

彈劾案文

壹、被付彈劾人姓名、服務機關及職級：

吳榮貴 交通部航政司十二職等司長（任期自八十七年九月迄今）

阮國棟 行政院環境保護署十二職等水質保護處處長（任期自八十四年一月十九日迄九十年二月七日，現任該署技監兼科技顧問室主任）

貳、案由：

希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。交通部航政司司長吳榮貴身兼中華民國海難救護委員會執行秘書，於案發後，未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍協助處理油污，亦未即時向交通部長及行政院陳報油污嚴重擴散情形，對於所屬花蓮港務局限制船員出境之辦理進度未能追蹤，更未於第一時間前往現場指揮救災。另行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟，於案發後，未依該署林前署長之指示，立即成立應變工作小組，亦未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，且明知除夕及年初一無法僱得除污工人，卻未有效處理。此外，該員雖督導所屬函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，惟未追蹤交通部之辦理進度，甚至誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般事件，一味寄望船方妥善處理，且未即時向行政院層報油污嚴重擴散之情形，該二員之失職行為，使墾丁國家公園龍坑生態保護區遭受嚴重油污染，損害生態與漁產資源並衝擊當地觀光產業，涉有違失，事證明確，核其所為均違反公務員服務法之規定，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

希臘籍阿瑪斯輪係於九十年一月十三日二十二時許主機發生故障【證一】，一月十四日十三時船隻逐漸漂往海岸線，同日十七時四十分【證一】許船身擱淺於墾丁國家公園外海，船長於十九時四十分【證二】發出求救信號，基隆海岸電台於一月十四日二十時四十五分接獲求救訊息後，即於二十時四十八分通知國家搜救中心，該中心復通知行政院海岸巡防署（以下簡稱海巡署），該署海洋巡防總局第十四海巡隊巡防艇即於二十二時【證三】許到達觸礁地點展開救援，於二十二時二十五分將二十五名船員全數救起【證四】，同年月十八日因該船船體觸礁裂損造成燃油外洩，十九日產生大規模油料外洩，相關機關未動員人力攔油、除油，致墾丁國家公園龍坑生態保護區海域遭受嚴重之油污染，該地區珍貴之生態、漁產、景觀遭受空前浩劫，並衝擊當地觀光產業，嗣後雖經各機關通力合作處理，然已坐失攔油、除油之最佳時機，致污染擴大，吳榮貴、阮國棟等被彈劾人顯有重大違失。茲將交通部、行政院環境保護署（以下簡稱環保署）於案發後之處理情形與重要記事，分述如表一、二：

甲、交通部部分：

一、有關交通部自九十年一月十四日至同年三月十六日對本案處理過程與重要記事如表一：

表一：交通部對本案處理過程與重要記事一覽表：

日期	交通部對本案之處理過程與重要記事
一月十四日	交通部所屬「中華民國海難救護委員會」係於七十一年二月十五日成立【證五】，其所屬台北任務管制中心及國家搜救中心均於九十年一月十四日晚二十時許，接獲基隆海

	<p>岸電台通報後，迅即展開救援行動。國軍搜救中心並立即於二十一時協調海巡署船隻及空軍海鷗直昇機前往救援，依據台北任務管制中心衛星偵獲之救援信號，於二十三時許順利將全船二十五名船員安全救出。是日二十三時二十分交通部高雄港務局（以下簡稱高港局）盧值日官通報交通部值日孫警員，該員於駐衛警值日紀錄簿填載：「...船隻有漏油狀況，恆春海巡署電洽高港局，請求支援處理漏油狀況，高港局回覆無處理漏油設備」【證六】，並於駐衛警值日紀錄簿「處理情形欄」勾選「一般事故紀錄呈閱」後，復於一月十五日八時二十分將該駐衛警值日紀錄簿送達該部航政司【證六】，有關由專業人員值班通報問題，交通部航政司吳司長於四月十一日接受本院詢問時指出：「交通部有固定值班表，海難救助通報與之並行：晚上九時開時由駐衛警接管：」，另由「交通部職員值班應行注意事項」【證七】可知，每日二十一時三十分後，由駐衛警負責值班，交通部亦坦承：「駐衛警對上述專業法令不熟悉：」【證八】。</p>
一月十五日	<p>交通部承辦人填具「交通部重大災害通報表」略以：「：二十三時許船員二十五員全部（棄船）獲救。」後，於七時四十五分通報台北任務管制中心，惟該「交通部重大災害通報表」未經單位主管、主任秘書、部次長核章，該表「現場最高指揮官」之欄位亦為空白【證九】，另於十三時三十分簽陳已通知交通部花蓮港務局（以下簡稱花港局）辦理，後續搶建事宜，將另案簽陳，由張次長核定【證十】。</p>
一月十七日	<p>十七時五十分交通部航政司謝科員擬具便簽略以：「：SMH 新加坡救難公司將於一月</p>

一月十八日	<p>交通部航政司謝科員擬具正式簽呈略以：「：據稱該輪現場有一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度：拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二平方公尺見方，本次抵台救難船配有收集廢油裝置，將優先處理油污狀況：因本案油污處理及船體處置後續問題，擬銜鈞長之命，請花蓮港務局妥處，並依本部會銜國防部頒『海難救護機構組織及作業辦法』第五條委員名單規定，委請行政院環保署協助處理：」【證十二】，該簽呈經海事科張科長、吳司長於一月十九日核章後，於一月二十日呈送交通部主任秘書、政務次長、常務次長及部長知悉；惟該簽呈反應油污染之時間為一月十七日十七時五十分時之情形，俟簽呈送達交通部主任秘書、政務次長、常務次長及部長知悉時，已是一月二十日，此時油污染狀況並非如簽呈所載之「約二平方公尺見方」。當日花港局並通報交通部函轉環保署依法採取油污清除之緊急處理及應變措施。</p>
一月十九日	<p>該日船身破裂，發生大規模漏油，交通部未派員至現場擔任海難救護委員會指揮官，統一協調指揮，交通部航政司海事科張科長於四月十一日接受本院就「九十年一月二</p>
	<p>十八日派遣一艘油污處理專用船舶抵達現場，採取緊急處理，以防止油污洩漏造成污染：據現場人員回報，僅有二公尺見方之柴油油漬，據判斷應不致有擴大之虞：行政院環保署亦請花港局妥善處理：」【證十一】呈次長、部長知悉，惟航政司吳司長於一月十八日批示：「：二、注意現有法規對本案之規範。三、全案另行繕打清楚完整再呈部次長核閱。」【證十一】</p>

	<p>十日至九十年二月二十日科長如何監控掌握漏油狀況：」之詢問時表示：「依相關法令規定，辦理通報、簽報部次長，協調環保署、國防部協處。」，該員復表示：「我是九十年二月十二日進駐」，此外，交通部航政司吳司長亦指出：「：並未另再通知委員開會，因為船公司處理中：」。【證十三】</p>
<p>一月二十日</p>	<p>交通部依據花港局一月十六日、十八日之傳真，於一月二十日以交航九十字第〇〇〇八四五之一號函請環保署協助油污後續處置、油污監控及協助相關單位採取緊急處理及應變措施【證十四】，該文係於十時五十八分由環保署收文【證十五】，惟交通部事前並未先行以電話或傳真通知該署，另該日再以交航九十字第〇〇〇八四五號函請花港局妥為處理及協同環保單位採取緊急處理及應變措施【證十六】，環保署亦於同月日以（九〇）環署水字第〇〇〇五七四四號函【證十七】請交通部依「海難救護機構組織及作業辦法」第四條之規定，動員軍方人力、設備清除油污，該文係於該日十七時五分經由電子公文傳送至交通部前置處理收訖【證十八】，一月二十九日掛號【證十七】，並於三十日上午十時二十二分分送交通部航政司收發室【證十八】，惟查環保署於發文前亦未事先以電話或傳真告知交通部【證十八】。關於公文處理時效延宕問題，交通部航政司吳司長於四月六日接受本院詢問時表示：「：當時環保局等相關單位已皆在現場協助，公文僅是做確認：」，交通部九十年三月二十日交航九十字第〇二五九五三號函復指出：「：本案新春期間過長，依本部資訊中心規定，於新春期間設備應於下</p>

