

臺灣海峽兩岸海難搜救 協調合作介紹

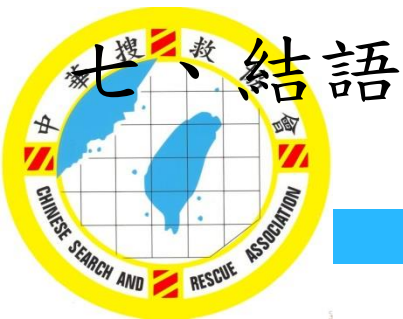


報告人：中華搜救協會
秘書長 銀柳生

目 錄

摘要

- 一、相關國際公約與規範條文
- 二、臺灣現行海上海難救護體系及搜救服務區域
- 三、臺灣海上搜救兵力概況
- 四、海難通報程序
- 五、兩岸救助機構合作搜救
- 六、大陸海上搜救兵力概況



摘要

海難搜救包括海難救助法規、海難搜救及救助組織、海難搜救及救助作業程序、海難救助報酬、撈救及污染防治求償權等。其與海上人命安全、防止船舶污染等息息相關。完善之海難搜救制度除可保障航行安全、船員生命及船舶與貨物之財產利益外，並可維護沿海國海域安全及環境生態。本文介紹臺灣海域海難搜救現況，並報告臺灣海上搜救海、空兵力力量之運用、大陸搜救兵力概況、兩岸聯合搜救演練及海難通報程序，以瞭解臺灣海峽兩岸目前執行海難救助作業。



一、相關國際公約與規範條文介紹

- (一) 一九五八年日內瓦公海公約 (Geneva Convention on the high sea)
- (二) 一九七四年海上人命安全國際公約 (The International Convention for the Safety of Life at Sea; SOLAS, 1974)
- (三) 一九七九年海上搜索與救助國際公約 (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979)



- (四) 一九八二年聯合國海洋法公約 (United Nations Convention on the Law of the Sea;UNCLOS,1982)
- (五) 一九九八年海上搜救國際公約 (SAR) 附錄之修正案
- (六) 國際海事組織搜索與救助手冊 (IMO Search and Rescue Manual-IMOSAR Manual)



二、臺灣現行海上海難救護體系及 搜救服務區域

(一) 中央災害應變中心

中央災害應變中心在海難救助之任務分工方式如下：

- 交通部：辦理空難、海難及陸上交通事故成立本中心之幕僚作業事項。
- 國防部：督導國軍支援重大災害搶救等事項。
- 行政院海岸巡防署：負責海岸管制區之管制及安全維護事項、入出港船舶或其他水上運輸工具之安全檢查事項、海域、海岸、河口與非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人員之安全檢查及其他犯罪調查事項、海域及海岸巡防涉外事務之協調、調查及處理事項、走私情報之蒐集，滲透及安全情報之調查處理事項、海洋事務研究發展事項、執行事項：海上交通秩序之管制及維護事項、海上救難、海洋災害救護及海上糾紛之處理事項、漁業巡護及漁業資源之維護事項、海洋環境保護及保育事項、其他有關海岸巡防之事項。



(二) 行政院國家搜救指揮中心

行政院國家搜救指揮中心任務：

- 航空器、船舶遇難事故之緊急搜救事項。
- 緊急傷（病）患之空中緊急救護事項。
- 移植器官之空中運送事項。
- 山區及高樓等重大災難事故之緊急救援事項。
- 其他重大災害事故之緊急救援事項。



(三) 臺灣搜救服務區

臺灣自成立實際的搜救作業機構以來，即以國際民航組織劃定的「臺北飛航情報區」為我國的搜救服務區，執行區域內有關飛機與海上船艦遭遇危難時之搜索與救護。對於搜索區以外鄰近地區飛機與船艦遭遇危難事件時，向各鄰近國及地區協調中心申請，協助實施搜索與救護。由長期以來實施績效觀之，尚能為鄰近各國及地區搜救單位所肯定，多年來海難人道之救助執行並未遭遇任何質疑或干擾。



臺北飛航情報區的界限，起自北緯29度00分，東經117度00分以東至北緯29度00分，東經124度00分，向南至北緯21度00分，東經117度30分，再向東至北緯21度00分，東經121度30分，再向北北緯23度30分，東經124度00分。涵蓋臺灣周邊海域及大陸東南沿海部分。1999年12月為配合香港MCC調整其服務區遺留一畸零地帶，國際COSPAS-SARSAT組織及港、日MCC籲請臺灣擴大搜救服務區，臺灣同意將原東南海上搜救服務點向右延伸至北緯21度00分，東經122度00分，以彌補該畸零地帶海、空求救訊息之接收。

