

行政院及所屬各機關出國報告  
(出國類別：九十二年度公務人員出國專題研究)

## 美國海洋環境保護執法之研究

服務機關：行政院海岸巡防署  
出國人 職 稱：專員  
姓 名：孫世亮  
出國地區：美國  
出國期間：92年6月30日至12月29日  
報告日期：93年元月6日

A4 / 09201845

系統識別號

## 行政院及所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：美國海洋環境保護執法之研究

頁數 86 含附件：是否

出國計畫主辦機關／聯絡人／電話

行政院人事行政局考訓處 趙君平小姐 (02)23979298-528

出國人員姓名／服務機關／單位／職稱／電話

行政院海岸巡防署 情報處專員 孫世亮 (02)22398674

出國類別：1 考察2 進修3 研究4 實習5 其他

出國期間：92/06/30 至 92/12/29 出國地區：美國

報告日期：九十三年元月八日

分類號／目

關鍵詞：美國海洋環境保護、環境保護執法、美國海洋執法。

內容摘要：(二百至三百字)

本研究報告計分緒論、本論、結論三部分，緒論中對撰擬本文之研究動機與目的及研究範圍及方法做一概述；在本論部分計分七章，前二章分別為海洋環境保護及污染概述，海洋環境保護相關國際法，係建立海洋環境保護及污染之基礎概念及觀念，並界定其範疇後，再針對與海洋環境保護相關之國際法做一整理敘述；後五章則主要係對美國在海洋環境保護工作中之法律面、實務面和其應變體系做一整理敘述，結論部分則綜析美國對海洋環境保護之相關執法作為及應變體系等，做一整理分析，擇其優且可行性高者，並符合我國體制者，做成建議，以為我國今後在海洋環境保護工作上精進的方向及參考。

本文電子檔已上傳至出國報告資訊網  
(<http://report.gsn.gov.tw>)

## 美國海洋環境保護執法之研究

作者：行政院海岸巡防署情報處第四科專員 孫世亮  
國立海洋大學輪機工程學系畢業  
國立海洋大學海洋法律研究所碩士  
美國西伊利諾大學執法及司法學院專題研究

聯絡地址：臺北市興隆路三段二九六號  
聯絡電話：(02) 22399201 轉 266347

### 目 次

#### 緒論

研究動機與目的  
研究範圍與過程

#### 本論

##### 第一章 海洋環境保護及污染概述

###### 第一節 海洋環境保護概述

第一項 海洋環境保護概念之形成

第二項 海洋環境保護之實踐

###### 第二節 海洋環境污染概述

第三項 海洋環境污染之定義

第四項 海洋環境污染之來源

##### 第二章 海洋環境保護相關國際法

###### 第二節 依海洋環境污染來源之各國國際法

第一項 源自陸地排放污染的國際法

第二項 源自或經由大氣污染的國際法

第三項 源自船舶活動污染的國際法

第四項 源自海域開發污染的國際法

第五項 源自人類棄置污染的國際法

第六項 源自海底探採污染的國際法

###### 第三節 一九八二聯合國海洋法公約對海洋環境保護之規範

第一項 源自陸地排放污染的規範

第二項 源自或經由大氣污染的規範

第三項 源自船舶活動污染的規範

第四項 源自人類棄置污染的規範

第六項 源自海底探採污染的規範

第五項 源自海域開發污染的規範

### 第三章 美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權

- 第一節 管轄權與國際法
- 第二節 管轄權之概念
- 第三節 管轄權之公告、認知及限制
- 第四節 民事及刑事管轄權
- 第五節 執行管轄權之權責
  - 第一項 一般狀況之職責
  - 第二項 特殊狀況之職責

### 第四章 美國海洋環境保護之調查與民事處罰

- 第一節 海洋環境保護之調查
  - 第一項 海事事故之告知
  - 第二項 海事事故之調查
  - 第三項 中止及取消海事證件
- 第二節 海洋環境保護之民事處罰
  - 第一項 民事處罰之機關及程序
  - 第二項 民事處罰之收繳

### 第五章 美國海洋環境之保護、研究及污染執法

- 第一節 海洋環境保護之執法
  - 第一項 海洋環境保護區
  - 第二項 海底考古資源之保存
- 第二節 海洋環境研究之執法
- 第三節 海洋環境污染之執法
  - 第一項 源自船舶污染之預防
  - 第二項 海洋環境污染之應變及反應
  - 第三項 海洋棄置

### 第六章 美國海洋環境保護之國家應變體系

- 第一節 國家應變體系概述
- 第二節 國家應變體系之職責
- 第三節 國家應變體系之成員及職責
  - 第一項 國家級之應變體系
  - 第二項 區域級之應變體系
  - 第三項 地區級之應變體系

### 第七章 美國海洋環境保護之備便、應變及協調

第一節 美國海洋環境保護之備便

第一項 緊急事故計畫

第二項 其他相關計畫

第三項 應變前之授權

第二節 美國海洋環境保護之應變

第一項 概說

第二項 發現及通報

第三項 初期評估及行動

第四項 應變模式

第五項 自然資源受託人

第六項 漏油責任信託基金

第七項 文件及費用之獲得

第三節 美國海洋環境保護之應變協調

第一項 非政府機構之參與者

第二項 自然資源委託人

第一款 聯邦機關

第二款 州

第三款 印第安保護區

第四款 國外委託人

第三項 聯邦機關

第四項 其他聯邦機構

第五項 州及地方應變參與者

結論 (研究心得、建議)

附件一 參考書籍

附件二 參訪情形

# 美國海洋環境保護執法之研究

## 緒 論

### 研究動機與目的

本研究報告之動機係因二〇〇一年一月十四日希臘籍貨輪阿瑪斯號在台灣南部之漏油污染案<sup>1</sup>，及九十一年五月及七月陸續在我國海域發生滿載二十四萬九千噸原油賴比瑞亞籍油輪<sup>2</sup>(Front Tobago)及巴拿馬籍歐菲斯(Orpheus Asia)油輪失去動力事件，希臘籍貨輪阿瑪斯號造成墾丁國家公園之嚴重環境及生態污染，後者雖未造成任何污染，但如處理不好，則將會比希臘籍貨輪阿瑪斯號之污染更嚴重，故我國海洋環境保護執法工作實比造成環境污染後之處理工作重要，執法作為之正當與正確，可減輕甚至可防止污染之影響；基於此，而欲了解美國海洋環境保護上相關執法作為及其對海洋環境保護之應變措施上，可供我國借鏡者，以強化我國在執法上及應變上之能力。適逢行政院人事行政局為鼓勵公務吸收國外新知，增進與現職及業務有關之知識、技能，辦理九十二年度公務人員出國專題研究計畫，也承蒙行政院海岸巡防署薦舉，於九十二年六月至十二月赴美國西伊利諾大學執法及司法學院(Law Enforcement and Justice Administration, Western Illinois University)進行美國海洋環境保護執法之專題研究。

### 研究範圍與過程

---

<sup>1</sup> 希臘籍貨輪阿瑪斯(Amorgos)號漏油污染案之經過情形：該船為一艘三萬五千噸級貨輪，從印度載運鐵砂經新加坡到中國大陸江蘇省之南通港，民國九十年一月十四日晚間十時，於北緯廿一度五十五分、東經一百廿度五十二分處，即位於鵝鑾鼻東方零點五哩處，發出求救訊號，指稱該船失去動力並觸礁擱淺，大量油料外洩。本案相關法律問題之探討，請參閱陳子儀，「希臘籍貨輪阿瑪斯號油污染案」相關法律問題之探討，台灣本土法學，第廿六期，二〇〇一年九月，頁1至14。

<sup>2</sup> 91.05.09 賴比瑞亞籍油輪因機械故障，漂流至澎湖外海台灣灘附近，環保署不同意該船在我國經濟海域進行駁油，經協調該船於五月九日同意離開我國經濟海域。這艘滿載廿四萬噸原油的大油輪，因為失去動力，已經在海上漂流了七天，拖船將油輪一路從日本外海往南拖行，經過宜蘭花東外海，我國行政院海岸巡防署立刻進行監控。失去動力的油輪一路被拖到了高雄外海一百四十哩，這時候另外一艘大油輪緩緩靠近，打算在海面上將原油轉運，由於擔心發生油料外洩意外，我國行政院海岸巡防立刻鳴笛制止。這艘賴比瑞亞籍的油輪七天前在日本外海漂流，日本擔心發生油料外漏，拒絕油輪停靠，船公司才派出拖船將油輪拖離，如在油料轉運過程發生外洩意外，整個台灣海域將首當其衝，目前海巡署已經要求油輪船公司儘快離我國經濟海域。

本研究報告計分緒論、本論、結論三部分，緒論中對撰擬本文之研究動機與目的及研究範圍及方法做一概述；在本論部分計分七章，前二章分別為海洋環境保護及污染概述，海洋環境保護相關國際法，係建立海洋環境保護及污染之基礎概念及觀念，並界定其範疇後，再針對與海洋環境保護相關之國際法做一整理敘述，因美國海洋環境保護之相關國內法及其執法之依據亦係遵循國際公約及相關習慣法；後五章則主要係對美國在海洋環境保護工作中之法律面、實務面和其應變體系做一整理敘述，分別為美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權，美國海洋環境保護之調查與民事處罰，美國海洋環境之保護、研究及污染執法，美國海洋環境保護之國家應變體系，美國海洋環境保護之備便、應變及協調五大部分，結論部分則綜析美國對海洋環境保護之相關執法作為及應變體系等，做一整理分析，擇其優且可行性高者，並符合我國體制者，做成建議，以為我國今後在海洋環境保護工作上精進的方向及參考。

研究之過程為收集與海洋環境保護、海洋環境污染及海洋環境保護執法等相關法規、書籍及資料，加以研讀整理；另為了解美國海岸防衛隊在海洋環境保護方面，相關執法作為及應變處理之角色、任務，藉由拜會美國海岸防衛隊位於華盛頓之總部，及參訪其在紐約、巴爾地摩機動隊，第十四區分部夏威夷基地，馬里安納斯分區關島海事安全辦公室，除洽索相關資料外，並對其海洋環境保護任務之實際工作面進行訪談；在港口內水域之環境保護方面，則藉由拜會美國紐約及紐澤西港口管理機構時，以洽索資料及洽談方式，以了解其實際執行情形（拜會參訪情形詳附件一）。

綜合上述研讀之法規、書籍及資料，與拜會、參訪時獲得之資料及資訊，加以整理、分析，以為本研究報告之參考。

# 本 論

## 第一章 海洋環境保護及污染概述

### 第一節 海洋環境保護概述

#### 第一項 海洋環境保護概念之形成

自人類與海洋接觸以來，因海洋的浩瀚，使人類對海洋的利用及使用，即存在一無限制及任意使用的自由觀念，並逐漸形成「海洋自由原則」；惟此一無限制及任意的自由使用過度濫用，直到海洋環境及生態，出現問題及警訊，並影響到人類的生活後，始產生了海洋環境保護的觀念，並進而落實在國際法及國家立法的規範中，為明確了解人類對海洋環境保護概念之演進形成背景，以下謹將海洋自由原則及海洋環境保護的概念分述如后：

#### 壹、海洋自由原則的概念

人類利用海洋從事海上航行貿易至十九世紀初期，因發生一件海事貿易糾紛案例，而有「海洋自由論」的提出，該案例係一九〇三年，荷蘭從事海上貿易之「荷蘭東印度公司」，在麻六甲海峽(Strait of Malacca)，將葡萄牙商船「凱薩琳娜號(The Catharina)」上之貨物沒收，而「荷蘭東印度公司」委託荷蘭法學家格勞秀士(Huge Grotius)為其辯護，格勞秀士並出版「拿捕法論」一書，該書第十二章即是說明海洋自由論，嗣後格勞秀士並出版「海洋自由論(Mare Liberum)」一書<sup>3</sup>。此係為海洋環境保護觀念濫觴之始。

雖然當時其背景係格勞秀士基於為「荷蘭東印度公司」辯護的立場而提出，且主要是針對海上航行的自由而言，惟格勞秀士論述衍生之觀念為，萬物為全體人類所共有，但可經由占有而成為私人財產所有，惟有些物質因其本身之性質，無法被人類所占有，即不應成為任何人之財產所有；而浩瀚的海洋，即如呼吸的空氣一樣，取之不盡、用之不竭，因此海洋無法實際占有，成為私人財產所有，任何人亦不得對海洋主張其所有權，海洋應為全體人類之物(Res Geitium)，故海洋應該開放自由航行及自由使

<sup>3</sup> 黃異，格勞秀士的海洋自由論，收於氏著海洋秩序與國際法，台北：學林文化事業，民國八十九年三月，初版，頁157至164。



用，此一觀念即是「海洋自由原則」之肇始。

## 貳、海洋環境保護的概念

隨著人類社會對整個地球環境保護的重視，「環境權」的觀念亦逐漸建立，一九七二年「斯德哥爾摩聯合國人類環境會議」中，頒布之「人類環境宣言」之首段聲明為：「人類的自然與人工環境兩者，均為人類福祉以及人類享受基本人權—甚至包括生存權自身—的根本。人類環境之保護及改善，乃是關係全世界人類福祉與經濟發展之重大的關鍵，它是全世界人類迫切之期盼，以及所有政府之義務。」，此聲明確認環境保護的權利，是與生存權有關之基本人權，所有國家政府均負有保護的責任。

另會後發布之「聯合國會議宣言（1972 Stockholm Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment）」，其中廿六項原則之第七項原則即為規定海洋環境保護的國家責任；故此，海洋環境保護觀念亦與之一同被建立，並受到重視。人類至此體認到浩瀚的海洋，與我們呼吸的空氣一樣，是有限的、是會被污染的，如不善加保護將危及人類之生存。

雖然目前「海洋自由原則」仍是國際間所共同認知之原則，惟因受到海洋環境保護觀念興起的影響，「海洋自由原則」已非漫無目的之自由，在海洋環境方面，則是受到「海洋環境保護」限制的自由。

### 第二項 海洋環境保護之實踐

國際上體認到對海洋環境保護觀念的議題，並進行討論，始於一九二六年華盛頓會議中，討論航行水道污染之問題，會中雖擬訂相關草約，惟與會各國並未達成具體之協議；一九三五年國際間復向當時聯合國的前身國際聯盟提出相關之草約，但受到第二次世界大戰爆發影響，而未有進一步的討論及決議。

一九五一年「聯合國經濟暨社會理事會」第十三屆會議，決議成立「政府間海事諮詢組織（Inter-governmental Maritime Consultative Organization，簡稱IMCO）」，專責處理國際間海洋環境保護相關問題，一九五九年一月「政府間海事諮詢組織」正式開始運作，該組織即為目前聯合國綜理國際海洋環境保護及污染等相關海事問題之「國際海事組織（International Maritime Organization，簡稱IMO）」前身；自一九五〇年代成立之「政府間海事諮詢組織」，至現今之「國際海事組織」，其已研擬並批准生效三十餘件相關國際公約，故「國際海事組織」在國際社會上，不僅是主導國際海洋環境保護及預防污染之角色，亦是積極推動

相關國際立法以保護海洋環境及預防污染；現「國際海事組織」已擴展其原有功能，特別在海洋環境保護方面，更加強預防及控制海洋環境之污染，並建立一永久性的海洋環境委員會來推動相關事宜<sup>4</sup>。

而現今在聯合國之專責機構及國際組織中，和海洋環境保護工作相關的有國際海事組織、國際原子能機構、聯合國糧食組織、聯合國教育、科學及文化組織、世界衛生組織、世界氣象組織、海洋污染科學專家聯合小組、聯合國環境規劃署等機構及組織<sup>5</sup>。至此，國際間對海洋環境保護之概念，不僅已完全建立，並落實在國際間之相關機構及組織間。

## 第二節 海洋環境污染概述

「海洋環境」在我們一般認知之廣義的定義為，泛指整個海洋本體之有形及無形物質，對所有生物與人類的相對影響及感官；有形物質包括海水及水中所含有機物、金屬及礦物質等，無形物質則包括其氣味、色澤等；而狹義的定義，則指海洋本體之有形物質，對所有生物與人類的相對影響而言。在名詞使用上，往往僅以「海洋」二字代表整個海洋環境，而本研析報告為強調海洋環境之主觀意念，及海洋環境保護之重要性及迫切性，仍使用「海洋環境」一詞；而一般所稱「海洋污染」，本研析報告即以「海洋環境污染」稱之。

### 第一項 海洋環境污染之定義

本研析報告因涉及海洋環境保護執法範疇，故亦對國際法及我國國內法上對「海洋環境污染」的定義，說明分述如次<sup>6</sup>：

#### 壹、國際法上對「海洋環境污染」的定義

一九六九年「海洋環境污染科學專家聯合小組（The Joint Group of Expert on the Scientific Aspects of Marine Pollution，簡稱GESAMP）」，於倫敦召開第一屆會議時，提出對「海洋環境污染」的定義，後經「聯合國經濟暨社理事會（UNESCO）」之「政府間海洋科學委員會（Inter-government Oceanography Commission，簡

<sup>4</sup> Yearbook of the United Nation, 1982, Vol. 36-p.1585; C.P. Srivastava, "IMO and the Law of the Sea," The United Nations Convention and the Law of the Sea: Impact and Implementation (Honolulu: Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1987), pp.419-25.

<sup>5</sup> 洪伯昇，從國際法論我國海洋環境保護之相關法制，中央警察大學水上警局研究所碩士論文，民國八十九年，頁40至46。

<sup>6</sup> 吳俊毅，從正當法律程序觀點論海洋污染之管制，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國九十一年六月，頁5至10。

稱 IOC)」批准<sup>7</sup>，其定義如次：「人類直接或間接把物質或能量導入海洋或河口、江口，結果導致或可能導致有害影響，而損害生物資源和海洋生態、危害人類健康、妨害包括捕魚在內的海洋活動、和其他合法的海洋使用、減損海水的使用品質和減低海洋舒適性。("Pollution of marine environment" means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.)」<sup>8</sup>。此定義亦為第三次海洋會議提出之「非正式綜合協商草案 (Informal Composite Negotiation Text, 簡稱 ICNT)」所採納，並詳定在該草案第一條第一項第四款中。

一九八二年聯合國海洋法公約將此定義正式納入第十一部分第四節中，文字敘述則相同，從該公約對海洋環境污染所作的定義研析，海洋環境污染包含兩項要素，第一、污染行為的發生必須是經由人為的因素進入海洋；第二、污染行為必須對海洋環境產生有害的結果<sup>9</sup>。

## 貳、我國海洋污染防治法對「污染行為」的定義

我國海洋污染防治法係於民國八十九年十一月一日公佈施行，該法條文內並未對「海洋環境污染」一詞做立法定義，惟其第三條第一項第十款對「污染行為」一詞之定義為：「指直接或間接將物質或能量引入海洋環境，致造成或可能造成人體、財產、天然資源或自然生態損害之行為」；由此定義觀之，「海洋環境污染」即指「直接或間接將物質或能量引入海洋環境，致造成或可能造成人體、財產、天然資源或自然生態損害」，故此，我國國內法對「海洋環境污染」之概念與國際法上之定義大致相同。

### 第二項 海洋環境污染之來源

依據一九八二年聯合國海洋法公約第十二部分「海洋環境的保護和保全」所述，依污染來源之不同，海洋環境污染可分為六

<sup>7</sup> 陳荔彤，海洋環境污染的國際法規規範，中興法學，第三十八期，民國八十四年八月，頁 77 至 78。

<sup>8</sup> U.N.Doc.A/Conf.62/WP.10, July 15,(1977),Art.1(4).

<sup>9</sup> 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，民國九十一年四月，初版，頁 8 至 9。

種來源<sup>10</sup>，並依其目前對海洋之污染嚴重性列述如后：

#### 壹、源自陸地排放的污染 (Pollution from land-based source)

人類在陸地上一切生存及經濟上的活動，所產生的污染物，如工業廢水及生活污水等，經由排放管道或河川流入海洋，造成海洋環境的污染。

目前此來源的污染已在世界各地造成嚴重影響，如歐洲裏海及黑海水中生物的大量減少，中國大陸渤海成了污水海及垃圾海，其中又以遼東灣、渤海灣及萊州灣污染最為嚴重<sup>11</sup>，台灣附近海域源自陸地排放的污染，則以南部河川出海口最為嚴重。另外由於核能發電使用海水冷卻造成核能發電廠附近海水暖化使珊瑚白化及魚類畸形發展，亦為源自陸地排放能量污染中，熱能污染類型。

#### 貳、源自或經由大氣的污染 (Pollution from or through the atmosphere)

此亦係由人類陸上及海上活動所產生的污染物，如石化工業及工廠廢氣、車船排氣等，經由大氣傳遞至海洋，造成海洋環境的污染。

目前此來源的污染已對海洋產生一定程度的影響，如全世界海洋酸化的問題，將嚴重影響海中生物的成長及生存。另一嚴重的問題是地球上空的臭氧層破洞，根據報導<sup>12</sup>，二〇〇三年九月十一日測得南極上空臭氧層破洞 (Antarctica ozone hole) 為一千零九百萬平方公里，而二〇〇二年測得之臭氧層破洞為八百一十萬平方公里，臭氧層破洞形成的主要原因是，人類不當使用氟氯碳化物 (Chloro-fluorocarbons) 而任意排放至大氣中，使太陽之有害紫

<sup>10</sup> E. D. Brown, *The International Law of the Sea Volume II Documents, Cases and Tables*, Brookfield, USA: Dartmouth, 1994, pp.244-259; and Douglas Brubaker, *Marine pollution and international law-Principles and practice*, London: Belhaven Press, 1993, pp33-47.

<sup>11</sup> <http://science.yam.com/ocean/protect/prt203.html>, update 10/01/03。

「渤海灣沿岸有大小港口近百個，油污染非常嚴重。黃河、小清河、海河、大遼河、灤河等 40 多條河流常年注入渤海。此外天津、河北、山東和遼寧等地沿海城鎮工業廢水和生活污水直接入海。百川歸大海，大量的陸源污水和污染物隨水流進入渤海。據統計，近年來進入渤海的年污水量達 28 億噸，占全國排污水量的 32%。其中天津市入海污水量有 10~11 億噸，北京有 3 億噸。各類污染物質 70 多萬噸，占全國入海污染物質總量的 47.7%，使渤海成爲一個人工納污池和天然垃圾場。以遼東灣、渤海灣和萊州灣的污染最爲嚴重，三灣的污染量占整個渤海污染總量的 92%。污染物質主要有無機氮、無機磷、石油類和耗氧有機物，此外還有重金屬。」

<sup>12</sup> USA TODAY newspaper, 7A September 26, 2003. 「Antarctica ozone hole gets larger」

外線 (Ultraviolet rays) 直接對地球上生物造成傷害，當然亦包括海洋環境中之所有生物尤其是海藻植物類及浮游生物類。

美國於一九四八年之“多洛拉災害<sup>13</sup>” (The Donora Disaster)，係第一件空氣污染案件，發生在美國東北部賓西伐尼亞州匹茲堡市南方三十哩之一小鎮多洛拉，因一工廠排放含二氧化碳、一氧化碳及金屬塵之廢氣，造成廿二人死亡及六千人在五天內感到不適並就醫，且在一個月內有多人因此污染原因死亡，此事件促成空污法之立法及環保署之成立<sup>14</sup>。然而賓西伐尼亞州濱大西洋，該污染之空氣經擴散或對流作用，如飄散至大西洋上空，再經下雨落在海中，亦或多或少會影響海洋環境生態，惟因無立即危害，而被忽略。

#### 參、源自船舶活動的污染 (Pollution from vessels)

此係由人類利用船舶從事海上活動所產生的污染，此污染產生的原因，可分為故意性的排放、操作性的排放及意外性的排放，如船舶在海上排放廢油、船底污油及生活污水，船舶油輪利用海水洗艙後排放，船舶意外碰撞擱淺或觸礁而洩漏油水等，造成海洋環境的污染。

此項污染之影響，依時間、排放量及與海岸距離，而有所不同，如短時間洩漏排放量大，且距離海岸近時，則將造成嚴重影響，如美國阿拉斯加油輪污染案，台灣南部墾丁公園海域阿瑪斯號貨輪擱淺漏油案，及二〇〇三年七月十七日在阿拉伯海的塔斯門精神號油輪擱淺案<sup>15</sup>；但如第二次大戰期間，沉沒在夏威夷珍珠港內的美國主力戰艦亞利桑那號，至今仍每日漏出約兩加侖的重柴油，則對海洋環境衝擊不大。

#### 肆、源自人類棄置的污染<sup>16</sup> (Pollution by dumping)

由人類海洋棄置所產生的污染，如將陸地上不易處理之廢棄

<sup>13</sup> “The Donora Disaster” It was late October 1948 and the first U.S. air pollution disaster occurred in Donora, a small Pennsylvania mill town, located in the Monongahela River Valley approximately 30 miles south of Pittsburgh. Twenty-two people died and another 6,000 became ill or were hospitalized during the 5-day period October 26-31. Many deaths in ensuing months were hospitalized during the 5-day period October 26-31. Many deaths in ensuing months were attributed to this episode.

This disaster was the impetus to the eventual passage of clear air legislation and the formation of the EPA.

<sup>14</sup> CHICAGO TRIBUNE newspaper, 20 October 26,2003.

<sup>15</sup> USA TODAY newspaper, 6A September 2,2003.

「Tanker's oil is extracted: In the Arabia Sea: Almost all of the oil has been removed from the tanker MT Tasman Spirit, which ran aground July 17 near Karachi, Pakistan, an official said Monday. More than 27,000 tons leaked from the ship.」

<sup>16</sup> Douglas Brubaker, Marine pollution and international law-Principles and practice, London: Belhaven Press, 1993, pp36-37.

