

空難應變與台灣海域海難搜救



王吉良

簡報大綱

- 壹、災害防救業務主管機關權責
- 貳、空難應變
- 參、台灣海域海難搜救

壹、災害防救業務主管機關權責

緊急應變小組(1/2)



依據災害防救法第14條

災害發生或有發生之虞，為處理災害防救事宜或配合各級災害應變中心執行災害應變措施，災害防救業務計畫及地區災害防救計畫指定之機關、單位或公共事業，應設緊急應變小組，執行各項應變措施。



應變小組(2/2)

為掌握應變中心開設時機，中央災害防救業務主管機關平日應即時掌握災況，災害發生或有發生之虞，經評估可能造成之危害，開設緊急應變小組，執行各項應變措施。



視需要通知相關機關（單位、團體）派員參與運作，協助相關應變作業，並通知行政院災害防救辦公室。

就災害之規模、性質、災情、影響層面及緊急應變措施等狀況，隨時報告中央災害防救業務主管機關首長，決定緊急應變小組持續運作、撤除或開設應變中心。

依據中央災害應變中心作業要點第6點

開設權責

依據災害防救法第13條

重大災害發生或有發生之虞時，中央災害防救業務主管機關首長應視災害之規模、性質、災情、影響層面及緊急應變措施等狀況，決定中央災害應變中心開設時機及其分級

應於成立後，立即報告中央災害防救會報召集人，並由召集人指定指揮官。

中央災害應變中心成立後，得視災情研判情況或聯繫需要，通知直轄市、縣(市)政府立即成立地方災害應變中心。

貳、空難應變

- 交通部係災害防救法第三條第四款規定之空難災害之中央災害防救業務主管機關
- 負責指揮、督導、協調中央相關部會（署）、交通部民用航空局）、航空站經營人及各直轄市、縣（市）政府、鄉（鎮、市）公所執行空難災害預防、緊急應變措施及善後復原重建等工作。
- 交通部空難災害防救業務計畫 (104年5月12日核定)

空難事件災害規模之分類

■ 一、重大空難事件

- 航空器運作中發生事故，估計傷亡及失蹤人數達15人以上或經交通部研判認為有必要成立「空難中央災害應變中心」處理者。

■ 二、空難事件

- 航空器運作中發生事故，估計傷亡及失蹤人數未逾15人，並經交通部研判災情無擴大之虞，認為有成立「空難災害應變小組」處理者

■ 三、其他飛安事件

- 航空器運作中發生航空器機件損壞而無人員傷亡。

空難災害發生後啟動應變機制(1/4)

■ (一)交通部成立空難中央災害應變中心

■ (1)開設時機：

- 航空器運作中發生事故，估計有十五人以上傷亡、失蹤，或災情嚴重，經交通部研判有開設必要者。災情之蒐集、評估、處理、彙整及報告事項。

■ (2)進駐單位：

- 依據中央災害應變中心作業要點規定辦理。

- 由交通部長立即報告中央災害防救會報召集人(行政院院長)請示成立「空難中央災害應變中心」，並由交通部長擔任指揮官，通知相關機關或單位進駐空難中央災害應變中心，展開各項搶救事宜及協助飛安會進行事故調查必要之作為。

- (3)空難中央災害應變中心成立後，得視災情研判情況或聯繫需要，通知直轄市、縣(市)政府立即成立地方災害應變中心。

空難災害發生後啟動應變機制(2/4)

■ 民航局成立空難災害緊急應變小組

■ (1)開設時機：

- 航空器運作中發生事故造成人員傷亡者。

■ (2)進駐單位：

- 由民航局及其他經緊急應變小組召集人同意者進駐，處理各項緊急應變事宜，並得視災情狀況，經報請召集人同意後，通知其他機關（單位、團體）派員進駐參與運作，協助相關應變作業並視需要參酌空難中央災害應變中心編組作業成立相關編組。

■ 地方成立空難災害應變中心：

- 地方政府依其災害防救計畫及災害防救法成立應變中心。

空難災害發生後啟動應變機制(3/4)

■ 中央災害應變中心、空難災害緊急應變小組派員進駐地方政府應變中心：

■ (1)進駐時機：

- 地方政府開設應變中心且中央災害應變中心未成立前進協調所時。

■ (2)進駐單位：

- 中央災害應變中心指揮官或緊急應變小組召集人得指派與該次災害相關機關(單位)人員擔任協調官，進駐地方災害應變中心。

空難災害發生後啟動應變機制(4/4)

