

中油公司辦理第三座液化天然氣接收站棧橋新建工程違失案

~緣起與發現~

據悉，位於桃園大潭的台灣中油股份有限公司(下稱中油)第三座液化天然氣接收站(下稱三接)棧橋新建工程，於民國(下同)109年3月28日發生工作船斷纜、擱淺事件，該區藻礁生態疑遭影響破壞，且已引起社會矚目等情。案經監察院調查發現，中油三接棧橋新建工程之工程契約，未採取最佳可行控制技術，以機先預防海氣象之瞬變；船舶擱淺時，復未及時通報相關主管機關，且相關主管機關尚未審核脫淺計畫時，即先將船舶拖離現場，均管控失當，引起輿論譁然，嚴重斲傷政府形象，爰依法提案糾正。

~改善與處置結果~

本案經監察院調查後，提案糾正中油，並請行政院督飭所屬確實檢討改善。經持續追蹤後，產生之績效如次：

一、產生行政變革績效

(一) 強化機關橫向聯繫協調功能及災害防範機制：促使行政院公共工程委員會對於海事工程施工之處理方式，公布於網站，俾利相關機關後續處理海事工程之應變參考。

(二) 提升中油精進施工安全及預警應變機制：

1. 促使減災防災機制周全：督促中油升級天氣預報系統、針對各類船舶(無動力平台船、有動力船舶、頂昇式平台船)之耐波性訂定作業標準、通盤檢討相關船機耐受能力及安全效益，評估提升硬體設施如加長錨纜、加重船錨、增加船錨組數等，以提升船機應變與操作能力，並汰換或更新不適用之硬體設施。提出中油應

於作業期間，無動力平台船旁配置 1 艘動力拖船常駐現場，提升緊急應變能力，該公司納入辦理。

2. 加強應變作為：促使中油修正緊急事件通報機制及應變組織，若事故涉及生態敏感議題，立即成立「生態事件處理小組」提升通報層級與跨部會緊急應變通報作為。
3. 加強教育訓練：使案關之工作人員對於作業危害、風險辨識、緊急應變、環境保護及生態保育等相關知識，提升其風險意識。

(三) 精進施工應變機制：

1. 建立工區聯防機制：施工期間，調派其中 1 艘作業拖船作為警戒船，如發生狀況隨即通報聯繫救援。
2. 作業期間採團進團出：主拖船、副拖船、警戒船等船機於作業期間，藉由無線電加強聯繫，掌握作業情況，採團進團出，互相支援。
3. 加強巡視：作業期間加強警戒船、交通船巡視工區漂流物，並即時通報各作業船機注意。每日加強巡視工區海域狀況後，即未再發生工作船舶因絞網而失去動力等情事。

二、促成法令增修績效

(一) 周全海難事件機制：113 年 1 月行政院核定修正「海難災害防救業務計畫」將生態敏感區域之海難災害(不分級別)均需通報海洋委員會(下稱海委會)海洋保育署及地方環保局等相關單位。

(二) 中油修正三接海事作業緊急應變計畫通報表及中油液化天然氣工程處緊急應變處理小組組織圖。

三、其他績效

生態保護：維護環境權

(一)海委會：

1. 督促海委會持續監測柴山多杯孔珊瑚生態現況，公布於其官網。
2. 自 108 年起，持續辦理藻礁監測計畫，執行計畫之國立臺灣海洋大學研究團隊在綜整歷年調查成果後，於 112 年在國際學術期刊「藻類學」(Phycologia) 發表 3 篇研究論文，內容主要為臺灣桃園藻礁之殼狀珊瑚藻優勢藻種的生植物候學研究、藻種多樣性，與世界新種發表等，藉以向國際宣傳我國近年在桃園藻礁生態之研究成果。

(二)中油：

1. 中油委託國立臺灣海洋大學於 108 年第 2 季至 113 年第 1 季辦理「觀塘藻礁區域生態調查及監測」，各季調查柴山多杯孔珊瑚活群株數量約在 70 群株至 111 群株之間。調查團隊並於 112 年第 4 季導入即時動態定位技術 (RTK)，取代原全球定位系統 (GPS) 之定位方式，可將公尺級誤差縮減至公分級誤差，縮短尋找柴山多杯孔珊瑚時程且更加精準。另以國際認可之 Image J 圖像分析方法探討柴山多杯孔珊瑚之面積變化，更能掌握其生長趨勢。透過科學化統計分析，顯示 108 年以來，柴山多杯孔珊瑚面積變化趨勢並無顯著差異。
2. 民國 111 年委託國立中山大學辦理「臺灣西部海岸兩種保育類珊瑚 (柴山多杯孔珊瑚及福爾摩沙偽絲珊瑚) 調查案」計畫，調查臺灣西部海岸 (桃園以南至屏東) 柴山多杯孔珊瑚棲息分布情形，依 112 年 3 月之調查結果，發現於高雄柴山海域及永安接收站港內發現有柴山多杯孔珊瑚棲息；另於臺東宜灣人工魚礁禁漁區(水深 1 公尺至 20 公尺)發現最大柴山多杯孔珊瑚族群。

3. 促使中油盤點及累積符合聯合國永續發展目標 (SDGs 目標 14 「保育及永續利用海洋生態系，以確保生物多樣性並防止海洋環境劣化」)，該公司已推動多項符合 SDGs 之計畫及作為，並逐見具體成效。

[糾正案](#)

[調查案](#)