

## 理事長開講：千里馬常有，而伯樂不常有

～漫談行政院核定「強化離岸風場緊急拖救船舶能量計畫」之後的關鍵軟實力在哪？

陳彥宏\*

原文是來自《聊齋志異》《驅怪》「異史氏曰：黃狸黑狸，得鼠者雄！」這麼一句話。白話文就是：「不管黃貓黑貓，只要能抓老鼠的，就是好貓！愛看鬼故事的鄧小平在《怎樣恢復農業生產》演講中說：「不管黃貓黑貓，哪一種方法有利於恢復生產，就用哪一種方法。」然後話輾轉傳啊傳就變成了「黑貓、白貓」，至於可憐的黃貓什麼時後被篡位的？已經不可考了！不過意義上對於「解決問題」的務實詮釋是普遍能接受的。海事救助也是一樣的。

海事，基本上也就是「人」的事、「船」的事、「環境」的事，當然要擴大一點講，也可以包括船上所載運「貨」的事。就國際海事組織(IMO)海難的分類觀點，海事，除了人員傷亡(Casualty to persons)以外，也包括碰撞與觸碰(Collision and contacts)、觸礁與擱淺(Stranding and grounding)、浸水及沉沒(Flooding and foundering)、橫傾與傾覆(List and capsizing)、火災和爆炸(Fire and Explosion)、船體和機器損壞(Hull and Machinery)還有貨物所引發之災害(Cargo related)。

至於是誰要來處理這些海事？不管是黃貓、黑貓或者是篡位的白貓，反正只要能抓得到老鼠，哪隻貓都可以。所以目前的國際局勢上，處理海事的也就有下面的幾種分類，難能說誰是最好的：

### 1. 政府部門：

- .1 海軍(Navy)如：巴西海軍(Marinha do Brasil)、阿根廷海軍(Armada Argentina)、哥倫比亞海軍(Armada Nacional de Colombia)、秘魯海軍(Marina de Guerra del Perú)、智利海軍(Armada de Chile)、墨西哥海軍(Secretaría de Marina)、摩洛哥皇家海軍(Royal Moroccan Navy)等；

---

\* 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，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院、高雄海洋科技大學。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

- .2 海巡(Coast Guard/Coast Guard Agency)如：日本海上保安廳(Japan Coast Guard)、加拿大海岸防衛隊(Canadian Coast Guard)、美國海岸警衛隊(United States Coast Guard)、義大利海岸警衛隊(Guardia Costiera)、韓國海洋警察廳(Korea Coast Guard)等；
- .3 海事安全管理機構(Maritime Safety Authority)；中國交通運輸部救助打撈局(China Rescue & Salvage)、西班牙海事安全局(Salvamento Marítimo)、奈及利亞海事管理和安全局(Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, NIMASA)、南非海事安全局(South African Maritime Safety Authority, SAMSA)、英國海事暨海岸防衛隊(Maritime and Coastguard Agency, MCA)、埃及海事運輸部門(Egyptian Maritime Transport Sector, 包含埃及海軍與海事運輸部門以及蘇伊士運河管理局)、新加坡海事及港務管理局(Maritime and Port Authority of Singapore, MPA)、葡萄牙海事當局(Autoridade Marítima Nacional)、澳大利亞海事安全局(Australian Maritime Safety Authority, AMSA)等；

## 2. 民間組織：

- .1 非營利組織如：德國海上搜救協會(Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, DGzRS)、皇家荷蘭救援協會(Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, KNRM)等；
- .2 民間專業救撈公司如：China Ocean Engineering Solutions Limited(COES)、Crowley Maritime Corporation、Five Oceans Salvage、Foss Maritime Company, LLC、Hong Kong Salvage & Towage Services Limited、Korea Marine Salvage Company、Multraship Towage & Salvage、Nippon Salvage Co., Ltd.、Nippon Salvage Co., Ltd.、Resolve Marine、Royal Boskalis Westminster N.V.(Boskalis)、Salvig Singapore Pte Ltd、SMIT Salvage、Svitzer A/S、T&T Salvage、Tidewater Marine、United Salvage 等。

