

## 理事長開講：遐想 BENITA，悠然乾坤大

～ 一個據說是因為船員鬥毆導致船舶擱淺的奇特海事案例

陳彥宏\*



### 一、 事故序

沒有很久很久很久以前，2016 年 7 月 30 日，有一艘 1998 年 6 月建造，賴比瑞亞籍，總噸位 24953、載重噸 44183，名叫 MV Benita (IMO No: 9172961, Call sign: DSCA7) 的散裝貨船在模里西斯(Mauritius)拖往印度的途中，於 13:35 時，在距離模里西斯 93.5 海浬(19°36'S, 55°50'E)的水域，歷經嚴重的艙坐、浸水、翻轉、傾覆後，於 17:30 時完全沉沒入 4,400 公尺深的印度洋的懷抱！享壽 18 歲又 1 個月<sup>1</sup>。

---

\* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會理事長，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：澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。Email: solomon@safetysea.org

<sup>1</sup> IMO GISIS: Ship and Company Particulars <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/ShipSearch.aspx>

- 依據 IMO GISIS 資料顯示，船東公司名稱是 Bluefin Maritime Inc (IMO Company Number 5783899)，公司地址登記於希臘的 Unit Maritime Inc 這個公司處 Armatolon & Klefton & 5 Ifaistou Street, Marousi, 151 24 Athens, Greece。依 <http://www.robindesbois.org/wp-content/uploads/shipbreaking45.pdf> 分析，本公司疑為紙上公司。



資料來源：  
Five Oceans Salvage



資料來源：  
<https://kknews.cc/news/mejy36.html>

時序稍微往前推，MV Benita 在由印度帕拉得普(Paradip India)駛往南非德班(Durban SA)途中 於 2016 年 6 月 17 日擱淺於模里西斯勒布雄海岸(Coast of Le Bouchon, Mauritius)水域。由於擱淺力道強大，五個雙層艙的三個艙以及機艙均破裂並嚴重浸水，其中第五貨艙坐在礁石上並造成一個 3 m × 2 m × 1.5 m 的破洞<sup>2</sup>。

歷經一個多月的修理與重新浮揚的的救難作業(Salvage operations)，在 2016 年 7 月 23 日 13:00 高潮時成功脫淺，但同時也被 London P&I Club 宣告為推定全損(constructive total loss<sup>3</sup>)。惟 MV Benita 仍難逃乖揣命運，拖淺後，原計畫拖往模里西斯 Port Louis 港修理，惟因模里西斯的民意氛圍不希望 MV Benita 再次回到該國領海，而改決定拖往印度古吉拉特邦 (Alang, Gujarat) 拆船，遺憾的是 7 月 26 日起拖後，歷經 4 日，該船沉沒於途中，安息主懷<sup>4,5</sup>。

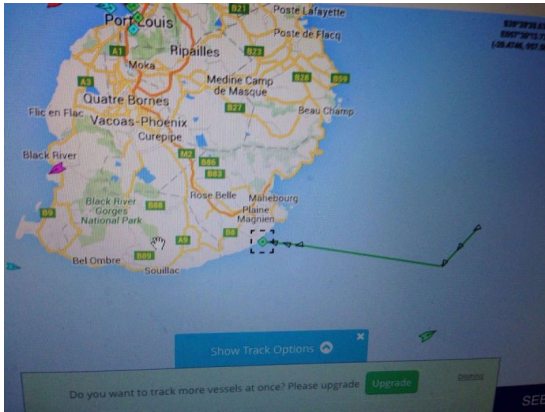
- MV Benita Loa. 181,50 m. Br. 30,50 m. 建造於 1998 年 IHI Aichi Works, Chita - Japan，原名 Star Sea Rainbow，巴拿馬籍；2006 改籍香港；2012.05 年改名 New Rainbow 並入賴比瑞亞籍；2014.02 改名 Benita。
- 東京備忘錄港口國監督資料庫 Tokyo MOU PSC Database 顯示本船為高風險船：High Risk Ship, Priority I，在美國(USCG PSIX)與澳大利亞均有被留置(Detained)紀錄。
- 2014.07.28 以後未在任何 PSC MOU 處發現檢查紀錄。

<sup>2</sup> Benita refloated after being grounded for five weeks, IHS Fairplay Daily News, July 25, 2016 Monday, IHS Maritime & Trade

<sup>3</sup> Benita to be freed soon, but seafarer may face jail, IHS Fairplay Daily News, July 21, 2016, IHS Maritime & Trade

<sup>4</sup> <https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>

<sup>5</sup> Benita to be broken up at Alang, IHS Fairplay Daily News, July 26, 2016, IHS Maritime & Trade



資料來源：

[https://www.tapatalk.com/groups/natural\\_hazards/bulk-carrier-hard-aground-in-mauritius-after-fight-t8844.html](https://www.tapatalk.com/groups/natural_hazards/bulk-carrier-hard-aground-in-mauritius-after-fight-t8844.html)



資料來源：

<http://www.robindesbois.org/>



資料來源：

<https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>



資料來源：

<http://www.robindesbois.org/>

時序再稍稍往前推，2016年6月16日晚間10:30，MV Benita 船長 Eduardo Cadiz 通報模里西斯海事協調中心，他已對船舶失去控制(“lost control of the ship”)並且需要醫療撤離，但是船長沒說的是，10:00 船上有發生船員鬥毆動亂這事！其中被以鐵棒襲擊頭部及手臂而導致重傷昏迷的三管輪阿爾文·馬德斯(Alvin Maderse)傷勢嚴重，另一名為動亂事發後將自己反鎖於機艙控制室的船員塔頓·奧馬爾·帕爾梅斯(Taton Omar Palmes)<sup>6,7</sup>。

