

總編輯評論：哈威好威！

陳彥宏*

今天是 2017.10.22，從 MV Harvest Sky (台灣簡稱：哈威)在 10 月 13 日擱淺起算這 10 天，台灣還真是海事案例收成(Harvest)的好天(Sky)！哈威好威！

就我知道比較清楚的案子隨便算一算，至少已經有 11 起，其他我沒算到的，也就暫時不去計較，反正如果做 KPI，也已經超標了。

也是真的好不容易，「哈威」在擱淺湊滿 7 天可以換一包乖乖的情況下，20 日晚間在第四壓水艙有破裂的情況下冒險拖帶，總算驚險脫淺了。

要感謝關心這個案子的人，以及要感謝為這個案子努力到無暝無日的人們太多，族繁不及備載，所以不如就感謝主、耶穌、阿拉、佛菩薩和眾神明們那麼用心護台灣吧。

說真的，是真要謝天謝地謝神明，不然 20 日，還差一點變成頭七了。事實上，在我理解的最壞推演狀況，這個「哈威」如果不幸再出事，所可能衍生的，決不單單是這艘船而已。簡單想想，萬一船體破裂、油艙漏油，其可能造成的污染，很可能會波及附近的三座電廠，後果應該可以用「慘烈」來形容。

「哈威」擱淺案暫時告一段落！雖然可以算是不過短短幾天，但是，對於身為一個長期關注海事安全工作的人來說，其實心裡面所經歷的，總感覺好像時間慢得有點煎熬。特別是，「哈威」擱淺發生隔天，那位資訊來源超神通、用字遣詞超厲害的中時記者先生寫了一篇標題為「海象惡劣 6 萬噸運煤輪被台電逼出港擱淺桃園外海」的嚇死人文章，裡面還引用我二個月前寫的「不安全的安全港」評論，讓我接到好多關心的詢問，問我

* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:18001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾任教於國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、澳大利亞海事學院。曾客座於：上海交通大學、廈門大學。專長：海事安全與保安、海事教育與訓練、海事調查與鑑定、港口國監督、國際運輸系統。Email: solomon@safetysea.org

是不是接受專訪、後續有什麼評論時？我還真想告訴大家，船不是我擱上去的，文章也不是我寫的，我是清白的。

又話說這篇新聞上網後，記者先生來電告訴我引用文章的事，我還回答他：「我二個月前寫什麼？」

說誠實言，我真的忘了我到底寫些什麼了！害得我不得不再去找檔案讀讀，讀到我自己佩服自己不知道應該算是烏鴉嘴？還是神預測？我想，我是否該慎重考慮開個神壇還是成立個教派，看能不能從此過著享受豪宅名車美人的幸福人生。

其實這個「不安全的安全港」一文，與這個「哈威」擱淺案子似乎是有相關，但其實也不很相關。

首先，港口的不安全泊靠是源頭，依過去這半年，不管是西南湧還是東北風對林口港繫泊煤船的影響來看，應是無庸置疑。

所以，假設「台電」真的有如記者所說把船「趕」出去，那我還真是「感恩台電、讚嘆台電」的英明睿智與果斷。這個作為絕對是對的，一點都不用懷疑。不然，如果真的出事，船舶毀損在不安全港內就不好了。更可怕的是，如果港口也因此被毀了！那不是更慘嗎？

因此，當有人問我對台電趕船的看法，我是覺得，不管台電是怎麼認為？或是不管台電承不承認？我都覺得為了「人安」、「船安」、「港安」，趕出去絕對是對的！這是舉世皆然的港口操作行為，台灣在颱風天不也都是趕船嗎？只不過是，如果有下次，是不是可以考慮要不要早一點趕？或是乾脆就不讓進，也省得趕，不是更好？

其次，如果是船長要求出港，那我也要稱讚船長的決擇以及船長保護其船舶的用心。這些都是對的！

其三，有關引水人在不安全的天候與風浪下冒險把船帶出去的事，這當然是不鼓勵的，特別是上個月中旬才摔死一位引水人，這些引水人是真的都不會怕喔？但是再想想，「你不入地獄，誰入地獄」？你不去救苦救難，難不成叫我這個只剩一張嘴、只會寫些雜七雜八的人去開船？所以，總的來說，這時也只有引水人能解這一題吧？

