

總編輯評論：祭「瑞興輪」亡魂

Chief Editor's Comments: In memory of the casualties of MV Jui Hsin on 3 October 2011

陳彥宏*

新聞上報導：「巴拿馬籍砂石船「瑞興輪」*2011年10月2日晚間冒著狂風巨浪駛離基隆港，3日凌晨0時10分在基隆與萬里交界處觸礁擱淺，船身斷成兩截，船員紛紛跳海逃生；陸海空動員一天兩夜聯合大搜索，11人生還、4人罹難，仍有6人生死未卜，恐怕凶多吉少。船艙斷成兩截，約三百噸油料外溢，污染北海岸海域，重創海洋生態。」

這個案子消逝的很快，短短幾天，新聞只剩「瑞興輪油污清理順利，大武壠沙灘恢復原貌」！至於那船難的原因？那十條殞滅的人命？似乎也比不上那值得觀光的半截船首那麼引人注意！

在過去幾天出現的幾個爭議，主要是說歸因於惡劣天候、船老、船長誤判、船東賺保險金、交通部門沒在管、港務局趕船以及船東省錢造成船長決定開船而後出事等等！詳細的原因，或許未來會在海事報告或是鑑定報告中揭露，但也不妨趁大家還有一點記憶時，稍稍提出一點點個人看法。

首先，老船，不一定就不安全，就像很多有細心照料的老車一樣，有很多的老船一樣是很安全的，一樣是拿很好的船級證書。但是，不肯依照程序妥善操作、不肯老實保養維護的老船，那肯定是不安全的。船的問題，除了把責任推給老天和自己的運氣好壞以外，基本上是要從船東的經營理念與立場來看的，其次就是政府部門的監管態度。很明顯的，只有在不重視安全的船東和不重視安全的政府的共同搭配下，才会有不安全的船產生，才會無法達成海商法所云「使船舶有安全航行之能力」的最基本訴求。還有一

* 國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授兼海事安全研究中心主任，台灣安全與保安研究會秘書長，海事仲裁人，船員，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。

** Name: JUI HSING, Built: 1974, Japan, MMSI: 357928000, IMO: 7400041, Callsign: 3FXB9, Flag: Panama, Vessel type: Bulk Carrier, L.O.A./L.B.P.: 155.04 M/146 M, Width: 23 m, Depth: 12.5 M, Draft: 9.181M, N.R.T./G.R.T./D.W.T: 6389 MT/11531 MT/18995MT, Grain: 22654.1 CBM, Hatch No.: 4, Cargo Derrick: 4 Sets x 22T, Class: Panama Maritime Documentation Services Inc.

點值得思考是，如果大家都說「早知道這船不安全」，那麼會上去賭命討生活的是哪一類的船員？

第二，從根本來說，船長不會是閒閒沒事在那種天候，不怕風不怕浪，冒著自己和全體船員的生命危險強行出港的；其次，那樣體質不好的船，在那樣惡劣的天候下強行開船，直接就是考驗船員的操船技術，也是考驗船舶的耐受能力；這些都是絲毫都不能出錯的(也就是英文說的 **No room for error**)！換個角度說，就像壓死駱駝的最後一根稻草(**The last straw breaks the camel's back**)一般，不管是壓力來自何方，總是有「共業」般的壓力，讓船長不得不「決定」出航！

其三，至於指控「船長判斷錯誤」的論點，身為船長，當然是有責任，也當然要負責，特別是在指責文化(**Blame culture**)與代罪羔羊理論(**Scapegoat theory**)的環境中，歸根究底，總是人因(**Human factor**)所致，總有人挑起責任，特別是船長！只不過與這前面二點所述的基本前提相較，熟輕熟重罷了！但再換個角度來說，指控也並非無的放矢，這個案例所顯示的操船方式、AIS 船舶運轉路徑軌跡、錨泊作業、應急程序等等一連串疑點與錯誤鏈(**Error Chain**)的產生，都留給後續的調查與鑑定工作太多的討論議題了！平心而論，當時，我們都不在現場，但是換個角度想想，那樣的船況、那樣的風浪環境、那樣的團隊，換成是自己，我們自己是否就能全身而退？