台灣呢？

故事長一點，不過倒也蠻單純的。

就從國民政府來台起算，早年，台灣軍方在海難救助方面並無專責單位，主要由海軍在巡弋任務中，兼顧海上救助，算是一種救難編組，1959年擴編為海軍救難大隊，2005年改名為海軍水下作業大隊。為了汰換海軍老舊的「大湖級救難艦」與「大同級

遠洋拖船」，以提升海軍在海上救難、拖帶、消防和污染處理等方面的能力，2016 年，海軍司令部公布了 12 項造艦計畫，其中包含了新型救難艦的建造，也就是「安海計畫」，建造拖帶能力可拖帶 10 萬噸級以上的大型船舶、配備可執行深海救難任務的深海作業系統(潛水鐘)與潛水人員、具備動態定位系統、海上消防噴灑作業能力及海洋污染基本處理能力、救援直升機起降平台及人員救難艇的大型救難拖船。

「安海計畫」規劃興建的大型救難拖船有很多艘，首艘長 87m、模寬 15.5m、滿載排水量 3,250 噸、船速 18 節、拖力 100 噸的救難拖船「大武艦(571)」於 2024 年 10 月 23 日在台船高雄廠區交艦給海軍。不過，「安海計畫」的海軍救難拖船主要是為確保台灣海軍艦隊的安全，並能在緊急情況下提供有效的支援，並不是規劃來給民間使用的。



這裡要再回頭說一下，早期，「國防部國家搜救協調中心」是國防部內部的單位，主要負責協調國軍各單位(海軍、空軍等)的搜救資源，以支援國家整體的搜救行動，確保在海難、空難或其他需要軍方協助的緊急情況下，能夠迅速調動軍事資源，提供有效的搜救支援。很多的海上救難與拖帶也都仰賴「國防部國家搜救協調中心」協調海軍救難大隊來幫忙。2000 年 7 月 22 日八掌溪事件中，由於「制度不夠健全、程序不夠明確、人員不夠積極」，導致四名工人不幸罹難，引發社會廣泛關注，並對台灣的搜救體系提出了嚴厲的質疑，僅上任 67 天的行政院副院長兼任行政院災害防救委員會主任委員游錫堃還為此遞出辭呈，扛起全部責任。

為了強化搜救資源的整合與協調，八掌溪事件事發不到 40 小時，2000 年 7 月 24 日，行政院於國防部「國軍搜救協調中心」的基礎下，以任務編組方式成立「行政院國家搜救指揮中心」，統籌、協調和指揮全國的海、陸、空搜救行動和救災資源。

歷史故事暫且按下不表，請自行查閱我過去寫的海事安全文章和演講文稿，重點來了，依據《災害防救法》第七條第四項：「為有效整合運用救災資源，中央災害防

救委員會設行政院國家搜救指揮中心，統籌、調度國內各搜救單位資源，執行災害事故之人員搜救及緊急救護之運送任務。」「行政院國家搜救指揮中心」的主要任務是整合各部會的搜救資源，確保在災害發生時能夠迅速有效地展開救援行動。於是，有關海事的事，他們的大致分類就分工為：

1. 救人的事：海巡署；
2. 救船的事：航港局；
3. 環境的事：海保署；
4. 離岸風場的事：能源署；
5. 港區的事：港務公司、工業港公司；
6. 漁港的事：漁業署；
7. 軍方的事：國防部。

當然啦！依據《災害防救法》第三條第一項第四款的規定，我們應該說只要是可歸類或牽扯為是任何一種形式的廣義「海難」，中央災害防救業務主管機關就是「交通部」，「航港局」則是辦理我國海難救護之執行、監督管理及航政業務。所以，上述的那些責任再怎麼分工給不同部會，最後的苦主就是「交通部」，特別是苦主中的苦主「航港局」，閃也不用閃，也沒得閃，而且是包括災害的「預防」、「應變」、「復原」、「重建」。至於過去厥功甚偉的國防部和海軍救難大隊，也就暫退到 C 位的後面的後面的後面。