- 中央災害應變中心、空難災害緊急應變小組成立前進協調所：
 - (1)開設時機：
 - 視受災地區災情狀況、地方應變情形及請求支援事項，經中央災害應變中心指揮官或緊急應變小組召集人同意後，成立前進協調所。
 - (2)進駐單位：
 - 前進協調所原則於民航局劃定陸上及山區責任作業區之航空站設立，並得視災情狀況，經報請指揮官或召集人同意後，通知其他機關（單位、團體）派員進駐參與運作。
- 其他飛安事件：由民航局派員會同飛安會調查人員前往蒐證、調查。

空難事件現場指揮官指揮權責規定及應有之作為(1/2)

■ 發生於機場內：

- (1)由航空站經營人擔任總指揮官，負責指揮、協調、督導及通報之搶救事宜，並指派現場指揮官。
- (2)現場指揮官應依航空器失事地點，迅速研判，劃分各種臨時處置場所，俾支援機關、團體就劃定位置展開救援工作並通報上級機關處理情形。

■ 發生於機場外之陸地上：

- (1)由事發地點所轄之地方政府啟動「空難地區災害應變中心」或「緊急應變小組」及前進指揮所。地方政府應指定現場指揮官，負責指揮、協調、搶救及通報等事宜及協助飛航安全調查委員會進行事故調查必要之作為。
- (2)現場指揮官應依航空器失事地點，迅速研判，劃分各種臨時處置場所，俾支援機關、團體就劃定位置展開救援工作並通報上級機關處理情形。

空難事件現場指揮官指揮權責規定及應有之作為(2/2)

■ 空難事件發生於港口（包括商港、漁港、軍港、工業專用港）區域內：

- (1)由各港口管理機關（構）首長（負責人）或其指定代理人擔任現場指揮官，負責指揮、協調、督導及通報之搶救事宜及協助飛航安全調查委員會進行事故調查必要之作為。
- (2)現場指揮官應依航空器失事地點，迅速研判，劃分各種臨時處置場所，俾支援機關、團體就劃定位置展開救援工作並通報上級機關處理情形。

■ 發生於海上：

- (1)由事發地點所轄之海巡單位指派適當人員負責現場指揮搶救事宜及協助飛航安全調查委員會進行事故調查必要之作為。
- (2)現場指揮官應依上級指示，指揮各支援機關、團體就劃定區域展開救援工作，處理情形並隨時通報空難中央災害應變中心
- 民航局劃定各責任作業區之航空站負責聯絡、協調及通報等事宜。

空難協調

- 由民航局劃定陸上、山區或海上責任作業區之航空站負責協調、聯絡支援等事宜。
- 行政院國家搜救指揮中心負責指揮、調派所屬待命搜救機、艦執行緊急搜救任務及通知相關單位支援搜救等事宜。

海上空難之搜救

■ 空難發生在海上時，常因海象變化惡劣，導致搶救困難，因此民航局及航空站經營人平時即須建立與海上救難相關機關聯繫管道之資料，民航業者則須訂定國內外海上救難專業機構資料庫並視需要訂定救援協定，以於空難發生時，迅速展開救難工作，減少人員、財產損失。

■ 我國與鄰近地區F.I.R.識別區邊界事故搜救處理

■ 依據我國與鄰近國家或地區已簽訂關於海上航機搜索救難合作之協議，在雙方海域發生航機失事意外與時密切合作，提供航機最適切之緊急救援；倘我與外鄰近國家或地區尚未簽署此類協議、規模、預定期間及地點等因事宜；另相關搜救圍內，與大陸相關搜救單位聯繫進行必要之兩岸搜救協調。

