

我國海洋生態保育業務經費編列與執行成效探討

三、近年海洋污染防治經費與海洋污染案件增加，及應變層級概呈升高，復海洋污染裁罰及求償金額之收繳比例均未逾 5 成，允宜賡續結合航港局強化相關預防與管理措施

依海保署官網揭示，經交通部統計 107 至 113 年我國海事案件計 478 件，發生原因以碰撞 145 件為大宗(占 30.33%)；海事案件之發生，將可能導致油品或化學品洩漏問題，致環境污染造成海洋生態損害，使政府機關需投入相當人力、物力與財力執行海洋污染應變事宜。經查：

(一)近年我國海洋污染防治經費成長顯著

1. 為防治海洋污染，保護海洋環境及維護海洋生態，我國於 89 年 11 月公布海洋污染防治法，並依該法第 10 條第 2 項規定¹於 93 年頒布「重大海洋油污染緊急應變計畫」，以建立緊急應變機制；嗣海委會於 107 年 4 月成立，承接環境部海洋污染防治業務，於 113 年 7 月經行政院核定修訂「重大海洋污染緊急應變計畫」。依該計畫所稱重大海洋污染緊急事件，包括船舶發生海難等造成船舶載運物質、油料外洩或有油料外洩之虞者等 7 項，及將污染事件分為 3 個應變層級，據以決定負責應變機關並執行各項污染清除措施²。

¹ 89 年 11 月公布之海洋污染防治法第 10 條第 2 項：「為處理重大海洋油污染緊急事件，中央主管機關應擬訂海洋油污染緊急應變計畫，報請行政院核定之。」

² **第 1 級主要係油外洩未達 100 公噸之小型外洩**，若屬海難事件由交通部依「海難災害防救業務計畫」負責應變，非海難事件由海岸管理機關、地方政府或港口管理機關（構）負責應變；**第 2 級主要係油外洩達 100 至 700 公噸之中等程度外洩**，若屬海難事件由交通部依「海難災害防救業務計畫」負責應變，非海難事件由交通部、農業部、經濟部、國防部、內政部及海委會等負責應變；**第 3 級主要係油外洩逾 700 公噸之重大外洩**，海難事件由交通部開設之海難災害應變中心負責應變，非海難事件由海洋委員會成立海洋污染緊急應變中心負責應變。

2. 綜觀海保署成立後各年度編列海洋污染防治經費(詳表 3-3-1)，以辦理強化與提升重大海洋污染事件緊急應變、海上船舶與港口稽查管制作業等業務，該防治經費自 107 年度決算數之 2,606 萬 8 千元增為 114 年度預算數之 2 億 7,016 萬 2 千元，增加 2 億 4,409 萬 4 千元(增幅 9 倍餘)，成長顯著，尤其最近 2 年(113、114 年)經費規模逾 2 億元，遠高於 107 至 112 年介於 2 千餘萬元至 1 億 1 千餘萬元間。

表 3-3-1 海保署成立以來海洋污染防治經費及海洋污染事件統計表

單位：新臺幣千元；件

年度	經費	通報案件	污染案件	裁罰金額	第 1 級應變	第 2 級應變	第 3 級應變
107	26,068	74	36	-	35	1	0
108	28,007	82	45	200	42	3	0
109	66,858	73	38	900	35	3	0
110	27,072	97	43	4,600	42	1	0
111	29,377	154	41	2,700	37	4	0
112	111,000	181	85	6,500	79	6	0
113	290,002	193	81	1,900	78	3	0
114	270,162	63	24	100	23	1	0
小計	-	917	393	16,900	371	22	0

說明：1. 107 至 113 年經費為決算數、114 年為法定預算數。

2. 通報案件為海洋污染防治系統接收到所有通報案件，污染案件為通報事件中有油品或化學品洩(滲)漏致污染海上或岸際事件。

3. 第 1 至 3 級應變層級係依海保署 113 年 7 月經行政院核定「重大海洋油污染緊急應變計畫」相關規定。

4. 114 年案件為截至 3 月底統計。

資料來源：海保署提供。

(二)近年海洋污染案件增加，及應變層級概呈升高

1. 依 113 年核定之「重大海洋污染緊急應變計畫」規定略以，接獲海洋污染緊急事件通報時，依據災害事件發生類別啟動應變作業，決定應變層級、應變分工及應變成員，及交通部與海委會應整合內政部等有關單位，分別建立海難及非海難海洋污染應變通報等。檢視海保署成立以來海洋污染通報案