終於要開始講船了。

根據聯合國 UNCTAD 2024 RMT 的分析，台灣船東擁有的船舶載重噸位居全世界第 8 名，船隊價值佔全世界排行第 13 名。這樣的海運大國，台灣，我們的航港局只有一艘 300 噸的智慧航安監控船「航港一號」可以在風場航道水域逛來逛去，至於我們負責海洋污染的海保署，連「船」這個字怎麼寫都可能不知道，所以也只能專心「海岸」，暫時管不了「海上」。還好，我們有偶爾扮演「類」海軍的海巡，他們家有近二百艘大小船舶，可以確保不管任何天候海象，幾乎所有大小海事有關「人」的救助都不會有問題，這一點我至為敬佩，真的比林默娘還厲害。但不管怎麼看，反正就是



海事中的遇險船的救助與拖帶或是應急海事污染處理能量，不管怎麼看，就是很不及格，必須仰賴外援的安排。

其實，沒有緊急拖救船舶(salvage and/or emergency towing vessels, ETV)不是什麼大事，只要在需要的時候可以找到適當的船可以用，可以找到專業的海事專家可以運籌帷幄指揮海上的救撈及/或拖帶作業也就夠了。國際間很多大國都這麼幹，例如英國、例如澳大利亞，也不過是租了幾艘 ETV 部署在風險水域就算交差，特別是很多的救撈及/或拖帶，都牽涉到商業行為，民間來做是很妥當的，例如新加坡，就是完全採取商業拖船模式，政府沒船也沒租船，其他即便政府做，不管是政府自己的船還是政府租來的船，也是要收費的，沒有比較便宜，更別幻想是擺明了要白嫖政府。

回顧一下 1989 年海難救助公約第 5 條規定：「本公約不影響國內法或國際公約有關由政府主管機關從事或控制的救助作業的任何規定；從事此種救助作業的救助人，有權享有本公約所規定的有關救助作業的權利和補償；負責進行救助作業的政府主管機關所能享有的本公約規定的權利和補償的範圍，應根據該國的法律定之」。投入 Salvage 或 Emergency Towing 事業本來就是一種高技術門檻、高投資、高風險以及相對高報酬的事業，也就是坊間戲稱「三年不開張，開張吃三年」的行業，看看 International Salvage Union 那些會員大咖們就知道，不然人家是怎麼活的。

當然，在這裡我已經感覺有人會心裡碎碎念說輪到台灣政府處理的，都是一些阿佻布魯次級船，千萬別幻想收費，當作是做功德就好，就像台灣有過開口合約的那六年(2018-2023)，光是政府向被拖船求償付給拖船公司的費用，實際求償率才 45.68%，典型的做得愈多、賠得愈多，真的別肖想會有賺錢這回事。在這兒很慎重的，我尊重你碎碎念的幻想自由和最近流行的言論自由，但，絕不和你上同一艘船，畢竟「倖豬夯灶，倖罔不孝」，咱們看健保，至少有自付額，還有如達文西微創、海扶刀無創、雷射等非健保的項目還有藥品都是要自費的，怎麼搞到現在的被救撈或拖帶，會變成賴給賴清德政府的免費套餐？反正都是同一個賴字嗎？

繼 2023 年航港局委託中華航運學會完成四百多頁的「提升我國海難拖帶能量之規劃案」之後，有關「海難拖帶」的基本議題大抵都已釐清。航港局 2024.11.05 新聞稿指稱的「為強化海難應變能量，行政院已於 2024 年 9 月 3 日核定「強化離岸風場緊急拖救船舶能量計畫」，交通部航港局將以勞務採購方式尋求國內外大型拖救船舶於臺灣港口待命，可對抗 8 級風，4 到 6 公尺浪高，具 1 萬匹以上馬力，拖力則可達 150 噸以上，該局預計明(114)年下半年完成採購程序，將委由專業廠商維運操作，將可有效提升我國海難船舶拖帶能力，防止擱淺情事發生。」