2016年6月17日05:30，MV Benita 離岸3.6海浬，船長 Eduardo Cadiz 以無線電通報船舶失去動力。模里西斯海巡署回應指示 MV Benita 在離岸200公尺處下錨，船長回應，該船失去動力且已丟失雙錨(“lost both anchors”)，旋即於06:30 船舶漂流擱淺上岸。

<sup>6</sup> 三管輪馬德斯(Alvin Maderse)在甦醒後接受詢問時表示：“He [Taton] was uncontrollable; I did not know the reason for this fury.” “he fled the engine room and hit the emergency stop button to close down the engines. Taton, meanwhile, locked himself in the engine room, where he completely disabled the vessel. The vessel's AIS was turned off and the ship drifted” Confusion surrounds Benita grounding, IHS Fairplay Daily News, June 28, 2016, IHS Maritime & Trade

<sup>7</sup> Benita to be freed soon, but seafarer may face jail, IHS Fairplay Daily News, July 21, 2016, IHS Maritime & Trade

擱淺後，船長發送遇險信號。地方新聞引述海巡官員的話說：「如果船長清楚解釋了他的問題，我們將派出人員與拖船前去營救。」<sup>8</sup>



資料來源：<https://www.lagazette-mag.io/naufage-du-mv-benita-au-large-de-mahebourg/>



資料來源：<https://youtu.be/c6-f07o-cvI>

時序在 2016 年 6 月 17 日上午 07:30 時，模里西斯海巡會同警察前來將打人的 Taton Omar Palmes 帶走進行調查，而受重傷失去意識的三管輪 Alvin Maderse 也被送往醫院就醫，歷經昏迷三日後才甦醒，治療休養直至 7 月 5 日出院。事後，打人的 Taton Omar Palmes 被模里西斯國家海巡隊(National Coast Guard of Mauritius)逮捕，被指控犯有嚴重毆打罪，依《海盜和海事暴力法 Piracy and Maritime Violence Act》進一步提起訴訟。2016

<sup>8</sup> Benita sinks on the way to Alang, IHS Fairplay Daily News, August 1, 2016, IHS Maritime & Trade

年 11 月 17 日於模里西斯中級法院以他毆打並造成另一船員手臂骨折為由判處一年徒刑，並因危及他將同時服務的船舶的安全航行而被判處四年徒刑。<sup>9,10,11</sup>

*Without power and no means of navigating, the ship's course altered and the vessel began to drift down towards the island of Mauritius where several hours later it ran aground. The ship's master, Captain Eduardo Cadiz, said that he advised the Mauritius Maritime Coordination Centre about 10:30pm that he has lost control of the ship and requested a medical evacuation, but by all accounts, he failed to mention the disturbance on board ship. He did, however, mention that he had lost all generator power and said he was unable to lower the anchors – this apparently after being told to drop anchor when the ship was 200m from the coast. It was only at 6 am next day that locals advised Mauritian authorities of a ship aground on their beach and the Mauritius Coastguard set about investigating. The local police also arrived and Omar Taton was taken away for questioning while the injured engineer was taken to hospital and admitted in a serious condition. Three days after being put in an induced coma, Maderse awoke and is recovering.*<sup>12</sup>

MV Benita 的保賠協會 The London Club (P & I Club)發表聲明指出：船舶擱淺之前，船上某一船員因為嚴重的突發醫療狀況攻擊了另一位船員，導致機房嚴重受損，船舶失去動力。在設法恢復動力前，船舶就擱淺了。受傷的船員因為癲癇被送到岸上治療，但其他的船員都很安全，並無跡象顯示船員間的衝突可能更大。

*“The grounding followed an incident on board involving a crew member who suffered a serious medical episode which led to him attacking one colleague before causing extensive damage to the engine room systems that led to a loss of power to the vessel. During the intervening time that it took to restore power, the vessel went aground. The injured crew member is receiving medical attention ashore for this*

<sup>9</sup> <https://www.defimedia.info/mv-benita-le-marin-philippin-taton-omar-palmes-condamne-4-ans-de-prison>

<sup>10</sup> <https://mbcradio.tv/article/mv-benita-le-marin-philippin-taton-ecope-de-4-ans-de-prison>

<sup>11</sup> <https://www.channelnews.mu/2016/11/17/mv-benita-le-marin-philippin-taton-ecope-de-4-ans-de-prison/>

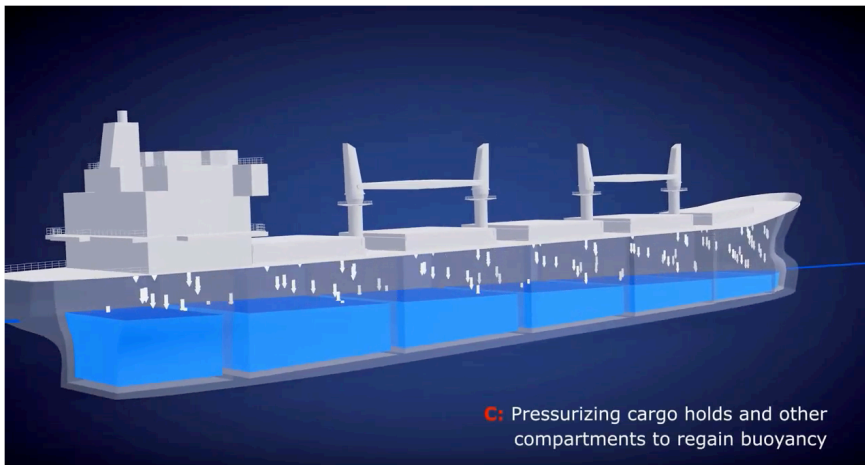
<sup>12</sup> Brawl that sank a ship. <https://www.pressreader.com/south-africa/the-mercury-south-africa/20160803/282501478008335>