其四，這個案例，依據彙整引水人與船長的陳述報告顯示，其實是在引水人將船帶出去(時間：20:55)以後才發生的事。這位有一點運氣不好的引水人在帶完船後準備離船(時間：21:25)，因為天候惡劣，無法從大船下拖船(時間：21:32)，只好請求船長暫住船

上一晚，等隔天風浪轉好再行直接帶進港，其實，這也是很合情合理的事，沒什麼好說的。

但是，誰曉得，就是這麼衰，引水人已經沒從事引水業務乖乖在休息時，這艘船「卡撐」的螺旋槳不知道是去打到水面？水中？水下？的什麼「碗糕」？打的舵機、主機都掛了(時間：21:32~21:45)！接著，引水人被船長請到駕駛台，一起無助地看著這艘失去動力、失去操控能力的船慢慢地往淺水區擱淺達陣，為中華民國海事案例再添一重大業績(時間：22:00)。

這裡還是要補個說明，人家船長和引水人還是有做了一些搶灘、擱淺前的應急準備工作，還下了 12 節的錨鍊(時間：21:41)，所以船才能擱得那麼漂亮，這算不幸中的大幸了！

所以，扯到這兒，這個擱淺案的「直接原因」是俾葉、舵板被「纏繞」？還是去「打到」水中或水面的不明物體所導致的機械故障，進而失去動力，然後導致船舶失控漂流擱淺的意外事故¹。所以，無論如何，「直接」原因是海裡面那個不知道是什麼「死人骨頭」纏繞或打到所致！但是到底是什麼東西呢？那個水域即便是有廢棄漁網，對於這種大船而言應該不會有那麼大的影響。而且出事的位置，海圖水深也都是足夠的，是能打到什麼？這難道是台灣人常說的「卡到陰」嗎？我想，我是真的該開一間廟來專供跑船討海為生的人們拜拜了！

當然，我們也可以朔源的說一切都是那個不安全港所致。

為了支持我先前那篇文章，我是贊同的，但是，在這個案例中，我是支持台電趕船的。畢竟港口是不是個安全港是一個議題，港口船舶的操作與調度又是另一個議題，二者雖有相關，但還是要分開來看的。當然，我也是支持船長要求出港的，我更是佩服領港和拖船全體同仁「置個人死生於度外」冒險犯難的偉大情操。

這段故事暫且到此，不然講不完，而且也沒稿費。咱們繼續聊聊擱上去以後的事吧！

話說這艘穩穩擱在沙地上的所謂 50,625 噸船，據說，所剩貨載也不過 15,777 噸(一說 19,068 噸)，所載壓艙水更高達 26,000 噸。所以，基本上，只要會抓癢的人，大概都知道：第一，帶上拖纜；第二，高潮前開始卸壓艙水增加浮力、第三，高潮時起拖。然後就一二三脫淺，收工回家了！就是這麼超簡單的基本邏輯。

¹ 真正原因靜候海事調查結果，以上算是我的神預測。

接下來的另一個議題就是要有拖帶的「專業」以及「能量」去執行上面的一二三了。

事實上，依據交通部「海難災害防救業務計畫」附表五「海難災害救援能量表」的資料顯示，事發地的台電林口卸煤碼頭就有「永康船舶」拖船 5000hp x 2, 4500hp x 1, 4000hp x 1，隔壁的台北港也有「斯密特焜陽港勤」拖船 5600hp x 1, 4000hp x 1, 3600hp x 1, 2800hp x 1, 1600hp x 1，除此之外，更有「亞洲海事」救難專用拖船 Salvage Champion 10000hp x 1 事發隔天就從高雄啟航專程北上好端端地「蹲」在「哈威」旁邊，就好像在說 pick me, pick me 一樣。另外，「永康船舶」也從台中又徵調一艘 5000hp 北上備便支援。

「專業」是有的，至少這三間公司都是實戰經驗豐富的。「能量」也是有的，合計超過 50,000hp 的 11 艘拖船，環肥燕瘦任君搭配，隨便也可以整合出個台灣隊，替台灣解決問題。但是，都沒人「鳥」他們！所以讓一票人、船在那兒看 Live show。