	班前關機，以維安全：「【證十五】，另關於通報行政院問題，交通部航政司吳司長於四月十一日接受本院之詢問時表示：「：過年期間，當時並未通報行政院長：」。【證十三】
一月三十一日	交通部航政司吳司長洽國防部協商軍方支援事宜。【證十九】
二月一日	交通部於二月一日由航政司吳司長率同黎技正、張科長及承辦人至國防部協調國軍協助【證二十】，屏東縣環境保護局（以下簡稱屏東縣環保局）於九十年一月三十日以（九〇）屏環水字第一二二〇號函邀集環保署、交通部等十個單位於二月一日召開協調會【證二十一】，交通部亦派員參加，會後之第四天，交通部航政司方將會議辦理情形發報部長知悉，部長係於二月十二日核閱簽字【證二十二】。
二月二日	交通部依環保署一月二十日（九〇）環署水字第〇〇〇五七四四號函【證十七】，於二月二日以交航一八八一號函請國防提供必要之協助【證二十三】，同日並以交航一八八一之一號函【證二十四】請花港局依「海難救護機構組織及作業辦法」第十三條規定辦理。
二月六日	交通部航政司吳司長及海事科張科長於十五時至環保署參加「研商希臘籍阿瑪斯貨輪漏油污染相關處理事宜會議」會後交通部航政司就會議情形向部長提出書面報告，惟該報告於二月六日簽出後，遲至二月十二日，方送達部長辦公室批閱。【證二十五】
二月十二日	交通部派員進駐南部緊急應變小組並參加當日下午由環保署召開之會議。

三月十六日

交通部以交人九十字第○○二六二一之一號函，就本案核定下列人員之懲處：花港局黎局長申誠一次（事由：未能積極整合相關機關採取有效措施，督導業務顯有疏失。）、航政司海事科張科長記過一次（事由：未依災害緊急通報作業規定通報及未更積極協調相關機關立即採取緊急應變及有效應變措施。）【證二十六】。

二、交通部吳榮貴司長遺失部分：

查六十六年發生布拉格油輪事件後，政府為解決海難事故所衍生之海洋油污染問題，交通部依商港法第三十六條：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，交通部得會同國防部設立海難救護機關，其辦法由交通部會同國防部定之。」為法源依據制訂：「海難救護機構組織及作業辦法」，該辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」，復同辦法第四條亦規定：「海難救護委員會任務如左：…二、海上油污及有毒物質之消除及處理。…四、海難及海水油污與有毒物質涉及國際爭端事務協助之處理。五、海難救助、海水油污及有毒物質國際公約、規章及外國法令之蒐集與研究。六、海難救助、海水油污與有毒物質法令規章及作業手冊之研議。七、其他有關海難救助之處理。」，該委員會並設「台北任務管制中心」（由交通部負責），「國軍搜救中心」（現為國家搜救中心，由國防部負責），「船舶救助中心」（由海軍總部負責），及「災害處理中心」（由各港務局負責），其中「災害處理中心」任務之一即為辦理「海水污染之處理」，此一任務於海洋污染防治法通過後，迄今仍屬有效，是以交通部應依上開規定辦理，合先敘明。茲將交

交通部航政司吳榮貴司長違失臚列如次：

(一) 交通部航政司吳榮貴司長未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍部隊協助處理油污：

依海難救護機構組織及作業辦法第二條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」環保署據此於九十年一月二十日以(九〇)環署水字第〇〇〇五七四四號函請交通部依該辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污【證十七】，惟交通部遲至二月二日方以交航九十字第〇一八八一號函【證二十三】行文國防部協助處理，惟是時已逾處理油污之黃金時段，大量油污襲捲墾丁國家公園龍坑生態保護區，造成珍貴生態與漁業資產受嚴重破壞，當地民眾賴以維生之綠色觀光產業亦受波及，損失不貲。

交通部雖以一月二十日為連續假期前一天，電腦主機於下班前關閉【證十五】未收到該文為由，提出辯解，惟查該署(九〇)環署水字第〇〇〇五七四四號函【證十七】係於同日十七時五十分經由電子公文傳送至交通部前置處理收訖【證十八】，當時仍為上班時間，惟該部遲至一月二十九日方掛號收文【證十七】，並於一月三十日上午十時二十二分送達交通部航政司收發室【證十八】。關於公文處理延宕問題，吳司長於四月六日接受本院詢問時指出：「：當時環保局等相關單位已皆在現場協助，公文僅是做確認：」【證二十七】，四月十一日該員再次接受本院詢問亦坦承：「環保署之公文，航政司是三十日依公文程序辦理：」、「中間有收文程序問題：」【證十三】等云云。惟查行政院於九十年一月三日第二七一六次院會中，院長即提示：「即將到來的春節假

期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先的心理準備，預先建構通報及應變機制，確立對口的單位或人員，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應。【證二十八】，是以吳榮貴司長允應有所警覺，本當有防患未然、制變機先的心理準備，況查一月十九日該貨輪已大規模漏油，依商港法第三十六條及海難救護機構組織及作業辦法之規定，該部航政司吳榮貴司長（兼任中華民國海難救護委員會執行秘書【證二十九】）更應主動掌控中央與地方各機關之處理狀況，並積極主動與相關機關連繫瞭解需求，在該案未處理完竣前，更應協調該部相關單位，確保各項通訊、資訊設備之暢通與資訊之即時送達，以掌控即時災情，豈有明知漏油污染之嚴重性而延宕處理，並推卸責任，諉稱資訊設備關機之理？顯見航政司吳榮貴司長未切實督導所屬，亦未即時協調部內相關單位，密切注意接收與分送緊急公文，對於行政院長前開叮嚀與指示，置若罔聞，致坐失即時協調國防部動員國軍部隊協助處理油污之良機。

（二）吳榮貴司長於任內未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污染緊急應變計畫」，致案發後無法整合各機關團隊力量，即時處理外海油污染，任由油污染持續擴大：

查行政院於八十七年一月二日召開第二五六〇次院會時，行政院院長即指出：「：建立一個創新、彈性、有應變能力的政府，實為提高國家競爭力的基礎：」，惟欲建立有應變能力之政府，則平日對於可能發生之危害，事前均應有周詳之國家緊急應變計畫(National Contingency Plan, NCP)，救難人員應配有「緊急應變程序卡」，方能依計畫迅即動員，化解危機，減輕損失，並加速環境復育。

次查交通部所屬運輸研究所於八十六年十一月完成之「建立我國海上油污染防治能力與國際合作之研究」第三頁、第三十七頁分別指出：「∴台灣附近海域之海難風險度偏高∴不論一九七七年布拉格油輪觸礁案或一九九四年中苓二號油駁船沉沒案，皆可顯見國人對此項事故之因應處理能力之不足∴」【證二十九】、「油污染緊急應變計畫應考量須繪製油污染風險水域圖、判斷及預測海上油污染物質之動態變化、繪製沿海敏感水域圖、劃定優先保護水域、訂定海上洩油事故因應策略、建立油污染緊急應變組織」【證三十】，同研究報告第九十五頁復指出：「∴我國至今尚無一個國家級之緊急應變計畫，亦無一個明確之主管機關」【證三十一】，該研究報告第八十八頁更提出警訊略以：「本事件（指七十九年四月十六日發生之東方佳人輪擱淺漏油污染海域案件）充分暴露我國油污染應變能力之薄弱，油污染應變體系之虛化∴」【證三十二】，上開該研究報告前經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部【證三十三】，該部航政司吳榮貴司長於八十七年九月就任現職，對於主管業務長期面臨之問題與當年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服，吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，遲未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污染緊急應變計畫」，吳榮貴司長於九十年四月六日接受本院詢問時即坦承：「∴本案動員之主導容有不足及欠缺其他各項工作配合∴」，顯見平日未建立「海洋油污染緊急應變計畫」，致案發後無法整合各機關團隊力量，即時動員處理外海油污染，任由油污染持續擴大，嚴重損及墾丁國家公園龍坑生態保護區珍貴自然生態。