我國搜救服務區

- 我國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。

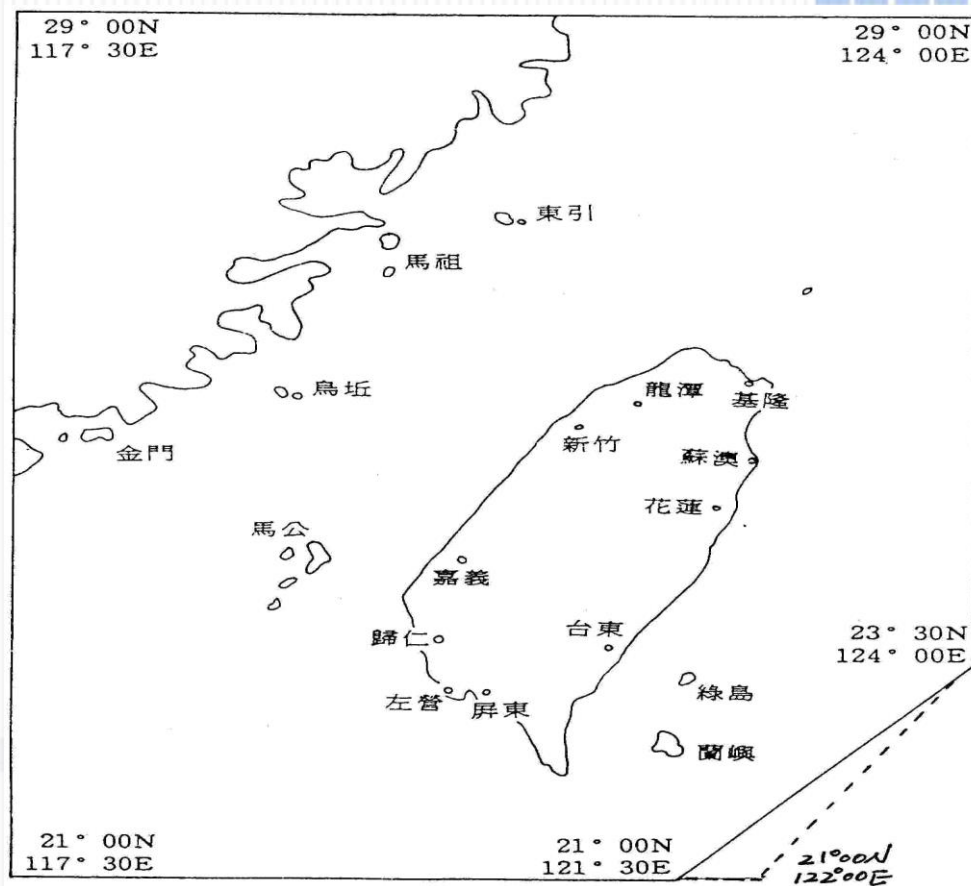
貳、台灣海域海難搜索

我國搜救服務區

- 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。涵蓋台灣周邊海域及大陸東南沿海部分。
- 1999年十二月為配合香港MCC調整其服務區遺留一畸零地帶，國際COSPAS-SARSAT組織及港、日MCC籲請我國擴大搜救服務區，我國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。

我國搜救服務區

- 我國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務區。



圖一 我國搜救服務區域圖

台灣海域海難搜救

- 交通部依「災害防救法」第三條第四款規定為中央海難災害防救業務主管機關，
- 負責指揮、督導、協調各級海難災害防救相關行政機關及公共事業執行海難災害防救工作。
- 海難災害防救業務計畫98年4月14日行政院災害防救會報第11次會議通過