我真的無法理解的，更是無法諒解的是，身為一個號稱是主權國家的中華民國大有為政府，竟然可以把這事「放著、放著、放著、放著、放著、放著、放著」合計七天！放到第四壓水艙都裂了才甘願拖喔？反正心臟好，怎麼不再放下去，放到斷裂再來就地正法？反正咱們去年才拆了一條「德翔台北」，功夫了得，還拍片宣揚勒！

這種事，就好像是小小感冒，就是硬要拖到肺積水、拖到轉加護病房？我是覺得要不要考慮直接轉殯儀館比較省事啦！反正生老病死，早晚都要遇上，這輩子也從沒打算活著回去！

這期間，最令我鬱卒的其實就是前面第二天、第三天，風和日麗、鳥語花香，大家竟然可以應作為而不作為？難不成分明是想看看等著天氣變差了，再來操兵演練？還是想嚇嚇可憐台灣人的，檢視一下大家膽子夠不夠大嗎？

是啦！我們膽子都很大！我們恨不得「哈威」好威，1590 噸油全漏出來²，然後林口電廠(2400MW)、長生電廠(900MW)、大潭電廠(4380MW)全部暫時關閉，然後咱們一起限電。反正現在天氣漸漸涼了，大家也比較可以忍受不吹冷氣了！

好啦！理由都給你，都推給航運商業操作模式、都推給依法行政好了，反正每次抬出來就是《商港法》第 53 條³，你還真的以為中華民國只有這一條法令可以用嗎？騙我不認識字嗎？這種事，打死我，我都不會相信！

² 重油 1,377 噸，柴油 184 噸，滑油 29 噸。

³ 商港法 第六章 海難救護、打撈管理及外國商船管制檢查 第 53 條

但是我還是要再一次地提起一個基本的邏輯問題，這次是「衰」事沒發生，但是，哪次真的又給我料到？哪次真的從「民生」議題衍發到「國安」議題時，身為主權國家的中華民國大有為政府，有種你再拿這是航運商業操作模式或是要說這是船東和保險公司指定什麼東東來向強悍的台灣人民做說明吧⁴？

咱們家門口出事，「為什麼？為什麼？為什麼？」就偏偏要等日本人等三天？等他們慢慢的從日本開船過來？然後再來讓一票人們天天去開苦不堪言的應變會議？然後再來擔心記者不知道要寫什麼「傷害」政府形象的報導？然後再來讓一大票關心海事和海洋環境的國人天天看動態、看會議記錄、看新聞看到高血壓，看到不知道有沒有回家罵小孩順便打小狗出氣？

曾經有朋友問我咱們國家的常常引用「責令船東處理」的政策意義，說他怎麼老是看不懂？要我用最簡單的生活用語解釋給他聽，我告訴他：「就是當有人載了一車水肥，卻不幸在你家門口翻車，你就很清楚很堅定的說，我要求你立刻處理，否則我要你好看，所有損失要你賠。邏輯就是這麼簡單。一點問題都沒有！」

朋友又問，那現在問題在哪裡？我回答：「如果水肥車的老闆「立刻」來處理，當然沒事。但是，如果水肥車的老闆突然引用《莊子·外物篇》「莊周貸粟」的故事告訴你：「我且南游吳越之王，激西江之水而迎子，可乎？」時，你怎麼辦呢？你是打算自己先動手清呢？還事天天在家裡嗅聞一車水肥，唱著「何日君再來」？還是要改唱「等無人」呢？」

朋友告訴我，再怎麼笨也會先自己做啦！

我很無情地回應他，真實世界不是像憨人想的樣那樣的。過去如此，下次也還會是一樣吧？難不成這就是台灣的宿命嗎？不信我隨便列幾起我知道的給大家看一下，哪一件救撈工作是台灣人主導的？

- 2016.03.10「德祥台北輪」擱淺石門水域，2016.08.08 新加坡史密特打撈公司完

船舶於商港區域外因海難或其他意外事故致擱淺、沉沒或故障漂流者，航港局應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之區域。

