緊急應變中心和專案小組，然後責成各部會處理？

林副局長昌輝：是。

林委員淑芬：我認為不必天天到石門開會，緊急應變中心的人員為何天天跑到石門開會？他們到底在幹什麼？我們認為開會強度也不必到天天開會的程度，如果真的解散好嗎？不必到石門開會，可以在台北開會，不必天天開會，可以一星期開一次會，為什麼一定要解散？會不會遇到跨部會協調的問題？政府接獲海難事件緊急處理應變機制所衍生的費用要責成保險公司先行墊付是不可能的，如由航港建設基金先墊償再向船東要求歸墊，於法有據嗎？航港基金可以先行墊償除污費用等除救人以外的任何緊急應變費用嗎？

林副局長昌輝：是，以墊付就是代繳方式處理。

林委員淑芬：航港基金中有可以因應污染費用的規定嗎？

林副局長昌輝：不可以。

林委員淑芬：既然不可以，為什麼可以先行墊付？

林副局長昌輝：墊付有一定的程序。

林委員淑芬：墊付要依基金使用之規定，要有所本，你們的墊付是無所本。

林副局長昌輝：將來求償之後如有差額，我們會專案處理。

林委員淑芬：你支持解散嗎？你們說專案小組與應變中心已達成階段性任務，所以明天看過之後就要解散，我建議應變中心不必天天跑到石門開會，但應變中心如遇跨部會問題還是要應變，所以開會強度可以降低，對於專案小組解散我們沒以意見，因為層級不需要那麼高，但應變中心真的要解散嗎？

林副局長昌輝：沒有，將來環保署的油污染處理告一段落後會移到交通部主政，交通部會交給航港局處理，所以將來會議是由航港局召開，航港局會持續的召開會議。

林委員淑芬：我們要求儘速的在颱風前解決這個個案，另外，在整體制度面方面，你們對船東無可奈何、法律不足以支撐你們有任何作為的部分統統要修改，同時也要提出保障我國相關權益的配套，此事茲事體大，希望我們從教訓中學習成長，不然下次再度發生同樣的情事，問題還是一樣，現在最大的因素就在法律工具不足。

主席（林委員淑芬）：本日會議詢答結束，陳委員瑩、黃委員昭順及賴委員瑞隆所提書面質詢列入記錄、刊登公報，並請以書面答復；委員質詢未及答復或請補充資料者，請於兩週內答復；委員另有要求期限者從其所定。

陳委員瑩書面質詢：

每年 10 月到隔年 3 月，東北季風吹拂的季節，四面環海的臺灣，以野柳、石門一帶、墾丁外海、高雄港與澎湖最容易發生擱淺，今年 3 月 10 日德翔臺北貨櫃輪在石門失去動力擱淺，造成新北市石門附近岸際及海上之油污染，漁損粗估高達 9,000 多萬元。請問：

一、據瞭解，德翔臺北貨櫃輪從發生擱淺迄 5 月 6 日為止，殘油移除作業，第 3 貨艙尚剩餘殘油約 0.18 立方公尺貨艙艙壁。岸際清理作業，已派遣 11,380 人次，清理岸際油污總量達：59,159 公升，垃圾量總計約：121,789 公斤，目前仍有大艙貨櫃吊離及船體移除作業尚待處理，所有清除及移除作業預計何時可完畢？是否要求限期內完成？倘若，未於限期內完成，主管機

關有何規定予以處置？

二、船難發生之原因，除機械故障、失去動力而導致事故外，「省油」亦是一個不可忽略的因素。以北部為例，船舶出港後往左轉，沿海岸線航向台灣海峽。為省油，船公司常常緊貼岸際，僅保持 1~2 海浬的距離，惟一旦行駛在觸礁的高危險區，再加上天候的影響，就非常容易有意外發生。回顧北部海域近 10 年就發生 4 次油污污染事件，航港局對基隆港航道、安全距離等港務有無重新檢討劃定的規劃？