我國搜救服務區

■ 我國海難災害搜救範圍

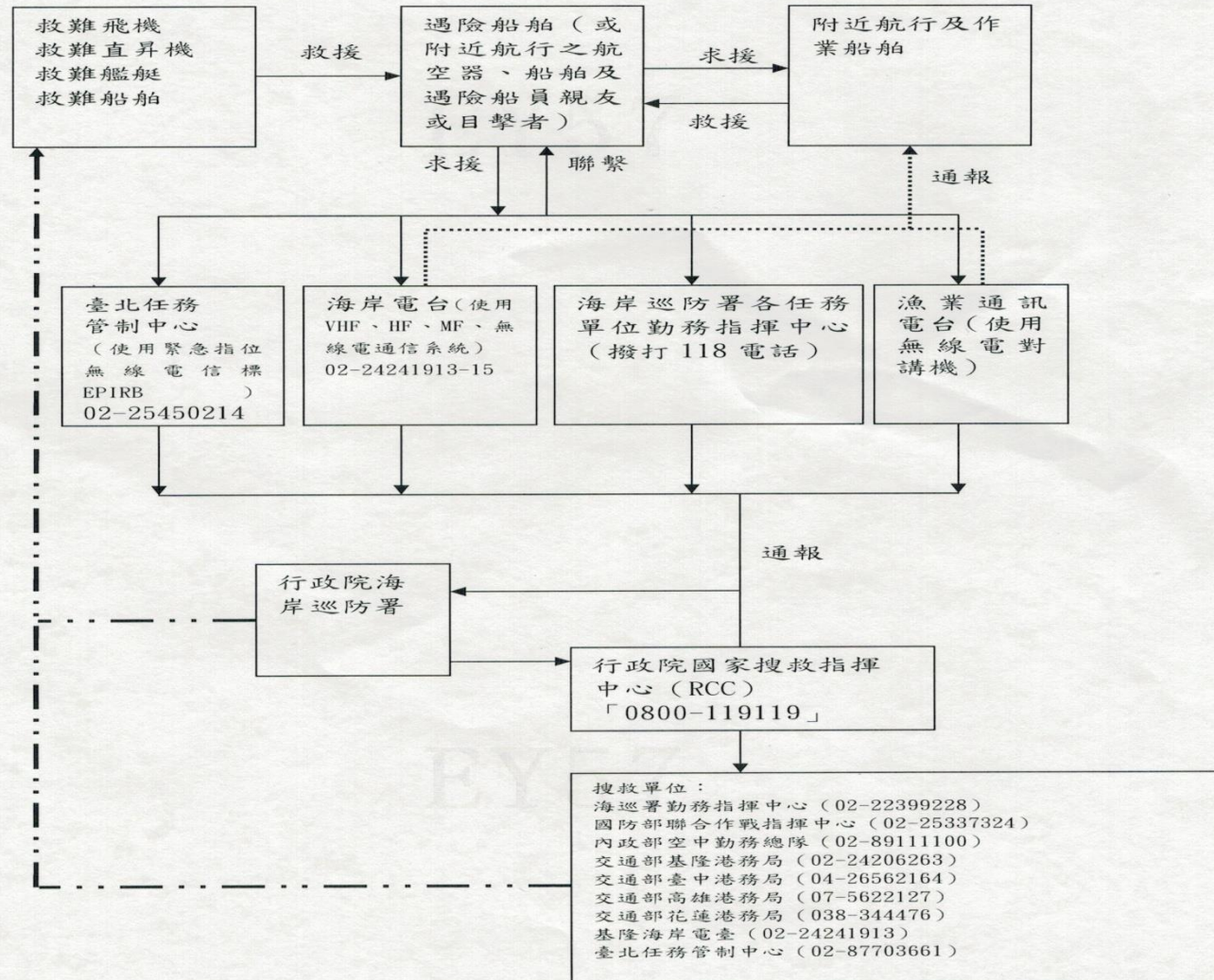
- 為台灣海峽中線以東之臺北飛航情報區及金門、東碇、烏坵、馬祖、東引、亮島、東沙、南沙之領海。於海難搜救範圍外我國飛機艦艇無法到達之地區海域，由行政院國家搜救指揮中心、行政院海岸巡防署、交通部、外交部及漁業署等機關共同協調聯繫外國國家搜救組織等單位協助支援

相關單位間之通報與聯繫

- 有關單位於接獲海難遇險警報及訊息，應立即通報行政院國家搜救指揮中心、行政院海岸巡防署勤務指揮中心、交通部交通動員委員會及臺北任務管制中心，經查證、確認後，由海巡署本權責處理，並由行政院國家搜救指揮中心統合運用各部會搜救資源，進行搜援，並於搜救任務結束後結報原案件通報單位。