*seizure. There was no suggestion of a wider conflict on board and all the remaining crew members are safe and accounted for.”<sup>13</sup>*

## 二、 救撈序

至於在救撈(Salvage)過程的關鍵點方面，分別如下：

- A. 移除液態或固態污染物質(Removal of liquid and solid pollutants)
- B. 通過燒焊使艙口蓋氣密(Making hatch covers airtight by welding)
- C. 對貨艙和其他艙室加壓以恢復浮力 (Pressurizing cargo holds and other compartments to regain buoyance)



資料來源：<https://youtu.be/c6-f07o-cv1>

- D. 透過下列方法使船舶從插入五號貨艙的堅固玄武岩中脫離(Freeing the casualty from the solid basaltic rock protruding the tanktop of cargo hold no. 5 by) :
  - 1. 使用炸藥(the use of explosives, or)

<sup>13</sup> <http://rooselaw.co.uk/RoosePartners%20Casualty%20Newsletter%20-%20Edition%20170%20-%2029%20June%202016.pdf>

2. 搖擺船舶(swing the vessel)

E. 拉動船舶使其重新浮揚(Pulling the vessel for refloating)

救撈動員方面包括：

A. 救撈公司與拖船(Salvor & Tugs)：事發後由希臘的 Five Ocean Salvage 公司與船東簽署 LOF，並從模里西斯的 Port Louis 動員 AHTS: Ionian Sea FOS，以及從希臘動員 15 位救難人員馳赴現場，緊接著又從富拉吉(Fujairah, United Arab Emirates) 動員 AHTS: Coral Sea FOS，並陸續增派 30 位包括焊工，索具工和潛水員來提供協助。

1. Ionian Sea FOS (10,560 BHP Anchor Handling Tug Supply Vessel / 102 tons bollard pull, GRT 2,070, DWT 1,400)

2. Coral Sea FOS (9,000 BHP Anchor Handling Tug Supply Vessel / 80 tons bollard pull, GRT 1,316, DWT 1,050.)

B. 主要人力(Personnel Involved)：3 Salvage Masters, 3 Salvage Engineers, 2 Salvage Officers, 2 Naval Architects, 3 Oil Spill Response Specialists, 8 Salvage Divers, 20 Fitters/Welders and over 100 local & foreign personnel including those providing logistic support, waste and pollution management spill cleanup operations, as well as the government Air and Marine Squadrons.

C. 使用設備(Equipment Used)：Over 30 tons of salvage equipment were air freighted to Mauritius

D. 發電機具(Generator Power)：1MW of power from portable generators available for powering, 30 electric submersible pumps with a pump capacity of 4,000 m<sup>3</sup>/hour, 20 welding machines and various tools

E. 直升機(Helicopters)：1,057 shuttle/trips and 1,726 pax were transported in and out of casualty, Total 157 flight hours, Over 750 flights for equipment transportation, Over 230 IBC's (1 m<sup>3</sup> tanks) of contaminated oil were removed from the casualty by helicopters



資料來源：Five Oceans Salvage - MV BENITA Bunker removal operations

- F. 燒焊(Welding)：Over 5 kilometers of welding to seal the vessel for pressurization of the cargo holds and void spaces
- G. 壓縮空氣(Compressed Air)：Over 4,200 cubic meters per hour of pressurized air from portable air compressors, Over 3.5 kilometers of air hoses used for pressurization of cargo holds, ballast tanks and various spaces
- H. 拖纜(Towing lines)：More than 2 kilometers of Dyneema floating towlines were used to refloat the casualty

在整個救撈的 40 天過程中，救撈人員成功的從難船上移除了包括船上原存有的 145 噸燃油在內的 230 公秉的污油及有害物質，並完成各貨艙及各通口的氣密燒焊以及加壓排水以重置即恢復船舶的浮力。2016 年 7 月 23 日，由 AHTS 拖船 Ionian Sea FOS 與 Coral Sea FOS 合力使 MV Benita 浮揚脫淺<sup>14</sup>。

有關這整個事件，全球海事新聞網(World Maritime News)在 2016.06.20~07.31 間報導了多則有關 MV Benita 從擱淺、拖救到沉沒的相關新聞。依照時間序列的新聞內容大體是<sup>15</sup>：

1. 船員因鬥毆事件切斷機艙動力系統造成船舶漂流而導致於 06.17 上午擱淺於 Le Bouchon 海岸；(2016.06.20)

