

理事長開講：酸甜苦辣自承擔之「離岸風場海域的海洋污染緊急應變計畫」

陳彥宏*

愛因斯坦(Albert Einstein)有句話的大意是這樣的：「如果你沒辦法解釋給六歲孩童聽，表示你自己根本沒搞懂。"If you can't explain it to a six year old, you don't understand it yourself."」、「如果你沒辦法簡單說明，代表你了解得不夠透徹。"If you can't explain it simply, you don't understand it well enough."」。

我考證了一下午，不知道愛因斯坦到底原文是怎麼說，還是愛因斯坦根本沒說，不過這不重要，概念就是「道理要依對象的理解能力不同，簡單的解釋就好(you should be able to explain it simply to someone with the requisite background to understand a simple explanation.)。」換句現在常聽到的俚語就是「說白話」、「講人話」，咱們包裝斯文一點，引用佛學用語就是「觀機逗教」，引用佛經即是《普門品》裡面「應以何身得度者，即現何身而為說法」的概念。再包裝哲學一點就是《莊子》的：「井蛙不可以語於海者，拘於虛也；夏蟲不可以語於冰者，篤於時也；曲士不可以語於道者，束於教也。」

這一次的理事長開講，這樣的開場其實是萬般不得已的。在經歷好幾個月「審查」與「複審」諸家離岸風商每每動則數百頁的「海洋污染緊急應變計畫」後，覺得在意志快被離岸風商消磨殆盡前，必須出來講點話，免得萬一不太適當的「海洋污染緊急應變計畫」通過審查後，老百姓會發現，萬一萬一萬一真的很不幸很哀謫離岸風電風場發生海洋污染時，出來擦屁股的竟然是「政府」？這時，老百姓會做何感想？難不成要來唱一曲「蔡秋鳳」的「爽到你艱苦到我」？

話說從頭，也簡單一點說，有關海洋污染應變，大概就繞著《海洋污染防治法》、《海洋污染防治法施行細則》、《重大海洋油污染緊急應變計畫》、《海洋環境污染清

* 陳彥宏 Solomon Chen。台灣海事安全與保安研究會理事長，國立高雄科技大學國際海事公約研究中心執行長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾專職任教於國立臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院(Australian Maritime College)、國立高雄海洋科技大學，客座於澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。Email: solomon@safetysea.org

除處理辦法》、以及國際及國內商港區域適用的《商港法》看看就很容易懂，一點也不難。

基本上不外乎要有計畫、要演練、要通報、要應變、要處理、要復原還有要買保險以及要賠得起，如是而已。

核心要項就是「好漢做事好漢當」、「出來行，遲早要還」，沒有那種出事就是打「118」叫免錢的海巡那種事嘿！再退一步言，免錢的最貴，要用海巡，總得問問全台灣所有納稅人們肯不肯買單，更要問問他們親人肯不肯讓他們的家人去多冒這些不必要的風險？

回過頭來看看不知道為什麼諸家離岸風商都寫不好的「離岸風電場海洋污染緊急應變計畫書」，扣除保險要買多少才算夠那一題暫時放旁邊以外，我的直白想法如下：

1. 或許離岸風電開發商、營運商的專長在於離岸風電的建置與營運，不在於海洋污染應變，所以應變計畫寫得不完善，自是未可厚非。但是作為一個有企業責任、社會責任、愛護台灣環境責任的廠商，離岸風電的風場範圍有多大？海洋污染的風險有多少？企業該扛起來的責任就應該要有多大。簡單邏輯如下：
 - (1). 開發商、營運商規模夠大足以自己擁有、或是開發商、營運商要建立自有的應變機制與團隊那當然是最好的選項，也是最令人放心的做法。
 - (2). 開發商、營運商籌組「聯防機制」共同建立應變機制與團隊那算是聰明的上策。但未免遇上「及楚擊秦，諸將皆從壁上觀」、「三個和尚」挑水的窘境，「聯防機制」的建置以及其應變船隊、團隊、設備、資源等也是要先具體建置而後才能算數的，絕不是僅僅「聯防機制」四個字就可以矇混帶過。
 - (3). 最省事的做法當然就是一紙合約委託給專業的海洋污染應變廠商，開發商、營運商雖然仍負最終責任，但至少少做很多他們不專長的事。但相對應的是，海保署此時應添加審查的就是這個「受委託的海洋污染應變廠商」的污染應變船舶、團隊、設備、資源夠不夠？「受委託的海洋污染應變廠商」支援船舶機具設備及防污資材到位方式、路線、時間妥不妥當？
2. 以上就是一個「誰」來負最後責任的基本概念(nondelegable duty)。開發商可以自己親力親為、也可以轉交別人做，但就是不能自己不做，也不委託別人、更不能以為形式上既然已經找人做了，就把搞砸了或根本沒做的結果都推給別人，自己完全不負責，比如把「污染應變設備」全推給「承包商」，說是船上有，然

後，訓練、演練也都是「承包商」船上的事，跟開發商、營運商無關。需知，既然是「承包商」的「船」，就是承包離岸風電工程的船，是誰會沒事帶著一堆海洋污染應變器材在船上跑來跑去？再者，「船」、「船員」他們當然有 ISM、SOPEP 的一些應急程序知道該怎麼做，但是一般來說，這也僅止於清理來自「該船」的污染，而不是去清理「非該船」等別人所產生的污染。再延伸往外看，如果污染上了敏感區、上了淺礁、上了岸，是有哪個「承包商」的「船」、「船員」能過得去清理？

3. 總的來說，離岸風電是一個花大錢的行業。但是令我無法想透的是，讀了那麼多本應變計畫書，看到的極大部分都只是開發商、營運商想省錢、省事甚至是虛應評審意見的撰寫語法，把責任推給承包商，更過分的是把責任直接推給政府部門，甚至連船舶、團隊、設備、資源都想用政府的、想用「相關事業機構」的油污防治器材，這種要讓台灣「全民買單」、要偷用隔壁家水電的行徑，我想不只是評審看不下去，任何台灣人也看不下去吧？
4. 沒有十全十美的「海洋污染緊急應變計畫」，只有持續改進持續進步的「海洋污染緊急應變計畫」，即便是連台灣中油如此龐大規模設備完善的油公司，其「海洋污染緊急應變計畫」迄今經過十餘版本近四十次的審查與修訂，仍難保不會有海洋油污意外，也難保應變機制就是完善與周全。應變計畫的審查觀點與目的是衷心期盼離岸風場開發商、營運商，在為台灣開創新的潔淨能源的同時，不要把維護台灣海域環境的責任就往旁邊擺了。

收斂回歸到本題，我們當然知道沒人想出事，每個風場的這部「海洋污染緊急應變計畫」就是在確保萬一你們家的船或風車「一時熊熊突然間」發生了海洋污染時，大家至少有個可以依循的範本、劇本可以照著做。

回頭看看就連我們「交通部航港局」都有「海事應急拖救(開口合約)」、「海事事故水下搜救(開口合約)」以確保船舶海事時能援以應急拖救、避免危險更加擴大。怎麼想都想不明白，怎麼會有國際知名風商的「海洋污染緊急應變計畫」是指望政府替他們應變？我不相信，在知名風商「母國」風場的「海洋污染緊急應變計畫」，他們敢這麼寫？

「你永遠都無法叫醒一個裝睡的人，除非那個裝睡的人自己決定醒來。」替離岸風電開發商、營運商寫「應變計畫」的寫手們，你們醒了嗎？還是你們的主子要你繼續裝睡？

遵照愛因斯坦交代「簡單說明」寫到這裡，各位清楚我的明白了嗎？