(三) 吳榮貴司長於一月十九日油污染擴大範圍時，未立即向交通部長及行政院陳報：

行政院於八十九年七月二十六日召開第二六九二次院會，會中行政院院長指示訂定「災害緊急通報作業規定」，該規定指出：「：三、災害範圍：指風災：海難：。：四、通報聯繫作業：。：災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院國家搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報：」，另九十年一月三日行政院召開第二七一六次會議，院長亦提示：「即將到來的春節假期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先的心理準備，預先建構通報及應變機制，確立對口的單位或人員，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應。」【證二十八】，惟查本案發生後，交通部航政司遲至一月十八日方由謝科員擬具正式簽呈略以：「：據稱該輪現場有一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度：：拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二平方公尺見方」【證十二】，該簽呈經科長張光正、司長吳榮貴於同年月十九日核章後，二十日呈送交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉，惟該簽呈表達之油污染狀況係屬一月十七日十七時五十分時之情形，俟簽呈送達交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉時，已是一月二十日，此時油污染狀況並非如簽呈所載之「約二平方公尺見方」，航政司吳司長卻未就一月十九日以後油污染之嚴重情形向交通部部長及行政院陳報，此可由行政院陳政務委員錦煌於四月十一日接受本院詢問時表示：「災難屬災害防救法部分，海洋污染屬海洋污染防治法部分，交通部本身有救難機制及系統，當然救難及油污往往一體兩面，難以區分，惟未通報災害防救委員會。」【證十三】吳榮貴司長於四月十一日接受本院詢問

時表示：「：過年期間，當時並未通報行政院長：」【證十三】等語，印證甚明。

（四）吳榮貴司長未於事故現場執行統一指揮之任務：

由於海上處理油污涉及層面甚廣，尤以油污漂流軌跡之正確預測更是應變處理成功之關鍵因素，油污處理現場應有指揮官作現場研判，為掌控處理油污時效，該指揮官負有整合與綜合考量「遇險因素」、「天候因素」、「設備因素」、「技術因素」、「除油單位作業條件」等因素，作出緊急決策之責，惟欲達成目的，各有關機關平日即應建立氣象及海洋環境資料庫，包含海流、潮汐、潮流、風速、風向等，利用預測污染物擴散（prediction of propagation of pollutants）之動態數學模式，作好徵調支援人力、物力之計畫，俟事故發生時，緊急應變之決策應由現場緊急應變小組指揮官緊急諮詢專家幕僚之意見後作出。

此外，吳榮貴司長亦指出：「：並未另再通知委員開會，因為船公司處理中：」【證十三】，顯見該員缺乏危機處理應親臨現場掌控現況，並統一指揮中央與地方機關之觀念，致各機關相互發文與通報，卻未即時動員人力、設備處理油污染，釀成嚴重之後果，顯有違失。

（五）吳榮貴司長於任內未辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理中央與地方機關之緊急應變聯合演練，致各機關臨危慌亂，無法整合政府團隊力量：

查船舶漏油污染海洋屬於稀少性（Events Rare）事件，稀少性事件常令人忽略標準處理程序，因此平日之無預警演練有其必要性，事前聯合演練（包含：各機關間之書面及通信演練、實況演練：等），可提供於模擬狀況下之實務訓練、測試評估防污計畫效率、設備是否充足、技術可行

性評估、動員人力狀況、縱向指揮與橫向協調機制之有效性、通訊管道之暢通、證據保全機制及喚起眾人之危機意識與強化應變技能；等，因此定期之聯合演練甚為重要，惟查交通部航政司吳榮貴司長於任內未辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污染處理，中央與地方機關之緊急應變聯合演練。環保署水保處阮前處長國棟於九十年四月六日接受本院就「環保單位有無作過海污搶救之演習或演練？」之詢問時，即表示：「沒有。」【證三十四】，張光正科長於四月十一日接受本院約詢時亦僅表示：「∴每年邀各相關單位舉行研討會，請海軍做救難示範表演，建議相關單位增置相關救難設備，如：海鷗部隊夜航設備等。」【證十三】，交通部吳榮貴司長於四月十一日接受本院詢問時亦指出：「交通部屬協調機關，未親自辦理：∴」【證十三】。

復查本案發生後，海巡署第十四海巡隊於一月十四日二十三時二十分電請高港局協助處理油污時，高港局聲稱無漏油處理設備【證六】，環保署於一月十五日請屏東縣政府處理【證三十五】時，該府雖成立應變小組處理，惟事實證明，以地方政府之層級，其油污處理能力甚為薄弱。該署復於一月十九日電請中國石油股份有限公司（以下簡稱中油）協助抽取船上殘油【證三十六】，中油於一月二十日勘查後，又認為目前擁有之抽油船隻無法由失去動力之船隻抽取殘油【證三十七】，交通部於一月二十日行文環保署依海洋污染防治法緊急應變【證三十八】時，環保署又於一月二十日行文交通部協調國防部動員國軍部隊協助處理【證三十九】，花港局通報交通部【證四十】所屬「中華民國海難救護委員會」時，交通部又請花港局協同環保單位採取應變措施【證十六】，上開各機關流於形式之公文往返與通報，顯見當時各機關臨危慌亂，政府團隊力量無以

整合，此乃吳榮貴司長（兼任中華民國海難救護委員會執行秘書）未於任內辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理，中央與地方機關之緊急應變聯合演練所致。

（六）吳榮貴司長自上任至本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之虛構組織：

交通部運輸研究所八十六年十一月完成之「建立我國海上油污污染防治能力與國際合作之研究」第一〇二頁即指出：「海難救護委員會：所有成員雖然涵蓋相關部會，卻非為專責機構，缺乏定期之協調與溝通。以海難救護委員會之背景，平時無法對油污防治之執行單位進行督導訓練，一旦發生大型油污事故，如何能達到OPRC公約所要求能迅速採取有效之因應行動：」【證四十一】，該研究報告前經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部在案【證三十三】，吳榮貴司長於八十七年九月任現職，對於主管業務長期面臨之問題與當年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服，詎吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，該員自上任迄本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致使各機關經驗無以傳承、救災與油污處理科技交流中斷、動員協調與熟悉應變之機制喪失，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之虛構組織。

（七）吳榮貴司長自上任至本案發生前，未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建置各機關處理海上油污設備整合、調度運用之機制：

查交通部運輸研究所八十二年二月完成之「航運安全相關法規與海事資料之分析研究」第一

九一頁指出：「：我國擁有海上執行能力的機關雖備有船舶、航空器及其他裝備，卻缺乏完整之管理規定：」【證四十二】，該所於八十二年十一月完成之「船上油污染應急計畫及因應對策之研究」第一一頁復指出：「主要的洩油處理裝備，如攔油索、撈油船、吸油材料、噴灑系統與擴散劑儲備：額外裝備包括拖船與工作船、飛機、公路卡車、發電機與動力組、真空吸油卡車：防護衣及現場使用之通信設備：等」、「：需要製作洩油處理裝備與補給目錄表：以便在發生洩油事故時使用：」【證四十三】，該研究報告前經該所於八十二年十二月十日以運管字第八二〇〇七三七六二號函送交通部在案【證三十三】，另該所八十六年十一月完成之「建立我國海上油污染防治能力與國際合作之研究」第九十七頁復指出：「荷蘭全國有十套雙臂清掃回收系統，此種外海浮油回收裝置可適用於大風大浪之下的海上操作：挪威擁有六十哩長之攔油帶，政府並與漁船簽訂契約，可加裝吸油器成為撈油船兼作儲油船，以處理大型油污染事故：」，第九十八頁亦強調：「法理上港務局為我國現行區域性海上油污染防治單位，所配置之設備與器材若與國外相比，不論在種類與數量上均相差甚遠，對於防波堤外之海上油污事故就毫無處理能力：政府各部門無應變能力與清除設備，每次發生海上油污染時，就出現各部門間互推責任之現象：」【證四十四】，該研究報告亦經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部【證三十三】，該部航政司吳榮貴司長於八十七年九月就任現職，對於主管業務長期面臨之問題與歷年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服。詎吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，除未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建立中油、國防部