值得從這個新聞稿注意的是原本的「海難拖帶」已經明確為「強化離岸風場緊急拖救」，換句話說，原本航港局管區的海上海難拖帶的救船活動，已經跨升到能源署管區的離岸風場十八銅人陣風車中的海難拖帶的救船活動。這樣的發生機率當然是低的，但是風險卻是高的，特別是現在某些無恥的漂流船又流行拖著錨隨意漂順便勾海纜的愛國活動，咱們不火速去救他，他就更有理由搞咱們。

雖然，最後會生出個什麼樣子的船？我一時也不敢幻想太多，但不管如何，現在，這個「強化離岸風場緊急拖救船舶能量計畫」的「採購先期規劃」已於 2025.03.20 完成評選作業，工作大抵分二個層面，一端是「找船」，一端是「用船」。

首先，要找到可以從事救撈及應急拖帶作業的船馬上面臨的問題是找現成船還是造新船？2024 年中國的造船數量佔全球 51%，然後我們的國家政策又不可以買 Built in China 的船。很顯然的造新船可以造到我們想要的船，但是造新船比買櫻桃麻煩，買櫻桃雖然要等到櫻桃成熟的季節，不過還有南北半球的櫻桃可以挑，造新船，排除中國造，要等更久，而且咱們可要想，我們想要的理想船隻，可以去哪兒造？另外，等船造好是要時間的，等更久也就是沒有救撈及應急拖帶作業船可以用的時間要持續更久，相應的，現在的「海事應急拖救採購案(開口合約)」就要撐更久一點。至於買現成船？跟誰買？現成船市場上血脈符合非 Built in China 的船、符合輸入年限、不可以太老、在黑水溝來去不可以太常「插蠟燭」的身強體健船舶是有幾艘？當然還有一點就是千萬不要以為想買就有人想賣！這些都是務實的問題。

至於既然政府「做莊」要先搞一艘船來顧海洋、保航安，要採納 BOT (Build-Operate-Transfer)、ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer)、OT (Operate-Transfer)、BOO (Build-Own-Operate)、BTO (Build-Transfer-Operate)等方向？回到黃貓、黑貓、白貓的邏輯，我是覺得都好，反正這一題太難，遠超越我的知識水平，就留給懂財務、懂採購的專家去想，也可以問問 AI 是怎麼想的。你如果再問我，我會說，這個、那個不要，其他幾艘都包起來。

話說，要搞到一艘好「船」已經很辛苦了，而且也要花一些時間。經費的事？我們暫時假設「錢」不是問題。趁著船生出來前這一段時間要準備出來的是，要能夠管理救難拖船的船公司，還有要能夠操作這艘救難拖船有真本事的船員在哪兒？不是只要是船公司，就能夠管理救難拖船、不是只要是 STCW 船員就能操作救難拖船。這個很簡單的道理，很遺憾，到現在還是很多人聽不懂，真的是夏蟲不可語冰、螻蛄不知春秋，這裡也不想再扯了。

台灣現有的海事工程、拖船市場上，誰是 the best candidate？這一題，2025.01.23，我在航港局有過一場閉門的市場局勢分析，這裡一樣按下不表，留給執行「強化離岸

風場緊急拖救船舶能量計畫採購先期規劃」的團隊去用良心和智慧好好思考，希望《隆中對》講的話有人聽得進去、走得下去，至於畫那麼多年的餅，是不是能夠真的變成餅？只能請林默娘小姐姐多多幫忙了。

以上是講「船」。

現在，來講有「船」以後「運籌帷幄之中，制勝於無形」的「用船」。這更是我真正比較關心的事。

畢竟，不管有沒有可以從事救撈及應急拖帶作業的船？或是仍然要仰賴「開口合約」？政府現在要做的，就是要有一個像英國 SOSREP (Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention，英國國務大臣海上救撈與干預代表)的團隊來應對海事案件，所謂「用船」的運籌帷幄角色就在這裡。這個概念，我從 1994 Lord Donaldson's report 出來講到現在一晃竟然 30 年了，難不成要拿路加福音 4:24「我實在告訴你們：沒有先知在自己家鄉被人悅納的。」來自己爽一下我是沒人鳥我的先知。

