

理事長開講：危脆的派翠

陳彥宏*

2019.08.22 一艘 1988 年建造的印尼籍總噸 1,185 離岸風機工作船派翠輪(Patra Offshore)於彰化縣芳苑外海疑似船隻故障傾斜，該船船長決定棄船，船上 40 人(20 名工作人員、20 名船員)，經海巡艇接駁平安獲救上岸。依據海巡署¹與運安會²的官方紀錄資料，事件時間序如下：

1. 8 月 22 日 1317 時，中部分署接獲「大地能源」號以衛星電話報稱於彰化王功前約 24 哩有一艘工作船「派翠」號(PATRA OFFSHORE)船身傾斜進水，船上有 40 名船員於甲板待援，海巡署立即開設緊急應變中心指揮相關單位應處，並立即由第四巡防區派遣台中海巡隊船艇 PP-10022 艇、PP10060 艇及苗栗艦緊急馳援，同時申請空偵機進行海空聯合搜救。
2. 8 月 22 日 1427 時，台中海巡隊 10022 艇抵達「派翠」號失事現場，發現該船傾斜約 40 度並有進水現象，船上已下錨 4 條鋼纜，並佈放 3 個救生筏及動力救生艇備用，船上 40 人均在甲板待援。
3. 8 月 22 日 1442 時空偵機也抵達現場協助戒護。
4. 8 月 22 日 1446 時因船身嚴重傾斜船長宣布棄船，台中海巡隊 PP-10022 艇立即運用小艇接駁船上人員。
5. 8 月 22 日 1521 時，將受難船員全數救援上艇，失事現場由苗栗艦持續現場監控及海上警告標示。

* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001)。英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士、台灣海事安全與保安研究會理事長。曾專任於：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

¹ 海巡署 <https://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=137372&ctNode=650&mp=999>

² 運安會 <https://www.ttsb.gov.tw/1243/22344/23358/post>

6. 8月22日1730時，PP-10022 艇抵達台中港 22 號碼頭，由移民署協助辦理船員入境查驗，並由大瀚船務公司進行安置事宜。
7. 8月22日1800時，大瀚 711 拖船離開臺中港前往現場協助。
8. 8月22日2200時，大瀚 711 拖船抵達現場，發現潮水又開始上漲，使得該船又傾斜近 20 度。
9. 8月22日2230時，大瀚 711 拖船使用小艇接近鑽井臺底部切斷鑽管，船舶恢復水平位置。
10. 8月22日2300時，大瀚 711 拖船開始切斷派翠工作船 4 條鋼絲錨鍊。
11. 8月22日2400時，大瀚 711 拖船開始將派翠輪自 WTG-563 位置拖返臺中港。
12. 8月23日0500時，大瀚 711 拖船將派翠輪拖返臺中港 5 號碼頭。



這是一個極為成功的船員撤離及船舶拖帶案例，但是問題的根源是這樣的鑽探船卡管，只要斷管，船舶就可以回復平正，這不過是一般程序罷了，況且這種船也只能在好天氣作業，卡管的現場，應該也沒什麼立即性的危難，更何況旁邊同時有那麼多艘作業船隻可以支援，是在緊張個什麼東西³。

回過頭去看看上述的時間序，大翰 711 切斷鑽管讓船舶恢復水平的時間也不過就是 30 分鐘不到，但是在這起事件中，海巡動用了三艘船還有空偵機搞了一整個下午的英勇任務。但是這應該是個不需要英勇的英勇任務吧？會不會因為這樣的英勇，反而會多出了讓原本安全的人，在救援過程中有可能產生不安全的狀況！舉個白話的譬喻來說，如果有 40 個人集體觸電，救援單位是應該先斷電呢？還是先去把 40 個人一一搶救出來？

應該算是海巡平常訓練有素又有林默娘當靠山啦，不然一不小心就真的又是一件「棚頂做甲流汗，棚趺嫌甲流瀾」的衰尾代誌。相信我，每一次的沒出事，都是福田夠好、福報夠大、都是僥倖、都要謝公媽、謝天的。不過我還是好奇，三艘船、一架飛機，搞一下午總共動用了多少人？成本怎麼算？

行文至此，平心而論，這個看似成功的救難案子，其實源頭只是船長決斷不夠英明，救援單位不了解海事現場狀況，也沒有考慮事故狀況的困難排除或許可以直接省卻派船、派飛機接駁救人的一大堆事，總的來說，這是個從船方到救援方全輸的案子，整個案子應該只有一個贏家，就是大瀚了！

但我們溯源回頭看看這艘年逾 30 的老船，首先，老船不見得不安全，有好好照顧的老船和我們有好好照顧的老車一樣好用的，至少我跑快 30 萬公里的車現在一樣仍很順暢的飛奔在高速公路，一點都沒讓我失望過。

³ 回顧事發當時：

- (1) 船長未評估漲落潮時間，人員離船時離最高潮只有數十分鐘，當時風平浪靜，且船未進水，附近有數艘作業船戒備支援。
- (2) 晚上之高潮潮高較低，若白天之潮水無法造成船隻進水，晚上之高潮也不太可能會構成威脅。
- (3) 即便是船上之氬氧氣切工具故障，船長只要通知附近作業船支援，就可快速脫困。