物以運輸工具運至海上傾倒、棄置，即利用船舶、航空器、人工平台或其他人工構造物，故意棄置廢棄物或其他物質等行為，或者故意棄置船舶、航空器、人工平台或其他人工構造物，並造成海洋的環境污染之行為<sup>17</sup>。

一般海洋棄置行為，均會經由國家管轄而加以審查，惟因監管機制欠缺，且長期大量的棄置行為，將對海洋環境造成影響，如台灣即有核准廢酸、廢鹼、台電煤灰、及港口清除之污泥棄置外海之先例，而中國大陸雖有「海洋傾廢管理條例」管制海洋棄置，惟其國家海洋局仍在沿海設置多處「海洋廢棄傾倒區」和「臨時傾倒區」，仍將對海洋環境產生影響。另如人類棄置在波羅的海中的含有砷化物成分的廢水及廢棄物，據估計達億噸以上，這些砷化物的毒性如完全釋放出來足以使三倍的地球人口喪生。而近數十年來，核能在世界上受到重視及利用，但也產生了放射性廢棄物，美國在一九四五至一九六五年間即在舊金山附近的海域棄置了近五萬桶放射性廢棄物，之後又選定太平洋四十個海洋棄置放射性廢棄物區。類此被海洋棄置的放射性廢棄物，其潛在危險性足以對人類健康構成威脅，和難以彌補的危害性。

#### 伍、源自海域開發的污染 (Pollution from activities in the 「Area」)

此處所稱「海域開發」之「海域 (Area)」，係指在沿海國管轄範圍以外的海底部分，進行探採、挖鑿等開發行為<sup>18</sup>，因該等開發行為或意外事故，造成海洋環境的污染。例如在公海上進行油田探採之行為。

目前國際海床區域活動方面，有在深海床挖掘探採錳岩球，深海床之活動將攪亂海洋海底和海流的沈澱因而影響海洋生態體系。

#### 陸、源自海底探採的污染 (Pollution from sea-bed activity)

此處所稱「海底探採」，係指在沿海國管轄範圍內的海底部分，如內水、領海、專屬經濟區及大陸棚，進行探採、挖鑿等開發行為，因該等開發行為或意外事故，造成海洋環境的污染。例如目前部分沿海國在大陸棚上進行油田探採之行為。

## 第二章 海洋環境保護相關國際法

<sup>17</sup> 郭璧奎，防止海水污染，台北：幼獅文化事業，民國八十三年，初版，頁 19 至 21。

<sup>18</sup> 黃異，國際海洋法，台北：渤海堂文化，民國八十三年九月，初版，頁 103。

## 第一節 依海洋環境污染來源之各國際法<sup>19</sup>

一九二六年聯合國前身國際聯盟所召開之華盛頓會議，曾提出一公約草案處理海洋船舶油污染，惟並未通過。至一九五八年第一次聯合國海洋法會議，對此海洋污染議題亦未給予太多關注，僅在一九五八年的公海公約第廿四及廿五條規範國家責任，要求各國應參酌關於防止海洋環境污染之條約規定，制定規範以防止因排放油料或棄置放射性等廢棄物污染海洋環境，而第一個有關海洋環境保護之國際公約為一九五四年海洋油污染預防公約（即 OILPOL 公約）。

一九七二年「人類環境會議（Stockholm Conference on the Human Environment）」，在瑞典斯德哥爾摩召開，會後發表包含廿六項原則之「聯合國會議宣言（1972 Stockholm Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment）」，及一百零九項建議的「人類環境行動綱領（Action Plan for the Human Environment）」，其中第七項原則即為規定海洋環境保護的國家責任：「國家應盡其所能防治海洋被危害人類健康的物質所污染，並避免污染傷害生命資源、海洋生物或破壞海洋的優美與舒適或損害海洋的合法使用。」。自此，國際間及各區域間有關海洋環境保護與環境污染之協定及公約，始如雨後春筍般，如火如荼般的出現於國際社會。

為能較明確了解海洋環境保護各項相關國際法之立法情形，本節將依據一九八二年聯合國海洋法公約第十二部分「海洋環境的保護和保全」所述，依海洋環境污染來源之不同，分項敘述與海洋環境保護相關之國際法<sup>20</sup>。

### 第一項 源自陸地排放污染的國際法

陸地排放污染海洋環境的國際法，目前尚未出現一般性整體規範的公約，僅有一九八五年聯合國環境規劃署（United Nations Environment Programme）制定一源自陸地排放污染的海洋環境保護指導原則（Guidelines for the Protection of the Marine Environment against Pollution from Land-Based Sources），建議締約國及國際組織，推動並制定有關源自陸地排放污染的國內法規及國際協定<sup>21</sup>；另其他之相關區域性條約，分列如后：

<sup>19</sup> 陳荔彤，海洋環境污染的國際法規規範，中興法學，第三十八期，民國八十四年八月，頁 97 至 120。

<sup>20</sup> 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，民國九十一年四月，初版，頁 13 至 16。

<sup>21</sup> R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester: Manchester University Press, 1988), pp. 271-72.

- 壹、一九七四年防止源自陸地物質污染海洋公約，又稱巴黎公約，係在處理源自陸地物質污染海洋環境較具體詳細之區域性公約，其適用範圍在東北大西洋及北海。
- 貳、一九八〇年保護地中海免遭受源自陸地污染議定書，與巴黎公約大致相似，包含所有源自陸地的污染，惟其將陸地排放至大氣層的污染亦列在附錄中。
- 參、一九七四年保護波羅的海區域海洋環境公約，大致與前述公約及議定書相似。
- 肆、一九七八年科威特防止海域環境污染合作區域條約。
- 伍、西非公約。
- 陸、東南太平洋公約議定書。

## 第二項 源自或經由大氣污染的國際法

大氣污染海洋環境的國際法，其中最具意義的即為一九七九年「長程跨界空氣污染公約（Convention on Long-Range Trans-boundary Air Pollution）」，本公約主要係針對酸雨所形成之空氣污染，所制定的區域性國際規範，其他以防治源自或經由大氣污染之相關國際公約如后：

- 壹、一九七二年倫敦的「海洋廢棄物棄置污染防治公約」及一九七二年奧斯陸的「船舶及航空器海洋棄置污染防治公約」中，規範海洋廢棄物焚化（Incineration of wastes）部分。
- 貳、一九六三年「核子禁試條約（Nuclear Test Ban Treaty）」禁止大氣層核子試爆，以減低放射線落入海洋的污染。
- 參、一九八九年瑞士的「危險廢棄物的跨界活動控制及處置公約（The Convention on the Control of Trans-boundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal）」<sup>22</sup>。
- 肆、一九三五年美加跨界大氣污染之崔爾煉製廠仲裁案<sup>23</sup>中，其仲裁理由指出國家應有責任防止因其領土上所產生對他國之人及物的污染損害，建立了國際法上空氣媒介污染的責任法則

<sup>22</sup> Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, p. 282.

<sup>23</sup> 崔爾煉製廠仲裁案(The Trail Smelter Arbitration, 1938-41)係加拿大崔爾煉製廠釋放有毒氣體，而損害及於鄰境美國的財物，仲裁法院的裁決如次：  
在國際法原則和美國的法律下，沒有任何國家有權利，因使用或允許其土地利用的任何方式，而釋出氣體致損害到任一其他國家的土地、財產或人民等。  
美國最高法院的判決，是本案依衡平原則來作決定的基礎，依本仲裁法庭的意見，該判決所啓發的解決方式，對所有的有關當事人將是公正的。  
在考量本案的情況後，本法庭裁決：加拿大自治領(The Dominion of Canada)在國際法上，要負責煉製廠的行為，因此除了其他約定，加拿大自治領政府的職責，是將煉製廠的行為視為自己的行為，就該行為在國際法下，使該自治領負起國際法義務；即如美國最高法院的判決基礎。



案例<sup>24</sup>；故經由空氣媒介污染海洋環境亦須負相關責任。

### 第三項 源自船舶活動污染的國際法

有關船舶造成之油污染及其他污染，是海洋污染中最顯而易見，亦是最常發生之污染<sup>25</sup>，故海洋環境污染相關規定，是國際法規範中最早萌芽，規定最多，最為完備，也是最詳細的<sup>26</sup>。惟其造成之污染與源自陸地排放污染及源自或經由大氣污染相較，是相對短暫性及區域性的，茲就相關國際公約，分述如后：

- 壹、一九五四年海洋油污染預防公約（The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil，即 OILPOL 公約）是國際社會第一個防制海洋油污染之公約，其係在預防並控制來自船舶的油排放，該公約規定禁止五百噸以下船舶在離海岸五十哩（miles）及特定地區（如北海、波羅的海及黑海等）排放廢油及含油混合物。
- 貳、一九六二年 OILPOL 公約修正案(OILPOL amended in 1962) 擴大了原公約之禁止排放區域，由五十哩修正至一百哩。
- 參、一九六九年 OILPOL 公約修正案(OILPOL amended in 1962) 增加船舶應設置油水分離槽（Slop Tank）之規定，使航行中船舶可將槽中之水排放海中，而槽中之油於到達港口後再予處理。
- 肆、一九七一年 OILPOL 公約修正案(OILPOL amended in 1971) 係在反應油輪陶瑞峽谷（Torrey Canyon）號污染案<sup>27</sup>，其目的在限制油輪之載貨量，以防止因其意外事故造成之油污染。
- 伍、一九六九年公海油污染意外事件干涉公約（The International Convention Relating to Interventions on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties，即 INTERVENTION 公約）又名公法公約（The Public Law Convention），係第一個在公海的干涉公約，其允許沿海國可對公海的嚴重漏油事件採取行

<sup>24</sup> 陳荔彤，海洋環境污染的國際法規規範，中興法學，第三十八期，民國八十四年八月，頁 87 至 88。

<sup>25</sup> E. D. Brown, *The International Law of the Sea Volume I Introductory Manual*, Brookfield, USA: Dartmouth, 1994, pp.377-397.

<sup>26</sup> 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，民國九十一年四月，初版，頁 47。

<sup>27</sup> 一九六七年三月，賴比瑞亞(Liberia)籍十一萬八千噸油輪陶瑞峽谷(Torrey Canyon)號，在英吉利海峽七石礁(Seven Stones Reef)觸礁，約十萬噸原油流入海中，英國將該油輪予以爆破，並縱火燒燬原油，以減低海洋環境污染，此案發生時專屬經濟區觀念正在成形，而本案之國際法律問題，即是沿海國對領海外或公海上之油污染，是否具有干涉管轄權。一九六九年公海油污染意外事件干涉公約即因此案而產生。

- 動，以防止或減低其海岸之污染及相關利益之損失，如二〇〇二年十二月初之油輪泰坦神(Enalios)號案例<sup>28</sup>。
- 陸、一九六九年油污染損害國際民事責任公約 (The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 即 CLC 公約) 又名私法公約 (The Private Law Convention), 本公約旨在建立國際民事規則及程序, 以決定油污染損害賠償的民事責任及程序。
- 柒、一九七一年建立油污染損害國際賠償基金公約 (The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 即 FUND 公約) 旨在補充一九七一年建立油污染損害國際賠償基金公約之不足, 公約第四條規定, 船東如因一九七一年建立油污染損害國際賠償基金公約之豁免事由而免責時, 或船東財力不足支付賠償, 或賠償超出民事責任限制時, 則由本公約設立之「國際油污染賠償基金」理賠。
- 捌、一九七三年預防船舶污染公約 (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 即 MARPOL 公約) 本公約希望能全面性規範船舶污染海洋環境的問題, 如船舶航行必備條件違反的禁止、船舶檢查規則、意外事件有害物質污染報告等。
- 玖、在源自船舶之放射性物質污染海洋環境方面之國際公約如后：
- 一、一九六〇年巴黎核能第三者責任公約 (The Paris convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy) 規定核子裝置之操作者, 係唯一應對核子物質海上事故負責者, 且係有限責任。
  - 二、一九六三年維也納核子損害賠償民事責任公約 (The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage) 規定之核子損害責任與前述公約相同。
  - 三、一九七一年核子物質海上運送民事責任公約 (Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material) 則確認核子裝置操作者的單獨責任, 並排除船東的民事責任, 除非船東明示要負責或因故意造成損害。

---

<sup>28</sup>二〇〇二年十一月在西班牙發生威望號(Prestige)油污染事件後, 十二月初法國及西班牙國防部曾先後派遣軍艦及快速戰艦驅離一艘八萬八千噸的老化油輪泰坦神(Enalios)號, 並要求該船遠離它的水域, 停留在專屬經濟區以外之海域。

#### 第四項 源自人類棄置污染的國際法

一九七二年倫敦之「海洋廢棄物棄置污染防治公約 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matters, 又稱倫敦公約 London Convention, 簡稱 LDC 公約)」<sup>29</sup>, 係第一個國際性的防止海洋棄置污染海洋環境的公約, 倫敦公約的目的是控制和管理海洋棄置, 並禁止有毒及有害廢棄物棄置海洋<sup>30</sup>, 其他則為區域性公約。列述如后:

壹、一九七二年奧斯陸之「船舶及航空器海洋棄置污染公約

(Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircrafts, 簡稱 OSLO 公約)」該公約企圖控制包括污水化學物及其他工業廢棄物等之海洋棄置, 惟此僅係東北大西洋及北海地區之歐洲十二國的區域性公約。

貳、「地中海公約議定書 (Protocol to the Mediterranean Convention)」及「南太平洋公約議定書 (Protocol to the South Pacific Convention)」, 均為一般性規定, 僅要求締約國須採取有效步驟, 防止及減低海洋棄置之污染, 並確保有效適用相關國際反海洋棄置規定。

參、一九七七年「多邊放射性物質海洋棄置諮詢及監視設置決定書 (Decision Establishing Multilateral Consultation and Surveillance Mechanism for Sea Dumping of Radioactive)」, 係由聯合國經濟合作暨發展組織委員會 (Council of the Organization for Economic Co-operation and Development) 所制定, 其內容有海洋棄置之指導原則、建議、諮詢程序、紀錄、國際監管及報告等。

#### 第五項 源自海域開發污染的國際法

<sup>29</sup> 一九七一年英國輪船公司計畫在英國南部海域棄置一批化學毒品; 與此同時, 荷蘭一艘船舶亦從鹿特丹港載運六百五十噸氯烴廢棄物, 計畫棄置在北海北部海域, 這兩起海洋棄置事件, 引起挪威、冰島及北海沿岸國家等國人民的強烈抗議, 而中止了這兩件海洋棄置案。由於國際社會的關注, 聯合國人類環境會議籌委會於一九七一年二月設立了一個政府間海洋污染工作組, 著手研究建立海洋棄置公約的相關問題, 經過多次協商, 終於一九七二年十二月, 在倫敦召開的第三次政府間海洋棄置會議上通過了倫敦公約。

<sup>30</sup> 倫敦公約把廢棄物分為三類:

第一類是「黑名單」的廢棄物, 主要包括含汞、鎘和有機氯化物的廢棄物, 強放射性廢棄物, 原油和石油產品, 塑料廢棄物等, 這一類是嚴格禁止向海洋棄置的物質;

第二類是「灰名單」的廢棄物, 主要包括含砷、鉛、銅、鋅、氰化物、氟十七物、鉍、鎳等廢棄物, 含弱放射性物質的廢棄物, 各種廢金屬和金屬容器以及某些殺蟲劑等, 這類廢棄物要採取特別有效的防範措施, 並經特別許可後才能棄置海洋;

第三類是「白名單」的物質, 也就是除上述一二類以外的其他無毒、無害或毒性輕的廢棄物, 棄置這類廢棄物亦要在指定的區域內進行。

由於國際法中，並未針對一九八二年國際海洋法公約所稱之「海域（Area）」特別立法，惟因此「海域（Area）」範圍，如第一章第二節第二項所述，是界定在沿海國管轄範圍以外的海底部分，即屬於「公海」及國家管轄未及之海洋海底部分，而污染行為係指在「海域（Area）」範圍的海底，進行探採、挖鑿等開發行為；一九五八年公海公約對此即規定，每個國家應制定法規，防止因管線或因海底探勘、開發之污染。

#### 第六項 源自海底探採污染的國際法

國際法中對海底探採活動污染海洋環境之規範，多集中在油管破裂或設備爆炸等方面，其他則係一般訓示性規範，列舉如次：  
壹、一九五八年「日內瓦海洋公約」，即對海底活動之故意及意外性之污染，作了一般訓示性的規範。

貳、一九五八年「日內瓦海洋公約」中之「大陸礁層公約」即規定，締約國有義務在其大陸棚設施，設立安全區域，並採取所有方法，保護海洋生物免受傷害。

#### 第二節 一九八二聯合國海洋法公約對海洋環境保護之規範

聯合國成立至今，一共舉行過三次海洋法會議。第一次會議是一九五八年二月廿四日至四月廿七日在日內瓦召開；第二次會議是一九六〇年三月十七日至四月廿六日亦於日內瓦召開；會議中通過的「領海和毗連區公約」、「公海公約」、「公海漁業與生物資源養護公約」和「大陸礁層公約」四項日內瓦之海洋法公約。第三次會議從一九七三年十二月三日開始，前後召開了十一次，合計十五次會議，計有一六八個國家和組織參加該次會議，至一九八二年四月三十日通過了「聯合國海洋法公約」。該公約於一九八二年十二月在牙買加開放簽字，按照公約規定，該公約在六十份批准書或加入書交存聯合國之後一年生效。從太平洋島國斐濟第一個批准該公約，到一九九三年十一月十六日圭亞那交付批准書止，計有六十個國家批准該公約，故一九八二年聯合國海洋法公約於一九九四年十一月十六日正式生效。

一九八二年聯合國海洋法公約分十七部分、九個附件，計有四四六條條文。主要內容包括：領海、毗鄰區、專屬經濟區、大陸架、用於國際航行的海峽、群島國、島嶼制度、閉海或半閉海、內陸國出入海洋的權益和過境自由、國際海底以及海洋科學研究、海洋環境保護與安全、海洋技術的發展和轉讓等，而有關海洋環境保護與安全係在

公約第十二部分。

目前在海洋環境保護之相關國際法中，一九八二年聯合國海洋法公約為各國所公認且遵行之國際法規範，該公約第二三五條即規定，各國有責任履行其關於保護和保全海洋環境的國際責任，且各國應依據國際法承擔責任，使身為地球村一份子之各國均能重視海洋環境保護之問題；故特列於此章節中說明。

#### 第一項 源自陸地排放污染的規範

一九八二年聯合國海洋法公約對於陸地排放污染，規定各國應採取各種措施，包括訂定防止、減輕及控制源自陸地排放污染的相關法規；在區域基礎上，各國應盡力協調其在防治源自陸地排放污染的政策，並應致力於建立防治源自陸地排放污染之區域性或全球性規則及執程序。

#### 第二項 源自或經由大氣污染的規範

一九八二年聯合國海洋法公約第二一二條規定，各國應採取必要措施，包括制定法規，來防止、減輕及控制源自或經由大氣污染海洋環境，且各國應透過主管國際組織或外交會議，制定防止、減輕及控制源自或經由大氣污染海洋環境的國際規範。

#### 第三項 源自船舶活動污染的規範

一九八二年聯合國海洋法公約對於有關船舶造成之油污染及其他污染，於第二一一條第一項規定，各國應透過主管國際組織或外交會議方式制定國際規範，以防止、減輕及控制源自船舶活動的污染。船籍國應制定法規，以防止源自其所屬船舶造成之海洋環境污染。港口國為防止、減輕及控制海洋環境污染，應針對前往其港口或其他內水或岸外設施之外國船舶，制定停靠條件，並公告及通知主管國際組織。沿海國得對其領海內的外國船舶制定相關規定，以防止、減輕及控制海洋環境污染，但此規定不得損及無害通過權；且沿海國得對其專屬經濟區制定相關法規，以防止、減輕及控制源自船舶活動的污染。

#### 第四項 源自人類棄置污染的規範

對於源自人類棄置的污染，一九八二年聯合國海洋法公約第

二一〇條規定，各國應採取各種措施且不應低於全性規則和標準，並且海洋棄置行為必須經過各國主管機關的核准，非經沿海國事前明示核准，不得在領海和專屬經濟水域內或大陸礁層上進行海洋棄置行為，另沿海國在經與地理處境受到海洋棄置不利影響的其他國家協議後，有權准許、規定和控制海洋棄置。

#### 第五項 源自海域開發污染的規範

在國際海床區域方面，一九八二年國際海洋法公約第一四五條規定，國際海床區域之海洋環境保護基本原則，授權國際海床管理局（International Sea Bed Authority）制定法規，以防止深海底礦物探勘和開採造成的污染。第二一一條規定，如深海底污染係由船舶的海床探採活動所引起，則國際海床管理局與國際海事組織共同享有法規權力。第一六二條更給予國際海床管理局委員會（Council）緊急權力，可中止因海底的探採活動而產生之嚴重破壞；且賦予委員會權限，以規定「海洋禁捕區（Marine Sanctuaries）」及「野生動植物保護區（Wilderness areas）」，及對任何企業（Contractor or Enterprise）破壞海洋環境之探採活動不予核准。針對「海域（Area）」開發方面，公約第二〇九條規定，應制定相關之國際規範，以防止、減輕及控制源自海域開發的污染，並經常檢視該規範；各國亦應制定相關國內法規，且其法規效力不得小於前述國際規範。

#### 第六項 源自海底探採污染的規範

一九八二年國際海洋法公約第二〇八條規定，各國應採取措施，包括制定法律及規章，以防止、減輕和控制，由其管轄之海底活動所生之污染，以及從大陸礁層和專屬經濟區之人工島、設施與結構體所生之污染，且此措施不得低於國際規範；另在區域基礎上，亦要求各國應協調其措施，並應透過主管國際組織或外交會議，來制定全球性或區域性之規範及執行政序。

### 第三章 美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權<sup>31</sup>

#### 第一節 管轄權與國際法

---

<sup>31</sup> Model Maritime Service Code, United States Coast Guard, 1995 Edition, pp19-34.

海上執法作為，由國內推向國際時，其複雜性亦隨之增加，有關國家在國際法上，可對船舶及海域主張管轄權之原則如次：

- 壹、 國際法規定船舶登記註冊之國家即船籍國，負有管理及確認懸掛其國旗之船舶安全及合法操作之義務，惟國際上仍有少數國家，以少管理、少登記註冊費招攬船東至其國家登記註冊，該等船舶即稱為權宜國籍船舶，簡稱「權宜船」。
- 貳、 所有國家均有在公海之自由航行權，故國際法上除特殊例外情形，並有明文規定外，禁止任何國家在公海對其他國家船舶行使管轄權，即原則上船舶在公海僅船籍國具有管轄權，除非船籍國與其他國家有協定或正式同意，才可由其他國家代為行使協定或同意之執法事項。
- 參、 船舶在非船籍國之他國管轄水域時，應受船籍國及沿海國共同管轄，而沿海國之管轄權性質及範圍，則依各特殊狀況而不同，惟共同管轄不適用於軍艦及政府之公務船舶。

美國海岸防衛隊在執行其管轄權時，涉及相關之國際規章如下所列，如任何國家係其中任一規章之締約國，則必須遵守規章中之相關規定：

- 壹、 一九四五年聯合國憲章 (Charter of the United Nations, 1945)
- 貳、 一九五八年大陸礁層公約 (Convention on the Continental Shelf, 1958)
- 參、 一九五八年公海公約 (Convention on the High Seas, 1958)
- 肆、 一九五八年領海及鄰接區公約 (Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 1958)
- 伍、 一九六一年維也納外交關係公約 (Vienna Convention on Diplomatic Relations, 1961)
- 陸、 一九七九年國際反敵對公約 (International Convention Against the Taking of Hostages, 1979)
- 柒、 一九七三年預防船舶污染公約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)
- 捌、 一九七四年海岸生物安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)
- 玖、 一九八二年國際海洋法公約 (International Law of the Sea Convention, 1982)

## 第二節 管轄權之概念

美國海岸防衛隊對海洋環境之執法管轄權，係經由美國聯邦法及

國會授權，在美國國家管轄權所及水域之水上、空中及水下，執行有關包括海洋環境保護在內之各項任務，其所適用之法律有單為美國海岸防衛隊所適用者，亦有協助其他單位執行者。

整體而言，美國海岸防衛隊係針對個案的性質，來決定其是否具有管轄權，除了檢視其依國內法所具有之執法管轄權外，亦須檢視依國際法之規範可否主張管轄權。尤其在涉及外籍船舶之管轄案件上，美國海岸防衛隊係依以下三項條件，檢視其是否具有管轄權：

- 壹、外籍船舶及船員之行為。
- 貳、外籍船舶的所在海域。
- 參、外籍船舶之國籍。

另外在管轄權的執行上，有兩點必須特別注意：

- 壹、水域是在美國管轄權範圍內；其水域範圍不僅包括美國具有管轄權之水域，亦包括依據美國與其他國家之協定，可對美國或外籍船舶實施執法作為之水域，甚至及於其他國家管轄之水域。
- 貳、美國海岸防衛隊有權於任何時間及地點，登臨美國籍船舶，執行文件及安全之檢查，超越此範圍之搜查，將受到美國憲法保護限制。如搜查必須超出此範圍，則應請求法庭檢視其違反社會法益特殊情況下之犯罪偵查行為，與其個人隱私權之保護，兩者之間的輕重，來衡量犯罪偵查行為之適法性。

美國海岸防衛隊對與管轄權相關之名詞定義：

- 壹、空域 (Airspace)：分為領空 (National Airspace) 及國際空域 (International Airspace)，領空指國家陸地內水、群島水域及領海上空之領域；國際空域指鄰接區、專屬經濟區、公海、國際航行之海峽、群島航行水道等，非屬任何國家主權之上空領域。
- 貳、群島基線 (Archipelagic Baseline)：依相關國際習慣法及協議認可，群島國家所屬島嶼最外圍之連線。
- 參、群島國家 (Archipelagic Nation)：依相關國際習慣法及協議認可，由群島組成之國家。
- 肆、群島航行水道 (Archipelagic Sea Lanes)：群島國家依相關國際習慣法及協議，將其水域內適於船舶航行或經過之水道，經標示為航線。
- 伍、群島水域 (Archipelagic Waters)：經其國家認可之群島基線，圍成向內延伸水域，群島國家之群島水域即為其內水。
- 陸、基線 (Baseline)：一國內水向海延伸極致之界線，即沿海國劃定其領海、鄰接區及專屬經濟區外界之基準線；基線係位於內水及領海之間的線。



- 柒、船舶國籍或登記註冊之宣告 (Claim of nationality or registry)：僅限於下列三點；
- 一、船上的文件可證明船舶的國籍；
  - 二、展示一國家之標誌或國旗；
  - 三、由船長或主控船舶之個體，口頭宣告之國籍或註冊地。
- 捌、鄰接區 (Contiguous zone)：就一國家而言，為領海向海延伸，依一九八二年國際海洋法第三十三條規範之一定海裡之公海環帶。對一外國而言，指被本國承認，鄰接該國領海向海延伸一定海裡之公海環帶
- 玖、大陸礁層 (Continental Shelf)：一國家認同依一九八二年國際海洋法第七十六條，所定義之領海以外陸地，自然延伸之海床及底土部分。
- 壹拾、專屬經濟區 (Exclusive Economic Zone, 簡稱 EEZ)：對一國家而言，指其領海外由基線起向海延伸，依一九八二年國際海洋法第五十六條規範之一定海裡之帶狀海域。對一外國而言，指被本國承認，自該國領海外並由基線起向海延伸，依一九八二年國際海洋法第五十六條規範之一定海裡之帶狀海域。
- 壹拾壹、非營利之公務船舶 (Government Owned Vessel in Non-Commercial Service)：指除本國外之其他國家政府所有，或經營之船舶，專為政府非營利使用。
- 壹拾貳、公海 (High Seas) 指非本國或任何其他國家領海或內水之所有水域。
- 壹拾參、內水 (Internal Waters)：指一國家之基線向內陸延伸之水域；就一外國而言，係指被該國承認，自該國之基線向內陸延伸之水域。內水水域劃定之規範，請參見一九八二年國際海洋法第八條規定。
- 壹拾肆、個體 (Person)：指任何個人 (含本國人民及其他國家國民)、公司、合夥人、協會或其他實體，以及任何國家地方之政府，或政府之任何實體。
- 壹拾伍、無國籍船 (Stateless Vessel)：
- 一、由船長或主控船舶之個體，宣告之船舶註冊登記，不為該船籍登記國所承認；
  - 二、一國家官員依據該國法律規定，而使船長無法為船舶申請國籍或登記註冊；
  - 三、因該船舶使用雙重或以上之國籍航行，而被視為無國籍船。
- 壹拾陸、國際航行之海峽 (Straits used for International Navigation)：指介於分屬兩國之公海或專屬經濟區之間，可供國際航行之海峽。