件自 107 年之 74 件增為 113 年之 193 件，增加 119 件(增幅 160.81%)，其中確認污染案件自 107 年之 36 件增為 113 年之 81 件，增加 45 件(增幅 125%)，概呈增加情事，又 112、113 年確認污染案件各 85、81 件，遠高於 107 至 111 年介於 36 至 45 件間，另 114 年第 1 季已達 24 件，全年恐再創新高。

2. 復自海保署成立迄 114 年 3 月底計 393 件海洋污染案件，其中屬第 1、2 級應變各為 371 件(占比 94.40%)、22 件(占比 5.60%)，尚無第 3 級應變(詳表 3-3-1)。惟自 111 至 113 年度第 2 級應變事件數介於 3 至 6 件間，相較 107 至 110 年度第 2 級應變事件數介於 1 至 3 件間，顯有油外洩程度增加，致應變層級提高之現象，如 112 年 7 月於高雄港外海之帛琉籍(ANGEL)天使號貨輪，因船艙破損進水沉沒，及 113 年 10 月巴貝多籍 BLUE LAGOON 輪擱淺於蘭嶼龍門港致污染海洋環境等。

(三)迄 114 年 3 月底止，海洋污染裁罰及求償金額之收繳比例均未逾 5 成，尚待賡續精進

1. 洽據海保署提供自 107 年度成立以來之海洋污染裁罰及求償案件統計(詳表 3-3-2)，總計 393 件海洋污染案件中依海洋污染防治法規定裁罰 40 件(占比 10.18%)，其中 24 件計 830 萬元罰金已繳納，16 件計 860 萬元罰金未繳納，已繳納件數及罰金占比各 60%及 49.11%；又依海洋污染防治法第 35 條所定³求

³ 海洋污染防治法第 35 條：「各有關機關依本法求償採取應變措施、清除及處理所生費用，包括下列項目：一、防止、監控、排除或減輕海洋污染措施所需費用。二、執行海洋或海岸環境改善及監測之費用。三、海洋污染發生時執行海洋品質監測及損害調查之費用。四、油品、污染物採樣分析費用。五、因海洋污染事件產生海洋廢棄物之清除、處理費用。六、國內外專家審查、諮詢及差旅費用。七、執行應變措施、清除及處理所需人員之相關加班、差旅、誤餐、郵電、油料、交通運輸工具租賃、應變處所租金等費用。」

償案件計 5 件，其中 2 件已繳納清理與求償費用計 116 萬 3 千元，3 件未繳納清理與求償費用計 1,317 萬 1 千元(其中 2 件變賣所得為 108 萬 9 千元)，已繳納件數及求償金額占比各僅 40%及 8.11%；準此，裁罰及求償金額之收繳比例均未逾 5 成。

表 3-3-2 海保署成立起之海洋污染裁罰及求償案件概況表

單位：新臺幣千元；件

裁罰件數			求償事件		
已繳	未繳	小計	已繳	未繳	小計
24	16	40	2	3	5
60%	40%	100%	40%	60%	100%
裁罰金額			求償金額		
已繳	未繳	小計	已繳	未繳	小計
8,300	8,600	16,900	1,163	13,171	14,334
49.11%	50.89%	100%	8.11%	91.89%	100%

說明：1. 上表統計截至 114 年 3 月底。

2. 裁罰案件未繳罰金 16 件，係已移送或尚待移送行政執行，另求償案件之未繳金額 3 件，其中 2 件有變賣所得 108 萬 9 千元。

資料來源：海保署提供。

2. 檢視前揭未繳納海洋污染裁罰及求償費用案件明細(詳表 3-3-3)，計 9 事件，其中 2 事件最為嚴重，包括 111 年 3 月發生貝里斯籍 UNIPROFIT 於臺東富岡漁港外海擱淺，因海面未採取適當防制排洩措施遭處罰 4 次與罰鍰 120 萬元，清理及求償費用達 441 萬 2 千元，變賣所得為 92 萬 9 千元，船東未繳款已移送行政執行；另 112 年 7 月發生帛琉籍(ANGEL)天使號貨輪於高雄港因船艙破損進水沉沒，海面未採取適當防制排洩措施遭處罰 5 次與罰鍰 540 萬元，清理及求償費用達 853 萬 8 千元，因該艘船沉沒致未有變賣所得，船東亦未繳款已移送行政執行並由港務公司統一求償中。