<sup>14</sup> <https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>

<sup>15</sup> <https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>



2. 發現 MV Benita 模里西斯 Le Bouchon 南方海岸發現漏油，責成救難公司做好防護工作。(2016.06.21)
3. 發現 MV Benita 貨艙破損嚴重浸水，救難公司開始透過直升機吊掛移除船上 145 噸燃油並執行污染防護措施、海岸油污清理及保持拖船備便以維持擱淺船舶姿態穩定。(2016.06.23)
4. 已移除 MV Benita 80 噸燃油，岸上已無油污。潛水俠進行水下船體檢查發現船舶穩固的擱淺於現場，救難公司正研擬重浮計畫，估計需時一個月完成，同時將增派第二艘拖船馳援。鬥毆的船員方面，有關當局仍在等候重傷的三管輪恢復意識後再行詢問以獲取重要資訊，至於切斷船舶所有系統功能造成船舶失去動力漂流係由將自己關鎖於機艙控制室的船員所為。(2016.06.24)
5. 救難公司進入重浮嚴重擱淺船舶 MV Benita 的第二階段計畫工作，並考慮使用爆破方式炸除部分船底下的岩石。燃油以及潤滑油持續裝桶後由直升機吊掛離船。岸際未再有發現油污以及污染物質。船體仍維持穩定的擱坐中，部分船艙浸水，但船殼板尚未顯示有不當的應力。救難公司重新維修並啟動了船上原先浸水的空氣壓縮機並恢復了部分輔機的動力。船上的起重機與錨機已能正常使用。25 名焊工與鉗工正為雙層底艙加壓以嘗試重浮做準備。(2016.07.05)
6. 貨艙積水正陸續加壓泵出，船體的所有貨艙及空艙也持續燒焊封死以增加重浮所需浮力。來自美國的爆破專家正在評估使用低衝擊力的炸藥炸除卡住船舶的岩石，同時必須避免對船舶及環境的進一步損害。大部分的油料均已移除上岸，救難公司正透過使用真空泵設備清除殘留在兩個雙層底油箱中的少量燃油。MV Benita 仍保持穩定狀態，甲板和側板未顯示過大的壓力跡象。事故船舶周圍沒有觀察到進一步的油渣或污染，為預防起見，沿海岸線周圍還留有專門的防污染圍欄。媒體報告稱損失了約 5,000 噸燃油，這是不正確的。本船僅載有 145 噸燃油，事故發生時係空載狀態下由印度駛往南非途中。(2016.07.14)
7. 救難公司宣稱過去幾天的惡劣天候阻礙了救助行動，如果天氣條件允許並且操作能夠按預期進行，則希望在接下來的幾天內可以嘗試重新漂浮該船。該船保持擱淺狀態，並且沒有明顯變化。超過 200 公秉受污染的油及潤滑油均已送岸，對貨艙及空艙消毒和密封所進行的燒焊及加壓的工作持續進行中，燒焊總長度已超過五公里。拖船仍留在現場並連接至 MV Benita，以防止惡劣天氣期間船隻進一步擱淺並協助重浮作業。(2016.07.21)

8. **MV Benita** 已重浮並艙拖至離岸 20 哩處。為評估該船的適航性和一般狀況，該船上仍留置一名船員。在與模里西斯主管當局合作下整個脫淺作業並無造成重大的環境污染，部分先前受污染的岸際及相關水域將完成清理並進行環境監控。(2016.07.25)



資料來源：

<https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>



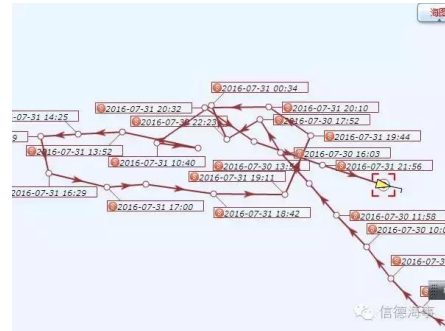
資料來源：

<https://seenthis.net/sites/972173>

9. 希臘船東 **Unit Maritime** 安排將 **MV Benita** 拖往印度 **Alang**。由拖船 **Ionian Sea FOS** 執行拖帶任務，拖船 **Coral Sea FOS** 任務解除。目前正以緩慢的速度拖向印度洋，同時正在評估該船的拖航能力。**MV Benita** 船上仍留置一名船員，隨時評估該船的適航性和一般狀況。(2016.07.26)
10. **MV Benita** 船艙持續艙坐而無法以艙拖方式進行拖帶，改以艙拖方式進行。過去幾天的評估船舶的適拖性後決議將船舶拖往印度拆解。(2016.07.27)
11. 希臘救難公司宣告由於持續的艙坐下沉，**MV Benita** 在 7 月 30 日沉沒於距模里西斯 93.5 海哩 4400 公尺深的海域。當時沒有人員在 **MV Benita** 船上。沉沒時拖船 **Ionian Sea FOS** 啟動拖纜快速釋放裝置以確保拖船人員及船舶安全，並留在現場監測有無任何碎片或污染跡象(no debris or pollution was observed)。(2016.07.31)



資料來源：  
<https://www.lexpress.mu/node/284113>



資料來源：  
<http://www.robindesbois.org/>

### 三、 遐想疑問

對於上述有關 MV Benita 的擱淺係肇因於船員鬥毆所致的時間序列陳述中，比較令人感覺好奇的有幾個議題：

1. 是模里西斯的海事協調機構、海巡機構、海事醫療與救助機構對於船長的通報與請求的反應為什麼這麼慢？是真的慢？還是被船長未完全吐實而誤導？
2. 船長在船上開始發生鬥毆動亂，直到通報海事協調中心的晚間 10:30 時，這中間的處置是什麼？從通報的 10:30 時至隔日 06:30 間，這艘有 23 個船員的船舶，在約莫有 8 個小時左右的時間內，真的無法有其他應急措施可採？還是這些船員都已經如報導與訪談所云的“left the crew of the “Benita” “traumatised” by the shocking goings on”而不能自己<sup>16</sup>。
3. 船舶的轉向意圖是什麼？失去動力的時間點在哪裡？最終擱淺還能衝上火山岩刮破多個雙重底艙、貨艙及機艙的餘速估略應為多少？
4. 船員鬥毆事件與船長威脅要將船員投海有無因果關係<sup>17</sup>？

<sup>16</sup> VIOLENCE AT SEA, SEACURUS BULLETIN MONTHLY EDITION - JULY 2016 | ISSUE 61, pp 4-5.