- 壹拾柒、領海 (Territorial Seas)：對本國言，指依一九八二年國際海洋法第二部分規定，緊鄰其海岸線與自其基線起算，向海一定距離之環狀水域。對外國言，指該國承認，緊鄰其海岸線與自其基線起算，向海一定距離之環狀水域，且該距離及基線為該所承認。
- 壹拾捌、船舶國籍 (Vessel of State)：包括本國核發證照之船舶，或船舶所有權之全部或一部分屬於本國，或屬於本國有關行政單位、本國人民依本國法律規定，所設立之公司或合夥人。
- 壹拾玖、軍艦 (Warship)：指隸屬於國家軍隊之船舶，有明顯之外觀標誌顯示其國籍，並由該國所任命之軍官指揮，該指揮官姓名列於其所屬軍種名冊中，同時船員均係依正式軍隊之紀律管理。
- 貳拾、國家管轄水域 (Waters Subject to Jurisdiction of [State])：指對本國之內水 (群島水域)、領海、大陸礁層、鄰接區及專屬經濟區等，具有管轄權之水域。
- 貳拾壹、無害通過 (Innocent Passage)：船舶之無害通過，指船舶航行穿越沿海國之領海，而不會對沿海國的和平、秩序及安全造成危害，且此通過必須持續、迅速，無害通過不包括飛越領空。
- 貳拾貳、過境航行 (Transit Passage)：指船舶或航空器持續且迅速地，通過介於分屬兩國之公海或專屬經濟區之間，可供國際航行之海峽的自由航行權；海峽之沿海國不得阻礙其通過。
- 貳拾參、不可抗力 (Force Majeure)：當船舶因自然或人為等因素，而遭遇緊急危難時，被迫進入本國水域，而不受沿海國相關法律及規範之限制。

### 第三節 管轄權之公告、認知及限制

#### 壹、管轄權之公告：

- 一、本國之領海基線，須按一定比例或可確認位置之適當比例，標註於海圖；亦可依基線之基點所在各點之地理座標表，或指定之測量點取代。
- 二、依一九八二年聯合國海洋法第二部分第十六條規定，主管首長應將標註基線或基點之航海圖或地理座標表公告，並送交聯合國秘書長收存。

#### 貳、管轄權之確認：

- 一、對於其他國家領海與基線等事項，美國海岸防衛隊應提供意見供國防部長參考，國防部長則可將意見提交立法機關作進一步確認。
- 二、經確認後之其他國家領海與基線等事項，國防部長應告知美國

海岸防衛隊司令官。

參、管轄權之限制：

- 一、在領海部分：國家主權除及於領海上的領空，也包括領海下之海床及海底，依相關國際法規，國家主權的行使僅及於領海部分。
- 二、在鄰接區部分：國家之管轄權僅限於下列事項。
  - (一) 預防在本國領土或領海內，發生之違反風俗、習慣、財政、移民及衛生等法律與規範情事；
  - (二) 處罰在本國領土或領海內，發生違反法律與規範之行為。
- 三、在專屬經濟區部分：國家之管轄權僅限於下列事項。
  - (一) 預防本國專屬經濟區內，發生違反探勘、開發、養護與管理水中、海床及海底自然資源，海洋科學研究，海洋環境保護與保全等事項；
  - (二) 處罰在本國專屬經濟區內，發生違反法律與規範之行為。
- 四、在大陸礁層部分：
  - (一) 預防本國大陸礁層內，發生違反探勘、開發大陸礁層自然資源之事項；
  - (二) 處罰在大陸礁層及其上，發生違反法律與規範之行為。
- 五、在國際航行之海峽部分：本國對於可供國際航行海峽的管轄權，僅限可制定與下列事項相關之規範，且應由國防部長公告這些規範，而各國船舶在海峽過境通行時必須遵守此規範。
  - (一) 海峽航行安全與海上交通之規範；
  - (二) 依國際法規定，有關海峽內排放油料、廢棄物和其他有害物質之相關規範；
  - (三) 包括捕魚機具安置等之禁止捕魚相關規範；
  - (四) 違反本國關稅、財政、移民及衛生相關規範之裝卸及載運行為。
- 六、在無害通過部分：本國對於船舶無害通過的管轄權，僅限可制定與下列事項相關之規範，且應由國防部長公告這些規範，而各國船舶在無害通過時如遵守沿海國相關規範及國際法規定將不會受到阻撓或歧視。
  - (一) 航行安全與海上交通之規範。
  - (二) 助航設備及設施等之保護。
  - (三) 海底電纜及輸油管之保護。
  - (四) 海洋中生物資源之維護。
  - (五) 預防違反本國漁業法之相關規範。
  - (六) 海洋環境科學研究與水文測量。
  - (七) 預防違反本國關稅、財政、移民及衛生相關之規範。

為預防外籍船舶有不履行義務及相關規範等情事，本國有權對經本國許可，進入本國內水或港口之船舶採取必要措施。另國防部長基於維護國家安全，在經過合理之發佈後，對於無害通過之外籍船舶，可在領海之特定區域，令其暫時停船，惟不得有差別待遇。

- 七、在過境航行部分：供國際航行海峽之沿海國，不得阻礙船舶及航空器之過境航行權，而外籍船舶及航空器於過境航行時，事先未經本國同意授權，不得從事任何研究或測量活動。
- 八、在公海自由部分：本國應保障其專屬經濟區、領海、內水外之下列公海自由航行權：
  - (一) 航行之自由。
  - (二) 飛越領空之自由。
  - (三) 依本國規範及相關國際協定，鋪設海底電纜及輸油管之自由。
  - (四) 依本國規範及相關國際協定，從事捕魚之自由。
  - (五) 依本國規範及相關國際協定，從事科學研究之自由。
- 九、在不可抗力因素部分：
  - (一) 美國海岸防衛隊在國防部長指揮下，為確認不可抗力之原因，可登臨該船舶。
  - (二) 美國海岸防衛隊在處理違反本國之污染、生物資源保護及海底古物保存等相關法律案件時，可登臨因不可抗力之原因，進入本國水域之船舶。
  - (三) 因不可抗力之原因，進入本國水域之船舶，需接受港口主管機關之指揮。
- 十、在登臨權部分：在公海上之外籍船舶，除有下列情事，且有足夠理由懷疑，不可登臨該船舶；而美國海岸防衛隊在執行時，將先檢視船舶文件，如有懷疑方進行進一步檢查，並對任何敏感性事物作詳細檢查。
  - (一) 有海盜行為之船舶。
  - (二) 有進行販賣奴隸之船舶。
  - (三) 有自公海非法廣播之船舶。
  - (四) 無國籍船。
  - (五) 拒絕展示其國旗，或雖懸掛外國國旗，但事實上是與本國軍艦同一國籍之船舶。
- 十一、在緊迫權部分：
  - (一) 外籍船舶或其子船在本國內水群島水域領海或鄰接區，有足夠理由確信該船舶或個人違反本國法律或規範時，方可實施緊迫權。

- (二) 緊追權之開始，限於在前述水域內，對被緊追之船舶，或其小艇，或與該船合作而以該船為母船之其他船舶實施緊追，且必須在被緊追之船舶視聽距離內，發出視覺或聽覺之停船訊號後，方可開始；被緊追之船舶，進入該船舶所屬國家或第三國領海時，緊追權應立即終止。
- (三) 緊追權之行使，必須為軍艦、軍機，或為政府執法，且有清楚標示，可供辨識之公務船舶或飛機，或由政府授權的船舶或飛機。前述之船舶飛機，可轉換進行緊追，但必須持續不間斷。

#### 第四節 民事及刑事管轄權

- 壹、 船籍國之管轄權：對於懸掛本國國旗之船舶，均具有民事及刑事管轄權，且不論該船舶所在地點。
- 貳、 軍艦之管轄權：對在公海上非本國之軍艦，因該軍艦依國際法享有完全之司法豁免權，故本國對其無民事及刑事管轄權。
- 參、 政府非營利之公務船舶之管轄權：對在公海上，非本國之其他國家政府非營利之公務船舶，無民事及刑事管轄權，因該公務船舶依國際法，亦享有完全之司法豁免權。
- 肆、 登臨外籍船舶之管轄權：原則上本國對通過本國水域之外國船舶，不會登臨行使管轄權，除非有下列情事；
  - 一、 犯罪之結果及於本國。
  - 二、 犯罪行為之全部或部分，會影響本國之和平或水域之良好秩序。
  - 三、 應船籍國外交單位領事館人員或船長之請求。
  - 四、 對於非法運送毒品之必要查緝行為。
- 伍、 對從本國水域航向外海船舶之管轄權：美國之海岸防衛隊對正離開本國水域通過領海之外國船舶仍具有管轄權。
- 陸、 外籍船舶之民事管轄權：
  - 一、 美國海岸防衛隊依國防部長之指揮，對於外國船舶在航行或通過本國水域時，因民事訴訟程序所衍生之義務或債務，可對該船舶執行逮捕及扣押。
  - 二、 美國不可因外國船舶上任何人員之民事糾紛，行使民事管轄權，而令該船舶停止或改變航向。

#### 第五節 執行管轄權之權責

美國海岸防衛隊於公海及美國管轄水域之海上、領空及水下，被授權依美國相關國內法律及相關國際法之規範，可執行或協助執行與管轄權有關之權責。

#### 第一項 一般狀況之職責

- 壹、 對於防止偵查及查緝違反本國法律之案件，美國海岸防衛隊可在公海及本國所管轄之水域，進行訊問、檢查、調查、搜索、扣押及逮捕等之司法作為。為遂行此目的，美國海岸防衛隊必須進行海上、陸上及空中之巡邏任務。
- 貳、 美國海岸防衛隊之具一般權責之執法官員，為執行前述之司法作為，依所授予之管轄權，可在任何時間登臨船舶，執行本國之法律；且可對船上人員進行訊問、審查船舶文書，亦可對船舶實施檢查、調查及搜索，並有權使用武力以強制對方服從。
- 參、 如經訊問、檢查、調查或搜索，顯示某人正在或已經違反美國法律時，即可予以逮捕，或採取其他合法之司法作為。
- 肆、 如該船舶或其裝載之貨物，已違反相關法律應予沒入時，則依法執行扣押。

#### 第二項 特殊狀況之職責

- 壹、 船舶不依停船命令之處置：
  - 一、 在美國管轄水域之任何船舶，收到美國執法人員或海岸防衛隊之船、機所發出之停船命令，應立即停船，如該船舶不遵守停船命令，將會被追緝，且船長、舵手及操控船舶之人員將會受到制裁。
  - 二、 任何船舶在收到停船檢查或扣押之命令而不停船，或是已被追緝卻仍不停船，並經追緝之船、機實施警告射擊後，仍不服從停船命令者，則美國海岸防衛隊可對該船舶本身實施射擊。
  - 三、 追緝之船、機必須依規定展示其旗幟或其他識別標幟。
  - 四、 追緝船、機上之執法人員，如均遵守該被授權執法船、機之指揮官命令時，則執法人員向被追緝船舶開火之行為，受到保障，而對因此造成之損害，不負任何責任。
- 貳、 攻擊或妨礙海上執法人員：任何人以武力攻擊、反抗、阻礙、阻止、恐嚇或阻撓，正在執勤之美國海岸防衛隊人員，將會受到應有之制裁。
- 參、 以船舶衝撞或阻撓海上執法船舶或人員：船長、船主或操控船

船之人員，如利用船舶妨礙或阻撓美國海岸防衛隊之船艦，或正在執行勤務之船艦或人員，將會受到應有之制裁。

- 肆、當事人對海上執法人員行賄：當事人對於美國海岸防衛隊人員，意圖以直接或間接方式行賄，如提供或允諾給予有價物質，或是提供或允諾美國海岸防衛隊人員，給予他人有價物質，而企圖達到以下目的之行為，均屬違法；當事人將被科以與物質同價三倍以內之罰款，或科，或併科十五年以內之有期徒刑：
  - 一、影響海上執法人員之依法執行勤務之行為；
  - 二、誘使海上執法人員去犯罪，或幫助犯罪，或允許、串通任何詐騙，或給詐騙者製造機會之行為；
  - 三、誘使海上執法人員從事任何違反法定職責之行為。
- 伍、幫助他人對海上執法人員行賄：幫助任何人員或團體，對於美國海岸防衛隊人員，意圖以直接或間接方式行賄，如請求、要求、強求、尋求、承擔、接受有價物質，而企圖達到以下目的之行為，均屬違法；當事人將被科以與物質同價三倍以內之罰款，或科，或併科十五年以內之有期徒刑：
  - 一、影響海上執法人員之依法執行勤務之行為；
  - 二、誘使海上執法人員去犯罪，或幫助犯罪，或允許、串通任何詐騙，或給詐騙者製造機會之行為；
  - 三、誘使海上執法人員從事任何違反法定職責之行為。
- 陸、虛假之陳述：對美國有關政府部門、機關，以下列任何方式之作為均屬之；
  - 一、以有計畫之詭計或有形之手段，偽造、隱藏或掩蓋；
  - 二、製造任何不真實、虛假、詐欺的陳述或描述；
  - 三、製造或使用任何偽造文件，或是製造或使用明知其內容為不真實、虛假的文件。
- 柒、偽造之船舶文書：行為人將被科以一千美金以下罰款，或科，或併科三年以有期徒刑；
  - 一、製造、偽造、仿造或變造由美國或其他國家核發之官方船舶文書、執照、許可證或證書等；
  - 二、故意或意圖傳播、公布、傳遞，任何假造、偽造、仿造或變造，由美國或其他國家核發之官方船舶文書、執照、許可證或證書等，或意圖欺騙而假造之任何資料。
- 捌、強行登臨船舶：在公海或美國可航行之水域，意圖侵入或強行登臨任何船舶，而以不法或惡意切斷、損毀、破壞任何纜繩、電纜、救生圈、救生索、錨或繫船物品等之方式，均將受到應有之制裁。
- 玖、縱火或干撓船舶：在美國管轄權範圍內，對任何船舶縱火、干

擾推進系統及航行儀器，或在船上放置炸彈、爆炸物之行為；或是在任何地點，意圖從事破壞或危及美國籍船舶、船上貨物或人員安全之行為，均將受到應有之制裁。

壹拾、非船東對船舶之破壞：非船東之任何人，在公海或美國可航行之水域，蓄意或惡意棄置船舶之行為；或蓄意破壞任何美國籍船舶之行為，均將受到應有之制裁。

壹拾壹、船東對船舶之破壞：船東在公海或美國可航行之水域，蓄意或惡意棄置自己船舶，或蓄意破壞船舶一部分或全部，或企圖損害船舶保險受易人、在船上擁有商品之商人、船舶其他所有人等之行為，均將受到應有之制裁。

壹拾貳、載運贓物：運送任何商品、物品、債券或金錢，而達到或超過法定之數量，或明知該等物品係被偷、變造或詐騙之物，均將受到應有之制裁。

## 第四章美國海洋環境保護之調查與民事處罰

### 第一節 海洋環境保護之調查

美國海岸防衛隊之司令官，對於在美國管轄水域內，包括公務船之任何船舶事故及意外事件；或是不包括公務船舶在內之美國籍船舶，涉及之海事事故或意外事件，均可調查。而通常此調查均會成為民事或刑事案件，調查之重點在了解事故原因及避免重蹈覆轍，進而強化海洋環境保護。

#### 第一項 海事事故之告知

壹、船東、代理商、船長或操控船舶之人遇有海事事故，應立即告知最近之美國海岸防衛隊，海事事故包括有：

- 一、擱淺意外；
- 二、對航行水域及船舶安全將構成危害之可預見擱淺行為；
- 三、船舶之主螺旋槳、駕駛及操控系統損壞（即系統、原件、輔助系統及控制系統無法發揮必要之功能），而減低對船舶操控性；
- 四、因嚴重事件而影響船舶之適航性，包括火災、進水、救火系統、救生設備、輔助發電設備、污水泵系統之損壞或喪失功能；
- 五、有人死亡；



- 六、 需要專業醫療之傷害；或受雇商船之人員無法執行船舶之工作；
- 七、 海事事故雖未有上述情事，但其造成之損壞金額超過一定標準；損壞金額包括，恢復船舶適航性所需之勞工及物料費用，但不包括救援、清潔、乾塢及停泊費用。
- 貳、 告知事故時，必須包括事故船舶船名，船東或代理商姓名，事故原因及狀況，事故地點，人員傷亡及損壞情形。
- 參、 發生事故之遊憩船舶船東或駕駛，應告知前述第壹款五至七之事項。
- 肆、 船東、駕駛、租船者、代理商、船長等人，如在五天內將第壹款之應告知事項，以事故報告送交事故發生港口，或最近抵達港口之美國海岸防衛隊單位，即可視為已告知。
- 伍、 發生事故船舶之船東、代理商、船長或駕駛，應保存所有之航行紀錄，及可協助調查之事物，並提供給主管機關調查。
- 陸、 如船東、租船者、管理人、代理商、船長或駕駛，未能依規告知事故狀況，將會受到應有之制裁。

## 第二項 海事事故之調查

- 壹、 美國海岸防衛隊接獲海事事故之報告，司令官將指派調查官負責，如調查官認為有需要，將進行進一步之調查。
- 貳、 是否進行進一步的調查，將視下列狀況決定：
  - 一、 意外事故之原因；
  - 二、 如有證據顯示，意外是因物理上或設計上的瑕疵所造成，將建議改進，以預防類似事故發生；
  - 三、 如有證據顯示，意外是因船舶上具有證照之人員之疏忽不作為或違背法令等原因所造成，將建議中止或取消此等人員之證照；
  - 四、 如有證據顯示，意外是因海岸防衛隊人員，或其他政府機構之人員，或任何其他之人所造成；
  - 五、 對事故進行進一步之調查，由海事調查委員會依規定決定。
- 參、 調查官有權進行訊問、傳訊證人、請專家提供意見及要求與案件有關之所有書籍、資料、文件、紀錄等提供參考。
- 肆、 調查官應告知當事人，有權利請律師、交互詰問證人及傳訊對其有利之其他證人。
- 伍、 調查官在調查結束後，應提交一份完整、詳細，並包括調查意見及建議之調查報告給司令官，。
- 陸、 如調查報告有助於海上生命財產安全之提昇司令官可召集海事

- 調查委員會進行指導。
- 柒、 海事調查委員會之成員有權進行訊問、傳訊證人、請專家提供意見及要求與案件有關之所有書籍、資料、文件、紀錄等，或其他證據提供參考。
    - 一、 進行調查時，通知當事人配合之時間及地點應合理，當事人有權利請律師、交互詰問證人及傳訊對其有利之其他證人。
    - 二、 海事調查委員會為取得證據目的之所有開會，均應對大眾公開，且依規定，所有出席之人不得干擾委員會之運作功能。
    - 三、 證人之作證應予抄錄，且海事調查委員會之程序紀錄應予保存，調查結束後，應送交一份包括事實之發現、意見及建議之報告給司令官參考。
    - 四、 基於對海事調查委員會報告之認同，司令官可將委員會有關改善海上人命及財產安全之建議交付實行。
    - 五、 在海事調查委員會之調查過程中，如證據顯示須對具有人員進行追訴，可立即或在調查中，請地區司令官依中止及取消證照之程序辦理；如依證據顯示有應起訴之犯罪行為，則應通知司法部辦理。
  - 捌、 證人應經測謊，除非其證言對當事人有利；任何人亦均可要求調查官及海事調查委員會作證言之宣誓。
  - 玖、 涉及外籍船舶及人員之意外事故調查，應通知該船籍國最近之領事館。

### 第三項 中止及取消海事證件

#### 壹、 概說：

- 一、 中止及取消海事證件作為之目的，是為提昇海上安全。
- 二、 執照、證書、登記證或商業海事文書，將可依下述之規定中止及取消。
- 三、 如執照、證書、登記證或商業海事文書，依規被取消後，原持有人僅有在下列情況才可申請新的：
  - (一) 司令官認為基於海上安全及施以良好的訓練後，予以核發證件；
  - (二) 原持有人提出足夠之證據，使原取消證件之基礎失效。

#### 貳、 中止及取消之基礎：

- 一、 司令官基於證件原持有人，發生下列原因，有權中止及取消執照、證書、登記證或商業海事文書：
  - (一) 與證件之名稱不相稱或有瑕疵；或依規定為提昇海事安全或水域保護之目的；

- (二) 因不適當、錯誤或疏忽之作為；
- (三) 因有罪的判決，而被拒絕核發或換新執照、證書、登記證或商業海事文書。

二、因涉及毒品而取消。

- (一) 經過公聽程序，因違反毒品法而被判有罪之人，其持有之執照、證書、登記證或商業海事文書，將被取消；
- (二) 持有執照、證書、登記證或商業海事文書之人，係毒品吸食者，將被取消；除非持有人提出足夠證據證明其已獲治癒或不再吸食。

參、中止及取消之調查：

- 一、持有執照、證書、登記證或商業海事文書之人，有前述第貳款之原因，而被合理懷疑時，將進行調查。
- 二、負責調查之調查官由司令官指派，調查官在調查期間有權進行訊問、傳訊證人、請專家提供意見。
- 三、基於調查之需要，調查官可以有如下列作為：
  - (一) 對中止及取消證件之裁決提出訴訟；
  - (二) 接受自願放棄執照、證書、登記證或商業海事文書之聲明；
  - (三) 給予民事裁罰；
  - (四) 給予書面告誡；
  - (五) 將案件予以結案。

肆、通知及說明書之預備及交付：

- 一、如須予以起訴，則調查官應備妥起訴說明相關資料，及公聽會日期、時間及地點之通知。
- 二、前述起訴說明相關資料，及公聽會日期、時間及地點之通知，應以當面交付及掛號郵寄方式通知當事人。
- 三、前述之交付應在公聽會前並應有充分之時間給當事人預備答辯資料。
- 四、在交付之同時，亦應告知當事人下列事項：
  - (一) 中止及取消證件之原因及可能結果；
  - (二) 在公聽會時可聘請律師；
  - (三) 可傳訊證人，及提出相關證據及紀錄之權利；
  - (四) 當事人如無法出席公聽會，應說明原因。
- 五、如指控當事人心智及生理方面之問題，應提出身體檢查之證據。

伍、傳訊：

- 一、調查官可傳訊證人及與證據相關書籍、資料、文書等之發行人出席。
- 二、每次傳訊必須告知被傳訊人，其某須在特定之時間及地點出

席作證，或對與證據相關書籍、資料、文書等作說明。

陸、公聽：

- 一、公聽須由官員或指派之委員會本於公平、公正來進行案件訊問及審查，並將所有相關證據及證物提出。
- 二、被告訴人有權請專業諮詢或有需要之人；傳訊證人及相關證據，詰問或交互詰問證人，或請求答辯及保持緘默。
- 三、負責公聽之官員或委員會，應指派一人員在公聽時負責報告及記錄，紀錄應包含證詞、展示之證據、所有文件資料、及相關法規等。
- 四、公聽之官員或委員會應做出案件處理方式之決定。如事實不能證明，則宣告指控不成立。如證明屬實，則公聽之官員或委員會可予告誡、暫時性或永久性中止或取消。情況特殊之犯罪將由國防部長予以公告。

柒、裁決：為了制裁目的，國防部長應考量公聽官員或委員會之證據、建議，及司令官之決定及建議，而做以下之裁決。

- 一、取消該犯罪個體之所有證照，並及於，或不及於其他證照。
- 二、中止證照之使用一段時間；
- 三、拒絕承認該證照；
- 四、對證照處以一定使用條件或限制，並科以民事罰則。

捌、上訴：

- 一、當事人如對相關經證實之證據有疑義，可向有管轄權之法院提出上訴，上訴必須在上述裁決做成，並交付當事人後三十天內，以書面提出。
- 二、上訴時公聽程序之紀錄應一併提出，而管轄法院將依據下列事項，決定是否受理：
  - (一) 對裁定之異議仍存在；
  - (二) 紀錄有明顯錯誤；
  - (三) 管轄權上之問題。
- 三、管轄法院可確認、變更、推翻或修正國防部長之裁決，或發還再議。而對管轄法院之判決，將不可再行上訴。

## 第二節 海洋環境保護之民事處罰

美國海岸防衛隊調查任何船舶事故及意外事件，如涉及違反法律之案件，應予民事課徵或處罰，則移由相關機關進行訴訟；如調查顯示涉及刑事案件，則依程序由司法部決定是否進行刑事起訴，而海岸防衛隊將與司法部充分配合，使違反海洋環境保護之刑事案件，能完美及迅速的進行起訴。

## 第一項 民事處罰之機關及程序

- 壹、 基於美國相關國內法之規定，部長及其指派之官員，有權決定對違反規定當事人，民事處罰罰金之金額。
- 貳、 民事處罰之程序：
- 一、 當事人因涉嫌違反規定，將被處以民事處罰，應通知當事人，並給予當事人在收到通知後三十天內，可請求公聽、書面陳述或提反證機會，如當事人請求公聽，則應將辦理公聽之時間、地點告知。
  - 二、 公聽之官員應審酌本案之證據、當事人陳述及提供之證據及所有公聽時之證詞及證據。
  - 三、 公聽之官員如發現當事人並未涉及違反規定，則可辦理結案。
  - 四、 公聽之官員如發現當事人涉及違反之規定，應處以民事罰則。罰金之金額之決定，應考量主管機關建立之標準，如原因、狀況、影響、嚴重性、可責性、當事人事後處置、當事人違法紀錄、當事人之償付能力及其他情況。
  - 五、 如係下列情況，公聽官員可予以告誡：
    - (一) 當事人第一次違反規定；
    - (二) 當事人對違反規定之作為立即改正（即修復失效之裝備或獲得遺失之裝備）；
    - (三) 無兩項以上違反規定之行為；
    - (四) 當事人在一年內未因違反規定，受過告誡之處分；
    - (五) 違反規定之行為未造成海事事故或意外之發生。
  - 六、 公聽官員應根據紀錄之證據做成書面之裁決，裁決書之影本及罰金之金額應提供給當事人。
  - 七、 當事人對公聽官員之民事處罰，可在收到裁決通知後之三十天內，以書面向國防部長提出上訴。部長可維持，或推翻原判決，亦可減低罰金金額，部長之裁定為最後之裁定。
  - 八、 部長在下列情況下，罰金可退還或免除：
    - (一) 在繳付罰金後之一年內可申請退還；且
    - (二) 部長查覺罰金不合規定，或不適當，或有超額情事。

## 第二項 民事處罰之收繳

- 壹、 民事處罰為罰金時，當事人應依罰金金額繳付美國政府。
- 貳、 如當事人未能依規繳付罰金，司法部將依法申請法院強制執行。
- 參、 美國政府亦將拒絕發給，或換新船舶相關證件給當事人，直至

- 罰金繳付。
- 肆、連續處罰：除非其他法令有規定，如當事人、船東、租船人、駕駛或代理商，持續或連續違反規定，則美國海岸防衛隊將依違反日期，按日連續處罰。
  - 伍、儲存、照料及其他費用：當事人因違反規定，而衍生之相關財物之儲存、照料及維護等費用，將須一併繳付。
  - 陸、停發船舶入出港許可證：如船舶因違反規定，而民事處罰之罰金未繳付，則司令官在國防部長授權下，可拒絕或取消該船舶之入出港許可證