與各港務局相互調度支援外海除油設備（如：除汙船、攔油索、吸油棉、護岸麻袋、除油劑、直升機、氣象、海象基本資料、海洋生態基本資料庫）之機制。

上開情形，環保署林前署長於九十年四月六日接受本院詢問時即指出：「在龍坑地區之地形不可能繫下攔油索，台灣現有之攔油索只能在南灣海域可以繫下...，目前國家設備無攔油索（註：意指無外海型攔油索）」、「建議油污法應該馬上制定以澈底解決問題，希望在一年內有關油污之設備要馬上建立起來...總的來說，設備最為重要而立油污法乃為首要，次而人力、技術都是未來改革之重點及方向。」【證四十五】，行政院陳政務委員錦煌於四月十一日接受本院就「重大海洋污染處理設備足夠否？」問題之詢問時亦指出：「除油污設備據悉應集中在近海港口部分，就現況而言設備缺乏，環保署已提出緊急採購設備之計畫。」【證四十六】，交通部航政司吳榮貴司長於四月十一日接受本院就「其他港務局有無攔油索？」之詢問時表示：「有，但長度不足，且天候狀況不適使用」【證十三】。是以本案發生後，交通部得知高港局無外海除油設備時【證六】，因缺乏除油設備相互調度支援之機制，致坐失即時攔油除油之良機。

（八）吳榮貴司長自上任至本案發生前，未將歷次船舶漏油污染處理案例，編印案例手冊，致處理經驗無以傳承：

查六十六年發生之布拉格油輪漏油案、七十九年發生之東方佳人號貨輪污染案、八十七年發生之阿曼娜輪油污染案，皆由港務局、軍方、中油、漁政單位共同處理【證四十七】，其處理經驗與動員方式甚為重要，交通部卻未編列經驗手冊、技術手冊，亦未彙整歷年海事評議審議報告、

海事仲裁報告，以了解各案之處理經驗，並研究海事案件發生原因，以決定改善措施，並建立標準作業程序、促成航運安全法規之改善。張光正科長於四月十一日接受本院就「相關案例之經驗傳承有無？」之詢問時表示：「各港務局會將處理經過做研究」【證十三】，足見吳榮貴司長位居中華民國海難救護委員會執行秘書要職，卻漠視此經驗傳承之重要業務，於任內均未辦理。致面臨同性質之海難發生時，昔日慌亂失措、互推責任之景象，再度重演，該員難辭違失之咎。

(九) 吳榮貴司長未追蹤花港局對於限制船員出境之辦理情形：

環保署於一月十九日以(九〇)環署水字第〇〇〇五二六七號函【證四十八】花港局略以：「：：目前已有燃油外洩，請依海洋污染防治法第三十五條之規定限制該船船長：：等相關船員離境：：」，惟該部接獲該副本後，航政司吳榮貴司長未主動追蹤花港局辦理進度，任由該局延宕至一月三十日方函請內政部警政署入出境管理局限制船員出境【證四十九】，然肇事船員二副業已先行離境。

乙、環保署部分：

一、環保署自九十年一月十五日至同年四月十一日對本案之處理過程及重要記事，如表二：

表二：環保署對本案之處理過程及重要記事一覽表：

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
一月十五日	上午八時二十分接獲高港局吳課長以電話告知(經查海巡署海洋巡防總局第十四海巡

隊於深夜二點即以緊急傳真單傳真該署承辦人楊海寧技正)【證五十】有希臘貨輪擱淺漏油後，環保署隨即洽海巡署海洋巡防總局(以下簡稱海巡署海洋總局)了解狀況，並通知花港局協助處理，復於當日九時十分電告屏東縣環保局略以：「海洋污染防治法剛公告尚無施行細則及相關配套措施，請以監督立場處理，督促並連絡花蓮港務局要求船公司儘速抽出燃油」，並指示該局依海洋污染防治法第三十二條規定辦理，且請花港局發函限制船員出境，該署並洽海巡署海洋總局了解狀況，得知當時尚未有油污外洩之情形。另委請中央大學遙測中心遙測、蒐證以瞭解污染情形，俾為求償依據(經檢核書面資料發現，該署委請中央大學遙測中心蒐證擬簽日期及陳判日期均為一月卅一日，惟該署聲稱已於一月十五日洽請中央大學進行衛星遙測蒐證，其第一次所得之資料為一月十七日之衛星照片，經處理以後於一月十九日送交該署)【證五十一】。惟該署對本案之處理欠缺警覺性，未如屏東縣環保局立即組成應變工作小組，監督船方，儘速將所餘燃料油抽出，避免燃料油繼續外洩，污染更大面積海域。另該署楊技正、宋科長每天均至水保處阮處長辦公室報告案情，交換意見，該署水保處阮前處長於九十年四月六日接受本院詢問時表示：「海洋污染防治法是污染防制法我們電告交通部及花蓮港務局，卻又函復回來給我們令人不解。」，該署林前署長亦表示：「∴災害處理中心設在花蓮港務局，其應通報海難救護委員會，由港務局啟動報請交通部，依海洋污染防治法第卅二條屏東縣環保局是首先要處理之單位，本案船方派了很多專家來有心

	處理，惟依商港法第卅六條交通部應通知救護委員會，主動協調通知各單位來做。」，該署李前副署長亦指出：「一月十五日在海難階段，一月十八日油漏後才是環保署之工作，但在一月十五日環保署即採先機，先通知花蓮港務局。」。
一月十六日	上午十時該署接獲屏東縣環保局以電話回報：「據海巡署表示海面上有微量油污」，該署遂於電話中指示屏東縣環保局依海洋污染防治法規定，要求船公司採取緊急應變措施以防止、減輕及排除污染；該署所屬稽查督察大隊南區隊於十一時四十分通報該署：「油污並未擴大，已要求船方應先抽油。」，該署林前署長批示：「請水保處密切關注處理。一旦發生任何意外，本署責任最大【證五十二】。（層轉後一月二十日批示。）」，該日SMHI救難公司之專家到達現場。
一月十七日	該署聲稱，因海象惡劣，船方所請之SMHI救難公司在一月十七日、十八日、十九日無法出海處理油污。
一月十八日	該日船身破裂開始明顯漏油後（環保署雖於二月十一日及三月八日版本之該署大事紀要聲稱有搶救作為，經查僅於承辦人宋浚評科長未送上級核閱之工作報告中【證五十三】，簡略提到油污大量外漏及該署稽查督察大隊南區隊至現場勘察因風浪大無法出海，惟詳查該署重大案件摘要報告文件顯示，係於一月十九日上午十一時，初步判斷油污有逐漸擴散趨勢【證五十四】。該日該署指派稽查督察大隊南區隊前往現場，命船方採必要措施，及請交通部啟動「中華民國海難救護委員會」，水保處阮前處長並指示

	<p>楊、宋二員洽請中油協助，若中油基層溝通有困難，則由處長出面向副總或總經理溝通，中油回覆僅傳真公文即可，另有關動員處理油污之問題，阮前處長國棟於九十年四月十一日接受本院就「九十年一月十八日為何沒有全面動員起來？」問題詢問時承認：「<u>沒有動員係有缺失。</u>」。</p>
<p>一月十九日</p>	<p>該署於一月十九日以(九〇)環署水字第〇〇〇五二四六號函請中油協助處理油污【證五十五】，公文發出前，先以電話請求該公司支援，該公司安環處立刻答應該署請求，並要大林廠派員前往現場了解狀況，該署於該日並以(九〇)環署水字第〇〇〇五二六七號函請花港局依海洋污染防治法第卅五條規定限制船員離境【證五十六】。該署認為，其並非花港局上級單位，與該局相關人員並不熟悉，事先並未以電話或傳真通知該局配合辦理，另該署管考處於十一時四十分通報署長：「初步判斷油污有逐漸擴散趨勢。」，該署署長批示：「茲事體大、如擬(：請水保處連繫海巡署協助調查蒐證，以加強海域污染防護。)【證五十七】，該署管考處於十五時再通報：「估計該船重油存量約為一千五百公秉，預估會有五百公秉外洩，龍坑至砂島一帶海域已受油污污染，油污似有擴大跡象。」，署長批示：「阮處長，應以緊急事件處理(一月二十日批示)【證五十八】。該署水保處於十七時五十分再次通報：「報告各相關機關辦理情形」，署長再批示：「似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則出事，本署責任重大。(一月二十日批示)」。【證五十九】</p>