臺灣搜救服務區的東邊及北邊，均屬日本的搜救服務區，南邊分屬菲律賓、香港搜救服務區。琉球以東的太平洋，分屬日本及美國，現已劃分數個搜救服



三、臺灣搜救兵力概況

(一)空中搜救兵力部署

行政院中央災害應變中心為有效整合空中救援資源與統一調度，內政部於2004年3月10日將民航局航空隊、警政署空警隊、消防署空消隊及海巡署空偵隊等四個單位共35架直昇機及2架定翼機，整編為空中勤務總隊，使空中救災一元化，不只是量的整合，也是能與質的提升。



整合後機隊部署將依據飛機性能，劃定飛航服務半徑30分鐘內到達為原則，分北（臺北）、中（清泉岡）、南（臺南、高雄）三個大隊及花蓮、臺東兩個分遣隊，共五個待命基地統籌調派支援陸、海各項災害空中救援任務，爭取災害搶救黃金時效，目前北、中、南、花蓮、臺東五基地每日均有1至2架直昇機24小時待命，隨時接受國家搜救指揮中心調派支援空中救災勤務。

另空軍救護隊S-70C及EC-225型直昇機，每日有4架擔負日間搜救任務，分駐於松山、嘉義、臺東等三處基地；夜間搜救機1架駐於嘉義基地。空軍C-130H固定翼型日、夜間救待機1架駐於屏東，24小時待命，該隊任務以軍方機、艦災難為主。若民間大型災難空中勤務總隊救災之兵力不足時，可依令支援。



(二)海上搜救兵力部署

1. 海軍海上救難船

基隆、左營、馬公、蘇澳各布署搜救船四艘及基隆、左營（或馬公）拖救艦各乙艘，待命執行海難船舶及空難墜海搜、拖救任務。另於海上航行艦艇在不影響公務原則下可轉用於民間搜救任務。

2. 海岸巡防署所屬海洋巡防總局

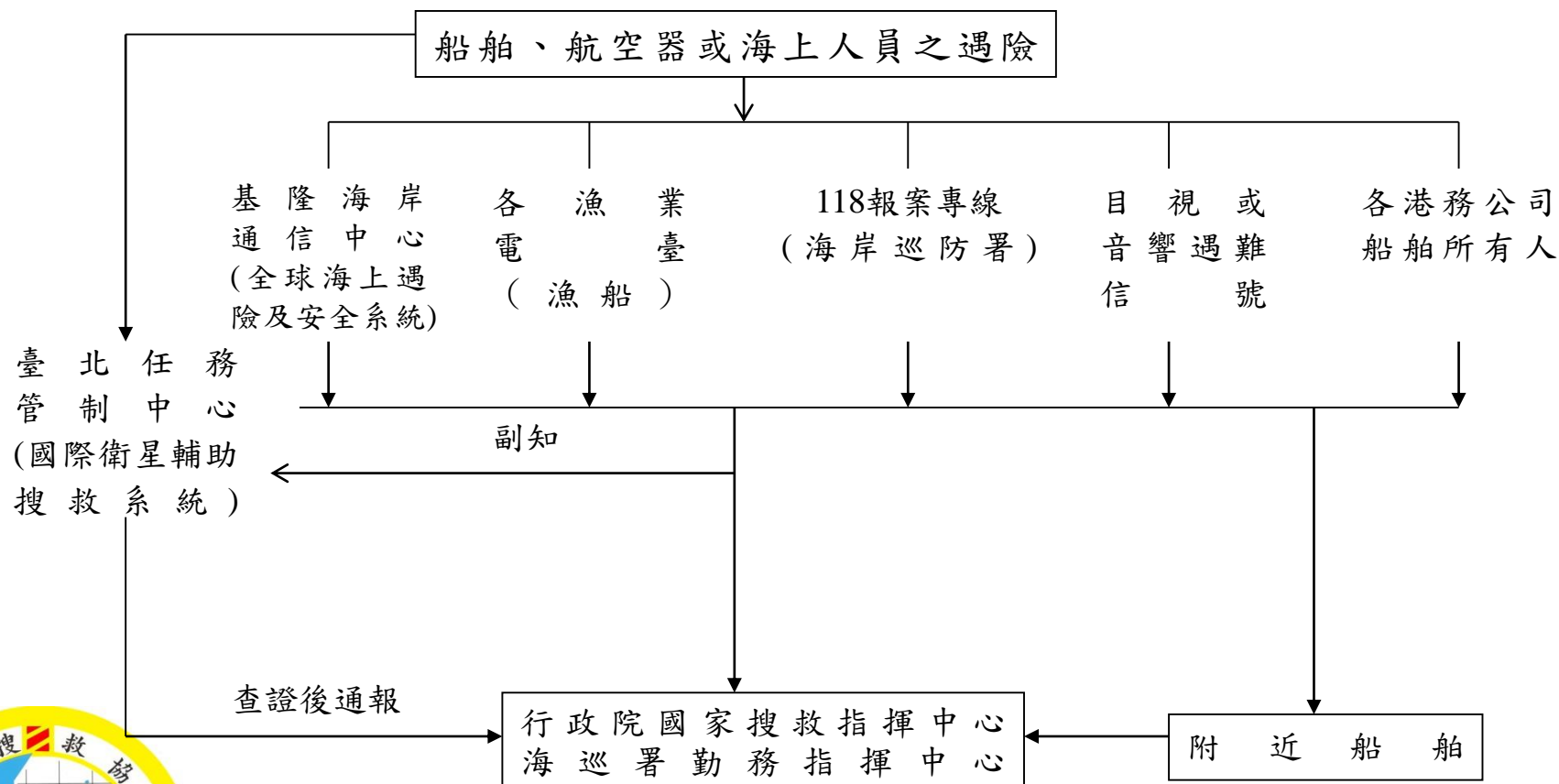
海洋巡防總局現有艦艇共約100餘艘，該艦艇主要用於巡邏任務，並不完全具備救難性能，目前國人自製自動扶正救難船3艘可在11級強風惡劣天候下，仍能出海執行救援任務。兵力配置本島及外島金門、馬祖、馬公各海港共21個中隊兼負海上海難搜救法定任務。並開放118號緊急報案電話，供國人海難報案專用。