<sup>17</sup> “His alleged attacker, 38-year-old Filipino Omar Taton Palmes, reportedly locked himself in the engine room after the captain threatened to throw him overboard. Other crew members said Palmes then disabled the ship’s power.” VIOLENCE AT SEA, SEACURUS BULLETIN MONTHLY EDITION - JULY 2016 | ISSUE 61, pp 4-5.

5. 這個案例的原因是源自 MLC 2006 的問題還是 ISM 船舶管理的問題？
6. London P&I 急忙地宣稱是 “Medical Issue, Not Mutiny”, “a crew member who suffered a serious medical episode”, “caused by a medical emergency, not a deliberate act of violence.”，這在保險理賠上的意義是什麼？

對於救撈的程序上，Five Oceans Salvage (FOS)這家希臘的救難公司自 2006 年成立以來參與了超過 84 起海事救撈任務，經驗算是非常豐富的。本 MV Benita 也算是成功的脫淺，對於 FOS 的能力當然是肯定與崇敬的。惟可惜的是在難船 MV Benita 脫淺浮揚在拖往印度的途中就沉沒了！不免讓人事後諸葛的想要提出幾個可以討論的議題：

1. 衡諸模里西斯的新聞媒體報導這是一個很平和的救撈作業，沒有什麼抗爭，當地的 11 位漁民每日的補償僅 280 Mauritian Rupee (\$7.85 US)<sup>18,19</sup>，總請求的賠償金僅 3 百萬美元(約 110 百萬 Mauritian Rupee)<sup>20</sup>。而 FOS 救難公司向倫敦保賠協會(London P&I Club)請求這為期一個多月的工作費用則不低於 1500 萬美元<sup>21</sup>。
2. 本案採用了燒焊氣密加壓方式將個艙內的浸水排出以增加整體浮力，可以理解的是，水密都已經不容易保持了，更何況氣密？

---

<sup>18</sup> International Monetary Fund (2019) GDP per capita 模里西斯 11,360 位居世界第 60 名，台灣 24,827 為位居第 35 名。[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_GDP\\_\(nominal\)\\_per\\_capita](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)_per_capita), <http://www.robindesbois.org/wp-content/uploads/shipbreaking45.pdf>

<sup>19</sup> 事實上依據 2017.12.27 的新聞資料顯示，這 11 為漁民總共接受了二次補償金，第一次是 19000 盧比(約 US\$500)，第二次是 33000 盧比(約 US\$1400)。<https://defimedia.info/nauffrage-du-mv-benita-onze-pecheurs-de-le-bouchon-obtiennent-une-compensation>

<sup>20</sup> 警察直升機中隊的服務，850 萬盧比。國家海巡隊的設備和後勤費用為 120 萬盧比。潟湖中的 300 米攔油索估計為 200 萬盧比。漁業和航運部門的費用分別為 92,000 盧比和 340,000 盧比。*Le passage de MV Benita a causé de nombreux dégâts à l'environnement marin au Bouchon et a aussi mobilisé le personnel de plusieurs ministères, dont l'Économie océanique et l'Environnement. Parmi les dépenses, selon les informations disponibles, ont compte les services du Police Helicopter Squadron qui se chiffrent à Rs 8,5 millions. Les équipements et la logistique de la National Coast Guard ont coûté Rs 1,2 million. Les 300 mètres de bouées dans le lagon sont estimés à Rs 2 millions. Les dépenses des départements Fisheries et Shipping s'élèvent, elles, à Rs 92 000 et Rs 340 000, respectivement.*  
<https://business.mega.mu/2016/07/27/mv-benita-letat-fait-une-premiere-reclamation-de-rs-110-millions-lassureur/>; <https://business.mega.mu/2016/07/27/mv-benita-letat-fait-une-premiere-reclamation-de-rs-110-millions-lassureur/>

<sup>21</sup> <https://defimedia.info/renflouage-au-bouchon-lassureur-du-mv-benita-devra-payer-rs-438-m-aux-experts-grecs>

