

海峡两岸船舶油污应急协作研讨会
会议材料之三

海峡两岸船舶油污应急协作之发展

船长公会秘书长

郭长龄

中国·福州

2003年8月28日~29日

《海峡两岸船舶油污应急协作之发展》 目录

1 船舶油污应急协作之背景说明.....	1
2 台湾对油污染防治所做的努力.....	2
3 两岸对船舶油污应急协作所做的工作.....	3
4 未来的工作.....	5
4.1 台湾海峡船舶油污应急计划之制订.....	5

海峡两岸船舶油污应急协作之发展

台湾船长公会秘书长 郭长龄¹

摘要 在过去多年中，在多次集会中，有关油污的问题，两岸专家一致认为防止台湾地区海峡水域污是海峡两岸的共同责任，根据当前海峡通航情况和通航发展趋势，两岸都应进一步重视和加强海峡水域船舶油污体系建设。在两岸分别建立溢（泄）油应急计划的基础上，由两岸专家共同研拟台湾地区海域整体性之溢（泄）油应急计划。目前两岸都在这方面做出了相当的努力，也都架构了完整具体的体系，其中甚多项目尚有待两岸双方共同来落实。

1、船舶油污应急协作之背景说明

关于日趋严重的海洋污染问题，国际间早已在谋求解决之道。溯自一九五四年之防止海水油污染国际公约，其后之一九七三年防止船舶污染国公约，及其《一九七八年议定书》之生效实施，确已将船舶倾入海洋之油污染，自一九八一年之 1,470,000 吨减少至一九八九年之 568,800 吨，但该公约之内容仅要求船舶必须具备符合公约所规定的构造与设备，以防止因船舶之泄油肇致海上污染，并未触及如何处理海水油污染问题。为谋求进一步的改善，因此在一九八九年七月主要工业国领袖在巴黎集会时，共同要求 IMO 提出更进一步方案来防止日益严重的油污染。另一方面，IMO 于同年十月十九日的大会上采用 A.674(16)号决议案来探讨日益严重由油轮及近海设施（Off shore Facilities）所引起的油污事故。

在大会中美国代表并举出同年三月廿四日在阿拉斯加外海触礁的「艾克森瓦德兹（Exxon Valdez）」号油轮事件。其所载运约二十四万桶（约五万吨）原油泄出，

¹ 台湾船长公会秘书长

散布面积广达近八千平方公里，成为美国史上最大的油污灾害事件。因此，在发生重大油污灾害时，如何拟定妥善的国内及国际性的防备、反应及合作策略乃成为主要课题。随后在 IMO 主导下所组成的工作小组召开数次的准备会议拟订草案。一九九〇年十一月间由 IMO 慎重的定案为：一九九〇年「油污染防备、反应及合作国际公约（简称 OPRC 公约）。此项公约可视为国际社会为对抗海洋环境污染最大的祸首——来自船舶油污所交出的一张漂亮成绩单，更是自一九八二年联合国海洋法公约所简单提及船舶污染防治应有国际合作的原则上，加以具体化明确订定的国际公约，以为迈入二十一世纪的地球环保活动尽一分心力。

公约全文共计十九条及一附录。其中条文有十三条实质条款及六条程序条款，附件为有关油污污染求援国对提供援助国费用偿还的规定。整体来看，公约系针对污染海洋的重大油污灾害提供事前防范——诸如船上须备置油污染应急计划（Oil Pollution Emergency Plan）；事故发生时的反应系统与灾害防止；以及事后整治的区域性或国际性合作途径之原则性规定。各缔约国认知到一旦船舶、近海设施、港口以及油类操作设备因油污事件涉及严重威胁海洋环境时，为了减少此类事件之结果所造成的损害，对于提升有效率的行动极为必要。

因此，本公约的目的乃在促进加强油污染防治工作，更须强调有效防备对于因应油污污染事故的重要性，在遇有重大油污污染事故时进行合作，采取快速有效的行动以减轻或控制油污所造成的损害，最终达到广泛保护人类生存环境——尤其是海洋环境之目的。

2、台湾对油污染防治所做的努力

台湾地区曾于一九七七年二月由于科威特籍油轮“布拉格”（BORAG）在基隆外海触及新濑礁后弃船，所载的油货泄出 15,000 吨造成严重的污染。又于一九九〇年四月巴拿马籍“东方佳人”（Oriental Lady）轮在基隆附近野柳半岛搁浅，泄出燃油造成污染。当时台湾对于海上油品危险化学品物质泄漏，主要依据“海上污染管理规则”

应变体系则依一九九一年修正之“海难救护机构组织及作业办法”由
理污染事故。

六月中华海运研究协会已完成海上油污染应变计划之研究，提出建
染应变体系的具体建议。但有关海洋污染防治的规定，仍分散在「水
商港法」、「海水污染管理规则」、「废弃物清理法」及「船舶法」中，
不同。有鉴于此乃着手整合相关规定，并为符合国际公约之要求，
一的「海洋污染防治法」，并于一九九〇年十一月公布施行。亦使台
护工作更进一步。