## 第五章美國海洋環境之保護、研究及污染執法

### 第一節 海洋環境保護之執法

#### 第一項 海洋環境保護區

沿海國為了保護海洋之環境，可以在其管轄水域範圍內，設置海洋環境保護的區域，而其目的可以是多樣化的，如海洋生態、海洋環境、海上遊憩、海洋景觀、海洋教育、海洋歷史、海洋研究等，類似國家公園之規劃，成立「國家海洋環境保護區」，以達到上述目的。美國即由資源局局長負責對此區域之立法及維護工作，以確保此區域內受保護資源的完整；而海岸防衛隊即負責此海洋環境保護的區域相關法律之執法工作。

- 壹、國防部部長和資源局局長須合理的去提昇，及協調有關海洋環境保護區，以研究、監測及教育為目的之使用行為；亦可向其他機關及人員諮詢，有關更多海洋環境保護區之前述使用行為。經設立之海洋環境保護區中的活動，將受到限制，甚至可禁止航行。海洋環境保護區亦可設立在大陸礁層上。
- 貳、國防部部長和資源局局長可共同指定任何海洋環境地點為美國之海洋環境保護區，如符合下述條件，即可直接公告實施。
  - 一、指定之決定符合海洋環境保護之相關目的；且
  - 二、此區域對國家具有特殊重大之資源或人類使用價值。
- 參、依前款標準設立海洋環境保護區，國防部長和資源局局長應同時考量下列各點：
  - 一、區域內自然資源及生態品質，包括海洋生物出產、保持生態系統平衡、維持海洋生態、商業上之重要性、受威脅之物種及物群；或係將滅絕物種之棲息地，或具有象徵性意義之地

- 點；
- 二、 該區域具有歷史、文化、考古或古生物學上之重要意義；
  - 三、 區域內目前之商業、休閒漁業、人類生活使用、其他商業及遊憩活動、研究、教育的使用，可否維護區域內之自然資源。
  - 四、 現有之活動已經證實對海洋環境造成影響；
  - 五、 對該區域之管理能力，如確認生態物種之範圍，受影響程度及監測與執法之適當性；
  - 六、 因長期保護自然資源、生物棲息地及觀光資源而設立保護區之原因，與受影響之公共利益；
  - 七、 因經營限制之負面衝擊，與生物及非生物開發增加之商業利益，一併考量；
  - 八、 保護區之設立對社會經濟之影響。
- 肆、 海洋環境保護區管理計畫之採行及公告應符合每一保護區之目的。
- 伍、 國防部長和資源局局長如認為有需要，可共同核准在海洋環境保護區之活動：
- 一、 建立區域內自然資源之互動及使用機制；
  - 二、 提昇區域內自然資源之公眾使用及了解。
- 陸、 活動之核准依下列規定：
- 一、 該活動之核准須符合保護區設立之目的，且係為維護保護區之自然資源；
  - 二、 除非有資源局局長同意，核准之活動期間不得超過五年；
  - 三、 應要求該活動之方式，不得破壞、造成損失、傷害保護區之自然資源；
  - 四、 應要求該活動之申請人投保一般賠償責任險，以避免該活動超出核准範圍並同意超出核准範圍之行為與政府無關。
- 柒、 國防部長和資源局局長可共同核定及收取活動申請核准之費用。費用金額應包含：
- 一、 資源局局長核准該活動申請所須之花費；
  - 二、 監測該活動所須之花費；
  - 三、 使用保護區之自然資源之花費，依一般市場價格收取。
- 捌、 國防部長和資源局局長可依下列規定收取費用：
- 一、 因申請核准之核發與行政管理所需費用；
  - 二、 因設立及管理國家海洋保護區之花費。
- 玖、 國防部長和資源局局長應透過與相關國際組織之合作，共同建立並公告與海洋環境保護區相關之防止、減少及控制源自船舶污染之規則及標準，並付諸實行，以降低因意外事故對海洋環境保護區造成污染之威脅。

壹拾、相關執法人員依美國國內法及管轄權，基於海洋環境保護區之維護，除可在任何時間停止及登臨船舶外，對所有船舶之執法作為如下：

- 一、登臨、搜查、偵查及逮捕任何涉及違反海洋環境保護區之維護規定之船舶，及經核准活動船舶之裝備、貨品及載貨；
- 二、扣押任何涉及違反規定及核准範圍之拿取、保存保護區之自然資源；
- 三、扣押任何涉及違反規定及核准範圍之證物；
- 四、執行其他之法律授權事項。

壹拾壹、美國海岸防衛隊為加強違反海洋環境保護區維護之行為的取締工作，應備妥相關必要文件及規定供執法人員使用。

壹拾貳、有關違反海洋環境保護區之維護相關規定之處罰如下：

- 一、任何人在美國管轄權範圍，違反環境保護區之維護相關規定之每一件行為，將被處以民事處罰，連續之違反行為亦將按日處罰。
- 二、用以盜取或保存保護區之自然資源的船舶（含設備、貨物及船上用品）或任何用具，將被沒入並科以民事處罰。
- 三、為了維護保護區內自然資源之需要，任何疑似違法使用或捕撈之行為，亦視同盜取或保存保護區之自然資源。
- 四、因違反海洋環境保護區相關規定之行為而收繳之罰金，應優先用於管理及改善因違反行為對海洋環境保護區所造成之影響。
- 五、罰金金額及沒入之決定，應由國防部長及資源局局長合理地計算，因違反行為而衍生之自然資源及沒入物品之儲存、照顧及維護費用。
- 六、如違法之行為係因核准之保護區內活動所造成，則國防部長及資源局局長可共同為以下決定：
  - （一）中止或取消核准之活動，且不須補償；
  - （二）給予民事處罰；
  - （三）兩者併罰。
- 七、任何人如破壞、造成損失或傷害保護區內自然資源，將有須負責以下之費用：
  - （一）對破壞、造成損失或傷害行為之反應及處理費用；
  - （二）由資源局局長計算之其他相關費用。
- 八、任何船舶如破壞、造成損失或傷害保護區內自然資源，將被沒入，以償付因破壞、造成損失或傷害行為之費用。
- 九、如係屬下列行為，則當事人無須負責：
  - （一）破壞、造成損失或傷害保護區內自然資源之行為，係因自



- 然、戰爭或第三者之疏忽所造成，且當事人有盡義務去處理；
- (二) 因執行美國相關法律所導致之破壞、造成損失或傷害行為；
  - (三) 因疏忽導致之破壞、造成損失或傷害行為。
- 十、國防部長及資源局局長可分別採行各項必要措施，以防止或減輕破壞、造成損失或傷害保護區自然資源之行為，及緊急之危害。

## 第二項 海底考古資源之保存

海洋除了其自然資源外，亦替人類保存了不計其數的海底考古資源，而這些考古資源，具有相當的歷史意義與價值，不僅提供考古學術研究及教育的需要，同時也提供如潛水與海洋觀光等之海洋遊憩活動之地點。美國係由資源局局長負責對海底考古資源政策之實施，如協助政府相關機關對海底考古資源之探勘及查驗工作

- 壹、有關海底考古資源保存之規定，限於在美國領海、鄰接區、大陸礁層及內水發現之考古及歷史資源。
- 貳、國防部長及資源局局長如認為海底考古資源區，符合保護區設立之標準，可共同指定其為海洋環境保護區。
- 參、國防部長及資源局局長可相互協調，在海底考古資源區域擬定下列相關規範：
  - 一、對於此區域任何活動之申請不予核准，因在區域內之活動意外可能影響海底考古資源。
  - 二、從領海、內水或大陸礁層挖出或移出之海底考古資源，應直接交付特定之人或地點。
  - 三、非屬考古資源之個人在海洋環境收集岩石、硬幣、子彈或礦物之行為，不需要經過同意；而欲從領海、內水或大陸礁層挖出或移出海底考古資源之行為，則須經國防部長及資源局局長之同意。
  - 四、申請同意須備妥之資料及相關事項：
    - (一) 申請目的及工作情形包括如何及為何去執行申請執行期間地點地圖及結果公佈於大眾。
    - (二) 負責任之人及申請當事者之姓名、住址，學歷受訓及經歷證明。
    - (三) 申請當事者之姓名、住址如和前述應負責任之人不同，則應指定一人。
    - (四) 申請人有能力去開始執行及完成申請事項之證明，包括合理之支持及實驗室之協助。
  - 五、國防部長及資源局局長共同核准時，對於申請期間應參考下

列各項：

- (一) 申請人之受訓、學歷及經歷證明經適當之驗證；且
- (二) 申請事項是為民眾考古知識領域為目的，如科學及學術上之研究，和考古資訊紀錄之保存。

六、核准申請應註明：

- (一) 申請獲准原因及範圍，包括時間、期間、範圍、地點及目的；
- (二) 執行申請事項時，應負責任之人姓名；且
- (三) 須提出報告。

七、核准申請時亦可註明，如公共安全、有價物及資源之保護，申請作業區域之安全維護，其他合法使用水域之保障，作業意外之減低。開始進行申請之作業時，由申請當事者簽名同意經核准之項目及狀況。

八、申請核准人應將所有應盡之義務完成，否則即使核准期限已到，亦不得解除其責任。

九、申請核准人之核准期限超過一年，則應每年重新檢視一次，申請核准人並可申請修正或擴張。

肆、執法人員依美國國內法及管轄權，為執行海底考古資源之管理及維護任務，除可在任何時間停止及登臨船舶外，具有下列職權：

- 一、登臨、搜查、偵查及逮捕任何涉及違反海底考古資源維護規定之船舶，及經核准活動船舶之裝備、貨品及載貨；
- 二、扣押任何涉及違反規定及核准範圍之拿取、保存海底考古之資源；
- 三、扣押任何涉及違反規定及核准範圍之證物；
- 四、執行其他之法律授權事項。

伍、美國海岸防衛隊為加強違反海底考古資源維護之行為的取締工作，應備妥相關必要文件及規定供執法人員使用。

陸、任何人提供或自行販賣、買入、交換、運送或接受，自美國領海、內水、大陸礁層及公共領域撈獲、挖出及移出任何考古資源之行為，均屬違法。

柒、有關違反海底考古資源維護相關規定之處罰如下：

- 一、任何人故意違反或提供建議、媒介、教唆及雇用其他人違反海底考古資源之維護相關規定，經判定有罪，則罰金及刑罰不可超過適當之法定制裁範圍。如海底考古資源之商業及考古價值，或復原及修護金額超過法定制裁範圍，則罰金及刑罰仍應在適當之法定制裁範圍內，如非故意或直接違反相關規定之處罰亦同。
- 二、如申請核准人未依核准之事項作業或違反禁止規定，國防部

- 長及資源局局長可共同依規中止核准申請，並以書面通知為之。
- 三、如申請核准人未能使中止原因之情況好轉，國防部長及資源局局長可共同取消核准，並處以民事處罰。
  - 四、國防部長及資源局局長可共同依規中止或取消核准申請，並須告知申請核准人中止及取消之原因及理由。
  - 五、任何關係人均可經由適當之上訴程序，對核准申請、拒絕核准、中止、取消及申請核准相關事項提出上訴。

## 第二節 海洋環境研究之執法

國際公約承認沿海國有權利管制在水域內之海洋環境科學研究之行為，惟基於海洋環境科學研究及調查，對海洋環境之影響，並涉及沿海國之管轄權及利益；故美國即授權資源局局長制定及公告相關指導原則，而這些指導原則，必須確保在進行海洋環境科學研究及調查時，對海洋環境之保護亦能兼顧，使海洋環境保護執法工作和科學研究工作能並行不悖。

- 壹、美國對於在其領海及水域，關於海洋環境科學研究之規範、管轄、管理具有專屬之權利。海洋環境科學研究僅有在國防部長及資源局局長之同意下才可進行。
- 貳、美國基於國際習慣法及相關美國參與之國際協定，對於在其專屬經濟區及大陸礁層，關於海洋環境科學研究之規範、限制、管理具有管轄權利。
- 參、其他國家或組織，在美國專屬經濟區及大陸礁層，關於海洋環境之科學研究，應經美國之同意。
- 肆、在正常情況下，美國依相關法律、國際習慣法及相關美國參與之國際協定，對於其他國家或組織，基於和平使用及增進全人類海洋環境科學知識之海洋環境科學研究案，應給予同意。基此，資源局局長應建立規範及程序，以加速海洋環境科學研究案之同意
- 伍、其他國家或組織，在美國專屬經濟區及大陸礁層之海洋環境科學研究案，如有下列情事，美國將不予同意：
  - 一、其探勘、開發對海洋環境之生物或非生物自然資源，有直接且嚴重之影響；
  - 二、涉及在大陸礁層進行鑽探，使用爆破方式，或在海洋環境中導入有害物質；
  - 三、涉及建造、操作或使用人工島嶼及相關構造物；
  - 四、美國有資訊顯示，海洋環境科學研究案之本質及目的不正確；
  - 五、其他國家或組織，在先前之海洋環境科學研究案中，仍對美

國負有未履行之責任。

- 陸、如無前述情事，美國對於在專屬經濟區外大陸礁層之海洋環境科學研究案，不得不同意。除非在該區域已有核准之開發案，且該開發有合理之時限。
- 柒、美國在行使主權及管轄權時，對海洋環境科學研究案，不得有不公平之干涉。
- 捌、依相關規定核准之海洋環境科學研究船舶，為了便利及協助其進港等事宜，國防部長及資源局局長應共同公布相關規範，以提供管理上之需要。
- 玖、在美國專屬經濟區、大陸礁層及內水，使用及設置與海洋環境科學研究有關之裝備及設施，應合於資源局局長之規範。基此，資源局局長應建立核准制度，以管制在美國專屬經濟區、大陸礁層及內水之海洋環境科學研究案的目的及範圍。
- 壹拾、國防部長經與資源局局長諮商，可在科學研究設施周圍設立安全區域，但不可超過五百公尺。
- 壹拾壹、資源局局長應確認，使用及設置與海洋環境科學研究有關之裝備及設施，不可妨礙船舶之國際航道。
- 壹拾貳、海洋環境科學研究有關之裝備及設施，應有合乎規定可辨識之標誌，顯示其註冊國或國際組織，並有經國際認可及合於國際規範之警示標誌，以確保航行及航空之安全。
- 壹拾參、執法人員依美國國內法及管轄權，為執行海洋環境科學研究之管制任務，除可在任何時間停止及登臨船舶外，並具有下列職權：
  - 一、登臨、搜查、偵查及逮捕任何涉及違反海洋環境科學研究規定之船舶，及經核准活動船舶之裝備、貨品及載貨；
  - 二、扣押涉及違反規定及核准範圍之拿取、保存任何管制之自然資源；
  - 三、扣押任何涉及違反規定及核准範圍之證物；
  - 四、執行其他之法律授權事項。
- 壹拾肆、有關違反海洋環境科學研究相關規定之處罰如下：
  - 一、如有下列情事，美國有權暫時中止在專屬經濟區及大陸礁層之海洋環境科學研究活動：
    - (一) 科學研究活動不符合原同意之事項；
    - (二) 從事海洋環境科學研究活動之國家或國際組織，損及沿海國在海洋環境科學研究案之權利，或無法遵守相關規定。
  - 二、如海洋環境科學研究之計畫及活動有重大變更，美國有權中止該未依規範之海洋環境科學研究。
  - 三、如同意之海洋環境科學研究案，在一定期間內，未能使暫時

中止原因之情況好轉，美國可中止該海洋環境科學研究。

- 四、經美國通知暫時中止或中止之海洋環境科學研究案，該國家或國際組織，應立即停止依通知之相關活動。
- 五、如從事海洋環境科學研究之國家或國際組織，依規改善並使情況好轉，則美國有權使暫時中止之海洋環境科學研究，同意其繼續。
- 六、海洋環境科學研究案之申請者，對所有之活動及操作負有責任，且均能合乎規範，國防部長及資源局局長應共同依相關規定，及一九八二年聯合國海洋法公約核准申請。
- 七、海洋環境科學研究案之申請者，對其造成之海洋環境損害、污染應負責任。

### 第三節 海洋環境污染之執法

美國海岸防衛隊對海洋環境污染之執法，係適用相關國際法及國內法，以保護海洋環境；並經由對海洋環境污染案件之發掘及調查，加強美國水域污染相關法律之執行。海洋環境污染案件之發掘及調查，則是藉由船艦與飛機的巡邏及相關人員污染案件之報告來完成，美國海岸防衛隊亦被授權課征及收繳違反相關規定之罰金。另海岸防衛隊在海洋環境污染之保護工作上，與美國環保署及國家海洋大氣局等單位均有密切之聯繫合作。

#### 第一項 源自船舶污染之預防

- 壹、國防部部長應制定相關規範去執行及加強船舶污染預防之規定、一九七三年預防船舶污染公約（MARPOL 公約）、其他條約及美國參與的協定。這些制定的規範至少應包括：
  - 一、為使 MARPOL 公約、其他條約及美國參與的協定，能有效履行船舶污染預防之必要條件、相關義務及禁止事項的規範；
  - 二、為使 MARPOL 公約、其他條約及美國參與的協定，能有效履行船舶污染預防之相關證照核發、取消及暫時中止的規範；
  - 三、為使 MARPOL 公約、其他條約及美國參與的協定，能有效履行之涉及違反船舶污染預防之船舶偵查、調查程序及執法的規範。
- 貳、國防部長基於海洋環境的保全，應制定相關程序、方式及裝備之必要條件的規範，以預防、抑制有害物質之排放。
- 參、執法人員及有管轄權之法院依美國國內法及管轄權，為執行預防船舶污染之管制任務，除可在任何時間停止及登臨船舶外，

並可採取任何必要之執法作為。

- 肆、執法人員依法可扣押及查驗任何船舶，並逮捕應負責之相關人員。美國海岸防衛隊為加強違反船舶污染預防的取締工作，應備妥相關必要文件及規定供執法人員使用。
- 伍、違反 MARPOL 公約、其他條約及美國參與協定之行為亦屬違法之行為。
- 陸、美國海岸防衛隊可對違反之行為處以民事處罰，當事人、船東、租船人、駕駛、船舶或代理商等，對於違反規定之行為，應分別負其責任及接受制裁。
- 柒、如違反規定當事者之船籍國與美國有相似之法規體系，司令官可與國務卿協調，請該船舶之船籍國處理該事件。

## 第二項 海洋環境污染之應變及反應

- 壹、國防部長應制定相關規範去執行及加強船舶污染預防之應變及反應規定、一九九〇年油污染備便、應變及合作國際公約 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990, 簡稱 OPRC 公約)、其他條約及美國參與的協定。這些制定的規範至少應包括：
  - 一、為使 OPRC 公約能有效履行之必要條件、相關義務及禁止事項的規範；
  - 二、為使 OPRC 公約能有效履行之油污染緊急應變計畫，污染報告程序，國家意外事故計畫，與國際組織、產業界及其他國家之協調合作，指定國內聯絡中心，以接收及傳遞油污染相關資訊，及其他事項之程序及執法的規範；
  - 三、涉及違反 OPRC 公約的偵查、調查程序及執法的規範，以能有效履行 OPRC 公約。
  - 四、指派國內適當部門對油污染之備便及應變負起責任，包括決定主管單位需要之協助事項及協助事項之執行。
- 貳、國防部長基於海洋環境的保全，應制定相關程序、方式及裝備備便及應變行動之必要條件的規範。
- 參、執法人員依美國國內法及管轄權，為執行海洋環境污染之應變及反應之任務，除可在任何時間停止及登臨船舶外，並可依有管轄權之官員或法院命令，執行任何合法之程序。
- 肆、基於海洋環境污染之應變及反應之相關規定，美國海岸防衛隊司令官有權執行卸油或有害物質之命令，為此目的司令官可以：
  - 一、決定一物質是否屬比油更易污染之有害物質；
  - 二、自水域或近岸地區，移除或準備移除油或有害物質；

- 三、 減低或防止一可能之洩漏排放；
- 四、 降低或減輕洩漏排放，或可能之洩漏排放事件，對公眾健康及福祉之影響；
- 五、 指導或監控所有政府或私人，對洩漏排放或可能之洩漏排放事件，應負之義務及作為；
- 六、 將裝載有洩漏排放或可能之洩漏排放物質之船舶予以摧毀。
- 伍、 為避免損及對外國船舶及貨物利益，在領海水域之緊急應變干預作為，應合於管轄權及相關規定。
- 陸、 緊急應變干預作為，係為預防、減輕或降低對美國海岸或國家利益之嚴重及迫切性危害，且避免受到海事意外事故，造成之油或有害物質污染之重大損害。並應：
  - 一、 依一九六九年公海油污染意外事件干涉公約及其一九七三年之協議書規定，提出通知及進行諮商；
  - 二、 依一九六九年公海油污染意外事件干涉公約及其一九七三年之協議書規定，其他之要求、限制及禁止事項。
- 柒、 美國海岸防衛隊為加強海洋環境污染之應變及反應工作，應備妥相關必要文件及規定供執法人員使用。
- 捌、 違反 OPRC 公約及海洋環境污染之應變及反應相關規定之執法行為均視為違法。對司令官合法之指示，拒絕執行或未依指示執行，亦同。
- 捌、 美國海岸防衛隊可對違反海洋環境污染之應變及反應之行為處以民事處罰，當事人、船東、租船人、駕駛、船舶或代理商等，對於違反規定之行為，應分別負其責任及接受制裁。
- 玖、 如違反規定當事者之船籍國與美國有相似之法規體系，司令官可與國務卿協調，請該船舶之船籍國處理該海洋環境污染事件。

### 第三項 海洋棄置

- 壹、 國防部長應制定相關規範去執行及加強一九七二年倫敦之「海洋廢棄物棄置污染防治公約（簡稱 LDC 公約）」及相關海洋棄置之規定。這些制定的規範至少應包括：
  - 一、 為使 LDC 公約能有效履行之海洋棄置必要條件、相關義務及禁止事項的規範；
  - 二、 為使 LDC 公約能有效履行之海洋棄置相關證照核發、取消及暫時中止的規範；
  - 三、 為使 LDC 公約能有效履行之涉及違反 LDC 公約，與海洋棄置相關規定的偵查、調查程序及執法的規範。
- 貳、 執法人員依美國國內法及管轄權，為執行管制及管理海洋棄置

- 之任務，除可在任何時間停止及登臨船舶外，並可依有管轄權之官員或法院命令，執行任何合法之程序。
- 參、為執行管制及管理海洋棄置，執法人員依法可扣押及查驗任何船舶，並逮捕應負責之相關人員。美國海岸防衛隊亦應備妥與海洋棄置相關之必要文件及規定，供執法人員使用。
  - 肆、違反 LDC 公約及海洋棄置相關規定之執法行為均視為違法。
  - 伍、除非海洋棄置行為係經核准或依規定為之，任何人不得：
    - 一、以船舶或航空器，在美國境內裝載欲海洋棄置之廢棄物或任何物質；
    - 二、駕駛裝載欲海洋棄置之廢棄物或任何物質之船舶或航空器。
  - 陸、因為天候等不可抗力之因素，而海洋棄置造成之危害低於可能發生之危害，或非以海洋棄置才能維護安全，則基於保護人命、船舶航空器、海上平台及人工構造物之安全，該海洋棄置行為不罰。
  - 柒、美國海岸防衛隊可對違反海洋棄置規定之行為處以民事處罰，當事人、船東、租船人、駕駛、船舶或代理商等，對於違反規定之行為，應分別負其責任及接受制裁。
  - 捌、如違反海洋棄置規定當事者之船籍國，與美國有相似之法規體系，司令官可與國務卿協調，請該船舶之船籍國處理該海洋環境污染事件。

## 第六章美國海洋環境保護之國家應變體系

### 第一節 國家應變體系概述

由於漏油事件係美國在面對海洋環境保護問題上所面對之一重大問題，而美國海岸防衛隊之執法作為中，亦是以漏油污染之應對為其主要任務，我國目前對重大漏油污染事件亦視為國家級災難，故以下係以漏油污染之緊急應變為主，來檢視美國國家應變體系。

美國國家應變體系（National Response System）的主要機制在於處理緊急事故時，使各機關、政府間能相合作協調，並全力支持現場處理聯合小組之行動。該體系由國家應變小組（National Response Team）、區域應變小組（Regional Response Team）、現場處理聯合小組（On-Scene Coordinator）、地區委員會（Area committee）、特別小組（Special Team）及其他相關之支援單位組成；其優先處理事項如次：

- 壹、人命安全在應變行動中為最高優先，包括在事故現場及周圍之



搜救行動及應變人員之安全保障。

- 貳、 控制現場狀況防止事故擴大，包括污染源之安全維護、移除在容器之餘油以防止油持續洩漏，及一切可減少後續應變行動之擴大，及減輕對環境衝擊之作為。
- 參、 以及時、有效之各種必要聯合作為，以降低災害對環境之衝擊。
- 肆、 國家應變對策之各部分應互相配合，惟安全及防止擴大為優先。現場處理聯合小組在事故發生時，非必要不可延遲圍堵或移除行動，以降低災害及減輕持續洩漏對環境之衝擊。
- 伍、 前四項優先處理事項為通盤性之考量，如有特殊狀況之優先事項亦應一併考量。

## 第二節 國家應變體系之職責

- 壹、 指派現場處理聯合小組，對漏油或其他具威脅性之洩漏事件，負責指揮各項應變作為。該小組監控指導所有聯邦、州、地方及私人機構，對漏油或其他具威脅性之洩漏的移除及其準備工作，指揮主管機關對漏油或其他具威脅性洩漏之船舶，予以移除或摧毀。美國水清法（Clean Water Act）亦賦予該小組對大眾健康及福祉具威脅之物質，有指導所有聯邦、州、地方及私人機構移除之責任。
- 貳、 指示相關負責單位應立即清除漏油。大量之漏油事件由應負責任之單位清除，並由現場處理聯合小組管制、監控其所欲採行之作為。
  - 一、 如對污染之威脅消除，無法採取有效之行動，或移除未適當執行，則現場處理聯合小組應對應負責單位提出建議。如負責單位對建議仍無法確實執行，現場處理聯合小組應採取適當之行動，並通知負責單位，依美國油污法（Oil pollution Act of 1990）及水清法，應對該小組採取行動之費用負責。如應負責單位之行動有效，應鼓勵其持續努力。
  - 二、 當美國海岸防衛隊認為該事件對民眾健康、福祉或美國領域之環境，有迫切及實質上威脅時，環保署署長或秘書長可請求檢察總長，對任何人及設備加以保全監管，以減輕威脅。
- 參、 當洩漏意外事故威脅到民眾健康、福祉時，現場處理聯合小組應指導所有聯邦、州及私人之行動，以移除洩漏，減輕、阻止洩漏之威脅。現場處理應變小組亦可要求地區應變小組立即採取行動。
- 肆、 現場處理應變小組在洩漏應變期間，經地區委員會同意後，可請求特別小組及任何地區單位之協助，如科技支援聯合小組

(Scientific Support Coordinator)、區域應變小組及國家行動力量 (National Strike Force) 等之協助。

- 伍、當洩漏意外事故非地區所能應付，如越過區域之邊界，或對民眾健康、福祉、財產、自然資源造成實質上之重大威脅，則國家應變小組應採取緊急應變行動。

### 第三節 國家應變體系之成員及職責

國家應變體系之組織系統分為國家級、區域級及地區級三部分，國家級之應變體系由國家應變小組、國家應變中心、國家行動力量聯合中心 (National Strike Force Coordination Center) 組成；區域級之應變體系有區域應變小組；地區級之應變體系由現場處理聯合小組、特別小組及地區委員會組成。