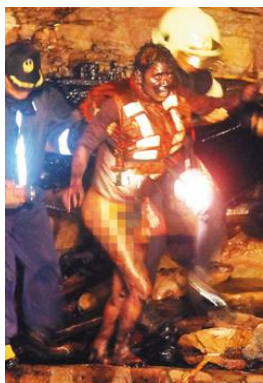
最後，說船公司靠沉船賺取保險金也是不太妥當！保險公司是承保風險但也是營利的公司，不是慈善機構，更不是愚蠢的笨蛋。特別是海事保險所牽涉的理賠金額與污染責任金額一向龐大，也因此，海事保險公司裡臥虎藏龍的聘請了很多的海事專家，所以，除非是保險公司在做「公關」，否則，想詐領或云賺取保險金的情形應該也是不太可能發生。至於，在這個案例中，船公司是否能得到適當理賠的問題，那可能得從海運公司的船舶保險操作模式去仔細探究了！

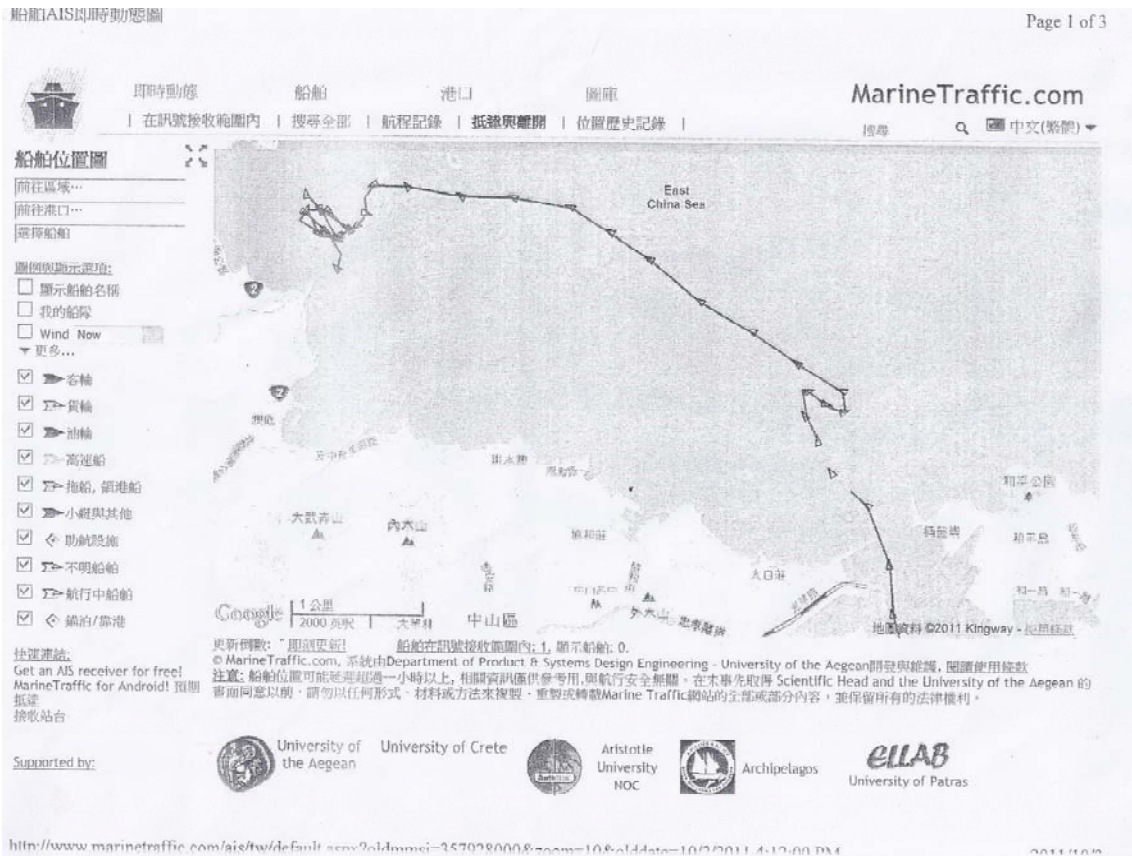
事故！有一天就變成故事。遺忘了故事，就又可能衍生新的事故，然後就又有新的故事....！於是，事故與故事就如此生滅相續不斷。在台灣發生的海難事故也是一樣的！平均每年一百多條的海員性命，在一起起的海難事故中殞滅；然後從短暫的討論，變成讓人逐漸淡忘的故事。至於我們掛在口中的所謂安全，也似乎只能期待下一次更大的事故，才能再寫出稍微更引人注意的故事！