四、海難通報程序

海難遇險警報及訊息之接收與流程



※行政院國家搜救指揮中心、行政院海岸巡防署接獲船舶或海上人員遇險警報及訊息經查證、確認、協調後，派遣搜救飛機船艦。



五、兩岸救助機構合作搜救

2008年11月4日海峽兩岸簽訂「海峽兩岸海運協議」第7點：「雙方積極推動海上搜救、打撈機構的合作，建立搜救聯繫合作機制，共同保障海上航行和人身、財產、環境安全，發生海難事故，雙方應及時通報，並按照就近、就便原則及時實施救助」。隨後12月15日開啟兩岸海空運直航，目前兩岸船舶及航空器航行日益頻繁，為履行維護兩岸航運安全及海上人命救助職責，於臺灣海峽發生海上災難後能迅速通報共享搜救資源，並按照就近就便原則以利搜救之遂行，實有必要協調大陸相關搜救機構執行。



中華搜救協會經交通部核准指定為我方兩岸搜救聯繫協調窗口，直接對中國海上搜救中心協調海難搜救事宜，多年來海峽兩岸海難搜救機構基於互信互惠原則及海難搜救合作，共同維護臺灣海峽航運安全，推動兩岸公務船舶聯合搜救演練，2010年首次由大陸主辦兩岸海上聯合搜救演練，2012年繼由我方舉辦，兩岸救難機構再次共同策劃執行，2014年第三次海峽兩岸海上聯合搜救演練再輪由大陸於馬尾與馬祖海域舉行，均顯示雙方在通報聯繫和合作救援作業上有卓越的進步，海上聯合搜救演練將有利於維護船舶航行安全。



六、大陸海上搜救兵力概況

大陸搜救指揮是設於北京的中國海上搜救中心，沿海各省（市）均設有分中心，由交通運輸部負責統一指揮，執行搜救兵力則由該部救助打撈局負責，目前救助打撈兵力共有3個救助局（北海、東海、南海）、3個打撈局（烟臺、上海、廣州）和四個救助飛行隊（北海第一救助飛行隊、東海第一救助飛行隊、東海第二救助飛行隊及南海第一救助飛行隊），並設立了18個救助基地，分布於大陸沿海各地區，救難船舶百餘艘，飛機30餘架、一萬多名救撈職工，分布在一萬八千多條航線待命值班。



七、結語

救人一命是「勝造七級浮屠」，「行政院國家搜救指揮中心」不僅有效提供陸上及航行臺灣搜救服務區內之航空器、船舶搜救服務，確保了人命與財產安全，更對臺灣善盡國際義務與責任作了積極之回應，也是積極直接的善行。多年來兩岸搜救協調合作救難多次，更贏得講求人道與尊重生命具體表現的讚譽和尊重。



海難搜救之立場完全超然政治之外，海洋為公共財產實不應有政治或國境之因素而予以有所分別，目前兩岸海難救助法規雖有部份不同，但救助目的是一致的，雙方拋開政治因素，一同按照「國際海空搜救手冊」執行救助，對航行臺灣海峽中外船舶將有莫大保障，今後更要按照“資源共享、優勢互補、就近就便”的原則，繼續全面落實《海峽兩岸海運協議》，堅定不移地繼續推進兩岸搜救交流合作，切實增強緊急搜救合作能力，為保障海峽兩岸民眾和航運平安不懈努力。



報告完畢
敬請指教