表 3-3-3 海保署成立起之未繳納海洋污染裁罰及求償費用案件明細表

單位：新臺幣千元；件

層級	發生時間	國籍及船舶名	事故原因	處罰次數與罰鍰金額	清理及求償費用	罰金收繳情形	實收清理及求償費用
1	108/5/26	巴拿馬籍 POWER 輪	輸油管對接且拒絕檢查	1 次 200	—	未繳款，已移送行政執行	—
1	110/2/14	巴拿馬籍永利號 INFINITE LUCK	海面未採取適當防制排洩措施	1 次 300	—	未繳款，已移送行政執行	—
1	110/8/16	獅子山共和國籍 EVER EXUBERANT	海面未採取適當防制排洩措施	1 次 300	—	未繳款，已移送行政執行，已取得債權憑證	—
1	110/8/17	獅子山共和國籍 HAN XING	海面未採取適當防制排洩措施	1 次 300	—	未繳款，已移送行政執行，已取得債權憑證	—
1	110/8/17	獅子山共和國籍 SUNNY POWER	海面未採取適當防制排洩措施	1 次 300	—	未繳款，已移送行政執行	—
1	111/3/8 111/3/9 111/3/13 111/3/18	貝里斯籍 UNIPROFIT	海面未採取適當防制排洩措施	4 次 1,200	4,412	未繳款，已移送行政執行	929
2	112/7/20 112/8/3 112/8/11 112/8/15 112/8/19	帛琉籍天使輪「ANGEL」	海面未採取適當防制排洩措施	5 次 5,400	8,538	未繳款，已移送行政執行	港務公司統一求償中
2	112/12/19	喀麥隆籍 HAI SHOU 輪(海順)	未依命令於 112 年 12 月 18 日前抽除船上殘油並移至岸上妥處	1 次 300 元	221	未繳款，尚待移送行政執行	160
1	113/7/1	賴比瑞亞籍 JOHNNY RANGER 輪	排放廢油(污)水於海洋，且未依規定留存船上或排洩於岸上收受設施	1 次 300	—	未繳款，尚待移送行政執行	—

說明：上表統計截至 114 年 3 月底。

資料來源：海保署提供。

(四)允宜賡續結合航港局強化相關預防與管理措施

1. 海洋污染防治法第 37 條規定：「海洋污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償或就擔保求償之。」針對前揭部分船東不願賠償之海洋污染案件，得請求國際保險公司理賠，惟部分國際保險公司承保船舶發生海難事故時，經

多次聯繫保險人，態度消極且無任何作為，航港局爰依商港法第 19 條第 4 項規定辦理⁴。經整理航港局官網歷次公告觀之（詳表 3-3-4），迄 114 年 6 月底，航港局計禁止投保或續保「東英格蘭船東責任保險協會」等 7 家國際保險公司船東責任險之船舶，進入我國國際商港，避免造成我國權益受損並危及商港公共安全之虞情事。

表 3-3-4 航港局公告之禁止進入我國國際商港一覽表

日期	主題
110/12/29	為維護我國權益及商港公共安全，自公告日起投保或續保「東英格蘭船東責任保險協會(The East of England P&I Association Limited)」船東責任險之船舶，禁止進入我國國際商港。
112/11/10	為維護我國權益及商港公共安全，自 112 年 12 月 11 日起投保或續保「挪威籍保險人(HYDOR AS)」船東責任險之船舶，禁止進入我國國際商港。
113/10/24	為維護我國權益及商港公共安全，自 113 年 11 月 24 日起投保或續保「Ascent General Insurance」等 4 家保險人船東責任險之船舶，禁止進入我國國際商港。
113/12/30	為維護我國權益及商港公共安全，自 114 年 1 月 30 日起投保或續保「Atlantic Mutual Association LLC」船東責任險之船舶，禁止進入我國國際商港。

資料來源：航港局官網，本中心於 114 年 6 月 30 日查詢。

2. 依國家運輸安全調查委員會官網公開之水路重大調查案件「1120720 ANGEL 貨櫃船高雄港外海沉沒事故」，112 年 7 月 20 日天使輪錨泊於高雄港，發電機故障全船失去電力，致天使輪全損；調查發現天使輪船體長期缺乏適當之維護，導致貨艙底板結構破損，及事故前 10 日，船旗國已知天使輪處於不適航狀態，未通知我國航政主管機關，使我航政機關無法於事故前請其提供天使輪相關之協助等。本案航港局業依該委員會建議持續與帛琉船舶國際登記處維持溝通管道，主動

⁴ 商港法第 19 條第 4 項規定：「航港局或指定機關對於申請入港船舶，認有危及商港或公共安全之虞者，非俟其原因消失後，不准入港。」

掌握並互相提供註冊之國籍船舶有適航疑慮船舶之資訊；是以，航港局允宜強化維護港口管制檢查相關資訊之時效性。