安息吧！「瑞興輪」的罹難海員們！讓我們記得在民國一百年，您們用生命寫下台灣海難史的這一頁，希望您的犧牲，能多少再提昇一點點海洋台灣的海事安全！安息吧！



20111003 巴拿馬籍砂石船瑞興輪，在基隆港西方約二點六浬處岸邊觸礁，船身斷成兩截，船上共廿一名船員，十多人落入海中，而留在斷裂船身上的船員(攀附在白色船身頂端)不停受到大浪拍打，情況危急。
<http://udn.com/NEWS/NATIONAL/NAT2/6630197.shtml#ixzz1aM0vv7tb>









**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION
ASIA PACIFIC COMPUTERIZED INFORMATION SYSTEM**

SHIP DETAILS

(according to last update)

Ship Name: <u>JUI HSING</u>	IMO No.: <u>7400041</u>	Call Sign <u>3FXB9</u>
Ship Type: <u>40 - Bulk carrier</u>		Gross Tonnage: <u>11531</u>
Flag: <u>485 - Panama</u>		Deadweight: <u>18955</u>
Classification Society: <u>953 - Panama Maritime Documentation Services</u>		Year of Build: <u>1974</u>
Company Name: <u>JUI ZONG SHIP MANAGEMENT CO., LTD.</u>	Company IMO Number: <u>5418446</u>	
<p>▲Click to hide details ==> Target Factor: 153. Priority Level: PRIORITY 1 (VERY HIGH)</p>		
Element		TF Value
Ship age		
Calculated based on keel laid date in System		
0 - 5 years: 0 point;		
6 - 10 years: 5 points;		49
11-15 years: 10 points;		
16 - 20 years: 10 + 1 point for each year exceeding 15 years;		
>20 years: 15 + 2 points for each year exceeding 20 years		
Ship type		
4 points for ships with type codes:13, 30, 40, 55, 60, 61, 70, 71		4
and of 15 years of age and over; 0 points for all others		
Ship flag		
Excess of average detention, based upon 3 year rolling average figures		-0
+1 for each percentage point in excess (decimal number rounded up)		
Deficiencies		
0.6 points for each deficiency found in last 4 initial inspections		40
or follow up with new deficiency (decimal number rounded up)		
Detentions		
Depending on number of detentions during the last 4 initial inspections		
or follow up with new deficiency:		
1 detention - 15 points;		30
2 detentions - 30 points;		
3 detentions - 60 points;		
4 detentions - 100 points		
Classification society		
non-IACS - 10 points		10
Outstanding deficiencies		
A deficiency recorded in the System in the last initial inspection or associated follow-up ones		20
and not marked as rectified (Code 10) 2 points for each outstanding deficiency		
Time since last initial inspection		
6-12 months - 3 points		0
12-24 months - 6 points		
Over 24 months or never inspected in the region (including new ships) - 50 points		

Inspection List

Legend: □ initial inspection ■ follow-up without new deficiencies recorded ▣ 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)				
□	28.06.2011	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	10 / 10	no
■	02.01.2011	Fuzhou, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	13 / 0	no
□	31.12.2010	Fuzhou, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	13 / 13	yes
■	19.06.2010	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	33 / 0	no
□	18.06.2010	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	33 / 33	yes
□	17.03.2010	Guangzhou, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	10 / 10	no
□	26.11.2009	Guangzhou, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	15 / 15	no
■	05.11.2009	Ningde, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	1 / 0	no
□	27.08.2009	Ningde, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	20 / 20	yes
■	27.08.2009	Ningde, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	28 / 0	no
□	24.04.2009	Zhanjiang, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	14 / 14	yes
■	14.08.2008	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	30 / 0	no
□	13.08.2008	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	30 / 30	yes
□	19.11.2007	Xiamen, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	10 / 10	no
□	03.08.2007	Guangzhou, China	JUI HSING	3FXB9	Panama	14 / 14	yes
■	08.01.2007	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 0	no
□	08.01.2007	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	8 / 8	no
□	13.10.2006	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 9	no
■	01.03.2006	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 0	no
□	26.01.2006	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	20 / 20	yes
□	10.05.2005	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	11 / 11	no
■	22.04.2004	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	7 / 0	no
□	23.03.2004	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 9	no
■	04.12.2003	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	8 / 0	no
□	22.10.2003	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 9	no
□	09.09.2003	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	9 / 9	no
■	11.03.2003	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	3 / 0	no
□	20.02.2003	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	15 / 15	no
□	28.04.2002	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	19 / 19	no
□	16.08.2001	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	21 / 21	yes
□	18.02.2000	Guangzhou, China	GROWING	3FXB9	Panama	2 / 2	no