六九、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五成，允宜賡續精進並強化相關預防與管理措施

依海洋委員會海洋保育署(以下簡稱海保署)官網揭示，經交通部統計 107 至 113 年度我國海事案件計 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。海保署及海洋污染防治基金 115 年度預算案編列海洋污染防治相關經費合計 2 億 7,674 萬元[1]，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 月制定公布海洋污染防治法，並依該法第 10 條第 2 項規定[2]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；嗣海洋委員會於 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[3]。

---

[1] 包括海保署「海洋環境管理作業」項下編列辦理海洋污染防治業務推動及管理等經費計 1,001 萬 4 千元、「污染防治潔淨海洋計畫」項下編列辦理海上化學品徵收海污費規劃作業等經費計 6,563 萬 6 千元，及海洋污染防治基金編列基金用途 2 億 109 萬元。

[2] 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。」

[3] **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**，

2. 綜觀海保署成立後各年度編列海洋污染防治經費(詳表 1)，係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 115 年度預算案數之 2 億 7,674 萬元，增加 2 億 5,067 萬 2 千元(增幅 9 倍餘)，成長顯著，尤其最近 3 年度(113 至 115 年度)經費規模倍增，各逾 2 億元，遠高於 107 至 112 年度介於 2,606 萬 8 千元至 1 億 1,100 萬元間。

表 1 海保署成立以來各年度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	153	**76**	14,300	75	1	0
115	276,740						
小計	1,125,286	1,007	**445**	31,100	423	22	0

說　　明：1. 107 至 113 年度經費為決算數、114 年度為法定預算數、115 年度為預算案數。
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 7 月底統計。

資料來源：海保署提供，經費欄自 114 年度起包括海保署公務預算及海洋污染防治基金。

(二)近年海洋污染案件增加，及應變層級概呈升高

1. 依 113 年度核定之「重大海洋污染緊急應變計畫」規定略以，

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。

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年度之74件增為113年度之193件，增加119件(增幅160.81%)，其中確認污染案件自107年度之36件增為113年度之81件，增加45件(增幅125%)，概呈增加情事，又112、113年度確認污染案件各85、81件，遠高於107至111年度介於36至45件間，另114年度截至7月底通報案件、確認污染案件各為153件、76件，全年度恐再創新高。

2. 復自海保署成立迄114年7月底計445件海洋污染案件，其中屬第1、2級應變各為423件(占比95.06%)、22件(占比4.94%)，尚無第3級應變(詳表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7月底止，海洋污染裁罰及求償金額之收繳比例均未逾五成

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2)，總計445件海洋污染案件中依海洋污染防治法規定裁罰57件(占比12.81%)，其中35件計1,290萬元罰金已繳納，22件計1,890萬元罰金未繳納，已繳納件數及罰金占比各61.40%及40.57%；又依海洋污染防治法第35條

所定[4]求償案件計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五成。

表2　海保署成立以來迄114年7月底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
35	22	57	2	3	5
61.40%	38.60%	100%	40%	60%	100%
裁罰金額			求償金額		
已繳	未繳	小計	已繳	未繳	小計
12,900	18,900	31,800	1,163	13,171	14,334
40.57%	59.43%	100%	8.11%	91.89%	100%

說　　明：1.上表統計截至114年7月底。
2.22件裁罰案件中，16件未繳罰金已移送或尚待移送行政執行，餘6件處訴願中；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)，計12事件(遭裁罰22次、未繳納裁罰金額1,890萬元)，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

[4] 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。」

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臺灣港務公司統一求償中。

表 3　海保署成立以來迄 114 年 7 月底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；次

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	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	—

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
2	114/5/22 114/6/12	中國籍 鈺洲啟航輪	未依規定於施工區域周圍水面，設置適當之攔余浮油設備	2次 6,000		未繳款，訴願中	
1	114/6/9	台灣籍 鑫豐輪	未依規定採取相關防止污染措施	1次 300		未繳款，訴願中	
2	114/4/3 114/4/25 114/4/27	台灣籍 BLUE AGOON	未採取防止污染措施致油污外洩污染周邊海域	3次 4,000		未繳款，訴願中	

說　　明：上表統計截至114年7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[5]。經整理航港局官網歷次公告觀之(詳表4)，迄114年9月9日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。

[5] 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。」

日期	主題
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9月9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；航港局已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。

綜上，近年我國海洋污染防治經費成長顯著，113 年度起經費規模倍增，各逾 2 億元，又海洋污染案件增加，及應變層級概呈升高，迄 114 年 7 月底海洋污染裁罰及求償金額之收繳比例均未逾五成，各有關機關允宜賡續精進並強化相關預防與管理措施，以減少海洋污染對環境危害及生態受損，確保海洋資源永續。

（分機：1932 陳如慧）