三、油污污染對沿近海漁業資源破壞大，除了漁民，尚有從事潮間帶採集（灘塗漁業）的在地居民，農委會如何確保此次求償作業不會重蹈 2001 年墾丁阿瑪斯號求償失敗的覆轍？在求償作業之前，是不是應該釐清相關責任？是不是應該於限期內提出相關責任歸屬的調查報告？又在潮間帶採集海菜、紫菜、石花菜等植物補貼家用的居民，往往提不出正式的書面證明他們受到多少「損失」，針對這部分農委會將如何協助？

四、再者，由於我國沒有基礎生態調查，因此每一次擱淺油污，都像是「第一次」為污染地區做生態調查。連曾經承接油污調查工作的鄭學淵教授，及海洋大學環境生物與漁業科學學系廖正信教授都無奈地表示：「就只能依靠零星的學術調查來當背景資料。」在國內缺乏基礎生態調查的情況下，生態損失到底怎麼評估？政府又要如何避免求償淪為菜市場在喊價？是不是有考量尋求國外相關的專業團隊提供協助？或是，有沒有任何的公正第三人機制？

臺灣陸地面積 3 萬 6 千平方公里，海岸線 1 千 5 百多公里；周邊可控制海域 17 萬平方公里，海洋面積是陸域面積的五倍。面對三、五年便發生一次擱淺油污造成海域污漬斑斑的情況，政府應予以重視，爰建議政府應立即建立基礎生態資料庫，並重新檢討航道、安全距離等港務，俾保護全民共同財產—海洋環境之安全。

黃委員昭順書面質詢：

「德翔臺北」貨輪今（105）年 3 月 10 日在新北市石門海域擱淺，迄今已有二月，事後有學者直言，一旦生態海域遭重油污污染，至少需要 2、3 年才可能恢復。果不如其然；在還來不及清除船上的重油、腐蝕性化學貨櫃等污染物，船體於同月 25 日凌晨斷成兩截，重油洩漏，污染石門區逾 1.5 公里岸際礁石和沙灘，致令北海岸面臨生態浩劫，也重創漁業及休閒產業。

台灣天然資源很缺乏，天然災害卻很多，人禍事件更不少。每次面對災害事故，民眾莫不期待政府能把緊急應變的效率提到最高，危機處理的效果做到最好，民眾的痛苦與損失減到最少。但顯然；德翔貨輪擱淺漏油事件又讓人民再次失望了！

本席請教環保署

一、台灣海洋漏油污染事件發生不少，石門海域也曾多次發生擱淺事件。為何連「重大海洋油污污染緊急應變計畫」有了，行政院也設了災害防治辦公室，海污船、救難直升機都不缺，但「風險」還是繼續變成『危險』？

二、請問我國現行緊急事故相關法律，包括《災害防救法》及《海洋污染防治法》，是著重防治還是緊急應變？本次德翔貨輪從擱淺至清除漏油足足落後 7 天，誰應負最大責任？

輸家魔咒是一個風險和危險滾動的惡性循環，風險未管理好造成危險、危險擴大形成新風險

，不斷惡化而失控。從本次擱淺漏油污染事件檢討顯然缺失迭迭，相關法令既不符緊急應變及救援宗旨，又留下許多卸責的空間。

本席再請問交通部及環保署：

一、類如「德翔臺北」貨輪災難肇生時，政府是應立即將防止、減輕和清污行動委由船東，還是應義不容辭地馬上接管並即行危機處理？

二、政府是否可以將生態環境受損，與漁民生計損失歸責海象不佳及船東無能嗎？

三、請問船舶翻覆或斷裂危機的管理，不該同步作業嗎？眼睜睜看著船隻斷成兩截，漏油外洩污染漫延，難道政府主管機關毫無責任？

海污應變涉及海洋生物、航管遙測、污染模擬、動物急救、環境復育、船體結構、國際法和後勤調度等多重專業，權責分散於各部會。環保署稱，該署沒人沒船，也沒有機具去吊起船體，人員編制只有區區一科。

本席再就教：

一、依政府權責畫分，環保署只負責海洋油污監控，生態影響由農委會評估，船隻故障在漂流狀態歸海巡署管，擱淺後由港務局接管求償與清除事宜。如此分斷切割，當緊急事故發生時，如何不延誤成為危機事件？