一月二十日

該署林前署長鑒於漏油情形事態嚴重，乃於下午以(九〇)環署水字第〇〇〇五七四四號函請交通部儘速依海難救護機構組織及作業辦法第四條之規定，動員軍方人力、設備清除油污【證六十】。惟阮員未依林前署長指示及海洋污染防治法第十條之規定成立海洋污染事件處理工作小組並立即擬訂海洋油污染緊急應變計畫，僅於十五時召開會議研商指示：「一切依海污法執行，一切依法行政，逐條不可遺漏。」及建立春節緊急電話聯絡網。有關春節連續假期期間，該署人員之處理情形，該員於九十年四月六日接受本院詢問時所提供之書面說明則指稱：「二月二十二日，放假第二天，宋科長即電告，他已追蹤聯繫墾管處、環保局、海巡署人員，並進註現場，經要求運來裝備器材並雇人除污，往後幾天，宋科長幾乎二至三小時，均向我(手機)報告現場狀況：『【證六十一】，另屏東縣環保局徐局長於四月十一日接受本院就「過年期間由誰監控處理本案？」問題詢問時，亦表示：『由本局及環保署宋科長監控之，依海洋污染防治法第卅二條本局監督船方除油工作。』，另林前署署長於四月六日接受本院詢問時則表示：『阿瑪斯油輪事件至今已三個月，單純油污事件變成政治風暴，個人承擔一切無怨無悔：』惟在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月廿四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理，但我不怪他，因他有專業之見解，依商港法第卅六條已對油污處理及職權有所明訂，行政院亦於八十九年十二月廿二日決議通過國家搜救中心，應由交通部負責，所以不能因海洋污染防治法通過只三個月，在沒有預算、人力之情況下推給本

署，則對我同仁是不公平的...」。至於前揭環保署一月二十日(九〇)環署水字第〇〇〇五七四四號函，交通部遲至二月二日方將該函轉送花港局，請其確實依「中華民國海難救護組織及作業辦法」第十三條規定辦理，有關該文之時效問題，據該署表示，發文之同時，並未以電話先行通知交通部，亦未先傳真給交通部，僅於一月二十日十六時四十八分以電子公文交換給交通部，並經交通部十七時五分傳送完成，另台灣海運企業股份有限公司(以下簡稱台灣海運公司)於一月二十日十九時八分傳真掛號【證六十二】至該署稽查督察大隊傳真機(該時段環保署人員已下班)，請環保署協助以直昇機空勘海域污染情形並灑除油劑除油，並請協調相關單位協助，該傳真於一月二十九日送達該署水保處辦理，水保處承辦人於二十九日下午在辦公桌上發現此一傳真文件後，即以電話洽告台灣海運公司，請該公司儘速抽取船上剩餘燃料油，至於該公司要求該署協調直昇機協助乙節，該署告知請先向民間航空公司洽租，另有關請求協調其他單位處理之事項，亦告知請該公司依各機關權責以表列方式送署憑辦。該署另於一月三十日以環署水字第〇〇〇六四三八號函正式函復該公司前述事項，並要求該公司應依海洋污染防治法第十四條及第三十二條規定，清除該輪所生之污染。案經該公司於二月一日在屏東縣環保局於墾丁國家公園管理處所辦之協調會上，提出其清除油污因應計畫及希望政府單位協助事項，並經與會各單位代表同意在案。惟該協調會並未邀請國軍搜救中心參與，該公司並且提出說明，該公司已洽民間之德安航空公司，

	另中油於二十日上午至現場勘查，認為該公司所有船隻無法靠近，且遇難船無動力，無能力處理。
一月二十二日	該署宋科長到達現場，督導船方處理油污，惟該署認為，天候不佳，無法清除。據該署水保處阮前處長所提書面資料指出：「一月二十二日，放假第二天，宋科長即電告，他已追蹤聯繫墾管處、環保局、海巡署人員，並進註現場，經要求運來裝備器材並雇人除污，往後幾天，宋科長幾乎二至三小時，均向我（手機）報告現場狀況：：」【證六十三】。
一月二十九日	該署洽請中油，協助處理清出之油污，並發現一月廿日台灣海運公司申請該署支援有關阿瑪斯號油污處理事宜之特急件傳真通報【證六十四】；此外林前署長再次於重大案件摘要報告公文批示：「請水保處主動處理，不令其惡化之可能，不應令地方環保局等拖延」、「請水保處再密切連繫，掌握狀況」【證六十五】。
一月三十日	當日中國時報第廿版報導：「：油污擴大整個鵝鑾鼻海岸，造成魚蝦、貝殼、海藻死亡：：」，該署以(九十)環署水字第○○○六四三八號函【證六十六】要求船方「污染者自行負責」，請台灣海運公司抽除船上燃料油。此時位於第一線之屏東縣政府農業局、建設局未能到現場採集「魚蝦、貝殼、海藻死亡」之證據，該署亦未主動聯繫行政院農業委員會（以下簡稱農委會）督促、指導屏東縣政府農業局採證，以利後續索賠。
一月三十一日	台灣海運公司傳真掛號請求該署協調相關單位協助，並請求指導除油計畫，該署復於

<p>二月一日</p>	<p>有關單位於墾管處舉行「為妥善處理擱淺於本縣鵝鑾鼻外海之希臘籍阿瑪斯貨輪造成海岸污染事件，辦理現場勘查及處理後續協調會」，環保署除派員協助外，並邀請海洋大學海洋法律研究所教授及德久法律事務所律師一同前往，以進一步迅速解決此一油污污染事件，該次會議重要決議之一為：「：請行政院環境保護署視實際狀況，成立緊急處理應變小組：」，會中該署並要求船方代表提出委任書，加速處理岸上油污清除，並檢討清除油污方法，對清除人員健康問題應予考慮，各單位並達成六點結論【證</p>
	<p>九十年二月二日以環署水字第○九○○○○六四二二號函復該公司，略以「本案業經屏東縣環保局於本（九十）年二月一日召開協調會中，本署代表已明確表示對貴公司處理油污之努力有待加強之外，已有初步結論，應請依該會議結論儘速研擬油污清除處理計畫書，送屏東縣環保局憑辦。」，另該署於一月三十一日接獲中央大學第二次衛星照片後，經研析，認為必須進一步以「遙控飛機蒐集污染現況數位空攝影像資料」技術來蒐集該輪污染海域現況，以利未來污染損害賠償之依據，故於一月三十一日洽請中央大學以遙控直昇機之數位影像蒐證，作為將來求償之依據，並請屏東縣環保局協助配合【同證六十七】，該日林前署長指示所屬水保處儘速召集中油、海巡署、內政部墾丁國家公園管理處（以下簡稱墾管處）等有關單位共同協商有關本案漏油案件之處理，惟該署水保處卻委由屏東縣環保局召開，屏東縣蘇縣長雖請環保局長建請該署主持會議，惟該署僅派員列席並未主持該協調會。</p>

	六十八】。
二月五日	該署水保處阮前處長至墾管處與屏東縣政府等組成專案小組，十八時卅分召開後續處理協調會，國外專家研商處理最有效方法，增加可用資源投入，該署並於是日邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於二月六日開會研商成立跨部會油污處理小組前置籌備之相關事宜，另環保署人員與台灣海運公司人員、船方及保險公司委任律師會同 IOPB 人員針對該項清理計畫做非正式之協商。
二月六日	上午該署邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於墾管處討論組成跨部會工作小組，研商油污處理相關事宜，以一個月內清除油污為目標，請軍方動員人力支援。下午則由該署副署長林達雄主持，邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於該署討論並正式組成跨部會工作小組，並同時召開第一次工作會議，請各機關就相關事宜處理及規劃各項工作進度與後續應辦事宜。
二月七日	該署林前署長搭機南下至現場視察本案處理現況，成立專案協調中心；該署李前副署長在行政院院會向行政院長作專案報告，院長指示有關油污清理工作，需盡所有可能縮短清理時間。該署復於夜間九時召集各相關部會召開本案工作小組第二次工作會議，並作成會議記錄【證六十九】。其會議記錄稿於二月八日傳真至屏東縣環保局，請該局確認船方所提清理計畫書是否與會議結論符合。