虽以公布，其施行细则，应急计划尚在拟订之时。二〇〇一年一月
斯、(AMORGS)在台湾南端搁浅、漏油，造成生态环境之严重影
速完成「重大海洋油污染紧急应变计划」并于二〇〇一年四月二十

标为当有重大海洋油污染紧急事件发生之虞或发生时，能依该计划
系统，及时有效整合各级政府、产业团体及社会团体之各项资源，
备、专业技术人员，以共同达成安全、实时、有效协调之应变作业，
减轻重大海洋油染紧急事件对人体、生态、环境或财产之影响。

污染紧急事件之范围定义为：

故，造成油料外泄或有油料外泄之虞者。

难或其它意外事件，造成船舶载运物质或油料外泄，致有危害人体
环境之虞者。

造成严重海洋环境污染者。

以外之重大海洋污染事件，也应比照本计划实施相关应变措施。

船舶油污应急协作所做的工作

船舶航行密度日益增加，可预见的海难频率亦将随之增加，若因船舶

发生海难事故有油料泄入台湾海峡
一九九五年八月在大连海事大学
油污染事故发生时的反应系统

一九九六年七月于台北举行
防止台湾海峡大型油污染之发生，
并于会谈纪要中载明「两岸海
一九九七年十一月两岸专家再
载明：「有关合作进行防止海洋
今未作深入之探讨，鉴于台湾
行研讨。建请下次研讨会宜将
流协会召集在上海举行」。据此
换相关之现况资料进行研讨。在
作初探」乙文具体说明：

建立两岸应急响应合作机制
列「双方专家一致认为，防止台
海峡通航情况和通航发展趋势，
体系建议。应在双方分别建立
峡整体性之溢油应急计划。一旦
救热线，及时相互通报情况，并

二〇〇一年九月在深圳举行
学研究院、福建省海事局共同
应急协作计划的建议」论文，并
两岸船舶防污染问题。建议尽快
台湾海峡油污染应急响应机制，
方并交换有关的「溢油应急（预

项结论，二〇〇二年四月在台北举行「海峡两岸海上污染防治应急计
台湾方面提出「台湾海洋油污污染应急能量之研究」论文说明海洋油污
。大陆方面胡江山、林孝鸿提出「海峡两岸溢油应急合作的意义与设
中提出分为近期与长远计划两个阶段来开展海峡两岸溢油的应急合作，
行更安全、让海洋更清洁”的共同目标。

工作

均已各自建立其船舶油污应急的机制，也制订了周延的「油污应急计
是完成了两岸船舶油污应急协作的准备工作，下一步的工作应该是如何
作。参考以往由专家们所提出来的意见，爰提出未来未来的工作项目：

台湾海峡船舶油污应急计划之制订

应两岸船舶油污应急协作的协调工作，对职能分工，应急连络、报告
设备的配置等进行商讨，制定切实可行的船舶油污应急协同计划。

台湾海峡油污污染事故二十四小时值班通报、联系与协调单位之商定。

事故之通报程序方面，不论是业已发生或可能发生船舶之排泄油污事
出现油迹等情事，通常均应依海上遇险事故搜索与救助体系之通信指挥
。目前两岸海上遇险事故搜索与救助之通报联系，业已建立良好之管
由「中华搜救协会」与大陆「中国海上搜救中心」采二十四小时值班方
或传真进行联系，应为可以循行的方式。

可依照其能力及可用之有关资源响应对方之油污污染事故，进行合作并提
技术支持及设备。

航运、渔业、环保、法律、保险、石化工业、油污清除等专家组成小组
下列项目：

等海峡之油污污染应急协同计划。

确定台湾海峡之敏感区域与优先保护区域，统一制定敏感区域与保护顺序。

全面调查搜集台湾海峡水文、气象、航行障碍物、助航设施，以海难事故之地点，通过海峡船舶之种类、吨位、密度等资料予以统计研提航道设计计划，以减少及避免碰撞、触礁等事故之发生。

定期修订台湾海峡油污染应急协同计划，使该计划之内容保持于

4.4.4 如何采取必要的措施对下列事项提供可行的渠道：

从事油污染应急响应或运输处理该事故所需人员、器材与设备之其它运输工具驶抵，利用及驶离其辖领域。

前述人员、器材与设备迅速进入、通过及离开其所辖领域。

4.1.5 如何在促进与交换有关提升当前油污染准备与响应最新科技发展方案之成果方面进行合作，包括监视、围着、回收、扩散、清除及轻油污染影响之技术及复原技术。

4.1.6 为确保油污染应急协同计划之能切合实际及有效实施，两举行训练演习。