此應變體系之基本架構，是為統合指揮系統，在現場處理聯合小組之主導下，將聯邦政府、州政府及應負責單位之功能充分發揮，以達到有效之應變處理，以下謹分項介紹國家級、區域級及地區級應變體系之成員及職責。

#### 第一項 國家級之應變體系

##### 壹、國家應變小組：

- 一、國家之應變規劃、協調及統合，是透過國家應變小組來完成，其組成之成員有美國海岸防衛隊 (United States Coast Guard)、環境保護署 (Environmental Protection Agency)、聯邦緊急處理中心 (Federal Emergency Management Agency)、國防部 (Department of Defense)、能源部 (Department of Energy)、農業部 (Department of Agriculture)、商業部 (Department of Commerce)、衛生部 (Department of Health and Human Services)、內政部 (Department of Interior)、司法部 (Department of Justice)、勞工部 (Department of Labor)、交通部 (Department of Transportation)、國務院 (Department of State)、核能管制委員會 (Nuclear Regulatory Commission)、總務署 (General Services Administration)。每一單位均須指派具代表性之人員參與，國家應變小組可要求其他單位參與小組，其他單位亦可視需要申請參與。
- 二、國家應變小組之主席為環保署代表，副主席為美國海岸防衛隊代表，主席亦為現場處理聯合小組之成員，副主席則負責記錄，國家應變小組與國家、區域及地區應變行動之規劃等

事項。

- 三、 當國家應變小組欲對爭議性問題達成共識時，可以投票方式處理。
- 四、 小組可訂定規則、程序或設立委員會，以達成其應變目的。
- 五、 國家應變小組應評估洩漏應變之處理方式，並向應變組織體系提出建議，如有需要應建請環保署署長修改國家緊急事故計畫(National Contingency Plan)，以有效改進國家應變體系。
- 六、 國家應變小組應向區域應變小組提供政策及規劃上之指導。
- 七、 國家應變小組為提昇應變能力，可對相關單位提出有關訓練、裝備、應變小組之保護、研究、發展及執行方面之建議。
- 八、 國家應變小組在規劃及準備工作之職責包括：
  - (一) 超出區域應變能力之洩漏事件的準備工作；
  - (二) 檢視區域應變小組之報告，如有需要亦可提出應變行動；
  - (三) 整合國家資源協助小組成員之應變，並加強成員間準備工作規劃之協調。
  - (四) 訂定與國家行動力量聯合中心，及相關聯邦、州、地方政府及私人機構處理漏油污染之程序。
  - (五) 評估及加強小組成員之聯合作業，以支援應變行動。
  - (六) 對應變訓練提供建言，並依國家緊急事故計畫，加強各單位訓練資源之整合；
  - (七) 檢視區域對漏油污染之應變，包括裝備之評估及政府機構與私人組織對應變之協調情形。
  - (八) 與國家行動力量聯合中心協調配合，以確認全國性之應變準備及協調工作完備。
  - (九) 對區域應變小組之建議應予重視。當有下列情況發生時，應視同緊急應變小組，而採取相關行動：
    - 1、 超出區域應變處理能力，及超過區域範圍之漏油污染事件。
    - 2、 洩漏之物質威脅民眾健康、福祉、財產，或自然資源時。
    - 3、 經由小組成員之請求時。
  - (十) 當須採取應變行動時國家應變小組主席應召集成員開會並可採取下列措施：
    - 1、 檢視及評估現場處理聯合小組之報告並提出建議透過區域應變小組對洩漏事件採取行動。
    - 2、 要求其他聯邦州地方政府及私人機構提供相關資源或協助監控應變行動。
    - 3、 自其他區域或地區，協調裝備、人員或科技上之支援。
- 貳、 國家應變中心：
  - 一、 國家應變中心位於美國海岸防衛隊總部，為一全國性的聯絡

中心，持續對相關應變行動進行掌控。該中心為所有污染意外事件之聯絡報告中心，亦為國家應變小組之聯繫中心，當中心接獲洩漏事故通報時，應立即通知現場處理聯合小組，並以電話知會國家應變小組相關成員或聯邦單位。

- 二、 美國海岸防衛隊司令官與國家應變小組成員密切配合，提供必要之人員、設施及裝備予國家應變中心。
- 三、 國家應變中心在美國海岸防衛隊總部值班人員接獲漏油通報後，應立即轉達現場處理聯合中心處理。
- 參、 國家行動力量聯合中心：該中心可協助提供現場處理聯合中心漏油移除之資源、人力及裝備等相關資訊。該中心可提供現場處理聯合中心之支援如次：
  - 一、 技術協助、裝備、其他資源及幕僚人員之增加。
  - 二、 協助協調私人和公共資源之使用，以支援現場處理聯合小組。
  - 三、 檢視地區緊急事故計畫，包括評估裝備之準備及與應變政府機構、私人組織協調情形。
  - 四、 運用中心之國內及國際洩漏應變資源電腦目錄，協助洩漏處理之應變及規劃。
  - 五、 協調評估污染應變之訓練。
  - 六、 檢查各區之污染應變裝備。

## 第二項 區域級之應變體系

- 壹、 區域之應變規劃、協調及統合，是透過區域應變小組來完成，遇有漏油事件時，應與地區委員會聯合採取應對作動。區域應變小組成員包括有州及地方代表，並提供應變行動前之準備工作，及現場處理聯合中心之諮詢及支援之協調。
- 貳、 區域應變小組之基本成員，在平時稱為預備小組，由各參與聯邦機構、州政府及地方政府（須經州政府同意<sup>32</sup>）組成；遇有事件發生而須處理時，則為事故小組，其成員依事故性質及發生與影響地區決定。
  - 一、 每一聯邦區域均有一預備小組<sup>33</sup>，包括以區域為基礎之聯繫系統、程序、規劃、協調、訓練、評估、備便等作為，亦包括與地區委員會之溝通協調工作。
  - 二、 事故小組之成員依洩漏事故特殊性質、處理層級及發生與影

<sup>32</sup> 地方政府參與區域應變小組，係依州法律之規定，或經由州代表之安排。Local governments are invited to participate in activities on the appropriate RRT as provided by state law or as arranged by the state's representative.

<sup>33</sup> 不包括阿拉斯加、太平洋地區及加勒比海地區。

響地區決定，並依區域緊急事故計畫指派小組之主席，事故小組全力支援經指派之現場處理聯合小組。

- 參、區域應變小組在平時，是由環保署及美國海岸防衛隊代表共同擔任主席；遇有事件發生而須處理時，則由派至現場處理聯合小組之代表擔任。
- 肆、每一參與應變之各州機構或單位，均應指派人員參與區域應變小組，非聯邦區域之機構，可參與與其相關之預備小組，印第安人自治局政府，可依其所在區域參與區域應變小組。其他所有機關、單位及州，可派觀察員參與區域應變小組會議。
- 伍、區域應變小組之成員，應指派代表參與小組之行動，如小組工作規劃，及支援現場處理聯合小組之事故小組人員。
- 陸、當應變作為執行時，區域應變小組之成員，應依區域緊急事故計畫及地區緊急事故計畫，提供其資源予現場處理聯合小組。
- 柒、區域應變小組之成員，應指派適當具資格之代表配合現場處理聯合小組作業。
- 捌、州政府應負責小組與地方政府之聯繫協調，不論該地方政府是否參與小組。小組之州代表應負責小組與州緊急應變委員會之協調及應變作為報告事宜。
- 玖、區域應變之預備小組如認為必要，應有下列作為：
  - 一、應地方緊急計畫委員會之請求，對地方緊急應變計畫之準備工作、推行或實施等方面，加以檢視及評析。
  - 二、評估區域及地方對洩漏排放應變之持續性，包括修法、裝備備便、與政府機構及私人組織之協調、改善之建議。
  - 三、基於對應變作為之觀察，對國家應變小組提供，修改國家緊急事故計畫之建議。
  - 四、檢視現場處理聯合小組之行動，以確認區域及地區緊急應變計畫能有效執行。
  - 五、如計畫使用分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、燃燒劑、生物或化學處理劑時，應與地區委員會協商，並依相關法律規定。
  - 六、對於重大及超出區域外之洩漏排放應備妥因應作為及應變資源。
  - 七、實施或參與相關之訓練及演練，以加強相關單位之應變能力。
  - 八、至少每半年集會一次，以檢視應變行動時之程序及各階段，以作為區域及地區緊急應變計畫修正之參考。
  - 九、每年元月三十一日及七月三十一日前，向國家應變小組提出區域應變小組之應變作為書面報告。
- 壹拾、當洩漏事故超出現場處理聯合小組之應變能力、越過州界、洩

- 漏物質對民眾健康、福祉、財產造成威脅，及在”最壞狀況<sup>34</sup>”時，區域應變小組經由主席之宣告而成為應變之事故小組。
- 壹拾壹、當區域應變小組採取行動時，將由主席召集會議，並可有下列行動：
- 一、對現場處理聯合小組之報告進行管控及評估，通知該小組持續加強應變作為，或建議採取特別之行動。
  - 二、請求其他聯邦州或地方政府私人機構提供相關資源及協助。
  - 三、協助現場處理聯合小組資訊之發佈，及與國家應變小組之聯繫。
  - 四、如狀況許可，建請現場處理聯合小組各成員主管，再行指派另一小組加入處理。
  - 五、如有重大進展時，應向國家應變中心提出污染報告。
- 壹拾貳、區域緊急事故計畫中應詳訂區域應變小組之行動標準。
- 壹拾參、當區域應變小組採取行動時，受到影響之州亦可加入小組中，其代表性與其他聯邦機構相同。
- 壹拾肆、如有政策指導不明確、技術事項需要處理、國家緊急事故計畫方面的問題、及在區域層級不能解決之問題時，均可向國家應變小組提出協助。

### 第三項 地區級之應變體系

#### 壹、現場處理聯合小組：

- 一、現場處理聯合小組依國家緊急事故計畫規定，由美國海岸防衛隊及環保署協同負責。美國海岸防衛隊負責在沿岸地區之船舶、設施漏油或排放事件，環保署則負責內陸的排放污染事件。
- 二、在應變行動上，現場處理聯合小組可指揮或監控，所有聯邦、州及私人之移除排放污染行動。
- 三、在緊急事故之規劃及移除上，現場處理聯合小組應協調、指導、檢視，有關其他機構、契約商、地區委員會、負責單位，確實依國家緊急事故計畫、決議書、承諾書、行政命令、主管機關同意之計畫執行。

#### 貳、地區委員會：

- 一、地區委員會應負責事項為：

---

<sup>34</sup> “最壞狀況”指依美國水清法第三百一十一條(a)(24)規定，船舶全部貨物在惡劣天候下之排放，及在岸上或離岸設施，在惡劣天候下，已可預見之重大排放事件。“Worst case discharge” as defined by section 311(a)(24) of the CWA means, in the case of a vessel, a discharge in adverse weather condition of its entire cargo, and in the case of an offshore facility or onshore facility, the largest foreseeable discharge in adverse weather conditions.

- (一) 準備地區緊急事故計畫。
  - (二) 與聯邦、州及地方機關協同，加強執行各機關之緊急事故計畫，以保護環境敏感地帶及保護、救援、復原水產生物及野生動植物。
  - (三) 與相關聯邦州及地方機關協調，有關分散劑及其他緩和劑與設備之使用。
- 二、現場處理聯合小組負責之地區，應由小組負責檢視地區緊急事故計畫。
- 三、在減輕及防止”最壞狀況”、船舶、離岸及近岸設施之排放時，地區緊急事故計畫應與國家緊急事故計畫相結合。
- 參、特別小組：
- 一、特別小組包括國家海洋及大氣署（National Oceanic and atmospheric Administration）與環保署之科技支援聯合小組（Scientific Support Coordinator）、環保署環境保護應變小組（EPA Environmental Response Team）、美國海岸防衛隊之國家行動力量（USCG National Strike Force）、地區應變隊（District Response Group）及國家污染基金中心（National Pollution Funds Center）。
  - 二、科技支援聯合小組係現場處理聯合中心之主要科技諮詢機構，如經諮詢，而對相關議題有不同意見，則均應提供現場處理聯合中心參考。
    - (一) 一般來說，國家海洋及大氣署之科技支援聯合小組負責沿海地區，環保署之科技支援聯合小組負責內陸。現場處理聯合中心可直接向相關科技支援聯合小組請求協助，亦可向區域應變小組提出。
    - (二) 現場處理聯合中心之科技支援聯合小組人員，經現場處理聯合中心之請求，可由科技小組負責提供現場處理之支援及指導。依據事故之性質及地區，科技支援聯合小組可至政府機構、大學、科技界及產業界中延攬人才，以協助現場處理聯合小組評估排放潛在之影響及危害性，並研擬應變策略。
    - (三) 經現場處理聯合中心之請求，科技支援聯合小組可協助評估損害數據資料供參。
    - (四) 科技支援聯合小組協助區域應變小組及地區委員會，撰擬區域及地區緊急事故計畫，及洩漏之訓練及演練。在地區之應變計畫中，科技支援聯合小組負責環境資訊之綜整，以協助現場處理聯合小組之應變決策。
  - 三、美國海軍救難督導官有救難搜尋及修復裝備之目錄，其中有必須之常識及專業知識可供應變之參考，如特種救難、救火、

油類特性等資訊。

- (一) 美國海軍救難督導官亦有相關設備，可提供國家及區域緊急事故演練使用。
- (二) 在經事先向海軍總司令核准後，現場處理聯合小組可直接請求美國海軍救難督導官之協助。

四、環境保護應變小組亦有環境污染處理技術、生物、化學、水文、地質及機械方面專家。

- (一) 環境保護應變小組可協助特殊降低污染裝備，及危害性評估、危險分析、樣品多媒體及分析資訊、現場處理安全、研究及執行計畫、清除技術及步驟、飲水保護及污染防治、分散劑之運用、環境評估、清除程度需求、污染物質處置及參與應變人員之訓練。
- (二) 現場處理聯合小組及區域應變小組，如須環境保護應變小組協助，應向區域應變小組之環保署代表，或環保署緊急應變處處長提出。

五、國家行動力量係由美國海岸防衛隊建立之特殊小組，包括三個美國海岸防衛隊之行動隊 (USCG Strike Team)、公共資訊支援隊 (Public Information Assist Team) 及國家行動力量聯合中心組成。負責支援現場處理聯合小組之備便及應變作為。

- (一) 三個美國海岸防衛隊之行動隊 (大西洋、灣區及太平洋)，提供現場處理聯合小組之負責單位及契約商，在漏油應變上之人員訓練及特殊裝備使用。現場處理聯合小組有相關專責人員與行動隊直接聯繫。
- (二) 國家行動力量聯合中心可提供現場處理聯合小組之協助如下：
  - 1、技術、裝備及其他資源之支援。
  - 2、在”最糟狀況”下之漏油威脅時，協調私人及公共資源，支援現場處理聯合小組。
  - 3、檢視地區緊急事故計畫包括裝備備便之評估及與政府機構及私人組織之協調。
  - 4、運用國家行動力量聯合中心之國內及國際洩漏應變資源電腦目錄，協助洩漏處理之應變及規劃。
  - 5、污染應變演練之協調及評估。
  - 6、檢查各地區設置之污染應變裝備。
- (三) 公共資訊支援隊為國家行動力量聯合中心內，負責支援現場處理聯合小組在應變及演練時，公共資訊及公共事務方面之需求。欲請求公共資訊支援隊協助時，應透過國家行動力量聯合中心或國家應變中心。



- 六、地區應變隊可提供現場處理聯合小組之協助如次：
- (一) 技術、裝備及人員之支援，地區應變隊之人員及裝備均屬美國海岸防衛隊，其中之地區應變諮詢小組，提供現場處理聯合小組在洩漏超出地區應變能力時之支援。
    - 1、當現場處理聯合小組向區域應變小組之美國海岸防衛隊代表要求時，提供技術、裝備及其他資源之支援。
    - 2、維護地區內所有應變裝備。
    - 3、提供地區緊急事故計畫之技術協助。
    - 4、檢視與其責任區相關之應變及緊急事故等計畫。
  - (二) 地區應變小組在設置人員及相關裝備，應考慮之項目為：
    - 1、可裝卸重裝備之設施及駁船。
    - 2、臨近之機場可起降軍用運輸機。
    - 3、有潛在海事意外事故危險地區與設置地點之間飛行時間。
    - 4、該地區是否有受過漏油應變訓練人員。
    - 5、該地區是否有大量之油料轉運。
- 七、國家污染基金中心負責對排放及有排放威脅事件提供經費。
- (一) 對漏油船舶之船東或操作者，提出損害費用之財務責任證明。
  - (二) 提供各應變組織經費，及時減少損害和移除漏油。
  - (三) 肇事者無法提供足額賠償時，由基金負擔。
  - (四) 依法向漏油肇事者提出損害賠償。
  - (五) 提供自然資源損害復原之經費。

## 第七章 美國海洋環境保護之備便、應變及協調

### 第一節 美國海洋環境保護之備便

本節中說明在國家應變體系下國家、區域及地區三層級之漏油緊急備便行動。

#### 第一項 緊急事故計畫

##### 壹、國家緊急事故計畫

- 一、國家應變計畫對於漏油，提供有效、協同及具影響力之應變作為，並與水清法之規定一致。該計畫提供之事項如次：
  - (一) 使國家應變組織及機構之應變行動更有效，指定應負責之聯邦、州及地方政府單位，並詳述可提供應變之資源；

- (二) 訂定聯邦、區域及地區緊急事故計畫之必要事項；
  - (三) 依水清法第三百十一條之規定採取移除之行動；
  - (四) 州政府參與應變行動之程序；
  - (五) 自然資源之聯邦受託人目錄；
  - (六) 其他人員參與應變行動之程序；
  - (七) 依水清法使用分散劑及其他化學物質之程序。
- 二、為執行國家緊急事故計畫，應考量國際援助計畫及協定，及依國際協定、聯邦法規及執行命令之安全規定和責任。任何與國際性有關之緊急事故計畫，應儘量與國家緊急事故計畫一致，並應向國務院諮詢。
- 貳、區域緊急事故計畫
- 一、各區域應變小組應與各州研擬各聯邦區域、阿拉斯加、太平洋地區、加勒比海地區之緊急事故計畫，使各聯邦機構及其他組織，對漏油事故能及時協調和有效應變。
  - 二、各區域緊急事故計畫應包括在區域內所有可用之設施及資源，並應依國家緊急事故計畫一致，及與州緊急應變計畫、地區緊急事故計畫、地區緊急應變計畫相互配合。配合協調工作應和州緊急應變委員會共同執行。
  - 三、各區域緊急事故計畫應在美國海岸防衛隊與環保署一致同意下，界定沿岸地區及內陸之分界。
- 參、地區緊急事故計畫
- 一、在現場處理聯合小組之指導下，各地區委員會在諮詢各區域應變小組、地區應變隊、國家行動力量聯合小組、科技支援小組、地區緊急規劃委員會 (Local Emergency Planning Committee)、州緊急應變委員會研擬後，應訂定各地區緊急事故計畫。
  - 二、現場處理聯合小組應與州緊急應變委員會及地區緊急規劃委員會協調以研擬地區緊急事故計畫。地區緊急事故計畫應提供與州、地區及非聯邦機構協同應變的機制。
  - 三、地區緊急事故計畫應包括下列事項：
    - (一) 計畫涵蓋地區之說明，包括可能受排放影響之特殊經濟及重大環境區域；
    - (二) 船東、操作者及聯邦、州、地方機構，對於移除、減輕、防止排放或排放威脅之應作為事項的詳細說明；
    - (三) 船東、操作者及聯邦、州、地方機構之人員、裝備、設備、分散劑等之目錄，以確保能立即及有效的移除、減輕、防止排放或排放威脅；
    - (四) 在使用分散劑之決策上提供程序說明；

- (五) 與其他地區緊急事故計畫，及油輪、離岸、近岸設施計畫之整合，及進入國家行動力量聯合中心操作程序的詳細說明。
- 肆、魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫
- 一、為降低危及魚類、野生動植物資源及棲息處，提供立即有效之保護、救援及復原工作，地區委員會應在地區緊急事故計畫中附加一魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫，並與區域及國家緊急事故計畫一致。此附加計畫應與美國魚類及野生動植物局、國家海洋及大氣署、其他相關自然資源管理機構和團體諮商。
- 二、此附加計畫應有下列事項：
- (一) 建立並確認需要保護之魚類、野生動植物及其棲息處，其他重要環境敏感區域之優先次序，以避免受到可能排放之直接或間接影響；
  - (二) 當排放將影響及須保護之魚類、野生動植物及其棲息處，及其他重要環境敏感區域、陸地野生動植物及其棲息處時，能及時應變之策略；該策略包括使用化學物質之評估及諮詢。
  - (三) 移除、不移除或其他對策，對魚類、野生動植物及其棲息處，及其他重要環境敏感區域之潛在環境影響，並建立相關對策及移除行動之優先次序；
  - (四) 特殊之對策或移除行動應經事先同意，並須有自然資源受託人（Natural Resource Trustee）之協同；
  - (五) 提供監測計畫，以評析不同對策及移除行動，在環境保護方面之效果，監測區域須包含未處理及處理中之區域；
  - (六) 對魚類、野生動植物資源及棲息處，及其他重要環境敏感區域，提供保護、救援及復原工作之必要應變能力的驗證及規劃，此包括准許具有專業技能之私人組織或個人，經驗證後協助自然資源執法機關；
  - (七) 確認須對魚類、野生動植物資源及棲息處，及其他重要環境敏感區域，提供保護、救援及復原工作協助之聯邦及州機構；
  - (八) 如有需要可請職業安全及衛生署（Occupational Safety and Health Administration）協助訓練志工，以遂行上述工作；
  - (九) 評析本附件計畫與非聯邦應變計畫（如船舶、設施及管線），在影響魚類、野生動植物資源及棲息處，及其他重要環境敏感區域之相容性。

## 第二項 其他相關計畫

### 壹、聯邦應變計畫

- 一、經由總統宣告之重大災變，聯邦緊急處理中心即可執行聯邦之應變計畫。總統將指派一聯邦協調辦公室（Federal Coordinating Officer），負責聯邦之應變計畫的推動、協調，並依災害防救法規定，對受災之個人事業及民眾提供直接緊急支援及災害防救之服務。
  - 二、在此狀況下，現場處理聯合小組應配合聯邦協調辦公室執行應變作為，透過緊急支援功能（Emergency Support Function），以確認能對聯邦災害提供一致之支援行動。
- 貳、油輪及設施應變計畫
- 一、依水清法規定，油輪、離岸及近岸設施，應備妥並提出應變計畫，以方便檢視及同意其油料及有害物質之載運、儲存及轉運。相關聯邦主管機關須訂定規範。
  - 二、該計畫應與現場處理聯合小組，及地區緊急事故計畫之應變策略中，應變單位之行動相配合，以處理在美國內陸和沿海地區之漏油事故。

### 第三項 應變前之授權

- 壹、區域應變小組及地區委員會，應將使用分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、生物輔助劑、燃燒劑，及在國家緊急事故計畫中所列之漏油控制劑等之作為，列入其規劃之行動中。同意事前授權之規劃應在各區域及地區緊急事故計畫中，如在區域應變小組中之環保署及管轄水域之州的代表，提供事前授權計畫，且商業部和內政部自然資源受託人同意，則在特殊情況下依事前授權計畫，現場處理聯合小組可使用處理劑。
- 貳、如事前授權計畫中未規範之洩漏情況，現場處理聯合小組在區域應變小組之環保署及有管轄權或受影響之州的代表協力下，協調商業部及內政部自然資源受託人，則可授权使用分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、生物輔助劑、燃燒劑，及在國家緊急事故計畫中所列之漏油控制劑等。
- 參、現場處理聯合小組在區域應變小組之環保署及有管轄權或受影響之州的代表協力下，協調商業部及內政部自然資源受託人，則可授權依事故狀況使用燃燒劑。
- 肆、為防止或減輕人命之威脅，現場處理聯合小組可未經區域應變小組之環保署及有管轄權或受影響之州的代表之協同，授权使用任何在國家緊急事故計畫中未列入之分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、生物輔助劑、燃燒劑、化學劑及各類漏油控制劑等；但現場處理聯合小組應儘速通知區域應變小組之環保署及有管轄權

或受影響之州的代表，與商業部及內政部自然資源受託人。且如狀況有改善時，應使用規範內之處理劑。

- 伍、漏油污染時不被授權使用沉降劑。
- 陸、規劃事前授權計畫時，區域應變小組可要求各類處理劑之毒性及效用測試。
- 柒、地區緊急事故計畫中如與油輪及設施應變計畫相關，現場處理聯合小組應在該地區定期舉行，無預警性之移除能力地區應變演練。

## 第二節 美國海洋環境保護之應變

### 第一項 概說

- 壹、負責應變之現場處理聯合小組，對洩漏排放，應直接採取及協調應變作為。在規劃及應變備便方面，該小組應預先指派區域或地區之負責人。
- 貳、國家應變小組之成員抵達排放事故現場，應依國家緊急事故計畫協調現場處理聯合小組採取必要之行動，直到指定之現場處理小組接手。該成員經由現場處理聯合小組授權，可向漏油責任信託基金申請經費支援，如無現場處理聯合小組，則由主管機關之代表授權。
- 參、現場處理聯合小組之相關應變作為如次：
  - 一、收集洩漏排放之來源、事實、原因；
  - 二、確認應負責任之當事者；
  - 三、洩漏排放物質之性質、數量及位置；
  - 四、確認洩漏排放是否屬“最壞狀況”；
  - 五、暴露至環境及民眾之途徑；
  - 六、對民眾健康、福祉、安全及環境之潛在危害；
  - 七、洩漏排放所含物質是否威脅到公眾健康、福祉；
  - 八、對自然資源及財產之潛在衝擊及影響；
  - 九、應優先保護之民眾健康、福祉及環境；
  - 十、相關應變作為所需費用之資料。
- 肆、現場處理小組之作為應協同其他相關聯邦、州、地方及私人應變機關及機構，該小組可指定聯邦、州及地方機關之適當人員為其現場處理之代表。
- 伍、現場處理聯合小組應定期協調區域應變小組及國家行動力量聯合中心，確實執行國家緊急事故計畫。
- 陸、現場處理聯合小組對獲得之潛在重大災害狀況資訊，應立即進

- 行分析，並迅速通知聯邦緊急處理中心。
- 柒、應變現場工作人員之健康及安全亦應由現場處理聯合小組負責。
  - 捌、如有可能影響大眾健康之緊急狀況存在，現場處理聯合小組應通知在區域應變小組之衛生部代表。另在與安全及衛生有關之應變行動上，現場處理聯合小組亦可請求衛生部、職業安全及衛生署代表之協助。
  - 玖、各聯邦機關在處理船舶及設施洩漏油料、有害物質、污染物方面，均應有緊急計畫及處理程序，並配合國家緊急事故計畫執行。
  - 壹拾、現場處理聯合小組在對自然資源影響時之作為：
    - 一、迅速通報自然資源委託人。
    - 二、協同自然資源委託人採取各項應變及移除作為。
    - 三、當現場處理聯合小組獲悉排放將影響任何瀕臨絕種或受保護之物種或棲息處，應立即協調內政部、商業部或國家海洋及大氣總署處理。
  - 壹拾壹、當現場處理聯合小組之應變行動有重大進展時，應向區域應變小組提出污染報告。
  - 壹拾貳、現場處理聯合小組應提供相關資訊給公共及私人媒體，並回應相關問題。

