

總編輯評論：沉不完的船、出不完的事

陳彥宏*

2012年3月19日凌晨2時42分，1982年建造，總噸位2998、載重噸5151、船齡將近30年的「海翔8號」砂石船，裝載廢土約4700噸自基隆港出海，4時26分該輪船長因船身傾斜恐有沉船危險，緊急向基隆港務分公司船管中心申請進港，基隆港務分公司並同意安排該輪進港靠泊西24號碼頭，惟在05時20分透過航行經過該水域之「亞泥3號輪」證實該輪已在距離基隆港港口東北方約6海浬處沉沒。「海翔8號」船上共15人，計尋獲13名船員中有6人死亡，仍有2人失蹤。

是日間，全國各大媒體突然忘記了牛、豬、鴨、鵝、雞和瘦肉精，大家都紛紛的關心起海事安全，議論為什麼每隔幾年就要沉一艘砂石船？議論為什麼輪機長沒上船卻能開船？當然，據今天的言論壓力，或許推給這個不盡責又倒楣的輪機長，亦能暫時能杜悠悠之口；等過幾日，新聞不再新聞，自然就又回復平靜的生活。然後，等待著下一起船難，大家再來討論二三天，平添生活點滴！

依彙整各港及交通部的海事統計年報資料顯示，1993-2010年間，台灣平均每年計有270.9起海事案例。平均每年失蹤38.4人、死亡33.8人；船損117.3艘、船沉41.9艘。換句話說，台灣每不到1.4天的時間就有1件海事案例，每3天有1艘船損，每5天有1人失蹤或死亡，每9天就沉1艘船。這樣的海事安全的成果，比起15年前統計的1天2個海事案例，3天死一個人，4天沉一艘船，已有長足的進步。但是否已進步到台灣人民能接受的所謂安全呢？

回顧過去20年來所關注的海事安全，大家總習慣聚焦在海難救助上面，從一開始批評那笨笨的保七不懂海事專業，到後來嫌棄那設備不足的洋總局白忙一場，及至今日，我們有人力兵力部署綿密的海巡署，卻為什麼仍有那麼多救不完的海難？

從《海商法》第62條的角度思考，運送人或船舶所有人於發航前及發航時對於：一、使船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存應為必要之注意及措置。在這個案

* 陳彥宏 Solomon Chen, AFRIN, MNI, CMILT, Maritime Arbitrator, 台灣海事安全與保安研究會秘書長，國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授暨海事安全研究中心主任，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。Email: solomon@safetysea.org

例中，很明顯的因為輪機長的缺席已構成不符合第二點的要求，但是，這船是否具安全航行能力？是否具適合載運貨物能力？這些也是值得深思的議題。

事實上，如果船東真的依照《海商法》第 62 條去做，在這個科技發達的年代，要沉一艘船還真不容易。特別是船舶有那麼多國內外法規及公約在管轄，有船級協會在不時地檢驗，又有船旗國管制，也有港口國管制在打擊次標準船！理論上，如果每個環節都做好了，其實，海事的風險是很低很低的。

佛教有句對聯說：「世間無常，若不回頭，誰替爾救苦救難；解脫有道，如能轉念，無須我大慈大悲！」台灣的海事安全問題，如果船員們都能適任，也更能稍稍怕死一點，不需要冒險犯難的開著那不安全的船去賭命討生活，或許台灣的海事案例會少一點；又如果我們的船東都能有安全至上的經營理念與道德良知，如果我們的監管部門都能有不打折扣的管理作為與行政魄力，我們這小小的台灣，哪需要那麼強大的海巡隊伍？

事故！有一天就變成故事。遺忘了故事，就又可能衍生新的事故，然後就又有新的故事....！於是，事故與故事就如此生滅相續不斷。台灣海難事故也是一樣的，永遠有著沉不完的船、出不完的事。我們想想不久前的「瑞興輪」，我們看看今天的「海翔 8 號」，不禁要問，下一起會不會很快又出現.....

註：

海翔八號翻覆最主要的因素可能是：

1. 海翔八號是在基隆港裝廢泥漿欲運往花蓮。貨艙並無 anti-shifting board，胡亂裝貨。泥漿含水過多必定產生自由液面，導致 GM 不足，這就跟裝銅礦或是玉米一樣，沒有縱向隔艙板，貨物必然移動.....
2. 右側船體破裂，造成船舶右側浮力不足而右傾，引起貨移。或是
3. 雜貨船裝砂石，貨艙只能半滿，左舷強風，致使船舶右傾，引起貨移。
4. VTS 資料顯示，海翔 8 號右轉回航，左舷受風受浪，右舷浮力不足.....

海翔八號背景概說

海翔 8 號(OCEAN GLORY)，IMO：8125650，MMSI：416317000，呼號：BIAH，船籍：台灣高雄，船籍社：中國驗船協會(China Corporation Register of Shipping)，所有人：翔榮海運，船舶種類：多用途雜貨船(General cargo/multipurpose)，建造年份：1982/03/01，船長：95 公尺，船寬：16 公尺，吃水：5 公尺，總噸位：2998 噸，最大載重量(Summer DWT)：5151 噸，所有人：翔榮海運。2009 年 1 月 7 日前船名：Guan Horng(冠鴻輪) (Until 2009 Jan 07)、Pasadena (Until 1996 Aug 25)、Peony Beauty (Until 1994 Dec 24)、Golden Falcon (Until 1991 Jun 27)。

依據亞太地區港口國管制東京備忘錄(<http://www.tokyo-mou.org/>)檢查資料庫資料顯示，海翔 8 號的檢查資料僅有 2000-2003 的資料，受檢港口均是香港，檢查結果為受檢 9 次，遭扣船 7 次，2002.01.29~2003.11.09 間，七次受檢，七次均遭遇扣船。合理推斷，海翔 8 號(冠鴻輪)是一艘被逐出亞太地區港口國管制水域的典型的次標準船(sub-standard vessel)。

Inspection List							
Legend: <input type="checkbox"/> - initial inspection <input checked="" type="checkbox"/> - follow-up without new deficiencies recorded <input type="checkbox"/> - follow-up with new deficiencies recorded							
	Inspection Date	Inspection Place	Ship Name	Call Sign	Flag	No. of Deficiencies (total / new)	Detention
			(at the moment of inspection)				
<input type="checkbox"/>	09.11.2003	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	32 / 32	yes
<input type="checkbox"/>	08.07.2003	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	14 / 14	yes
<input type="checkbox"/>	13.04.2003	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	26 / 26	yes
<input type="checkbox"/>	10.01.2003	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	21 / 21	yes
<input type="checkbox"/>	12.07.2002	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	11 / 11	yes
<input type="checkbox"/>	29.01.2002	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	42 / 42	yes
<input type="checkbox"/>	08.05.2001	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	21 / 21	no
<input type="checkbox"/>	04.07.2000	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	6 / 6	no
<input type="checkbox"/>	23.05.2000	Hong Kong, Hong Kong, China	GUAN HORNG	BIAH	Taiwan, China	31 / 31	yes