<p>二月八日</p>	<p>該署認為，因天氣因素，無法進行除油工作，上午八時該署人員與海利公司人員勘查新路線，勘查結果為可行之方案，當場要求船方代理公司準備設備，下午五時三十分再次勘查，船方委託公司已有油桶及木板之準備工作。林副署長並陪同陳鴻基、陳傑儒立法委員進行空勘，結果顯示龍坑附近約二公里長之海岸線為主要污染區，立法委員要求：「儘速處理」、「船身、礮沙及船內之存油要尋求解決方案」、「索賠之問題要請外交部協助」、「跨部會小組之召集人應由行政院高層擔任。」，環保署另表示，有環保志工願意參予油污清除工作，經該署洽墾管處李處長表示因地形有眾多峭壁，暫無法多開清除管線，除目前之一條路線外，已找到另一條新路線，惟涉及林務單位之土地，刻正等待農委會人員到達後，即可溝通協調，如獲農委會同意，即可鋪棧道。該日環保署並發動二百人清除油污，林前署長並聯絡國防部協助處理油污。</p>
<p>二月九日</p>	<p>會議決議，新設一條清除動線，該署並協調陸軍八軍團冒惡劣天候及險阻經石門仔進入新闢施工路線，並建立二十八個工作區，投入六百名國軍全面加入油污清除工作，林前署長並赴屏東車程海洋生物博物館，召開阿瑪斯號貨輪擱淺事件工作小組第三次會議，且視察現勘污染現況。</p>
<p>二月十日</p>	<p>上午環保署林前署長陪同行政院張院長，現場巡視，院長並指示：「於船體南邊，龍坑沿岸鋪設攔油索，以預防因風向影響污染沿岸。」、「署長自二月十一日起進駐墾管處專案處理至污染改善為止」，另當日因枯木意外燃燒造成火災，為防止火災發生，墾管</p>

二月十一日	署長四度南下，親自進駐現場，指揮協調督導油污清除作業，海上平均風力八級，最大陣風十級轉六級，陸上平均風力五級，最大陣風十級，因此，台灣海運公司於該日僅投入十名技術人員，國軍則於早上七時左右進駐人力，展開除污工作，當日並於墾管處召開第四次跨部會緊急應變小組日工作會議，另中油之抽油車於十時到達，抽油管線長度達二百餘公尺。
	處及海巡署分別於龍坑及石門仔地區架設拒馬，管制人車進出。另中油抽油車輛已於上午十時抵達，並鋪設抽油管線達二百餘公尺，國軍在上午七時左右進駐人力，投入除污工作，坑仔內除油區，投入人力一百人，新開七百公尺路線完成，鋪設木棧道二百公尺；龍坑除油區投入人力一百三十人，鋪設木棧道二百五十公尺，撈除油污原預定清除二十噸，後因天候不佳，實際清除十二點五噸。環保署並於該日執行空勘結果認為已無油污繼續洩漏跡象，僅龍坑一帶海域尚有局部油污，其餘地區海水湛藍，惟發現擱淺船隻僅以浮球標示未設警示燈；此外該署於墾管處召開跨部會緊急應變小組工作第二、三次會議，作成結論略以：「由於現場有許多廠商提供除油污製劑要求測試，基於除油污製劑對生態環境影響不確定，需由專家審查及許可後方可使用，故本案請廠商逕向環保署申請許可後方可使用。」，同日中油載運六大箱吸油棉，攔油索八百米，放置於後壁湖碼頭中油漁港加油站；中油鋪設攔油索船隻上午十點進駐後壁湖，下午一時與大瀚海事公司（以下簡稱大瀚公司）平底船前往施工，因海象因素無功折返。

二月十二日	現場於環保署林前署長及相關單位代表進駐督導及國軍官兵全力投入七三〇人清除工作下，當日油污清除量已有大幅度增加，計清除三十六噸油污；該署並依海洋污染防治法第十條之規定，訂定行政院重大海洋污染事件處理專案小組設置要點草案及重大海洋油污污染緊急應變計畫草案，以（九〇）環署水字第〇〇〇九〇四六號函提報行政院。
二月十三日	國防部湯總長希望國軍加強人員支援除油工作，第八軍團決定從該日起，支援人員從七三〇人，增加至一、五〇〇人，自早上六點至晚間六點分兩班，全力執行油污清除工作；同時環保署並協調大瀚公司在後壁湖的兩艘船加入海岸巡查工作。該日清除量增加為三十六噸。木棧道鋪設工作計完成四〇〇公尺，其餘棧道之鋪設國軍於二月十四日完成，以保護礁岩及提高工作效率，林前署長並陪同本院調查委員至油污現場視察，並作工作簡報。
二月廿七日	行政院以台九十環字第〇一一二九五號函核定環保署所擬行政院重大海洋污染事件處理專案小組設置要點，並自即日起生效。
四月三日	以（九〇）環署人字第〇〇二〇二五八號令對該署水保處阮前處長處以記過一次之處分（事由：未依規定呈報行政院及採取積極有效措施）
四月六日	該署人員接受本院詢問，其中水保處阮前處長表示：「從案發到除夕前後，乃至署長出國、回國均密切注意及向署長報告，積極處理，當時對民情之反映有所疏忽深感抱歉，海洋污染防治法經三年制訂催生之過程，該法第卅二條明揭海運主管機關（航政司）、

	<p>港務局、船東及地方政府環保機關要負責處理，法國立法例可供參照，當初在設計海洋污染防治法之堅持：：應由地方（船方）到中央，本案油污之處理期限訂在二月五日，依海洋污染防治法第卅二條規定辦理，故屏東縣政府開始緊張及重視：：院長怪我們動作太慢是容有誤解的：：。其次海洋污染防治法第十條之分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯輪擱淺事件，誠感遺憾！本案署長一直交代我要成立專案小組（即應變小組），因個人忽略了政治敏感度及民情，就技術專業上之堅持要有專責之分工小組，故未能依署長之企圖辦理，實有專業上之考量，：：緊急應變計畫很難作，需要時間及技術上之琢磨始能可長可久，個人專業堅持是『不妥協』，希望不要處罰到專業堅持方面。」</p>
<p>四月十日</p>	<p>行政院以台九十環字第○二二三二九號、台九十環字第○二二三二九號之一號函核定環保署所擬重大海洋油污染緊急應變計畫，並檢送該計畫核定本予該署，令其照案執行，並進行訓練演習，務求於最短期間使各相關機關嫻熟該計畫相關程序及應變措施。</p>
<p>四月十一日</p>	<p>該署人員接受本院詢問，其中水保處阮前處長回答本院就「九十年四月六日約詢提及海洋污染防治法第卅二條規定所云與九十年一月廿日林署長批示之處理情形為何？」問題提出說明時辯稱：「該條規定有三個主管機關（一）港務（二）地方（三）環保，在九十年一月廿日已在處理，後續更積極投入除油工作，事後找國軍談了五至六天，才動員國軍支援；另有關化油劑能否使用仍待判斷及檢討，有關判斷部分是不應處罰的：：。」</p>

二、環保署水質保護處前處長阮國棟違失部分：

查行政院環境保護署組織條例第七條規定，水質保護處（以下簡稱水保處）為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業務主導單位；且海洋污染防治法第十條第一項亦規定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。」，另環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。本案依前表所列事證及按上開規定，並綜合本案該署林前署長之指示與相關公文，顯見阮前處長國棟對本案未依法令及遵照林前署長之指示辦理，採取緊急應變措施，成立應變工作小組，以防微杜漸，致延誤防制油污擴散先機，造成當地海洋環境生態遭到油污之嚴重破壞及污染，足證阮員違失情形至為灼然，難辭其咎，茲將渠違失事證臚列如次：

（一）阮前處長國棟對本案缺乏危機意識及危機管理臨機決斷能力，復未依該署林前署長指示，立即成立應變工作小組，延宕命令執行，致喪失防制油污擴散搶救先機，核有重大違失：

查希臘籍阿瑪斯貨輪於九十年一月十四日在恆春鵝鑾鼻東方海域觸礁，同年月十九日開始大規模漏油，嚴重污染當地生態資源，經衛環保署水保處之處理，阮前處長雖於九十年四月六日及四月十一日接受本院約詢時曾一再辯稱：渠係基於專業考量及判斷，依照海洋污染防治法第卅二條辦理云云，惟查本案該署林前署長曾於九十年一月十九日及廿日在該署內部陳核重要案件摘要報告批示：「茲事體大（一月十九日批示）」【證七十】、「請水保處密切關注處理，一旦發生任何意外，本署責任最大（一月廿日批示）」【證七十一】、「阮處長：應以緊急事件處理（一月廿日批示）」【證七十二】、