## 第二項 發現及通報

- 壹、漏油排放可經由下列管道獲知：
  - 一、依相關法律規定，經由船舶或設施負責人之通報；
  - 二、經由巡視而發現；
  - 三、由政府機關或執法單位查覺；
  - 四、其他來源。
- 貳、船舶或設施負責人在得知有違反水清法第三一一條規定之排放時，應立即告知國家應變中心，中心應即通報值班官員美國海岸防衛隊總部。
- 參、船舶或設施負責人如無法告知國家應變中心，亦可先通知當地美國海岸防衛隊或環保署設置之現場處理聯合小組，所有通報均應迅速回報至國家應變中心。
- 肆、如無法告知國家應變中心或現場處理聯合小組，應告知最近之美國海岸防衛隊單位。在任何情況下，船舶或設施負責人應優先儘快告知國家應變中心。
- 伍、任何人遇有漏油排放事故時，均應通報國家應變中心。

- 陸、國家應變中心收到排放事故通報時，應立刻通知現場處理聯合小組，再經由小組轉知將受到排放影響的各州。現場處理聯合小組並應依區域及地區緊急事故計畫進行處理。

### 第三項 初期評估及行動

- 壹、現場處理聯合小組應迅速進行先期評估。
- 貳、先期評估應使用相關資訊及現場觀察情形，故現場處理聯合小組應採取下列作為：
- 一、評估重大及嚴重性之排放對公眾健康、福祉及環境之影響；
  - 二、評估移除之可能性；
  - 三、為能更進一步處理應變確認其他應參與機構單位。
- 參、應變管理架構應統一指揮體系而成單一系統，由現場處理聯合小組主導，統合聯邦政府、州政府及相關應變單位，以有效因應。
- 肆、除非處理排放之直接應變行動，須使用對公共健康及福祉（包括但不限於魚類、甲殼類、野生動植物、其他自然資源、公共及私人海灘、及美國海岸線）造成威脅之物質，現場處理聯合小組可允許負責任之單位，迅速、自主性的執行移除行動，以減輕及防止排放的威脅。現場處理聯合小組須對應負責任單位之移除作為加以監控，如採行之作為無法消滅威脅，或移除行動未確實執行，現場處理聯合小組應採取應變行動，並通知應負責任之單位，依油污法及水清法規定，其對聯邦應變行動費用應負擔之責任。基本上，對應變及應負責任之單位應多給予鼓勵
- 一、為執行應變作為，現場處理聯合小組可以：
    - （一）在任何時候均可移除、減輕、防止排放之威脅；
    - （二）指導或監控所有聯邦、州及私人之排放移除行動。
  - 二、如排放結果對公共健康、福祉（包括但不限於魚類、甲殼類、野生動植物、其他自然資源、公共及私人海灘、及美國海岸線）造成實質上威脅，現場處理聯合小組應儘快以一切努力應變，並請聯邦政府協助應變；在此情況下，現場處理聯合小組可排除招商及雇工之相關規定。
- 伍、地區緊急事故計畫附件「魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫」中之地區漏油事故，現場處理聯合小組應立即通知自然資源委託人。並應；
- 一、與自然資源委託人協調相關移除行動之評估、調查及規劃；
  - 二、移除行動前應與自然資源委託人諮商，委託人將提供與自然

- 資源相關行動之及時建議，並確實告知現場處理聯合小組，有關應變行動對自然資源損害之評估；
- 三、如環境狀況許可，現場處理小組在不影響應變行動下，應提供相關設備及人員予受託人。
  - 陸、經回收的漏油，應依區域及地區緊急事故計畫，及相關法規加以處置。處置計畫中之回收油及含油物取樣、測試、識別、儲存、油水分離、州處置之事前許可、處置方式（回收再生燃焚化掩埋等）及儲存地點，須經區域應變小組認可，及合於地區緊急事故計畫之指導原則。

#### 第四項 應變模式

- 壹、決定應變行動之展開及特殊狀況：
  - 一、依水清法規定，環保署署長或秘書長（如係美國海岸防衛隊在處理）負責執行漏油之應變作為，以保護環境及公共健康、福祉。
  - 二、環保署署長或秘書長（如係美國海岸防衛隊在處理）對船舶、離岸或近岸設施，在美國管轄航行水域、沿岸及專屬經濟區等之漏油事故，且該事故將危及環境及公共健康、福祉時，應立即採取直接適當之應變行動。
  - 三、如係州或地方政府在處理，環保署署長或秘書長（如係美國海岸防衛隊在處理）為減輕威脅，亦可請求檢察總長對船舶設施之所有人或操作者等人限制行動。環保署署長或秘書長為保護環境及公共健康、福祉，防止美國管轄及控管之魚類、甲殼類、野生動植物、公共及私人財產、海岸海灘、生物及非生物自然資源造成威脅，可發布相關行政命令。
  - 四、依美國外大陸礁層法規定移除排放之應變行動，應與國家緊急事故計畫相互協同。
  - 五、排放放射性物質，應依聯邦放射線計畫（Federal Radiological Plan）通報及處理。與國家緊急事故計畫相關的有聯邦放射線緊急應變計畫（Federal Radiological Emergency Response Plan），大部分之放射性物質排放或漏洩事件，均可依國家緊急事故計畫處理，但重大及單純之核能事故，則由核能管制委員會（Nuclear Regulatory Commission）依原能法（Atomic Energy Act）處理。
  - 六、有關核能事故或核能武器事件之移除，應協調國防部、能源部及聯邦緊急處理中心。
  - 七、如狀況非聯邦主管機關、州及地方政府所能處理時，則總統



可依一九七四年防災法宣布為重大災害或緊急危難，設置一聯邦協調辦公室整合聯邦防災行動。此時現場處理聯合小組仍應持續依國家緊急事故計畫執行應變，但應配合聯邦協調辦公室之防災行動。

- 八、 經總統宣布為重大災害時，聯邦緊急處理中心可依聯邦應變計畫採取行動，聯邦協調辦公室亦依該計畫協調及指導相關行動。區域應變小組亦應配合聯邦協調辦公室之防災行動。
- 貳、 一般性之應變模式：當現場處理聯合小組接獲排放通報時，應依下列順序採取行動。
  - 一、 對通報加以調查，以了解相關重要資訊，如對公共健康、福祉之暴露威脅，污染物質之排放來源、型式及數量。
  - 二、 正式確認排放之程度（即輕度、中度或重大）及型式（即對公共健康、福祉之實質威脅或“最糟狀況”），決定立即之移除、減輕或防止排放之措施。經由環保署署長或美國海岸防衛隊司令官，確認對公共健康、福祉造成影響之重大洩漏，其處理措施參考本節第肆項及第伍項。
    - （一）如排放通報為重大事故，現場處理聯合小組應立即通知區域應變小組及國家應變中心。
    - （二）如經調查為中度事故，現場處理聯合小組應建請區域應變小組採取行動。
    - （三）如經調查為輕度事故，現場處理聯合小組應對相關移除行動予以監控。
  - 三、 如現場處理小組認為私人單位可自行處理，且對公共健康及福祉不會造成威脅，則小組可決定由應變單位或其他單位實施移除：
    - （一）應變單位可依應變計畫申請相關資源，以有效且立即移除、減輕對環境及公共健康、福祉之威脅。
    - （二）現場處理聯合小組即使提供公共資源予應變單位使用，亦不應視為不妥，除非現場處理聯合小組有特別考量。
  - 四、 如州或地方單位具有移除之能力，則現場處理小組可予以經費支援。
  - 五、 依區域及地區緊急事故計畫內容，視狀況通知自然資源委託人。
  - 六、 移除之完成，由現場處理聯合小組與相關州州長諮商後決定，此決定不影響依州法律之移除作為。
- 參、 圍堵、應變及清除：
  - 一、 預防作為應儘速進行，以防止、減輕公共健康、福祉及環境之威脅。預防作為應包括但不限於：

- (一) 分析水樣以確認漏油之來源；
  - (二) 控制排放之來源；
  - (三) 來源及排放之控制，或救助之作為；
  - (四) 使用攔油索防止漏油之擴散，並保護自然資源及敏感之生態體系；
  - (五) 測量及採樣；
  - (六) 從上游管控水之排放；
  - (七) 依國家緊急事故計畫規範，使用化學或其他物質，以防止及減輕漏油擴散之影響；
  - (八) 地區緊急事故計畫應有使用分散劑，或其他國家緊急事故計畫目錄所列物質之相關程序。
- 二、 應變行動應能回收油料或減輕其影響，基於化學及物理處理方法很多，應選擇能保護公共健康、福祉及環境之方法，沉降劑禁止使用。
- 三、 對油及油污染物之回收清潔處置作為，應依區域或地區緊急事故計畫及相關規定。區域應變小組及地區委員會，對現場處理聯合小組之漏油應變行動及相關義務應予指導；地區緊急事故計畫之行動準則應包括：
- (一) 分析、採樣及鑑定；
  - (二) 回收油及含油物質之隔離及儲存；
  - (三) 州政府對處置作為之事先同意及允許；
  - (四) 處置作為行經之路線；
  - (五) 方式（回收再生、現地焚燒、焚化、掩埋）；
  - (六) 處置回收油、含油物質及動物遺體之地點；
  - (七) 廢棄物質之處理及轉運之程序；
  - (八) 地區緊急事故計畫對處置方式之選擇，應以能回收為優先，並應優先考量健康及環境因素。
- 肆、 對公共健康或福祉造成實質影響之應變。
- 一、 現場處理聯合小組應決定洩漏是否會對公共健康或福祉（包括但不限於魚類、甲殼類、野生動植物、其他自然資源、公共及私人海灘、及美國海岸線）造成實質威脅。其應考慮之因素有洩漏之大小、洩漏之特性、對公共健康或福祉之威脅狀況。
  - 二、 如洩漏經現場處理聯合小組調查將對公共健康及福祉造成威脅，該小組應指揮所有聯邦、州或私人之移除或阻止、減輕洩漏污染行動，且可排除適用招標及雇工程序之相關法律規定：
    - (一) 移除洩漏或其準備工作；

- (二) 減輕或防止洩漏之實質威脅；
- (三) 移除及摧毀洩漏或對洩漏造成威脅之船舶。
- 三、 對公共健康及福祉造成威脅之事故，現場處理小組應：
  - (一) 尋求特別小組或其他之協助，包括國家行動力量聯合中心；
  - (二) 請求區域應變小組之立即行動；
  - (三) 採取任何可行之應變作為包括執行地區緊急事故計畫中之相關油輪及設施應變計畫。
- 四、 經由現場處理小組之請求，區域應變小組或主管機關應指派適當人員至洩漏事故現場，提供技術、專業及向民眾發布資訊等協助。
- 伍、 重大洩漏時之加強應變。
  - 一、 美國海岸防衛隊司令官對沿海之洩漏排放，環保署署長對內陸之洩漏排放，依狀況可宣告為國家重大洩漏事故。
  - 二、 環保署署長對內陸之國家重大洩漏事故，可指派一資深官員協助現場處理聯合小組下列事項：
    - (一) 與受影響之民眾及團體溝通；
    - (二) 與國家及區域應變小組、受影響州之州長、地方政府首長配合，協調聯邦、州、地方及國際資源。
  - 三、 美國海岸防衛隊司令官對沿海之國家重大洩漏事故，可任命一國家事故指揮官（National Incident Commander）至現場處理聯合小組，其職責為：
    - (一) 與受影響之民眾及團體溝通；
    - (二) 與國家及區域應變小組、受影響州之州長、地方政府首長配合，協調聯邦、州、地方及國際資源。
- 陸、 “最糟狀況”洩漏之應變。
  - 一、 如現場處理聯合小組調查顯示，洩漏事故為地區緊急事故計畫定義之“最糟狀況”，或造成實質的威脅，該小組應：
    - (一) 通報國家行動力量聯合小組；
    - (二) 依油輪或設施應變計畫之“最糟狀況”洩漏部分規範去執行；
    - (三) 如有需要，可執行地區緊急事故計畫之“最糟狀況”洩漏部分規範；
    - (四) 採取任何適當之應變行動。
  - 二、 經由現場處理小組的轉知，國家行動力量聯合小組應協調私人及政府人員、設備之運用，以移除、減輕或防止洩漏之實質威脅。
- 柒、 多區域洩漏之應變。
  - 一、 如洩漏由原區域轉移至其他地區、區域，則應變行動之主導權亦應轉移；如洩漏涉及二個區域或地區以上，除各依其應

變機制處理外，另應依地區及區域緊急事故計畫之規範協調處理。

- 二、在二個區域之洩漏事故現場，應變之現場處理聯合小組應只有一個，由美國海岸防衛隊、環保署、內政部、商業部或其他主管機構，依對區域最大威脅之性質，決定應由何單位之現場處理聯合小組負責。如該區域有區域應變小組，則由該小組內相關機關負責或由小組指派，如無法確認負責機關時，由國家應變小組指派。
- 捌、應變人員之健康及安全。
  - 一、國家緊急事故計畫之應變行動，依規應有保護應變人員健康及安全之規範。
  - 二、應負責單位之應變行動，依規應有職業健康及安全規劃，以保護應變人員；
  - 三、依國家緊急事故計畫執行應變行動之契約商，亦應有職業健康及安全規劃，並依規執行，以符合一九七〇年職業安全及健康法（Occupational Safety and Health Act）之規定。
  - 四、由州或州附屬機構負責之應變行動，且無職業安全及衛生署協助，則應依相關規定及標準保護應變人員安全及健康。
  - 五、依職業安全及健康法及州職業安全及健康規定之要求、標準及規範，政府機關及私人機構負責人均必須遵守及負完全責任。

#### 第五項 自然資源受託人

##### 壹、損害評估

- 一、經通報或發現自然資源有損傷、破壞、損失或受威脅時，自然資源受託人依油污法第一〇〇六條規定，可採行下列措施：
  - （一）對受影響區域預為檢視，自然資源所受之影響或潛在影響；
  - （二）與現場處理聯合小組合作，進行評估、調查及規劃；
  - （三）提出損害評估；
  - （四）規劃並提出自然資源獲得平衡、復原、保存或替代計畫。
- 二、一九九〇年八月十八日以後，經通報或發現自然資源有損傷、破壞、損失或受威脅時，自然資源受託人依油污法第一〇〇六條規定，應採行下列措施：
  - （一）決定評估自然資源損害或潛在損害之必要性；
  - （二）規劃並付諸執行自然資源獲得平衡、復原、保存或替代計畫。
- 三、自然資源受託人應與地區緊急事故計畫之附件「魚類、野生

動植物及敏感性環境保護計畫」之步驟一致，對漏油潛在影響，提供及時之行動建議：

- (一) 提供現場處理聯合小組應變技術方面之建議及協助；
- (二) 自然資源受託人應透過首席受託管理人確認，已告知現場處理聯合小組之應變行動，應使自然資源之損害減至最低。另對自然資源損害分析之數據，應及時提供給現場處理聯合小組，作為有效應變行動之參考；
- (三) 如環境狀況許可，在不影響應變行動下，現場處理小組應提供相關設備予受託人。首席受託管理人應負責使現場處理小組與自然資源受託人之間的溝通暢通、有效。

四、 聯邦自然資源受託人之權責包括有：

- (一) 請求檢察長向應負責任者，對損害評估及回復之費用給予賠償；
  - (二) 參與各應負責任者之協商，並以可不追訴為條件，取得負責任者對損害評估及回復費用之經費或處理保證；
  - (三) 依油污法第六〇〇二條規定，對損害進行評估。
- 五、 另依水清法第三一一條規定，受託人可有下列作為：
- (一) 請求主管機關對應負責任者發出相關行政命令；
  - (二) 請求主管機關依規移除油污。

貳、 首席信託管理人 (Lead Administrative Trustee)：

- 九、 首席信託管理人係由自然資源受託人中指派，負責特殊事故之處理，及與現場處理聯合小組之協調溝通工作；
- 十、 另亦負責向國家污染基金中心申請自然資源損害評估經費。

參、 協調現場處理聯合小組：

- 一、 如漏油污染發生在地區緊急事故計畫附件中，「魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫」之地區，現場處理聯合小組應立即通知自然資源受託人，並應相互配合評估、調查及規劃移除行動。
- 二、 自然資源受託人應及時提供現場處理聯合小組應變作為之建議。
- 三、 自然資源受託人應告知現場處理聯合小組，有關對自然資源造成影響之應變作為的損害評估。

肆、 資訊傳播：

- 一、 當意外事故發生時，應給予大眾迅速及正確的事故及應變行動資訊。現場處理聯合小組及負責公關人員，應提供相關資訊給公共及私人媒體，並回應問題，渠等並應結合相關公關單位、聯邦、州機構及應變單位資源，成立聯合資訊中心 (Joint Information Center)。

二、 指派一負責現場新聞辦公室，協調媒體及發佈官方之意外事件相關資訊，辦公室地點由現場處理聯合小組決定，所有聯邦及參與機構欲發佈聲明或訊息，均須透過現場處理聯合小組。

三、 有關自然資源損害評估之資訊發佈，應透過首席信託管理人，首席信託管理人亦應協助現場處理聯合小組有關自然資源損害評估之資訊發佈。

伍、 自然資源受託人之職責：

一、 協調其他相關自然資源受託人，相互配合負起責任。

二、 依區域及地區緊急事故計畫，自然資源受託人應指派人員至區域應變小組及地區委員會，以便於現場處理聯合小組聯繫及告知洩漏排放情形。

三、 因通報或發現，對自然資源有傷害、破壞、損失或威脅時，自然資源受託人依水清法第三一一條，可採取下列措施：

(一) 可採取預先檢視作為，以決定洩漏排放是否會影響，或可能影響受託資源；

(二) 與現場處理聯合小組合作，進行評估、調查及規劃事宜；

(三) 提出損害評估；

(四) 規劃並提出自然資源獲得平衡、復原、保存或替代計畫。

四、 一九九〇年八月十八日以後，經通報或發現自然資源有損傷、破壞、損失或受威脅時，自然資源受託人依油污法第一〇〇六條規定之職責，參考本節壹一二。

五、 自然資源受託人應與地區緊急事故計畫之附件「魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫」之步驟一致，對漏油潛在影響，提供及時行動建議之職責，參考本節壹一三。

六、 在損害評估及回復費用之追訴方面，自然資源受託人之職責如下：

(一) 請求檢察長向應負責任者，對損害評估及回復之費用給予賠償；

(二) 依油污法第六〇〇二條規定，對損害進行評估。

二、 另依油污法第一〇〇六條規定，自然資源受託人可有下列作為：

(一) 請求主管機關對洩漏排放應負責任者，發出相關之行政命令；

(二) 請求主管機關依規移除油污。

## 第六項 漏油責任信託基金

- 壹、 依水清法第三一一條規定，漏油責任信託基金（Oil Spill Liability Trust Fund）係先行提供某些情況下漏油之移除經費。而依水清法、油污法及其他聯邦法律規定，應負責任者須負擔所有相關費用。
- 貳、 移除以外之其他應變行動，如非以移除或執法為目的科學調查，須由合法之機構提出申請。
- 參、 由屬於聯邦政府，或由聯邦政府所操作、監管之船舶、設施，洩漏排放的應變行動經費。
- 肆、 下列之機關可提供某些情況下洩漏排放之經費：
  - 一、 國防部有兩種基金，可提供特殊狀況下漏油之處理經費：
    - （一） 提供機械部隊移除航道上之沉船或障礙物之基金。
    - （二） 當請求機構願意負擔經費時，海軍可提供緊急救助行動。
  - 二、 依油污法規定，當州受到漏油污染時，可向漏油責任信託基金請求移除污染之合理費用。
- 伍、 依油污法第一〇一三條規定，如移除專屬經濟區、航行水域、沿岸等漏油行動之費用無法獲得賠償，則可向漏油責任信託基金申請。
- 陸、 如欲申請基金，可由位於維吉尼亞州之國家污染基金中心，取得相關資訊及資料。

#### 第七項 文件及費用之獲得

- 壹、 欲使用漏油責任信託基金者，應妥為收集及保存相關應變行動資料。基本上，資料內容應能充分支持為回復資源之費用，並能證明意外之狀況。
- 貳、 收集之資料亦應能協助對環境保護之科學研究，及對應變方法、技術能有所建議改進。依油污法第六〇〇二條規定，對此類行動之基金提供亦有所限制。
- 參、 依國家及區域應變小組之要求，現場處理聯合小組應提供國家及區域應變小組一完整之移除及應變行動報告，該報告內容應包括狀況發展之紀錄、採取之行動、使用之資源及遭遇之問題。區域應變小組收到該報告後，應在三十天內檢視完成並提供檢討及建議。
- 肆、 現場處理聯合小組應收集必要之樣本、資訊及報告，尤其樣本及報告應快速處理，以確認衝擊之影響。現場處理聯合小組亦應提供自然資源受影響之資訊及資料給自然資源受託人，使自然資源受託人能確認自然資源受損傷之程度及影響。
- 伍、 從美國海岸防衛隊及環保署獲得之資訊及報告，現場處理小組

應交由相關機關，後續追蹤處理。

### 第三節 美國海洋環境保護之應變協調

#### 第一項 非政府機構之參與者

- 壹、工商業團體、學術組織及其他提供資源團體可參與應變，特殊之委辦事項應列於區域及地區緊急事故計畫中，須依水清法提出油輪及設施應變計畫，且須有能力及相關資源可處理“最糟狀況”之洩漏。
- 貳、不論是地區之技術、科學資訊，或是聯邦、州及地方政府之資訊，均應交由現場處理聯合小組規劃應變策略，上述資訊及策略，將併入地區緊急事故計畫中，科技支援小組可負責現場處理聯合小組與前述機構間之聯絡事宜。
- 參、運用志工之注意事項：
  - 一、對志工之組織、運用、安全，地區緊急事故計畫應制定相關程序。
  - 二、地區緊急事故計畫應有教導志工關於現場處理聯合小組、聯邦、州、地方緊急應變相關知識之規範。
  - 三、地區緊急事故計畫應明定志工之工作項目，如海灘監視、後勤支援、鳥與野生動植物之看顧。
  - 四、除現場處理聯合小組有特別需要，志工不可參與移除及復原工作，另如認為情況有危險，應禁止志工在現場之作業。
- 肆、非政府機構之參與者，須依國家緊急事故計畫規範要求辦理。

#### 第二項 自然資源委託人

##### 第一款 聯邦機關

- 壹、依國家緊急事故計畫，總統須指派聯邦官員擔任公共<sup>35</sup>自然資源委託人，經指派之官員應依油污法第一〇〇六條規定辦理。
- 貳、依自然資源指派之委託人，依油污法第一〇〇六條規定，授權對會傷害、破壞、損失或威脅自然資源，及其生態系統之漏油

<sup>35</sup> 自然資源：指屬於美國之地土、魚類、野生動植物、生物、空氣、水、地表水、飲用水及其他相關資源，並由美國管理、管制或交付委託，包括專屬經濟區之資源。，“Natural resources” means land, fish, wildlife, biota, air, water, ground water, drinking water supplies, and other such resources belonging to, managed by, held in trust by, appertaining to, or otherwise controlled by the United States, including the resources of the exclusive economic zone.