前項情形，必要時，航港局得逕行採取應變或處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。

第一項擱淺、沉沒或故障漂流船舶之船長及船舶所有人未履行移除前或有不履行移除之虞，航港局得令船舶所有人提供相當額度之財務擔保。未提供擔保前，航港局得限制相關船員離境。

⁴ 不過其實也沒那麼嚴重，台灣人民固然強悍，但是腦筋的暫存記憶體超小、超健忘的。只要撐過至多三天輿論的蹂躪，大家就不會關心了。另一個方法就是，只要別的領域有更火辣的新聞出現時，老百姓就忘記這事了！

成切割打撈工作浮揚脫離至基隆。

- 2016.09.15「港泰台州輪」擱淺金門古崗海域，2016.11.15 中國大陸福州正力海工前來完成脫淺。
- 2016.12.01 中油「康運輪」擱淺深澳，2016.12.05 日本救難船「航洋丸」來協助脫淺。
- 2017.01.23 「Tomini Infinite 輪」在蘇澳東北方 26 哩處失去動力，2017.01.24 中國大陸「東海救 113」跑來拖帶到基隆港外錨泊維修。
- 2017.02.03 「East Moon 輪」失去動力，中國大陸「東海救 111」救難拖船跨越海峽中線到我方海域拖救東月號貨輪，原本要拖回大陸港口維修，但東月號三日已漂流到台中港外海，於是就近拖帶到台中港外錨地。
- 2017.10.13 哈威好威！咱們乖乖等日本人等三天什麼事也沒幹！

容我引用姚立明先生 2016.01.16 的名言「我去你的中華民國！」，這就是中華民國的真實世界！

從打開電腦開始寫稿，邊寫邊想，愈想愈無力，卻又愈寫愈氣憤，暫時不太想寫下去了，免得中風，也免得憂鬱到不知道是該去吃藥還是該去拜拜了。

沒有結語，只有把這 10 天，真的有點太多 11 的起案例，簡單排列一下，敬供大家參考：

- 1 2017.10.13 上午，蒙古籍雜貨船「聯合 36」擱淺於彰化縣岸邊，旋即展開就地拆除船體作業，然而卻很「意外」的失火，駕駛台正好全毀，可供海事調查的資料也順便全毀，真的替好多人省下好多事，留下無限自由遐想！良善的？邪惡的？陰謀論的？都隨你了！
- 2 2017.10.13 晚上，巴拿馬籍運煤輪哈威輪(Harvest Sky)擱淺桃園海灘。
- 3 2017.10.16 凌晨，基隆八尺門沿岸海域漁船絞網失去動力漂到岸邊消波塊旁擱淺。
- 4 2017.10.16 傍晚，大陸籍砂石船「泉海 88」在咱們復興基地反攻跳板金門北碇

島北方 0.4 哩處礁岩處擱淺，中國大陸「東海救 116」前來救援。

- 5 2017.10.16，獅子山王國油輪 Sea Jade (GRT 11426, Sierra Leone)失去動力漂流，Salvage Ace 前往救援，2017.10.17 拖回安平港
- 6 2017.10.17 凌晨，本國籍雜貨船「新華輪」於馬祖莒光鄉東南方外海失去動力漂流，中國大陸「東海救 111」前往事故現場救援。
- 7 2017.10.18 凌晨，宏都拉斯籍貨輪民安號(MING AN) 在高雄外海翻覆，14 名船員棄船，全數被海巡署弟兄成功救援。
- 8 2017.10.18 上午，協助哈威輪脫淺作業的 Sky 312 拖船，絞到自己的撇纜繩，失去動力，擱淺桃園海灘。
- 9 2017.10.19 凌晨，巴拿馬籍油輪 Ever Reach (GRT 5998, Panama)失去動力漂流，Salvage Champion 前往救援。
- 10 2017.10.21 上午，Salvage Champion 拖帶巴拿馬籍油輪 Ever Reach 回到基隆港外，在惡劣天候下斷纜，經 Salvage Champion 船長緊急提醒 Ever Reach 船長下錨，解除該船漂流擱淺危機，目前暫時在野柳外海下錨，等候時機進基隆港。
- 11 2017.10.22 上午，花蓮漁港內一艘停泊在大橋舟造船公司附近的漁船「海馬一號」被民眾發現傾斜，過沒多久就沉沒港內。