「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則將來出事，本署責任重大（一月廿日批示）」【證七十三】。

由上揭批示內容觀之，足見本案之嚴重性與急迫性乃刻不容緩，而林前署長對於本案之重視及指令亦至為明確，阮前處長位居水保處處長要職，對於上級長官所發命令及指示，自應遵守，本有忠誠、服從與切實執行之義務，渠苟有意見，應隨即陳述，倘不為署長所採，則應遵辦，不得一意孤行，惟渠卻枉顧長官之命令，堅持己見，自一月十四日發生船難，十九日開始大量洩油，迨渠二月六日被調職為止，終未能依署長命令，立即成立應變工作小組，採取有效因應措施，核有重大違失。

（二）阮前處長國棟為該署災害防救緊急應變小組委員之一，未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，於春節期間照常放假未盡職責，復明知除夕及年初一僱不到除污工人，未能有效處理，坐任污染情形嚴重，均有違失：

按環保署災害防救緊急應變小組設置要點之編組及職掌區分表明定：水保處處長為該應變小組委員，負責督導辦理災害後嚴重水質污染區之劃定、隔離、處理、及其追蹤管制有關事宜；且上揭應變小組設置要點第八點亦規定：「凡環境有發生災害之虞或已發生災害時，本小組主管相關災害防救業務之委員應進駐中央災害防救中心；本署各業務單位及附屬機關並應即派員共同成立緊急應變作業中心：。」

惟查阮前處長身為環保署災害防救緊急應變小組成員，主管水質保護之災害防救業務，竟怠忽職守，於本件災害發生後之春節期間，卻照常放假，僅建立春節緊急電話聯絡網，未能進駐油污災害

現場監督，只派承辦科長於一月廿二日至現場勘察，且未依規定派員共同成立緊急應變作業中心，顯有違上開應變工作小組設置要點第八點之規定；復渠對於本案油污搶救時效掌握與處理方式不當，於一月十九日燃油大量外洩時，並未有效動員人力與環保義工投入救災，採取緊急應變及防制措施，以上均有違失。

未查本案阮前處長國棟在明知除夕及年初一僱不到除污工人之情況下，缺乏應變機制及因應措施，且未盡水保處處長應盡之職責，未能立即銷假率員前往處理，卻仍坐視不顧，除未親臨現場勘察指揮外，亦未設法聯繫有關部會主管協助解決，復未向行政院通報，請求支援，致喪失油污清除搶救最佳先機，致使污染情形日益嚴重，核有重大違失。

(三) 環保署雖於一月二十日函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，然阮前處長國棟未持續追蹤交通部之辦理情形，致交通部於連續假期過後，始知該署之請求協助事項，惟已坐失處理時效，渠欠缺緊急事故追蹤處理之觀念，顯有違失。

查環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。經查該署水保處於九十年一月十五日獲悉阿瑪斯輪海難訊息後，於同日電洽請屏東縣環保局應變，復於一月十九日電請中油協助抽取擱淺船隻之殘油，二十日函請花港局限制肇事船員出境【證七十四】，俟發現該等措施均無具體防止或減輕油污染之效果後，乃接受中油之建議，由阮前處長國棟督導所屬於一月二十日行文交通部【證七十五】，請交通部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備消除油污。

惟查該署於發文之同時，明知事態嚴重，以該署水保處處長與交通部航政司司長對等之層級，阮員竟未先以電話先行通知、協調交通部航政司司長，亦未督促所屬將該文先行傳真交通部航政司知悉，僅於同日十六時四十八分以電子公文交換予交通部【證七十六】，交通部公文收發單位於十七時五分接到該文，是時之際雖仍為上班時間，惟隔日（一月二十一日）起為一連八天之連續假期，交通部主管電子公文之收發單位未即時將該電子公文送交交通部航政司處理，遲至連續假期結束後，交通部航政司方於一月三十一日接獲該文，惟已逾油污處理時效。

綜合上述，阮前處長於發文前未先告知、協調交通部航政司司長協助，發文後其未即督飭所屬承辦人先行以電話或傳真方式與交通部承辦人員取得聯繫【證七十七】，渠亦未追蹤交通部航政司對本案辦理之進度，任由公文擱置於交通部長達十一天之久，卻缺乏任何有計畫、有組織之動員人力處理重大海洋油污染之積極作為，核其所為，雖部分屬交通部緊急公文收發之缺失，惟該員對於緊急事件之處理草率，對此重大案件未能主動追蹤查核處理情形，並未能善盡主管督導之能事及其應盡之職責，有負署長之所囑，自屬難辭其咎，顯有違失。

（四）阮前處長國棟誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般事件，寄望船方妥善處理，未依該署林前署長批示辦理，亦未即時層報行政院召集各部會協力處理，坐失處理油污最佳時機，違失責任重大：

查本案發生後，環保署林前署長於九十年一月二十日對於該署水保處、管考處、督察大隊之通報，明文批示：「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方」、「阮處長：應以緊急事件處理」，該署水保處阮前處長接獲該指示後，雖即於十五時召開會議緊急研商，並指示：「一切依海洋污染

防治法執行，一切依法行政，逐條不可遺漏。」【證七十八】且建立春節緊急連絡網，承辦科長於案發現場亦每二至三小時向該署阮前處長回報，惟該員於四月六日接受本院約詢時表示，堅持依海洋污染防治法第三十二條：「船舶發生海難或因其他意外事件，致污染海域或有污染之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。前項情形，主管機關得命採取必要之應變措施」。之規定，由「船長及船舶所有人採取措施以防止、排除或減輕污染」，並由屏東縣政府「命船長及船舶所有人採取必要之應變措施」。

惟查該署已派員於一月十九日參加海巡署第十四海巡隊舉辦之會勘會議，該署業已知悉本案船長及船舶所有人並未採取措施以防止、排除或減輕污染，亦未採取必要之應變措施（註：據船方於該日之會議發言，船方指稱係『準備機具、材料中，並非全無處理』，屏東縣政府則認為船方紙上談兵，未有實際行動。）該員允應秉持「有最壞之打算，但做最好之準備」之危機處理態度，逕行層報行政院依海洋污染防治法第十條規定整合各部會成立「重大海洋污染事件處理專案小組」，迅速掌控油污處理設備、機具、人力，並於適當地點集結待命，俟發現船方處理不力或處理失效時，可立即介入處理，並依同法第三十二條第二項後段：「必要時，主管機關並得逕行採取處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」之規定辦理。

然本案該員竟誤判情勢，自始深信國際組織之力量足以促使船方妥善處理，卻未警覺船方以氣候不佳、海象惡劣等說辭，為其處理油污成效不彰提出辯解，亦未體認即使攔油索攔截油污成效有限，

並不代表全無作用，且能攔截部分油污，不但減輕海岸受油污染之範圍與延時，亦可為日後除油技術覓得技術參數，更免於「政府無能」之輿論指責，況墾丁龍坑海域、海岸為生態保護區，為國家寶貴之環境資產，生態之敏感與脆弱，實不容油污之大量污染，更不容須臾遲緩，然該員見未及此，復未依林前署長指示辦理，亦未即時通報行政院，俟輿論大肆報導本案始積極處理，然已坐失處理先機，該員欠缺應有之警覺，自有違失。