什麼是英國的 SOSREP？

英國 SOSREP 制度的建立，是從 1994 Lord Donaldson's report 之前就已開始，更準確一點說是在 1993.10.04 英國簽署 IMO 1989 International Convention on Salvage 公約之前就已開始，也是英國政府對於遵循與因應公約的一種作為。但 SOSREP 的功能發揮，則是在 1996 Sea Empress 事件之後，SOSREP 制度才得到更進一步的確認。

畢竟都是凡人，靠教訓來學習往往印象會深刻一點。

於 1996.02.15，滿載 13 萬噸北海原油的 Sea Empress 在試圖進入英國威爾斯西南部的 Milford Haven 港時觸礁擱淺。雖然油輪在數小時內重新浮起，但船體右舷和中央油艙嚴重受損，導致約有 7.2 萬噸原油和 370 噸重質燃料油外洩，約 200 公里的海岸線，包括 Pembrokeshire 海岸國家公園等重要的野生動植物保護區受到污染。大量海洋生物，尤其是海鳥和貝類，因油污而死亡，生態系統受到嚴重破壞，漁業、旅遊業均嚴重受創，對當地環境和經濟造成了嚴重影響。

這 Sea Empress 事件是英國歷史上第 3 大的油洩漏事件，也是當時世界第 12 大的油洩漏事件，事件發生後，英國政府再度請 Lord Donaldson 對海上救撈和應急回應進行了全面的審查。該審查報告中詳細評估了當時英國海上應急回應系統的不足之處，包括救撈作業的協調、應急計畫的有效性，以及相關法律法規的適用性。報告中並強調對於任何可能對英國環境造成嚴重污染威脅的救撈作業，最終控制權必須由國務大臣

的代表本著凌駕一切的公眾利益來行使(acting in the over-riding public interest)。這位被稱為 **SOSREP** 代表，恰恰表明他是國務大臣的代表，有權在公眾利益所需的範圍內行使海上救撈與干預 (maritime salvage and intervention)的權力。講到這裡，有注意到二個關鍵字嗎？一個是 **over-riding** 一個是 **intervention**。這二個字，在咱們這兒，除了古時候的「尚方寶劍」有這種概念以外，現在好像絕跡了。

代表特定的國務大臣(交通大臣(State for Transport (船舶))和能源安全暨淨零排放部 (Department for Energy Security and Net Zero, DESNZ (離岸設施))的 **SOSREP**，行政上隸屬於 **MCA**，並在國家緊急應變計畫(NCP)的框架下與眾多政府部門、機構和地方當局進行協調合作。在應對海上事故時，**SOSREP** 被賦予的獨立決策權和最終控制權，確保了在應對海上緊急情況時，能夠迅速採取行動，以保護英國的公共利益和海洋環境。**SOSREP** 的主要關鍵職責與權限範圍包括：

1. **SOSREP** 是英國國家緊急應變計畫(NCP)的關鍵參與者，在涉及船舶的事故中，**SOSREP** 將負責向英國政府部門提供戰略性的情況報告(SITREP)。
2. 任何存在實際污染或對英國環境構成嚴重污染風險的救助作業，最終控制權必須由 **SOSREP** 行使，但不包括任何海上或岸灘清理活動的責任。
3. 當現有的救助計畫失敗或事件嚴重程度升級時，**SOSREP** 會更主動地介入以控制局面。
4. **SOSREP** 會在海上事故的最早期階段介入，評估安全風險，促使事件結束，並評估風險及採取適當措施來預防或應對事態升級。在重大事故中，**SOSREP** 可能會決定親自到現場更密切地監控情況或直接接管控制。
5. **SOSREP** 被賦予獨立決策的權力，可以在緊急情況下，無需拖延，也無需訴諸上級部門請求批准，迅速做出關鍵且符合英國公眾利益的決定(empowered to make crucial and often time-critical decisions, without delay and without recourse to higher authority and where such decisions are in the overriding UK public interest.)。
6. 涉及大規模海難或有擴大風險時，英國的應對機制可能會從由英國 **MCA** 主導轉變為由 **SOSREP** 指揮的單一領導體制，防止相關機構之間因意見不合而導致應急回應效率低下。**SOSREP** 介入並控制救助行動，所有相關人員必須遵守其發布的指示。