3. 根據救撈紀錄影片顯示貨艙也嚴重浸水。本案除了據稱的雙層底艙破損外，是否貨艙也破損？破損的雙層底艙與貨艙在拖淺前是否已完成水密？機艙是否亦完成水密？
4. 浮力不足時有沒有採用 Underwater Inflatable Air Lift Bags for Marine Salvage 等相關裝置以增加浮力？或是根本沒想過採用？
5. 姑且不論 MV Benita 適拖(tow-worthiness)與不適拖？在 MV Benita 脫淺浮揚後，MV Benita 是具有穩性的一艘船舶嗎？還是 MV Benita 就是一艘隨時可沉沒的一艘船？
6. 再回溯一點，摒除財務、法律、保險等層面不看，純就技術面分析，MV Benita 是可以脫淺的船舶呢？還是 MV Benita 比較適合就地拆解？
7. 救難公司 FOS 持續聲明有做適拖的評估，但是結論終究是沉了！這個沉沒是上帝的旨意？是疏忽？還是本來就不適拖？
8. 從經濟效益的考量上，將 MV Benita 從模里西斯拖往印度拆船場 Alang 的費用，和 MV Benita 的七千噸船體廢鐵的價值，孰為輕重<sup>22</sup>？還是這個沉沒只是原先拖帶計畫的一個選項<sup>23</sup>？

#### 四、 悠然問疑

這是一篇臨時起意的遐想海事案件始末與處理的分析文章，比較不利的是所有的最重要直接文件與證據都無法取得，因此也就僅能依有限的網路資源拼湊，故云之曰「遐想」，一種超越現實的思索或想像。

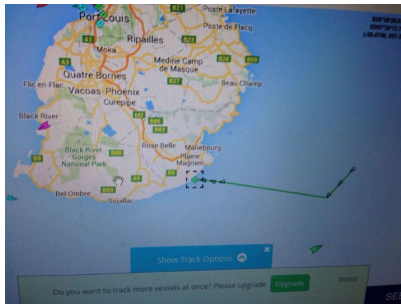
---

<sup>22</sup> <http://www.robindesbois.org/wp-content/uploads/shipbreaking45.pdf>

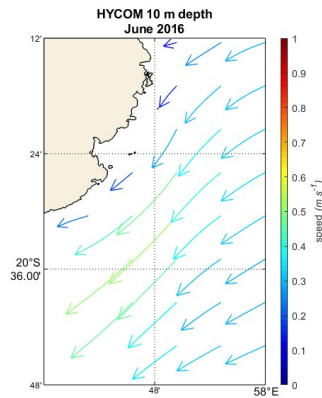
<sup>23</sup> 週一(2016.07.25)上午的會議議程中有三個選擇，一個是拖帶到另一個港口維修；一為拖帶到印度的拆船場拆解；第三是將其沉沒。*Trois options étaient à l'agenda lundi matin : il était envisagé que le MV Benita soit dirigé vers un port de la région pour des réparations, ou qu'il soit remorqué vers une casse en Inde, ou enfin qu'il soit coulé. Pour les autorités mauriciennes, c'est un soulagement : elles ne voulaient pas accueillir le bateau en rade de Port-Louis.* <https://business.mega.mu/2016/07/28/renfloue-samedi-le-mv-benita-envoye-la-casse-en-inde/>

然而，想之又想，也就不得不讓人對無法得知的事實提出問疑。

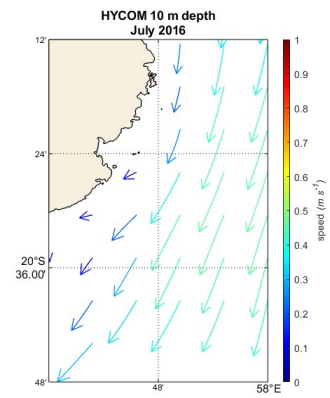
1. 這艘船的船員名單上有 24 名船員，事發時實際在船只有 23 位，這 23 個船員據稱是台灣與菲律賓船員，其中菲律賓籍有 17 位，與事故直接相關以及在新聞與網路資料有被列名的均是菲律賓籍。台灣船員究竟有幾位？是誰？哪個公司派的？會不會希臘 **paper company** 的背後是台灣船東？這個問題，非常遺憾地，航港局在中華民國的船員資料庫中查無船東及當時的台灣船員資料。理由可能是：「透過外僱程序才能採計海勤資歷。但目前沒有機制強迫外國船東僱用本國籍船員一定要走外僱程序，因為外籍船只要僱一位台灣船員，就要向海員工會繳全船船員的會費。」也因此，我們就失去了訪問直接關係人的機會。希望藉由本文，能有關係人、當事人可以跳出來指正與釐清我們的問疑。
2. **MV Benita** 船長 **Eduardo Cadizy** 在 2016 年 6 月 16 日 22:30 通報模里西斯海事協調中心，他已對船舶失去控制(“**lost control of the ship**”)，這個意思是什麼？是機艙已被控制，船長已無指揮船舶的能力了？船此時主機還有運轉航行中？還是已經進入漂流狀態了？船舶為何轉向？執行這個轉向的動作是在“**lost control of the ship**”之前還是之後？
3. 有關各方所載 **MV Benita** 失去動力漂流部分的疑問一直很大，比較明顯的有：
  - (1) 在船舶轉向前以及轉向後持續相當長的時間，這船舶是有動力的，否則航跡不會如 AIS 航跡圖所示；
  - (2) **Alvin** 說 **Taton** 中斷 AIS 信號六小時。但是船員 **Taton** 將自己反鎖在機艙，而且盛怒之下的 **Taton** 要關的是發電機，怎麼樣也關不到在駕駛台而且是 DC 電源的 AIS。另外，在 **Taton** 的那種情境下，他還會想到 AIS？
  - (3) 報導均指稱 **MV Benita** 係因失去動力漂流而擱淺，這敘述的真偽取決於失去動力漂流的時機點，如果從轉向點或是所謂失去 AIS 信號點的時間來看，照著下圖的洋流方向來判斷，這艘船怎麼樣也不會往上漂去模里西斯 **Coast of Le Bouchon** 擱淺的！