二、時間是危機處理最大敵人，混亂和僵化是緊急應變大忌。核心訊息的掌握則是緊急應變成功的前提，請問本次事件海污擴大的主因為何？

整體檢討，德翔貨輪油污事件再度凸顯政府機關面對緊急災害事件缺乏整合應變能力。或可參考各國實施的「綜合性緊急應變制度」，這是全球各國經過長期演變、逐漸改善後共同形成的理念，美國據以成立聯邦應急管理總署，署長與內閣其他部會平行，由總統任命並直接向總統報告，從聯邦政府、州政府到郡政府行使一條鞭指揮權並橫向整合。

本席鄭重提醒政府正視：

行政院針對重大公安設有國土安全、食品安全、資訊安全和災害防治辦公室，表面上尊重危機型態的不同，實際上是忽略了綜合性緊急應變的功能，加上近年行政院權力弱化，因而許多緊急事件的風險失控釀成危險。

本席請問：

一、不論海洋或河川污染事件通報，其作業的目的是在減少已發生事件的污染範圍及降低其影響性，並啟動對應的應變機制，請問現行已開發的 APP 系統，執行成效如何？

二、我國因為缺乏完善環境與觀光資源資訊，以致在環境復育、漁業資源、觀光收入及稅收等方面的求償，無法達到預期，對於這樣的問題，政府如何因應？

三、學者專家建議政府應該建立應變之海洋科技團隊，及建立應變能力並加強對船舶及油輪監管體系，達到更長遠的環保目標。請問政府是否已有計畫？

四、在相關的求償作業上，國外是交給專責機構辦理，國內卻是由政府機關執行，往往曠日廢時，甚至失去時效性，對此，政府要又如何改善呢？

賴委員瑞隆書面質詢：

一、德翔臺北貨輪今年 3 月 10 日擱淺在新北市石門海域，油污滲漏岸際與海域，嚴重破壞生態環境，但現有法規並無生態保護專職單位，油污外洩造成的生態破壞落入三不管地帶，包括環保署負責海洋油污監控；航港局負責船隻航行安全；海巡署負責船隻故障漂流，以及漁業署負責沿岸、漁民權益等等，此次德翔臺北貨輪海洋生態污染事件，顯示各單位仍囿於本位主義，無法達到事權統一，快速有效處理，政府面對海洋生態的污染、調查追蹤以及後續賠償、求償等事項，權責單位應歸屬何者？分工項目包括那些？SOP 為何？請列表說明。

二、油污污染對沿近海漁業資源破壞大，缺乏定期基礎生態調查，漁民漁業損失缺乏對船東索賠利基，生態污染更僅能以「污染後的現狀」評估損失，漁業署報告指出，「特生中心曾在 100 年至 101 年於北海岸針對藻礁分布與生態狀況進行調查，地點包括德茂海岸、麟山鼻、淺水灣等地，調查項目包含大型無脊椎生物（螺貝、牡蠣、螃蟹等）及環境重金屬濃度。」為何近幾年來特生中心停止調查，其原因為何？本席建議應針對台灣周邊海域四大易擱淺熱點進行基礎生態調查，每 5 至 10 年進行大規模調查，建立基礎生態資料庫，以利後續所需。

三、目前《海洋污染防治法》對擱淺船隻造成海洋生態污染，以及造成漁民損失等方面，欠缺相關罰則規定，應予以修法補足，此亦請權責單位說明。

主席：在會議結束前，我重申一次，我們應該以避免二次污染，兩段都用浮揚為優先，因為依據航港局專家會議的指示，環保局給航港局的意見也是如此。同時，在颱風來臨之前就應該全部移除結束，而不是還沒簽約，簽完約還要再等 30 天等機具運來，然後再等 80 天去慢慢的切割，切完之後再浮揚，我們還是認為應依據環保署當初在會中的要求，為避免污染，應儘速在颱風之前的兩個月內完成所有的移除作業。從阿瑪斯號和德翔臺北的個案，在無法簽訂國際公約的情況下，對於國內海洋、海事相關法令的法制化不足之處應儘速、澈底的落實，就法制面好好的修法，好好的落實保護的精神。

本日會議到此結束，現在散會。

散會（15 時 47 分）