事故採取行動。商業部及內政部部长，基於其對主管事務之管理及控制專業之秘書，應當自然資源之委託人。

- 一、 商業部經管之自然資源，及其他聯邦機構主管之自然資源，但係在可供船舶航行之水域，如潮間帶、鄰接區、專屬經濟區及大陸礁層，由商業部長擔任自然資源委託人。商業部長對於其他聯邦機構主管之自然資源有所行動時，應取得聯邦主管機構之協同。
- 二、 內政部經管之自然資源，由內政部長擔任自然資源委託人。包括有下列之自然資源及其生態系統，如遷移性之鳥類、溯河性魚類、瀕臨絕種物種及海洋哺乳動物，聯邦所有之礦物及經管之特定水域資源。內政部部长亦為印第安保留區自然資源之委託人。
- 三、 由美國政府經管土地之自然資源，由其主管部門之首長擔任自然資源委託人。主管部門有內政部、美國海岸防衛隊、商業部、國防部。
- 四、 前述未提及而在美國境內之自然資源，由各相關主管機關首長擔任自然資源委託人。

## 第二款 州

- 壹、 在州境內，由州經管或屬於州之自然資源，由州自然資源委託人負責，但不包括印第安保護區內之自然資源。
- 貳、 州長指派之首席自然資源委託人，應與其他之州自然資源委託人協調，並配合區域應變小組及現場處理小組之應變行動。首席自然資源委託人並應指派一代表負責與現場處理聯合小組聯繫。此代表應能聯繫處理有關環保、緊急應變及自然資源等事宜。
- 參、 美國海岸防衛隊司令官及環保署署長，或其指派之人，可要求首席自然資源委託人參與地區委員會。
- 肆、 相關應變策略應協調自然資源所在之州、其他自然資源委託人及現場處理聯合小組，並應列入區域緊急事故計畫中之魚類野生動植物及敏感環境計畫內。

## 第三款 印第安保護區

- 壹、 印第安保護區之首長，或由保護區機關指派之人員，擔任屬於或由印第安保護區經管，相關保護區內自然資源及其生態系統之自然資源委託人。

- 貳、如印第安保護區之首長指派其他人員擔任自然資源委託人，則應告知總統。

#### 第四款 國外委託人

依油污法第一〇〇六條規定，屬於或由外國政府經管之自然資源，應由外國政府指派國外自然資源委託人負責相關事宜。

#### 第三項 聯邦機關

- 壹、有關之聯邦機關，對漏油事件之應變處理及預防，應制定相關規定、執行命令及指導原則。部分聯邦機關並負有使因漏油污染受傷或損失之自然資源，復歸、復原、替換或重獲生態平衡之責任。而國家及區域應變小組、地區委員會之組織架構，及國家、區域及地區緊急應變計畫之規範，提供各機構相互間為達成任務之協調機制。
- 貳、現場處理聯合小組在應變規劃及執行時，可視聯邦機構之能力及責任，請其提供專業上之指導。
- 參、聯邦機構之一般責任有：
- 一、提供國家及區域應變小組、地區委員會及現場處理聯合小組必要之資訊；
  - 二、指派代表至國家及區域應變小組，並協助區域應變小組及現場處理聯合小組，如有需要協助執行區域及地區緊急事故計畫；
  - 三、基於國家安全，而依國家緊急事故計畫執行相關作為時，通知國家、區域應變小組及地區委員會。
- 肆、所有聯邦機構對於其經管或管轄之船舶及設施漏油事故，應向國家應變中心報告。

#### 第四項 其他聯邦機構

- 壹、商業部
- 一、商業部經由國家海洋及大氣總署，提供沿海及海上應變及緊急事故計畫之科技支援，包括危害及影響評估、漏油移動及分散之軌跡預測、對沿岸環境影響之資訊，及清除、減輕污染之方式；
  - 二、提供海洋生物資源及其棲息處之專業指導，包括瀕臨絕種生物、海洋哺乳類動物、國家海洋保護區生態系統等。

## 貳、司法部

- 一、司法部可協助在排放及聯邦機構應變上，法律方面之疑義釋明。
- 二、另司法部在排放事件之訴訟案件上代表聯邦政府及機構。
- 三、提供現場處理聯合小組應變行動上，聯邦機構之相關法律爭議及問題之解決。

## 參、國防部

- 一、國防部對在其管轄及經管之船舶或設施排放事故負應變之責任，並可由美國海軍救助組 (U.S. Navy Supervisor of Salvage) 負責處理。
- 二、國防部亦可與現場處理聯合小組配合，在聯邦機構之要求下、提供應變設備及相關協助。
- 三、美國陸軍機械部隊 (U.S. Army Corps of Engineers) 具有維持航道之特殊設備及人員，可提供水力發電設備及維護、移除航行障礙物、設施之修復。
- 四、美國海軍救助組為國防部內，對船舶救助、船舶損害控制及潛水最專業之單位。

## 肆、衛生部

- 一、衛生部負責協助有關民眾健康之評估、衛生及保護等事項，並提供其他聯邦機構、州及地方政府，與衛生相關之科技與非科技協助。
- 二、衛生部與相關公共衛生機構合作，對有害物質之應變，由毒物及疾病局 (Agency for Toxic Substances and Disease Registry) 及疾病管制中心 (Centers for Disease Control) 緊急應變，其具備全天候之應變能力，可提供聯邦、州及地方政府科技及技術方面的協助，以防止及減輕有害物質之影響。疾病管制中心依水清法及油污法負責油料之洩漏，毒物及疾病局則負責化學品之洩漏，兩機構間並應互相支援。
- 三、自行或透過毒物及疾病局及疾病管制中心，處理有害物質事件的其他有關公共衛生機構有，食品及藥品局 (Food and Drug Administration)、健康資源局 (Health Resources and Services Administration)、印第安人健康局 (Indian Health Service) 及國家健康協會 (National Institutes of Health)。
- 四、依法令授權，防止有害物質意外事故係衛生部及國家環境健康科學協會 (National Institutes of Environment Health Sciences) 之職責，另在防止社區及勞工受到有害物質洩漏之暴露，應加強勞工安全訓練及基礎研究工作。
- 五、國家環境健康科學協會負責協助有關處理廢棄物勞工、有害

物質運送人員及化學品緊急應變人員之訓練規劃；另在基礎研究工作方面，擬定有害物質基礎研究及訓練計畫，以評估有害物質洩漏意外之毒性影響及人體危害。另依空污法修正案第九〇一條，國家環境健康科學協會亦須負責空氣污染基礎研究，及環境健康醫師之訓練。

- 伍、內政部：內政部可與區域應變小組之環保官員聯繫相關事宜，另內政部之土地管理人，對國家公園、國家野生動植物保護區、魚類產卵地、公共土地及西部各州特定水域等地區，具有管轄權。相關單位如次：
- 一、美國魚類及野生動植物管理局：負責溯河性及特定受保護魚類及野生動植物，包括有瀕臨絕種及受威脅之物種、遷移性鳥類、特定之海洋哺乳類、美國水域及濕地之自然資源等
  - 二、國家生物督導單位：協助有關生物資源管理之研究，國家生物資源現狀及發展趨勢之監控、編錄及報告，將研究及監控之資訊告知資源管理人，有關國家自然資源之照顧、使用及保存。國家生物督導單位並具備實驗及研究相關設施。
  - 三、地質督導單位：負責有關水文（地下水及地表水）、地質、自然危害物質部分。
  - 四、土地管理局：負責礦物、地土、植物、野生動物、棲息處、考古等部分。
  - 五、礦物管理辦公室：依美國外大陸礁層法及水清法規定，礦物管理辦公室對離岸之石油天然氣開發、設置設施及管線，漏油應變技術之研究，離岸設施漏油排放緊急應變之規劃應加以督導。
  - 六、礦物局：分析及辨識無機性有害物質，與金屬及冶金方面有關之清除專業技術提供。
  - 七、地表採礦處：煤礦廢棄物及地表開發。
  - 八、國家公園辦公室：公園內一般性生物、自然生態、文化資源管理、評估、監測、威脅控制；考古及歷史遺跡之保護、保存、評估、衝擊降低等專業技術協助，文化資源之復置，緊急處理之人員。
  - 九、開發局：美國西部水資源規劃之執行，水利機械及水文專業技術協助，水源儲存等事宜。
  - 十、印第安人事務局：涉及印第安人保護區之事宜，應協調其主管政府之辦公室。
  - 十一、領域事務辦公室：協助在美國薩摩爾地區、關島地區、太平洋島嶼、北馬里安納群島及維京群島，執行國家緊急事故計畫事宜。

- 陸、勞工部：依職業安全及健康法（Occupational Safety and Health Act），勞工部透過職業安全及健康局（Occupational Safety and Health Administration），對有害廢棄物工作場地進行安全及健康檢查，以確認勞工受到應有之保護。
- 一、安全及健康之標準，應符合職業安全及健康局之宣示，及一九八六年特別基金修正及再授權法（Superfund Amendments and Reauthorization Act）第一二六條，與相關法令之規定；
  - 二、依職業安全及健康法所宣示之規範及一般性責任，並經由環保署及其他主管機構、意外事故之應變及勞工之抱怨，職業安全及健康局可研擬相關標準作業事宜。
  - 三、職業安全及健康局應提供環保署、國家及區域應變小組成員，有關現場處理小組應變行動之人員受危害之建議及諮詢。任何職業安全及健康之問題，可向職業安全及健康局之區域辦公室提出。
  - 四、職業安全及健康局為確認應變行動之人員受到適當之保護，可採取任何必要之作為。
- 柒、聯邦緊急處理中心
- 一、聯邦緊急處理中心提供指導、政策及規劃建議，及有害物質、化學品及放射性物質緊急備便作為（包括規劃、訓練及演練）之技術協助。
  - 二、聯邦緊急處理中心主要著眼在協助州及地方政府，增進及維持緊急應變備便能力之財政及技術之支援。
- 捌、能源部
- 一、能源部協助現場處理聯合小組有關洩漏物質之來源調查，並提供其所有之船舶及設施協助應變工作。
  - 二、對於放射性物質之危害控制，能源部應提供現場處理小組及區域應變小組建議及協助，此可直接聯繫能源部放射性支援計畫之各區域辦公室。
- 玖、國務院
- 一、國務院負責與國際有關之緊急事故計畫規劃，對涉及跨越國境及外國籍船舶之洩漏，國務院將協調國際性之應變行動。
  - 二、國務院亦負責協調有關外國政府請求美國協助，在該國水域發生之意外事故。
- 壹拾、總務署
- 一、總務署提供各聯邦機構之後勤及通訊支援。在處理緊急事件時，總務署將透過相關聯邦機構，迅速協助州及地方政府。
  - 二、協助之方式包括辦公室之租用及裝潢，提供通訊及交通服務，諮詢協助。

#### 壹拾壹、交通部

- 一、交通部提供有關油運送方式之專業性諮詢。
- 二、交通部透過調查及特殊規劃局 (Research and Special Programs Administration)，建立有關輸油管線、鐵路、油罐車及油駁船之洩漏緊急事故計畫。

#### 第五項 州及地方應變參與者

- 壹、各州政府應指派一官員代表，參與區域應變小組；此代表可參與區域應變小組之所有行動，州負責主導應變行動時，州長亦應指派一主管機關負責州之應變行動；現場處理聯合小組亦應指派代表，負責協調聯繫其他州機關。依州法律之規定或州代表之安排，地方政府亦可被邀請參與區域應變小組之行動；印第安人保護局政府亦可指派官員或一辦公室參與區域應變小組。
- 貳、依地區緊急事故計畫規範，相關州及地方官員應參與其應變組織架構中。
- 參、依特別基金修正及再授權法第三〇三條規定，州及地方政府機構規劃相關重大緊急災害之應變時，應與國家、區域及地區緊急事故計畫相配合。
- 肆、水清法未規範之漏油污染部分，各州應採取相關應變行動，並要求應負責者採取應變行動。
- 伍、由於州及地方之公共安全組織，通常係在排放或洩漏現場之首先到達之政府代表，故可採取必要之行動以保護公共健康及福祉；並依國家緊急事故計畫要求進行圍堵及清除洩漏。

## 結 論（研究心得、建議）

在結論部分，謹將綜整本論中與美國海洋環境保護執法相關，可供我國參考運用部分，分為美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權，美國海洋環境保護之調查與民事處罰，美國海洋環境之保護、研究及污染執法，美國海洋環境保護之國家應變體系，美國海洋環境保護之備便、應變及協調，自然資源受託人及漏油責任信託基金七部分，研析如次：

### 美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權

- 壹、簽訂代行使船舶管轄權協定或備忘錄：我國與美國簽訂司法互助協定，除可共同打擊犯罪，執法經驗交流外，並可提昇國際形象，嚇阻跨國犯罪。以該協定為基礎，我國亦可研擬與美國簽訂相互間代行使船舶管轄權協定或備忘錄，以協助處理船舶緊急污染事件及海上救助等事宜，另亦可嚇阻海上犯罪。或由我國行政院海岸巡防署與美國海岸防衛隊簽署機關間之協定或備忘錄。
- 貳、基於我國非聯合國會員國，故無法成為國際公約之締約國，惟我國基於國際責任，均遵守相關國際公約之規定。因在海洋環境保護方面之執法係國際性的，故除教導執法人員國際公約之相關規定外，亦可參酌印製國際公約手冊放置於執法之機艦上，供執法之參考。
- 參、美國海岸防衛隊在海洋環境保護之執法，係針對個案的性質，來決定其是否具管轄權，除了檢視其依國內法所具有之執法管轄權外，亦須檢視依國際法之規範可否主張管轄權。我國行政院海岸巡防署在海洋環境保護之執法工作上，目前為行政委託性質，可參考亦列入國內法之規範中。
- 肆、美國在海洋環境保護之管轄水域範圍，亦包括與美國與簽訂協定，可對美國或外籍船舶實施執法作為之其他國家水域。基此，我國亦可比照簽訂代行使船舶管轄權協定或備忘錄方式，與美國或其他國家簽訂相關水域管轄權協定或備忘錄，以強化跨國性之海域執法。
- 伍、美國海岸防衛隊登臨美國籍船舶，執行文件及安全之檢查之執法作為亦不得過當，超越此範圍之搜查，則由法院衡量社會法益之維護與個人隱私權之保護兩者間之輕重，以決定搜查行為之適法性。故美國對進出其港口之漁船及商船，原則上均不進行檢查。

#### 壹拾壹、交通部

- 一、交通部提供有關油運送方式之專業性諮詢。
- 二、交通部透過調查及特殊規劃局 (Research and Special Programs Administration)，建立有關輸油管線、鐵路、油罐車及油駁船之洩漏緊急事故計畫。

#### 第五項 州及地方應變參與者

- 壹、各州政府應指派一官員代表，參與區域應變小組；此代表可參與區域應變小組之所有行動，州負責主導應變行動時，州長亦應指派一主管機關負責州之應變行動；現場處理聯合小組亦應指派代表，負責協調聯繫其他州機關。依州法律之規定或州代表之安排，地方政府亦可被邀請參與區域應變小組之行動；印第安人保護局政府亦可指派官員或一辦公室參與區域應變小組。
- 貳、依地區緊急事故計畫規範，相關州及地方官員應參與其應變組織架構中。
- 參、依特別基金修正及再授權法第三〇三條規定，州及地方政府機構規劃相關重大緊急災害之應變時，應與國家、區域及地區緊急事故計畫相配合。
- 肆、水清法未規範之漏油污染部分，各州應採取相關應變行動，並要求應負責者採取應變行動。
- 伍、由於州及地方之公共安全組織，通常係在排放或洩漏現場之首先到達之政府代表，故可採取必要之行動以保護公共健康及福祉；並依國家緊急事故計畫要求進行圍堵及清除洩漏。



## 結 論（研究心得、建議）

在結論部分，謹將綜整本論中與美國海洋環境保護執法相關，可供我國參考運用部分，分為美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權，美國海洋環境保護之調查與民事處罰，美國海洋環境之保護、研究及污染執法，美國海洋環境保護之國家應變體系，美國海洋環境保護之備便、應變及協調，自然資源受託人及漏油責任信託基金七部分，研析如次：

### 美國海岸防衛隊海洋環境保護之管轄權

- 壹、 簽訂代行使船舶管轄權協定或備忘錄：我國與美國簽訂司法互助協定，除可共同打擊犯罪，執法經驗交流外，並可提昇國際形象，嚇阻跨國犯罪。以該協定為基礎，我國亦可研擬與美國簽訂相互間代行使船舶管轄權協定或備忘錄，以協助處理船舶緊急污染事件及海上救助等事宜，另亦可嚇阻海上犯罪。或由我國行政院海岸巡防署與美國海岸防衛隊簽署機關間之協定或備忘錄。
- 貳、 基於我國非聯合國會員國，故無法成為國際公約之締約國，惟我國基於國際責任，均遵守相關國際公約之規定。因在海洋環境保護方面之執法係國際性的，故除教導執法人員國際公約之相關規定外，亦可參酌印製國際公約手冊放置於執法之機艦上，供執法之參考。
- 參、 美國海岸防衛隊在海洋環境保護之執法，係針對個案的性質，來決定其是否具管轄權，除了檢視其依國內法所具有之執法管轄權外，亦須檢視依國際法之規範可否主張管轄權。我國行政院海岸巡防署在海洋環境保護之執法工作上，目前為行政委託性質，可參考亦列入國內法之規範中。
- 肆、 美國在海洋環境保護之管轄水域範圍，亦包括與美國簽訂協定，可對美國或外籍船舶實施執法作為之其他國家水域。基此，我國亦可比照簽訂代行使船舶管轄權協定或備忘錄方式，與美國或其他國家簽訂相關水域管轄權協定或備忘錄，以強化跨國性之海域執法。
- 伍、 美國海岸防衛隊登臨美國籍船舶，執行文件及安全之檢查之執法作為亦不得過當，超越此範圍之搜查，則由法院衡量社會法益之維護與個人隱私權之保護兩者間之輕重，以決定搜查行為之適法性。故美國對進出其港口之漁船及商船，原則上均不進行檢查。

- 陸、 美國海岸防衛隊登臨外國籍船舶，則與國際公約所規範之條件相同，且必須要有足夠之理由懷疑，因登臨外國籍船舶涉及侵犯其他國家之管轄權，故須特別謹慎。
- 柒、 美國在其海洋執法上管轄權之限制，與國際公約的規範相似，即國家主權僅及於領海，而管轄權之限制則依鄰接區、專屬經濟區、大陸礁層、國際海峽等區域之差異而不同。
- 捌、 美國海岸防衛隊在本國水域，可登臨船舶確認不可抗力之原因。且因不可抗力之原因，進入美國水域之船舶，需接受港口主管機關之指揮。此係基於維護安全之緊急作為，並不被視為侵犯船籍國之管轄權。
- 玖、 美國海岸防衛隊在對外籍船舶之民事管轄上，可因民事上之義務或債務，而對該船舶執行逮捕及扣押。惟對外國船舶上人員之民事糾紛，則不可執行逮捕及扣押。此舉係在維護美國之利益為著眼，惟在一般國際航運慣例中，並不主張可因民事上之糾紛，而對船舶執行逮捕及扣押，而影響國際航運之自由。
- 壹拾、 美國海岸防衛隊對船舶在收到停船檢查或扣押之命令而不停船者，或是已被追緝仍不停船，經實施警告射擊後，仍不停船者，則可對該船舶本身實施射擊。前述射擊之行為，如係遵守該船、機之指揮官命令，則相關執法人員之行為受到保障。此係對於現場執法人員在使用船、機武器之保障規定，同時亦不阻止公權力之展示。
- 壹拾壹、 美國海岸防衛隊對於攻擊或妨礙執法人員，及以船舶衝撞執法船舶或人員等阻礙執法之行為，均予以制裁。
- 壹拾貳、 美國海岸防衛隊對於向執法人員直接或間接行賄，對當事人處以十五年以內之重刑，併科或科以物質同價三倍之罰款。為防止行賄，科以物質同價三倍之罰款，較沒入或科以物質等價之罰款更具嚇阻作用。
- 壹拾參、 誘使美國海岸防衛隊執法人員犯罪，或從事違背職務之行為，亦將受到制裁。前述三項制裁應加強宣導相關民眾，俾利遵行，以防觸法。

#### 美國海洋環境保護之調查與民事處罰

- 壹、 美國海岸防衛隊對於在美國管轄水域內，包括公務船之船舶事故及意外事件，具有調查權。而調查之重點在了解事故原因及避免類似事故之發生。而此船舶包括外籍船舶及公務船，至於外籍公務船是否亦包括在內，則仍具爭議，

在法理上應是不被允許的。

- 貳、美國海岸防衛隊因成立較早，且其功能及任務之遂行，均為美國民眾所認同，故一般美國民眾或船主，甚至外國船舶船員遇有海事事故，均會立即告知美國海岸防衛隊請求協助，故其通報之管道建立良好，能掌握水域第一時間之狀況。本署自成立迄今，戮力於服務民眾及與民眾建立良性之互動關係，今後仍應加強此方面之工作，使人人都有海巡情報觀，人人都做海巡志工。
- 參、美國海岸防衛隊對於事故造成之損壞，超過一定標準金額時亦須通報，其目的應係在避免因船舶無法恢復其適航性，而留置在事故現場或港口，影響航運之運作。
- 肆、美國遊憩船舶數量多，常有事故發生，美國海岸防衛隊規範發生事故之遊憩船舶船東或駕駛，應依規定通報相關事項。我國遊憩船舶數量亦逐年增加，除應加強對船東及駕駛之安全教育外，亦應建立渠等之通報體系。
- 伍、美國海岸防衛隊針對海事事故，設置有調查官負責調查，並作成報告，供其海事調查委員會參考。而其海事調查委員會則負責海事事故之審議。故美國海岸防衛隊對於海事事故是居於主導權之地位。
- 陸、美國海岸防衛隊調查官對持有執照、證書、登記證或商業海事文書之人，可進行調查，以決定是否中止及取消證照。而調查官在調查期間有權進行訊問、傳訊證人、請專家提供意見等職權，此係對調查官之充分授權，使調查工作能詳盡。
- 柒、對於中止及取消證照之調查，將由海事調查委員會以公聽會方式進行，當事人可聘請律師、傳訊證人及相關證據，詰問或交互詰問證人，或請求答辯及保持緘默，並可上訴管轄法院等。相關公聽程序規定詳盡，以保護當事人之權益。
- 捌、美國海岸防衛隊具有中止及取消船舶及海上工作人員之執照、證書、登記證或商業海事文書，或暫時停止使用一段時間，此項權責不僅在於提昇海上安全，且可管制不適航之船舶及不適任之人員。另如涉及毒品案亦將被取消證照。我國目前對相關海事證照之核發及管理係分屬交通部及各地方政府等單位，本署並無此權責，惟對涉案船舶可建請主管機關執行適法之作為。
- 玖、美國國防部部長及其指派之公聽會委員，有權決定民事處罰罰金之金額。如經調查涉及刑事案件，則移由司法部處

理。

- 壹拾、以公聽會方式進行之調查審議及裁決，較行政機關自行之決定更公信，且易為當事人所認同及信服，且由專業及專責之公聽會負責此類海事案件，亦可減輕行政機關及行政人員之負擔。
- 壹拾壹、對於不繳納民事罰金之船舶或人員，除可逮捕及扣押外，美國海岸防衛隊亦被授權可以行政作為加以干預，如拒發新證照、禁止入出港等。
- 壹拾貳、除了民事罰金外，對於船舶或當事人因違反規定，而衍生之儲存、照料及維護等費用，亦須一併繳付，此附帶之費用亦屬船舶或當事人應支付之費用，如未支付，將被視同未繳付民事罰金，而遭到行政干預、逮捕及扣押。

#### 美國海洋環境之保護、研究及污染執法

- 壹、美國成立「國家海洋環境保護區」之目的可以多樣化，如海洋生態、海洋環境、海上遊憩、海洋景觀、海洋教育、海洋歷史、海洋研究等。且其區域除了內水、領海、專屬經濟區外，在大陸礁層上亦可設置保護區。
- 貳、在「國家海洋環境保護區」之活動，限於建立保護區內海洋自然資源之互動機制，及提昇保護區內海洋自然資源之使用與了解，但須事先申請，且須由國防部部長及資源局局長同意，故其活動之核准是很嚴謹的。
- 參、美國海岸防衛隊對因違反海洋環境保護區相關規定之行為而收繳之罰金，其規定須優先用於海洋環境保護區管理及改善工作，此規範對海洋環境保護區之維護有積極及正面的意義，使受到之污染或破壞影響得以恢復。我國可設置海洋環境保護區之參考地點有東沙<sup>36</sup>及南沙群島，除可保護海洋生態資源外，並可以加強保護區之執法作為，防止濫捕及毒、電、炸魚行為。
- 肆、美國對於海底考古資源保存之水域規定，係在領海、鄰接區、大陸礁層及內水，而專屬經濟區則未列入，其原因應

<sup>36</sup> <http://udn.com/NEWS/DOMESTIC/DOM1/1668669.shtml>

「東沙島要不要開放觀光，最近又成為爭議的話題，代管東沙島的高雄市政府已積極規劃要在島上興建遊客服務中心，駐守在島上的海巡署海岸巡防總局計畫要建碼頭，行政院經建會更要求內政部評估將東沙島規劃為我國第一座海洋型國家公園的可行性。」

係包含大陸礁層以外之專屬經濟區，均屬較深之海洋，應無考古資源，惟隨人類科技之發展，未來可能亦可發現深海之考古資源。

- 伍、美國對於海底考古資源區，亦是以指定其為海洋環境保護區之方式加以保護。澎湖群島部分海域因近年發現很多考古遺跡及沉船，則可研究設置海洋考古資源保護區，除保護考古遺跡及沉船外，並可發展海洋觀光事業。
- 陸、對於海底考古資源區內任何活動之申請，均不予核准，惟如須挖出或移出海底考古資源，則須備妥相關資料及證明申請，並由國防部部長及資源局局長同意。
- 柒、美國對於違反維護海底考古資源區規定之罰金，係採有限責任，即造成損害之金額超過法定制裁之金額，則仍應在法定制裁金額範圍內處罰；惟此規定會造成大罪輕罰，應併科其刑責方可收嚇阻作用。
- 捌、美國海岸防衛隊為執行海洋科學研究、海洋棄置、船舶污染、海洋環境污染之應變及反應等之管制任務，可在任何時間登臨任何船舶，並進行相關搜索、偵查、逮捕及扣押等執法作為，此係防止外國籍及本國籍船舶在美國水域假借上述活動之名，而從事非申請活動之工作，故有此強勢執法之規範。
- 玖、美國在履行一九七三年預防船舶污染公約、一九九〇年油污污染備便、應變及合作國際公約、一九七二年之海洋廢棄物棄置污染防治公約、其他條約及美國參與的國際協定方面，係由國防部部長負責擬定相關國內規範，去執行及加強海洋環境保護、船舶污染、海洋棄置預防之規定，此係國際公約之國家實踐。
- 壹拾、而美國對當事者違反相關國際公約、條約及美國參與的國際協定之行為，亦視為違法之行為，此亦為國際公約之國家實踐。
- 壹拾壹、美國海岸防衛隊司令官基於海洋環境污染之應變及反應，有權執行相關船舶及設施之卸除油料或有害物質之命令。此舉在防止及減輕污染之作為上，給予主事者更大之職權。
- 壹拾貳、對美國海岸防衛隊司令官合法之指示，拒絕執行或未依指示執行，亦視同違法之行為，此規範在加強執行應變作為時之指揮體系。
- 壹拾參、在海洋棄置方面，美國亦遵循國際相關公約，非完全禁止，但須經核准或依規定為之。且對於因不可抗力之海洋

棄置行為不罰。

壹拾肆、美國海岸防衛隊提供執法人員有關海洋環境保護區維護、海底考古資源區維護、船舶污染、海洋棄置、海洋環境污染之應變及反應之必要文件及規定，以供執法取締時使用，此可方便執法人員在法律授權範圍內執法，勿枉勿縱。

壹拾伍、美國對於違反海洋環境保護等相關規定之當事者船籍國，如與美國有相似之法規體系，則可透過國務卿協調船籍國處理，此係基於尊重有健全法規體系船籍國管轄權之考量。

### 美國海洋環境保護之國家應變體系

- 壹、美國國家應變體系由國家應變小組、區域應變小組、現場處理聯合小組、地區委員會、特別小組及其他相關之支援單位組成，其主要作用在使各機關、政府間能相合作協調，並全力支持現場處理聯合小組之行動。故其體系內之各組織及單位係以支援之立場協助現場處理小組，且其在應變時亦充分尊重現場處理小組之應變作為。
- 貳、美國國家應變體系之優先處理事項為人命安全、控制現場狀況、防止事故擴大、降低災害對環境之衝擊及其他應優先處理事項。
- 參、美國國家應變體系之職責為指派現場處理聯合小組，及對具威脅性之洩漏事件，負責指揮各項應變作為。指派之現場處理聯合小組監控、指導所有聯邦、州、地方及私人機構，對漏油或其他具威脅性之洩漏的移除及其準備工作，移除或摧毀具威脅性洩漏之船舶、設施。
- 肆、美國在應對大量之漏油事件時，係由應負責任之當事者清除，並由現場處理聯合小組管制、監控其採行之作為。惟一般重大油污染事故，非任何機構或組織可立即妥善處理應變，此時應結合所有之可用資源投入應變，以防止及減輕污染。
- 伍、國家應變體系分為國家級、區域級及地區級，國家級之應變體系由國家應變小組、國家應變中心、國家行動力量聯合中心組成；區域級之應變體系有區域應變小組；地區級之應變體系由現場處理聯合小組、特別小組及地區委員會組成。其主要作用在使聯邦政府、州政府及應負責單位之功能充分發揮，以支援協助現場處理小組之應變作為。

- 陸、 國家應變小組之主席為環保署代表，副主席為美國海岸防衛隊代表，當小組對爭議性問題可以投票方式處理，而非由主席或一般行政體系由位高者決定，故可集思廣益，做出最適當之決議。
- 柒、 國家應變小組必須以國家緊急事故計畫為基礎，推動執行相關工作，故國家緊急事故計畫為其最高指導原則。
- 捌、 國家行動力量聯合中心可協助提供現場處理聯合中心漏油移除之資源、人力及裝備等相關資訊，協調私人及公共資源，並可運用國內及國際洩漏應變資源電腦目錄，協助應變及規劃等事項。故能統合國內及國際之私人、公共之人員、設施、設備資源，並善加運用，實屬實際執行應變之首要工作。
- 玖、 區域級之應變體系之區域應變小組，在平時稱為預備小組，由各聯邦機構、州政府及地方政府組成；遇有洩漏事故超出現場處理聯合小組之應變能力、越過州界、洩漏物質對民眾健康、福祉、財產造成威脅，及在”最壞狀況”時，則為事故小組，其成員依事故性質及發生與影響地區決定。此係加強區域應變小組之應變責任，以積極處理事故。
- 壹拾、 區域應變小組如計畫使用分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、燃燒劑、生物或化學處理劑時，除應依據國家緊急事故計畫之規範外，並應與地區委員會協商，以示慎重。
- 壹拾壹、 地區級應變體系之現場處理聯合小組，依國家緊急事故計畫規定，係由美國海岸防衛隊及環保署協同負責。美國海岸防衛隊負責在沿岸地區之船舶、設施漏油或排放事件，環保署則負責內陸的排放污染事件。在分工上明確，有助於事故之處理。
- 壹拾貳、 特別小組之科技支援聯合小組係現場處理聯合中心之主要科技諮詢機構，科技支援聯合小組中對議題有不同意見時，則不同意見亦應提供現場處理聯合中心參考。在分工上，國家海洋及大氣署之科技支援聯合小組負責沿海地區，環保署之科技支援聯合小組負責內陸，各依責專領域提供科技諮詢。
- 壹拾參、 為延攬專業人士集思廣益，科技支援聯合小組可至政府機構、大學、科技界及產業界中延攬。
- 壹拾肆、 如有需要亦可請求美國海軍救難督導官，提供專業諮詢與相關設備等直接之協助。軍方單位在必要時亦須協助處理應變。
- 壹拾伍、 美國海岸防衛隊在大西洋、灣區及太平洋地區各有一個