據上，依前揭各點所述，阮前處長國棟渠違失事證至為明確，核有環保署處理本案所陳本院之簡報資料【證七十九】、大事紀要【證八十】、九十年一月十六日至廿日之重要案件摘要報告等相關公文及阮員記過懲罰人事令【證八十一】可資佐按，且按林前署長於接受本院詢問時指出「：在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月廿四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理：。」及阮前處長於接受本院詢問時坦承「：民情之反映更有所疏失：」、「：分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯油輪擱淺事件，誠感遺憾！」、「本案署長一直交代我要成立專案小組及『應變小組』，因個人忽略了『政治敏感度及民情』。」，當訊及九十年一月十八日為何沒有全面動員起來，渠坦認：「沒有動員係有缺失。」，以致喪失防制油污擴散搶救先機，此於九十年四月六日【證八十二】、四月十一日【證八十三】約詢筆錄均在卷可稽，本案由於阮員之失職，枉顧法令及職責，處理不當，致墾丁海域遭受嚴重污染，渠之行為已嚴重斲傷公務機關優良聲譽，影響政府形象及威信，事證明確，違失之情至為灼然，所辯之詞，委無可採，其責任之重大，自屬難辭其咎。以上均有違上開法令及公務員服務法第一條、第二條、第五條及第七條之規定，至為明確。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

一、交通部航政司司長吳榮貴部分：

查交通部組織法第七條規定：「航政司掌理左列事項……七、關於海難救護及海事案件之審議事項。…」，復查該部八十八年七月訂定之「交通部分層負責明細表」規定航政司海事科負責：「海難救護業務之監督與管理」，其中有關「海難救護業務之監督與協調、合作」，由科長審核，司長核定。

復查交通部依商港法第二十六條訂定之：「海難救護機構組織及作業辦法」第三條、第四條、第十條分別規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會」、「海難救護委員會任務如左……二、海上油污及有毒物質之消除及處理。…」，該部航政司吳榮貴司長身兼該委員會執行秘書要職，負有「海難救護業務之監督、協調與合作」審核之責任，允應善盡職責，確實處理海難事故與海難事故伴隨之海洋油污染案件，方為現代公僕應有之積極作為。

惟查本案發生後，交通部航政司司長吳榮貴，未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍部隊協助處理油污，貽誤公務；未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污染緊急應變計畫」，致案發後，無法整合各機關團隊力量，即時處理外海油污染，任由油污染持續擴大；另未於九十年一月十九日油污染擴大範圍時，立即向交通部部長及行政院通報；且未於事故現場執行統一指揮之任務；亦未於任內辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污染處理中央與地方機關之緊急應變聯合演練，致各機關臨危慌亂，無以整合政府團隊力量；另該員上任至本案發生前，均未

提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之虛構組織；且自上任至本案發生前，未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建立各機關處理海上油污之設備整合調度運用之機制；更未將歷次船舶漏油污染處理案例，編印案例手冊，致處理經驗無以傳承；同時未追蹤花港局對於限制船員出境之辦理情形，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區珍貴之自然生態與漁業資源受到嚴重油污染，更波及當地綠色觀光產業，核其所為，顯已違反公務員服務法第一條「公務員…應…忠心努力…」、同法第五條「公務員應…謹慎勤勉…」及同法第七條「公務員執行職務，應力求切實…」之規定。

二、環保署水質保護處阮前處長國棟部分：

查行政院環境保護署組織條例第七條規定：水質保護處為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業務主導單位；且海洋污染防治法第十條第一項亦規定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。」；另環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責；又環保署災害防救緊急應變小組設置要點之編組及職掌區分表明定：水保處處長為該應變小組委員，負責督導辦理災害後嚴重水質污染區之劃定、隔離、處理、及其追蹤管制有關事宜；且上揭應變小組設置要點第八點規定：「凡環境有發生災害之虞或已發生災害時，本小組主管相關災害防救業務之委員應進駐中央災害防救中心；本署各業務單位及附屬機關並應即派員共同成立緊急應變作業中心…。」

惟查希臘籍阿瑪斯貨輪於九十年一月十四日在恆春鵝鑾鼻東方海域觸礁，同年月十九日開始大規模漏油，嚴重污染當地生態資源，經衡環保署水保處之處理，阮前處長雖於九十年四月六日及四月十一日於接受本院約詢時曾一再辯稱：渠係基於專業考量及判斷，依照海洋污染防治法第卅二條辦理云云，惟查本案該署林前署長曾於九十年一月十九日及廿日在該署內部陳核重要案件摘要報告批示：「茲事體大（一月十九日批示）」、「請水保處密切關注處理，一旦發生任何意外，本署責任最大（一月廿日批示）」、「阮處長：應以緊急事件處理（一月廿日批示）」、「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則將來出事，本署責任重大（一月廿日批示）」，由上開批示內容觀之，足見本案之嚴重性與急迫性乃刻不容緩，而署長對於本案之重視及指令亦至為明確，阮員位居水保處處長要職，對於上級長官所發命令及指示，自應遵守，本有忠誠、服從與切實執行之義務，渠苟有意見，應隨即陳述，倘不為署長所採，則應遵辦，不得一意孤行，惟渠卻枉顧長官之命令，堅持己見，自一月十四日發生船難，十九日開始大量洩油，迨渠二月六日被調職為止，終未能依署長命令，立即成立應變工作小組，採取有效因應措施，核有重大違失；且衡渠身為該署災害防救緊急應變小組主管水質保護之災害防救業務，於春節期間卻照常放假，未能進駐油污災害現場監督，只派承辦科長於一月廿二日至現場勘察，顯有違上開應變工作小組設置要點第八點之規定；復渠對於本案油污搶救時效掌握與處理方式不當，於一月十九日燃油大量外洩時，並未有效動員人力與環保義工投入救災，採取緊急應變及防制措施，且明知除夕及年初一僱不到除污工人之情況下，亦未設法協助解決，復未向行政院通報，請求支援，核有重大疏失。

未查依據環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。本案發生後，該署水保處阮前處長雖督導所屬於一月二十日行文交通部，請交通部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備消除油污，惟查該署於發文之同時，明知事態嚴重，以該署水保處處長與交通部航政司司長對等之層級，該員竟未先以電話先行通知、協調交通部航政司司長，亦未督促所屬將該文先行傳真交通部航政司知悉，僅於同日十六時四十八分以電子公文交換予交通部，交通部公文收發單位於十七時五分接到該文，是時之際雖仍為上班時間，惟隔日（一月二十一日）起為一連八天之連續假期，交通部主管電子公文之收發單位未即時將該電子公文送交交通部航政司處理，遲至連續假期結束後，交通部航政司方於一月三十一日接獲該文，惟已屆油污處理時效。

綜觀該重要公文之收發過程得悉，該員發文前未先告知、協調交通部航政司司長協助，發文後亦未追蹤交通部航政司辦理進度，任由公文擱置於交通部長達十一天之久，卻無任何有計畫、有組織，動員人員處理油污之作為，核其所為，雖部分屬交通部緊急公文收發之缺失，惟該員對於急迫事件，未能主動追蹤處理情形，顯已違反公務員服務法第五條「公務員應：：謹慎勤勉：：」及同法第七條「公務員執行職務，應力求切實：：」之規定，彰彰明甚。

上開事實，有環保署處理本案所陳本院之簡報資料、大事紀要、九十年一月十六日至廿日之重要案件摘要報告等相關公文及阮員記過懲罰人事令可資佐按，且按林前署長於接受本院詢問時指出「：：在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月廿四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理：：」及

阮國棟處長於接受本院詢問時坦承「∴民情之反映更有所疏失∴」、「∴分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯油輪擱淺事件，誠感遺憾！」、「本案署長一直交代我要成立專案小組即『應變小組』，因個人忽略了『政治敏感度及民情』。」，當訊及九十年一月十八日為何沒有全面動員起來，渠坦認：「沒有動員係有缺失。」，以致喪失防制油污擴散搶救先機，此於九十年四月六日、四月十一日約詢筆錄均在卷可稽，本案由於阮員之廢弛職務，嚴重失職，枉顧法令及職責，處理不當，致使墾丁海域遭受嚴重污染，渠之行為已嚴重斲傷公務機關優良聲譽，影響政府形象及威信，事證明確，違失之情至為灼然，所辯之詞，委無可採，其責任之重大，自屬難辭其咎。以上均有違上開法令及公務員服務法第一條、第二條、第五條及第七條之規定，核有重大違失。

據上論結：交通部航政司司長吳榮貴有違公務員服務法第一、五、七條之規定，行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟有違公務員服務法第一、二、五、七條之規定，並均有公務員懲戒法第二條第一款之應受懲戒事由，爰依監察法第六條規定提案彈劾，移請公務員懲戒委員會依法懲戒。

中 華 民 國 九 十 年 六 月 十 二 日

提案委員：