海難救助是一件拼命搶時間的救人任務，但是，對這個案子而言，在衝出去救助的同時，其實也該用用腦筋，仔細研判現場狀況才是。本文訴求的並不是說這個海事事故不應該救，而是認為應該要有更好的處理方式與更妥善的搜救資源運用。

話說在跟這個案子發生時間差不多的同一個月份，也就是 2019.8.2，航港局放寬《船舶法》「輸入現成船年限」規定：特種用途船的拖船與其他工作船為 12 年、探勘船 15 年、特殊結構工作船則可專案核定⁴。

不過我想討論的是為什麼這艘外國老船能進來台灣工作？這其實背後是有一些爭議的議題值得討論的。

離岸風電工作船申請來台工作的基本程序是外國風商要引入此類船舶時要先徵詢國內有沒有「同類型」、「適用」的船舶，如果沒有，才可以租外國船來用。這是一種可以保障本國船的概念。

有沒有感覺政府很棒！真的是「腳踏台灣土，咱愛台灣好前途」！但是：

1. 當國內沒有這種船時，外國風商引入的卻是這種船齡超過 30 的船，這就有爭議了！台灣海工業界會抗議說如果最終是這樣的船來台灣工作，這種船，台灣海工業界也買得起，但是即便是買得起，政府卻不准這種超齡船輸入！
2. 直白一點說，假設我們推論高齡的船就等同風險高，但是現在這樣的高齡船還不是進來了？而且事實上，不只這一艘，其他的，還有更老的，滿滿一海上，只是沒上新聞而已。但現在的狀況是同樣是一艘爛船，還附贈不怎麼英明又有點沒膽的外國船長，就在這種狀態下，政府寧可允許這一群外國人來搞台灣，卻不准許政府可以直接監督的台灣人來替台灣做工？這是什麼「有政府，會做事？」有啦！好好的代誌予這陣人舞甲開花去，還不是變成鳥事！
3. 比較陰險的又來了，即便是台灣人有這種船，風商又會說台灣人的船爛、人員水準不夠、工安不符標準所以「不適用」。反正，橫豎就是要用他自己的老相好，誰理台灣死活？真的是真心換絕情，閣講嘛是無彩工。
4. 台灣除了繼續當殖民地、被剝削、被說又老、又醜、又傻以外，還剩下什麼？有啦！剩下一些幫外國人拿包包，靠踐踏台灣人賺大錢的洋幫辦吧？不知道在我們的政府在幹什麼？還是我應該回頭過來說，不知道在我們這一群沒什麼路用的台灣海事工程業者在幹什麼？「夫人必自侮，然後人侮之；家必自毀，而後人毀之；國必自伐，而後人伐之。」這句是《孟子·離婁》裡面說的，不要掛我頭上。

⁴ 註：放寬前分類僅為：拖船及其他工作船：12 年。沒有探勘船、與特殊結構工作船的類別。

這時候突然欣賞對岸的萬惡共匪，人家到了危急的時候還會唱「起來！不願做奴隸的人們！把我們的血肉，築成我們新的長城！」「冒着敵人的炮火，前進！」，不但如此，他們還常常想給別人砲火，包括不時放話要「武統」我們，我就不知道「五桶」是什麼？我只知道我每個禮拜都要 95 加滿一桶，今天起決定改加 98，和 5 劃個清楚！

反觀我們的海工業者，這一局，真真實實的被人家比弱了，好像就只有一路吃悶棍、一路挨打的份？

已經是阿斗了嗎？已經完敗了嗎？我們「在有限的條件中，在最惡劣的環境下，要開創無限的最大可能⁵」的凱達格蘭族先民們絕不會如此放棄的。至少在「被往生」前也要為後世子孫們留一口氣告訴我們「會做事的政府」，下次放多老的船進來，就允許我們進口多老的船啦！

我們的海工業者，這些該幹的事不幹，難不成是覺得也要換穿西裝領帶幫外國人做事比較輕鬆賺還有冷氣吹，不用在海工圈流汗流洩忙得又黑、又累、又快破產？

如果決心真要這麼幹？記得也通知我一下，好歹我在國外唸書、教書那麼多年，洋文我也會一點！《莊子·列禦寇》裡面「秦王有病召醫」的故事我熟得很。該怎麼做？規距我都懂，這個可以問我。

《佛說八大人覺經》：「第一覺悟：世間無常，國土危脆；四大苦空，五陰無我；生滅變異，虛偽無主；心是惡源，行為罪藪。如是觀察，漸離生死。」

派翠來了！證明了我們從「尾」到「頭」，很多方面真的都很危脆！至少我這三千多字所標出來的問題都是！不再一一。

⁵ 陳彥宏，凱達格蘭的海洋精神～談外強環伺中的台灣海事產業發展，台灣海事安全與保安研究學刊，Vol 10, No 6，December 2019。