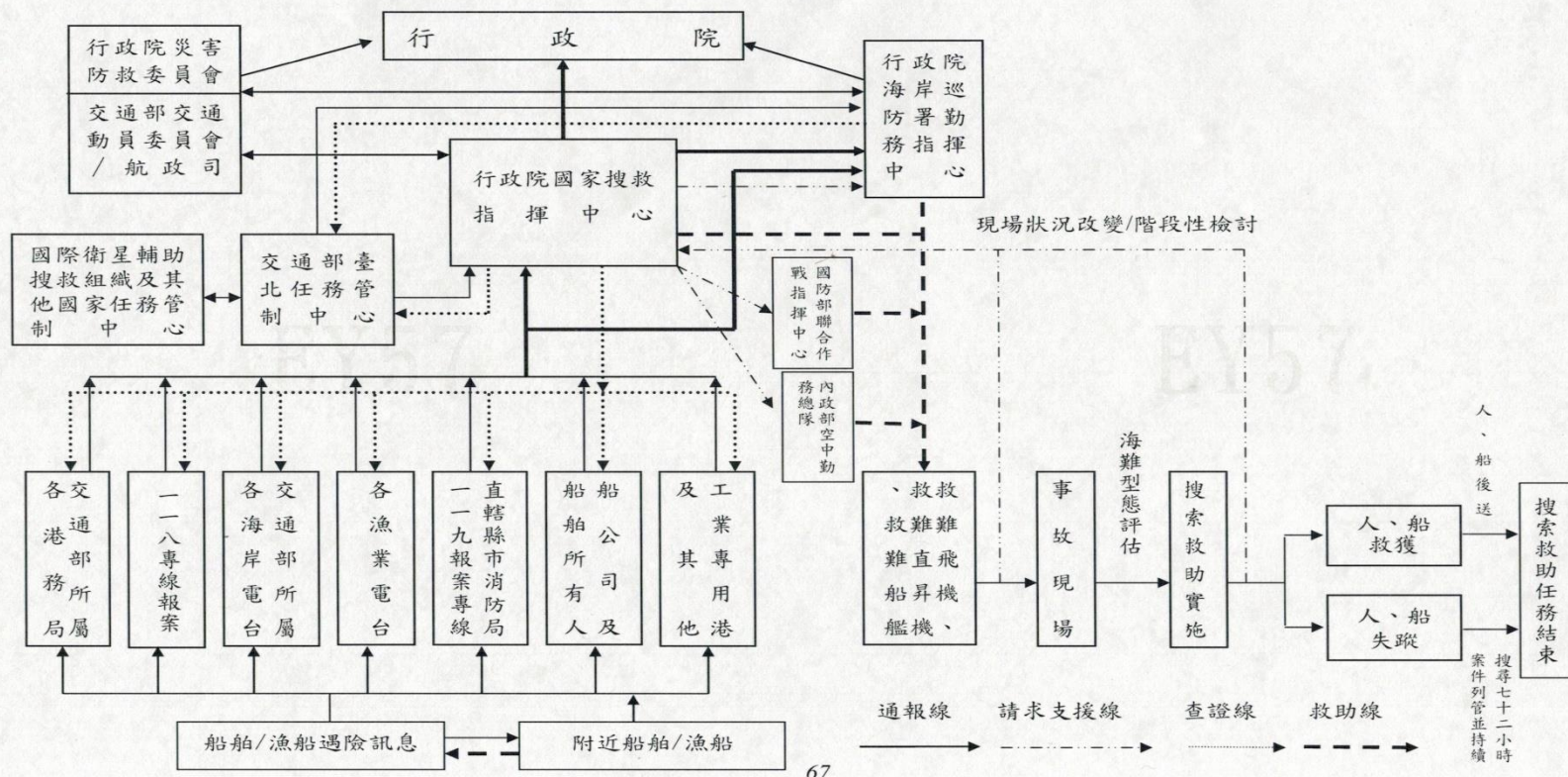
附圖

附圖一、海難遇險警報及訊息之接收與流程



海難災害事故緊急通報處理系統

附圖二、海難災害事故緊急通報處理系統圖



海難災害搜救原則：

- 中華民國政府負責台灣地區附近海域的搜救區域。
 - 1. 搜索：地方警察、消防或海巡機關接獲通報後，應立即出動救援，地區海巡單位救援能力不足時，應向行政院海岸巡防署申請支援，其能力仍有不足時，再立即通報行政院國家搜救指揮中心（以下簡稱中心）協助，依「行政院國家搜救指揮中心作業手冊」辦理。各搜救單位執行搜救任務時，應統合人力及物力尋找水上遇險人員；其搜索期限以案發時起，迄搜索72小時止；若狀況特殊，而任務持續有其必須者，得依搜救命令延長。
 - 2. 救助：由執行搜救任務之單位為救起之遇難人員提供初步緊急救護及必要協助，並將遇難人員送往安全地點。

海難災害搜救原則：

- 由於搜救任務有潛在的危機，**搜救任務以搜救人員的安全為優先考量**。各搜救權責單位應視本身人力及裝備訂定惡劣天候及特殊狀況不出勤的規定限制與決定程式。
- 搜救勤務之執行要件之一是在**災難現場仍有生還者**。如果災難現場已不可能有生還者，則不構成執行搜救勤務之條件，同理，沒有搜救勤務是為了營救損壞的船舶器材及財產而執行。
- **中華民國政府對於搜救任務將不追討任何費用**，此政策有助於降低搜救人員所冒之危險。如果搜救行動收取費用，將導至遇險人員延遲通知相關搜救單位，不僅增加搜救困難，亦增加搜救人員的涉險程度。