資料來源：  
[https://www.tapataalk.com/groups/natural\\_hazards/bulk-carrier-hard-against-in-mauritius-after-fight-t8844.html](https://www.tapataalk.com/groups/natural_hazards/bulk-carrier-hard-against-in-mauritius-after-fight-t8844.html)



資料來源：  
HYBRID COORDINATE OCEAN MODEL,  
<https://www.hycom.org>



資料來源：  
HYBRID COORDINATE OCEAN MODEL,  
<https://www.hycom.org>

- (4) 模里西斯海巡在為自己從前一晚 22:30 確認收到船上信息為何遲至隔日上午才採取行動的解釋中說明：「船長並未聲明船舶正在漂流，而是僅報告了一名船員受傷。」「直到凌晨 6:20 左右，船長才明確表示這艘船正在往模里西斯漂流二海浬。」<sup>24</sup>
- (5) 推論換言之，在船舶轉向後，船舶主機是仍在運轉的，真正失去動力應該是後來的是，而且就轉向點與擱淺點的距離而論，即便是無動力漂流 8 小時，至少也要有約 3 節的速率，這又有悖於洋流速率。
- (6) 如果是無動力漂流，在近岸水域，船舶應該是受浪影響多於受洋流影響，擱淺姿態應為與岸際呈相對較為平行的姿態，而不至於呈現是垂直搶灘的姿態(beach to)；又即便是機率很小的呈垂直角度搶灘，是要什麼樣的餘速才可以將這艘船沖上岸而且連破三個船底雙層艙甚至貨艙及機艙？

<sup>24</sup> <https://www.lexpress.mu/node/284113>



資料來源：

<https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>



資料來源：

<https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>

4. 有關船員將自己反鎖在機艙控制室一事，全船 23 名船員，扣除一名受傷、一名當事人，還有 21 人。機艙控制室入口有二處，機艙控制室的窗戶也都是可以擊破的玻璃，即便是聲東擊西或是強行進入控制室奪回控制權也都是有可能的。這種事，在當有人破壞船舶、危急船舶及自己性命安全的時候，任何船舶的船員都會做的，而 MV Benita 的船員都沒有行動，推論是船員們認為反鎖在機艙控制室的 Taton 情況還可控。在推論是 Taton 並沒有在 22:00 將自己反鎖在機艙控制室時就切斷電源與主機。
5. 有關在淺水水域制止船舶前進方面，拋錨是個不錯的選擇，而且拋錨是一個可以不需要用到「電力」的作業方式。但是當模里西斯海巡署 05:30 指示 MV Benita 在離岸 200 公尺處下錨時，MV Benita 船長回應該船失去動力且已丟失雙錨(“lost both anchors”)，旋即於 06:30 船舶漂流擱淺上岸。MV Benita 為什麼二個錨都不見了？是因應此次事件在 Taton 斷電後就立刻拋錨而斷落？還是 MV Benita 本來就沒有錨了？
6. 反鎖在機艙控制室是 22:00，但船上動亂的起始時間是什麼時候？船長無線電通報請求醫療撤離時是 22:30。這中間的時段，船上的應急程序是什麼？船長的作為是什麼？具體的擱淺時間是 06:30 間，這中間的時段，船上的應急程序是什麼？船長的作為又是什麼？在本時序分析中發現，除了有 22:30, 05:30, 06:20 的通聯報告外，MV Benita 和模里西斯當局是一夜無線電靜默。這期間，船長應該是不認為會有什麼事吧？
7. 很遺憾的，這艘船在拖往印度 Alang 拆船場的途中沉沒，這個沉沒與正好與原先規劃的：拖往維修、拖往拆解、拖去沉沒的三個選項之一正好吻合。是碰巧



的不可抗力？還是本來就是有意如此？這樣的「意外」沉沒與「計畫」沉沒的差別是什麼？

## 五、 後記

如前所述，本文純屬就 **MV Benita** 案例所生的遐想，未來仍可持續探索與 **MV Benita** 同一事實狀態下的其他可能事故緣由與情境態勢(**potential causes and scenarios**)。值得有興趣研究的人們持續探索的議題領域很多，其中有些議題背後的真實面也有點敏感，例如：

- 有關船員管理的議題，如：船員的身心理健康以及精神疾病的預防與因應、船員和諧相處人際關係的維繫、船員管理以及領導統御；
- 有關應急程序的議題，如：船舶指揮管理與船員叛變或船舶遭挾持時的指揮管理、船岸通信以及與公司 **DP** 的聯繫與決策，以及在船舶丟失雙錨、失控漂流、搶灘擱淺狀態下的應急程序；
- 有關救撈決策的議題，如：可脫淺與不可脫淺的議題、可脫淺後的浮揚與適拖的議題、不可脫淺後衍生的就地拆解議題、殘骸自現場移除後的處理議題等。

至於本 **MV Benita** 案例，如本文在「遐想疑問」、「悠然問疑」部分所陳，實充滿太多未解之謎，更覺得其中似乎有太多凌駕於公理正義的商業操作決策，細膩的導引著整個事故處理程序。這種案例，其實在台灣過去的某幾起海難救撈作業中也是可以看得到，就此打住，也就不再多說了！