行動隊，協助現場處理聯合小組之漏油應變。如其大西洋地區巴爾地摩機動隊既有之小型拖車，內載攔油索等除污設備，對於小量漏油可迅速處理；另其所屬多用途工作船上，亦配備攔油索及漏油回收、儲存設備，可對水面上之浮油進行回收處理。

壹拾陸、美國海岸防衛隊在處理漏油污染時，如事故超過其在各地方機動隊之自行處理能力時，則立即聯繫各地方之漏油處理契約商<sup>37</sup>進行應變處理。此方式較符合經濟效益，且不須由政府機關長期負擔設備、設施及人事等費用，並可培養民間公司處理應變能力。

壹拾柒、區應變小組在選擇設置漏油應變人員及相關裝備之地點時，應考慮之項目有可裝卸重裝備、臨近之機場設施、海事事故易發生地區之距離、有無專業人員、是否為油料轉運地區等因素。我國行政院環境保護署九十年及九十一年間，購置一批海洋油污染應變器材及兩座行動辦公室，將在北、中、南、東完成設置四個應變設備中心基地<sup>38</sup>，即可參考前述考量因素及我國現況所需設置。

#### 美國海洋環境保護之備便、應變及協調

- 壹、國家緊急事故計畫除依相關國內法規、執行命令、聯邦法規外，並應考量國際協定及與國際性有關之緊急事故計畫。
- 貳、區域緊急事故計畫應有區域內所有可用之設施及資源，以便在需用時支援應變行動，計畫內並須界定沿岸地區及內陸之分界，以明權責。同時要與州緊急應變計畫、地區緊急事故計畫、地區緊急應變計畫相互配合，才不至於在執行時脫節。
- 參、地區緊急事故計畫係由現場處理聯合小組指導，由各相關單位及組織，如地區委員會、區域應變小組、地區應變隊、

<sup>37</sup> 如參訪美國海岸防衛隊巴爾地摩機動隊時，即有前往其漏油處理契約商之公司現地參觀。該民間環保公司有回收漏油之儲存槽、放置大量應變器材之倉庫及處理輕度洩漏之緊急應變器材貨櫃拖車。

<sup>38</sup> 行政院環境保護署九十年及九十一年間，在海洋油污染應變器材方面，總計購置攔油索約二萬公尺(外海型一二五〇公尺；近海型一七五〇公尺；近海型充氣式攔油索二〇〇〇公尺、固體填充式港灣型一二七〇〇公尺；潮間帶攔油索七五〇公尺；溢油燃燒攔油索二〇〇公尺)、油污噴槍清洗器二十一組、汲油器二十一組、儲油囊三十七組、陸上型回收浮油暫存槽組二十二組、個人防護具組二五〇〇組、各式吸油棉、洩漏緊急應變組九十二組、船舶防漏搶救背袋七組及兩座行動辦公室，並依海洋污染風險需求，分配給二十七個海巡單位、十個漁港、二十三個環保單位及一個國家公園，該等設備皆以專屬網站建立應變調度系統，並完成通報網路建置。目前規劃工作重點在北、中、南、東完成設置應變設備中心四個基地。



國家行動力量聯合小組、科技支援小組等研擬後訂定。內容應包括涵蓋地區之說明、各單位應作為事項、人員、裝備、設備、分散劑之說明、其他計畫之整合及進入國家行動力量聯合中心系統說明等。

- 肆、美國重視魚類、野生動植物等資源之保護工作，故要求在地區緊急事故計畫中附加一魚類、野生動植物及敏感性環境保護計畫。
- 伍、美國對於重大災變，係由總統將指派一聯邦協調辦公室負責聯邦之應變計畫的推動、協調，以便於統合各方之各項資源，應變重大災害，而現場處理聯合小組應配合聯邦協調辦公室執行應變作為。
- 陸、區域及地區緊急事故計畫中使用分散劑、表面清洗劑、表面收集劑、生物輔助劑、燃燒劑，現場處理聯合小組應有同意事前授權之規劃，以能立即對污染之擴散加以控制。事前授權計畫應由商業部和內政部自然資源受託人同意相關處理劑之使用，此預先授權之作法，可避免在欲使用處理劑時再行申請，徒增困擾。
- 柒、對於非國家緊急事故計畫中所列各式處理劑之使用，現場處理聯合小組應儘速通知區域應變小組之環保署及有管轄權或受影響之州的代表，與商業部及內政部自然資源受託人。此係在使各相關機關單位能對該處理劑預為知悉防範，避免造成不良影響，且在狀況改善後，儘量使用計畫中所列之處理劑。且沉降劑未被授权使用，以防止沉降後對海洋環境及底棲生物造成二次污染。
- 捌、對於有油輪及與儲油、運油相關設施之地區，美國則要求在該地區之緊急事故計畫中，應有油輪及設施之應變計畫，並定期舉行應變演練。我國石油亦多係由油輪輸入，且台灣海峽常有大型油輪經過，依此情勢評估，我國亦應有相對之油輪及設施應變計畫，預判各種可能之狀況，以最壞的打算做最完善的準備。
- 玖、依國家緊急事故計畫，如由國家應變小組處理之事件，則該小組成員應立即協調地區應變體系之現場處理聯合小組，在第一時間之事故現場採取必要之應變行動，以防止及減輕污染之影響。
- 壹拾、有關現場處理聯合小組應有之應變作為有確認肇事者、調查洩漏原因、了解洩漏物質之性質與數量、是否為“最壞狀況”、影響環境及民眾之途徑及危害性、對自然資源之潛在衝擊、優先保護民眾健康及環境、應變費用之資料彙集等。

以文字述明應作為及優先之應變作為，可使現場處理聯合小組之工作人員有所依循，並能迅速應變。

- 壹拾壹、現場處理聯合小組負責應變現場工作人員之健康及安全，並遵守國家緊急應變計畫中保護應變人員健康及安全之規範，各相關應變單位及契約商亦應依職業安全及健康法之規定執行，如工作人員之裝備及配備應齊全，並施予正確應變之教育訓練等，以避免工作人員之意外事故。
- 壹拾貳、現場處理聯合小組應結合相關公關單位、聯邦、州機構及應變單位資源，成立聯合資訊中心。另現場處理聯合小組可指派一負責現場新聞辦公室，負責提供正確及迅速之事故及應變資訊給公共及私人媒體，對於媒體及民眾之疑義亦應給予詳細之說明。
- 壹拾參、美國水清法規定，船舶或設施負責人得知有排放事故時，應立即告知國家應變中心，以法律條文規範其告知之責任，具有強制性，並可早期獲知，先期處理。如無法告知國家應變中心，則可通知當地美國海岸防衛隊或環保署相關單位，而各單位獲悉之通報，均應迅速回報至國家應變中心，以便統一指揮體系，集中綜整處理。
- 壹拾肆、美國對於緊急事故之處理，亦授權現場處理聯合小組可直接招商及雇工之規定，排除應依法招商及雇工之程序規定，以爭取時效，其條件為對公共健康與福祉、魚類、野生動植物、其他自然資源、公共及私人海灘等造成實質上威脅時，則可適用。
- 壹拾伍、美國在其區域及地區緊急事故計畫中，對回收的油料應有處置計畫，包括回收油及含油物取樣、測試、識別、儲存、處置許可、處置方式及儲存地點等，並須經區域應變小組認可及符合相關規範。
- 壹拾陸、美國環保署署長或秘書長為保護環境及公共健康、福祉，防止魚類、甲殼類、野生動植物、自然資源等之威脅，可以行政命令方式先先行處理，惟行政命令僅應在緊急及特殊狀況下使用，一般狀況仍應以法規規範為妥。
- 壹拾柒、對於放射性物質之排放，則依聯邦放射線計畫處理，一般之放射性物質排放或漏洩事件，可依國家緊急事故計畫處理，重大之核能事故，則由核能管制委員會處理。對於放射性物質之應變處理，應特別注意工作人員之安全及裝備。
- 壹拾捌、現場處理聯合小組一般性之應變則依排放之輕重程度而有不同處理模式，如為重大事故，應立即通知區域應變

小組及國家應變中心；中度事故，則應建請區域應變小組採取行動；輕度事故，則由現場處理聯合小組對相關移除行動予以監控。分程度應變處理，方不致於勞師動眾，並以最經濟之資源做有效之工作。

壹拾玖、各單位在完成污染移除之應變工作上，不得自行決定或宣告完成移除，應經由現場處理聯合小組與受影響州之州長諮商決定，避免實際上未完成污染之移除，而因誤導造成資源及人力之撤離。

貳拾、美國授權美國海岸防衛隊司令官對沿海之洩漏排放，環保署署長對內陸之洩漏排放，可視狀況宣告為國家重大洩漏事故，使處理層級可以提昇，並使更多之資源及人力可以投入。

貳拾壹、在重大洩漏事故之應變處理方面，美國海岸防衛隊司令官或環保署署長應指派一資深官員，協助現場處理聯合小組有關與受影響之民眾及團體溝通，及協調聯邦、州、地方及國際資源等事宜，並與國家及區域應變小組、受影響州之州長、地方政府首長配合應變。

貳拾貳、美國對於涉及二個區域或地區以上之洩漏污染，要求各區域或地區應依現有應變機制處理，並依地區及區域緊急事故計畫之規範協調。實際負責應變之現場處理聯合小組則應只有一個，而負責之主管機關，則依污染及威脅之性質決定，由區域應變小組指派，如無法確認負責機關時，由國家應變小組指派。

貳拾參、美國允許非政府機構參與應變，如工商業團體、學術組織及其他可提供資源團體，惟對於區域及地區緊急事故計畫中所列之特殊委辦事項，受委辦之非政府機構，則必須要有能力及資源可處理“最糟狀況”，並須提出油輪及設施應變計畫。基本上，美國對於重大之污染事件均會運用到民間力量，並合理付費，且其專責民間機構之處理能力較政府機關完善。

貳拾肆、美國海岸防衛隊運用志工遂行之任務非常廣泛，在漏洩排放之應變工作上亦不例外，且在地區緊急事故計畫中對志工之組織、運用、安全，教導志工緊急應變相關知識等均有規範，但應注意志工不可參與直接之移除及復原工作，另應禁止志工在危險之現場作業。

貳拾伍、美國國防部對於本身管轄及經管之船舶或設施之排放洩漏事故，必須由海軍救助組自行應變處理，如須移除航行障礙物、設施時，則由陸軍機械部隊負責。現場處理聯

- 合小組可請求國防部提供應變設備等協助。
- 貳拾陸、在緊急應變作為上，美國衛生部負責協助有關民眾健康、衛生、保護及與衛生相關之科技與非科技協助等事項。在分工上，衛生部疾病管制中心負責油料之洩漏部分，毒物及疾病局負責化學品之洩漏部分。有害物質則國家環境健康科學協會之職責。
- 貳拾柒、美國能源部對於洩漏應變可提供其船舶及設施，調查洩漏物質之來源，協助放射性物質之危害控制等。
- 貳拾捌、為能在第一時間應變處理洩漏事故，以保護公共健康及福祉；故國家緊急應變計畫中規範州及地方之相關應變政府機構，應採取必要之圍堵及清除行動，使洩漏污染之影響降至最低。
- 貳拾玖、我國『重大海洋油污染緊急應變計畫』在九十年四月公布實施，鑑於當時國內應變技術、人才及設備的不足，尤其對海上除污器材的操作、使用、現場指揮及決策支援技術缺乏，即由環保署規劃在九十年及九十一年循序漸進辦理重大海洋污染演習二十次，及國內訓練七百餘人次。另特別委託國外著名應變訓練機構，辦理五場次國外訓練，由應變權責單位派選人員赴英國、加拿大、新加坡等國，接受海洋油污染應變器材操作、決策及管理<sup>39</sup>，以期能落實緊急應變計畫之執行。
- 參拾、洩漏排放之應變處理，最首要者為在最短時間內，依洩漏排放之情況迅速投入設備、人力、資源，及協調專業人士在技術及應變方式上之指導，即可將影響降至最低。而建立私人及各級政府應變單位之設備、人力、資源及地點目錄，即是執行應變作為時不可或缺之工具；同時對於距離最近之其他國家之政府應變設備及有經驗之私人機構、組織、公司，亦應事先協調取得互信機制後建立目錄，以備不時之需。對於前述之設備、人力、資源及地點目錄，應實地了解，定期查核，如有變動應即更正。
- 參拾壹、對於前項之私人及各級政府應變單位，外國政府及有經驗之私人機構、組織、公司，應建立聯絡簿，並定期聯繫及更正。

#### 自然資源受託人

<sup>39</sup>行政院環境保護署於九十二年度持續進行國內外人員海洋油污染緊急應變培訓，屆時國內領有海洋油污染緊急應變操作、評估、決策等人員國際證書的種子教官預計將達二百三十人，並廣泛分布於海巡、交通、漁業、國防、內政、經濟、環保等應變單位。

- 壹、依國家緊急事故計畫規範，總統須指派聯邦官員擔任公共自然資源委託人，授權其對會傷害、破壞、損失或威脅自然資源，及其生態系統之漏油污染事故，採取適當之應變作為，以保護自然資源及生態系統。
- 貳、自然資源受託人可參與和應負責任之當事者之協商，同時為取得應負責任之當事者對損害評估及回復費用之經費或處理保證，並以可不向當事者追訴為交換條件，此項授權有助於自然資源回復經費及處理之迅速解決。
- 參、自然資源受託人為向國家污染基金中心申請自然資源損害評估經費，自然資源損害評估之資訊發佈，處理特殊事故及與現場處理聯合小組協調，特指派一首席信託管理人負責。
- 肆、對於涉及屬於或由外國政府經營之自然資源，外國政府亦應指派該自然資源委託人負責相關事宜。惟此外國自然資源委託人之指派，應先經由外交途徑協調，且該自然資源之保護應與美國利益相關。

#### 漏油責任信託基金

- 壹、漏油責任信託基金之目的，係先行提供某些情況下漏油之移除經費，之後再依法由基金組織向應負責任者追償，有關漏油責任信託基金之申請，係經由位於美國維吉尼亞州之國家污染基金中心辦理。
- 貳、美國設置有國家污染基金中心負責在肇事者無法提供足額賠償時，對排放及有排放威脅事件提供經費，並依法向漏油肇事者提出損害賠償。據美國海岸防衛隊實際負責處理漏油污染之第一線工作人員表示，該基金提供經費非常迅速，使渠等在應變處理時無經費上後顧之憂。
- 參、美國聯邦政府負責，或由聯邦政府所操作、監管之公務船舶、設施，所造成洩漏排放的損失及應變行動經費，亦係由漏油責任信託基金支付。因聯邦政府礙於經費或預算之原因，無法籌得經費，故由此基金支付。
- 肆、另美國國防部在處理特殊狀況下之漏油經費，如移除航道上之沉船或障礙物之基金。另如付費時，海軍亦可提供相關緊急救助行動。
- 伍、洩漏排放之應變處理，在經費上以預算方式編列，則僅足以支付輕度之洩漏排放事故，且會比較不靈活，故以基金

方式比較能立即支援，產生效果。

附件一

參考書籍：

壹、 中文書籍資料

- 一、 吳俊毅，從正當法律程序觀點論海洋污染之管制，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國九十一年六月。
- 二、 洪伯昇，從國際法論我國海洋環境保護之相關法制，中央警察大學水上警局研究所碩士論文，民國八十九年。
- 三、 黃異，格勞秀士的海洋自由論，收於氏著海洋秩序與國際法，台北：學林文化事業，民國八十九年三月，初版。
- 四、 黃異，國際海洋法，台北：渤海堂文化，民國八十三年九月，初版。
- 五、 郭璧奎，防止海水污染，台北：幼獅文化事業，民國八十三年，初版。
- 六、 陳荔彤，海洋環境污染的國際法規規範，中興法學，第三十八期，民國八十四年八月。
- 七、 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，民國九十一年四月，初版。

貳、 英文書籍資料

- 一、 Douglas Brubaker, Marine pollution and international law-Principles and practice, London: Belhaven Press, 1993。
- 二、 E. D. Brown, The International Law of the Sea Volume I Introductory Manual, Brookfield, USA: Dartmouth, 1994。
- 三、 E. D. Brown, The International Law of the Sea Volume II Documents, Cases and Tables, Brookfield, USA: Dartmouth, 1994, pp.244-259; and Douglas Brubaker, Marine pollution and international law-Principles and practice, London: Belhaven Press, 1993。
- 四、 R. R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of the Sea (Manchester: Manchester University Press, 1988)。
- 五、 U.N. Doc. A/Conf. 62/WP. 10, July 15, (1977), Art. 1(4)。
- 六、 Yearbook of the United Nation, 1982, Vol. 36-p.1585; C. P. Srivastava, "IMO and the Law of the Sea," The United Nations Convention and the Law of the Sea: Impact and Implementation (Honolulu:Law of the Sea Institute,

University of Hawaii, 1987)。

參、美國海岸防衛隊書籍資料

- 一、美國海岸防衛隊海事作業標準規範：一九九五年版 (US Coast Guard Model Maritime Service Code, 1995 Edition)。
- 二、國家緊急應變計畫：漏油污染之應變 (Appendix to The National Contingency Plan-Oil Spill Response)。
- 三、美國海岸防衛隊馬里安納斯分區關島海事安全辦公室簡報資料 (The Brief paper of US Coast Guard Marianas section Marine Safety Office Guam)。
- 四、二〇〇二年上凱撒皮克河口區域緊急應變計畫 (2002 Upper Chesapeake Estuary Area Contingency Plan)。
- 五、美國薩摩亞地區緊急應變計畫 (American Samoa Area Contingency Plan)。
- 六、美國海岸防衛隊簡介 (The Brochure of US Coast Guard)。
- 七、美國海岸防衛隊簡報資料 (The Brief paper of US Coast Guard)。
- 八、美國海岸防衛隊海洋環境保護之國家應變體系簡報資料 (The Brief paper of National Response System-Marine Environmental Protection)。
- 九、美國海岸防衛隊低空無人操作垂直起降飛機簡報資料 (The Brief paper of The Deepwater Low Altitude UAV)。



## 附件二

### 參訪情形：

#### 壹、 美國紐約及紐澤西港口管理機構

##### 一、 接待及簡報人員：

- (一) Frederick A. Myers ( External Affairs Manager, Office of International Business )
- (二) Joseph Monaco ( Environmental Programs Manager, Port Commerce Department )
- (三) William Nurthen ( Strategic Support Initiatives Manager, Port Commerce Department )

##### 二、 訪談事項：

- (一) 紐約港水域環境保護現況
- (二) 紐約港水域環境保護未來計畫情形
- (三) 紐約港水域環境保護執法取締情形
- (四) 紐約港水域環保污染案例及處理情形

##### 三、 相關資料：

- (一) 美國紐約及紐澤西港口管理機構簡介 ( The Brochure of The Port Authority of New York and new Jersey )
- (二) 相關契約商聯絡表 ( Fact Sheet )
- (三) 二〇〇二年年度報告 ( 2002 Annual Report )
- (四) 美國紐約及紐澤西港口管理機構任務簡介 ( What We Do...at A Glance )
- (五) 美國紐約及紐澤西港口設施圖 ( The Port of New York and new Jersey Facilities Map )

#### 貳、 美國海岸防衛隊紐約機動隊

##### 一、 接待及簡報人員：

- (一) CDR M. Bobal ( Chief, Prevention & Compliance Division )
- (二) LCDR B. Fisher ( Assistant Inspection Branch, Prevention & Compliance Division )

##### 二、 訪談事項：

- (一) 紐約附近海域環境保護執法現況
- (二) 紐約附近海域環境保護執法之法令依據
- (三) 未來海域環境保護執法之規劃
- (四) 紐約附近海域污染事件案例及處理過程

三、 相關資料：

- (一) 美國海岸防衛隊紐約機動隊簡報資料 (The Brief Paper of US Coast Guard Activities New York)
- (二) 美國紐約及紐澤西地區二〇〇一年操演報告 (New York and New Jersey Area PREP 2001)

參、 美國海岸防衛隊華盛頓總部

一、 接待及簡報人員：

- (一) Gerard P. Yoest (Director, International Affairs and Foreign Policy Advisor)
- (二) Barry P. Smith (Command and Manager of Policy and Coordination Manage, International Affairs)
- (三) Jason M. Colosky (Chief, International Programs)
- (四) Joe Shea (International Programs Manager, Pacific and Indian Ocean Region)
- (五) LT Michael Sakaio (Office of Response, Plans and Preparedness Division)
- (六) Clare A. Wilson (Officer, International Affairs and Foreign Policy Advisor)

二、 訪談事項：

- (一) 美國對國際海洋環境保護相關公約之執行情形
- (二) 美國海岸防衛隊在海洋環保的角色定位
- (三) 美國海洋環境保護執法現況
- (四) 海洋環境保護之緊急應變計畫
- (五) 美國海岸防衛隊在全美海洋環境保護上之任務及編組
- (六) 美國海域重大污染案例及處理分析
- (七) 建立與本署聯繫合作及技術交流機制
- (八) 建立海域執法及安全等相關資訊交流機制
- (九) 美國海岸防衛隊對危安資訊之運作、傳遞及處理系統，及和國土安全部、中央情報局、聯邦調查局等單位互動及相互關係。
- (十) 美國海岸防衛隊工作人員之來源、組成、成份、升遷、管理、工作性質及人事交流情形。

三、 相關資料：

- (一) 美國海岸防衛隊簡介 (The Brochure of US Coast Guard)
- (二) 美國海岸防衛隊簡報資料 (The Brief paper of US Coast Guard)
- (三) 美國海岸防衛隊海洋環境保護之國家應變體系簡報資

料 (The Brief paper of National Response System-Marine Environmental Protection)

- (四) 美國海岸防衛隊整合規劃發展計畫簡報資料 (The Brief paper of The Integrated Deepwater System Program)
- (五) 美國海岸防衛隊低空無人操作垂直起降飛機簡報資料 (The Brief paper of The Deepwater Low Altitude UAV)
- (六) 低空無人操作垂直起降飛機光碟片 (The Brief CD of The Deepwater Low Altitude UAV)
- (七) 低空無人操作垂直起降飛機圖片 (The Photo of The Deepwater Low Altitude UAV)
- (八) 國際計畫組組長 Jason M. Colosky (Chief, International Programs) 邀請本署人員之參訪函。

#### 肆、 美國海岸防衛隊巴爾地摩機動隊

##### 一、 接待及簡報人員：

- (一) Lisa E. Knopf (Environmental Response and Preparedness, Activities Baltimore)
- (二) S. Michael Austin (Regional Emergency Response Coordinator, Environmental-A Division of US Liquids)

##### 二、 訪談事項：

- (一) 美國東海岸環境保護執法現況
- (二) 美國海灣及內水環境保護執法現況
- (三) 巴爾地摩機動隊之任務及編組情形
- (四) 海域污染事件案例及處理過程
- (五) 美國海岸防衛隊之定翼機在巡航時如何將海事危安資訊傳回基地 (是傳回一總情指中心或各沿岸情指中心)

##### 三、 相關資料：

- (一) 美國海岸防衛隊巴爾地摩基地時事通訊：二〇〇三年春季至夏季 (Coast Guard Activities Baltimore Newsletter-Spring/Summer 2003)
- (二) 二〇〇二年上凱撒皮克河口區域緊急應變計畫 (2002 Upper Chesapeake Estuary Area Contingency Plan)

#### 伍、 美國海岸防衛隊第十四區分部夏威夷基地

##### 一、 接待及簡報人員：

- (一) Paula Carroll (Captain, Fourteenth Coast Guard District)
- (二) Chris Curatilo (Chief, Fourteenth Coast Guard District)
- (三) Carolyn Lobron (International Affairs Officer, Fourteenth Coast Guard District)

Coast Guard District)

二、訪談事項：

- (一) 群島海域環境保護執法現況
- (二) 未來群島海域環境保護執法之規劃
- (三) 建立海域執法及安全等相關資訊直接聯繫機制
- (四) 轄區海域重大污染案例及處理分析
- (五) 漁船之管理情形，如進出檢查管制、電腦基資建立等。
- (六) 先前建立的漁船定位與管制系統，目前使用情形及效果。

三、相關資料：

- (一) 美國海岸防衛隊第十四分區海洋環境應變計畫簡報資料 (The Brief paper of US Coast Guard District 14-Marine Environmental Response Overview)
- (二) 美國薩摩亞地區緊急應變計畫 (American Samoa Area Contingency Plan)
- (三) 美國海岸防衛隊海事作業標準規範：一九九五年版 (US Coast Guard Model Maritime Service Code, 1995 Edition)

陸、美國海岸防衛隊馬里安納斯分區關島海事安全辦公室

一、接待及簡報人員：

- (一) Dale M. Rausch (Captain, Marianas section Marine Safety Office Guam)
- (二) Mr. Tossado (Deputy commander, Marianas section Marine Safety Office Guam)

二、訪談事項：

- (一) 與太平洋地區島國之海域執法及安全合作情形。
  - 1、目前已建立合作關係之太平洋地區島國有那些
  - 2、海域執法及安全合作情形現況
  - 3、實際海域執法及安全合作案例
  - 4、未來加強合作之規劃
- (二) 關島附近海域環境保護執法情形。
  - 1、重大海域環境污染發生時之處理模式
  - 2、如何監控海域之環境
  - 3、自行可處理之海域環境污染程度為何及如何處理
  - 4、有無合作之污染處理契約廠商及專家
  - 5、實際海域環境污染案例及處理情形
  - 6、海域環境污染防治之設備及實際作業情形
- (三) 建立台灣與關島緊急海域危安及污染、救難及執法合作

機制。

- 1、 緊急海域危安、污染及救難時之聯絡單位及電話
- 2、 建立未來海域執法等工作之合作機制

三、 相關資料：

- (一) 國家緊急應變計畫：漏油污染之應變 (Appendix to The National Contingency Plan-Oil Spill Response)
- (二) 美國海岸防衛隊馬里安納斯分區關島海事安全辦公室簡報資料 (The Brief paper of US Coast Guard Marianas section Marine Safety Office Guam)
- (三) 美國海岸防衛隊月刊：二〇〇三年七月 (Coast Guard, July 2003)
- (四) 美國海岸防衛隊預備人員雙月刊：二〇〇三年七月至八月 (US Coast Guard RESERVIST, July-August 2003)