### 參考文獻：

1. Benita refloated after being grounded for five weeks, IHS Fairplay Daily News, July 25, 2016 Monday, IHS Maritime & Trade
2. Benita sinks on the way to Alang, IHS Fairplay Daily News, August 1, 2016, IHS Maritime & Trade

3. Benita to be broken up at Alang, IHS Fairplay Daily News, July 26, 2016, IHS Maritime & Trade
4. Benita to be freed soon, but seafarer may face jail, IHS Fairplay Daily News, July 21, 2016, IHS Maritime & Trade
5. Casualty Newsletter 170 Feature Casualty Follow-Up, 29th June 2016, Benita, <http://rooselaw.co.uk/RoosePartners%20Casualty%20Newsletter%20-%20Edition%20170%20-%2029%20June%202016.pdf>
6. Confusion surrounds Benita grounding, IHS Fairplay Daily News, June 28, 2016, IHS Maritime & Trade
7. Durban-bound ship sinks in tow, The Mercury (South Africa), August 03, 2016 Wednesday, E1 Edition, Independent Newspapers Pty (Ltd)
8. Environmental disaster averted in Mauritius after Benita grounding, IHS Fairplay Daily News, June 27, 2016 Monday, IHS Maritime & Trade
9. <https://defimedia.info/nauffrage-du-mv-benita-onze-pecheurs-de-le-bouchon-obtiennent-une-compensation>
10. <https://defimedia.info/renflouage-au-bouchon-lassureur-du-mv-benita-devra-payer-rs-438-m-aux-experts-grecs>
11. <https://kknews.cc/news/mejy36.html>
12. [https://porttechnology.org/news/mv\\_benita\\_successfully\\_refloated/](https://porttechnology.org/news/mv_benita_successfully_refloated/)
13. <https://shipandbunker.com/news/emea/915569-crews-watch-for-spills-as-mv-benita-sinks>
14. <https://worldmaritimenews.com/archives/195202/bulker-grounds-in-mauritius-after-a-fight-between-sailors/>
15. <https://worldmaritimenews.com/archives/195370/oil-spill-from-grounded-mv-benita-under-control/>
16. <https://worldmaritimenews.com/archives/195582/mv-benitas-cargo-tanks-damaged-and-flooded/>
17. <https://worldmaritimenews.com/archives/195751/salvors-continue-removing-oil-from-grounded-mv-benita/>

18. <https://worldmaritimenews.com/archives/196404/salvors-start-preparing-mv-benita-for-refloating/>
19. <https://worldmaritimenews.com/archives/197037/heavily-grounded-mv-benita-step-closer-to-refloating/>
20. <https://worldmaritimenews.com/archives/197619/salvors-getting-ready-to-re-float-mv-benita/>
21. <https://worldmaritimenews.com/archives/197847/mv-benita-refloated-towed-20-miles-off-coast/>
22. <https://worldmaritimenews.com/archives/198008/mv-benita-being-towed-to-indian-coast/>
23. <https://worldmaritimenews.com/archives/198134/salvors-switch-mv-benitas-towline-connection/>
24. <https://worldmaritimenews.com/archives/198384/mv-benita-sinks-while-en-route-to-india/>
25. <https://worldmaritimenews.com/archives/tag/mv-benita/>
26. [https://www.dsm.com/products/dyneema/en\\_US/applications/ropes-lines-and-slings/ropes-lines-and-slings-cases/case-study-mv-benita.html](https://www.dsm.com/products/dyneema/en_US/applications/ropes-lines-and-slings/ropes-lines-and-slings-cases/case-study-mv-benita.html)
27. <https://www.fiveoceansalvage.com/salvage-and-emergency-response-services/salvage-operations-2016/>
28. <https://www.hycom.org>
29. <https://www.lexpress.mu/node/284113>
30. [https://www.tapatalk.com/groups/natural\\_hazards/bulk-carrier-hard-aground-in-mauritius-after-fight-t8844.html?fbclid=IwAR3U7DprySbiDLcTABQrLmpUVwIExxyABKEm8pebvJwocepVLS2BYNBqc6c](https://www.tapatalk.com/groups/natural_hazards/bulk-carrier-hard-aground-in-mauritius-after-fight-t8844.html?fbclid=IwAR3U7DprySbiDLcTABQrLmpUVwIExxyABKEm8pebvJwocepVLS2BYNBqc6c)
31. <https://www.vesselfinder.com/news/6462-Bulk-Carrier-Benita-aground-off-Mauritius-after-fight-on-board-Video>
32. <https://www.vesselfinder.com/news/6807-Bulk-Carrier-Benita-Sinks-while-En-Route-to-India>

33. Insurer Says MV Benita Grounding a Medical Issue, Not Mutiny  
<http://www.turkishmaritime.com.tr/insurer-says-mv-benita-grounding-a-medical-issue-not-mutiny-25938h.htm>
34. MV BENITA Salvage Operation, June-July 2016, Five Oceans Salvage  
[https://youtu.be/hhh5SM4J6\\_U](https://youtu.be/hhh5SM4J6_U)
35. MV Benita: des images exceptionnelles, <https://youtu.be/QzP5RPElyUc>
36. MV Benita: récit d'un naufrage, <https://youtu.be/FunEHcMgORM>
37. Salvage of the MV Benita, Sunday Tribune (South Africa), July 24, 2016, E1 Edition, Independent Newspapers Pty (Ltd)
38. 這艘疑因海員內訌擱淺船舶！拖往印度途中沉！沒！了！  
<https://kknews.cc/news/mejy36.html>