7. 當維護公共利益最佳方式存在意見分歧時，SOSREP 對任何威脅英國環境的重大污染的救撈作業，有權在必要時行使干預權力，行使最終控制權，發布指示。SOSREP 也可使用干預權力，例如指示船東或救助者協助執行地方港口當局應急計畫。
8. 基於當時的情況，包括天氣、船舶狀況及其潛在威脅等因素，當迫切需要為船舶提供避難場所(Places of Refuge)，以降低污染風險或為了安全起見時，SOSREP 可以介入並接管所有行動的指揮。如果港務機關構不希望該船隻停留在港口區域，SOSREP 可以推翻港務機關構的權力。SOSREP 也可以對沿海土地或房產的負責人(無論是私有的還是其他的)行使相同的權力。
9. 如果 SOSREP 認為拖曳作業的進行方式不當，或者未能達到預期的安全或環保目標，其有權行使介入權力，指示變更拖曳計畫或採取其他必要措施。SOSREP 的職責也包括監督所有涉及航運和海上工業的重大事故的應對措施，確保這些行動不會對安全和環境產生不利影響。同時，SOSREP 也被指定為英國的船舶殘骸移除主管機關，負責在必要時協調和決策船舶殘骸的處理。
10. 在任何救助行動中，SOSREP 應在可行的範圍內諮詢受影響的地方當局、地方政府以及環保機關構，也包括救助公司、船東、保險公司。

誠如寫在 Shipping: Marine Safety Act 2003 (Standard Note: SN/BT/2156)中引用 Lord Donaldson 的話：「SOSREP must be a considerable, and, preferably, charismatic, personality who is capable of listening, and being seen to listen, to the conflicting views of others with whom he is working yet, once he has heard the arguments, being capable of quickly asserting his authority in a manner which commands respect and acceptance.」、「Whilst operations are in progress they must either back SOSREP or sack him.」這一些英文字我就不翻譯，大家自己慢慢品味。總的來說，坐 SOSREP 這個位子的人或團隊，是在做神的工作，必須面對隨時都在變化的狀況作出當下做好的決策，有功無賞，打破要賠不用說，還要有雖千萬人吾往以的堅定但不專斷的心志和抗壓性。SOSREP 用知識、智慧和膽識，謀求最大公眾利益，也替長官扛下所有的壓力。

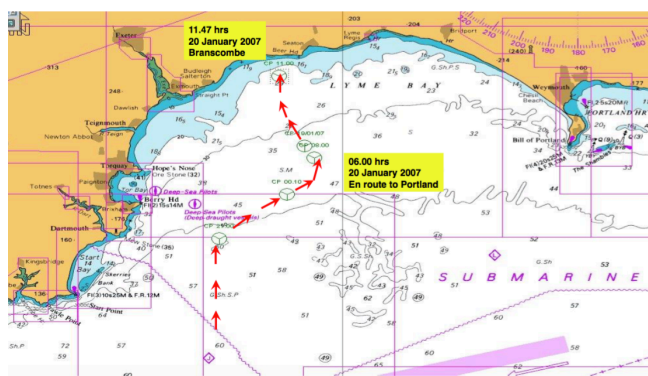
略述幾個 SOSREP 的經典案例：

#### 2007.01.18 MSC Napoli 進水傾斜案

1991 年造貨櫃船 MSC Napoli、總噸 53409、船長 275.66m、船寬 37.10m 於 2007.01.18 在英吉利海峽遭遇惡劣天氣，致使船體結構損壞，船隻開始進水並傾斜，情

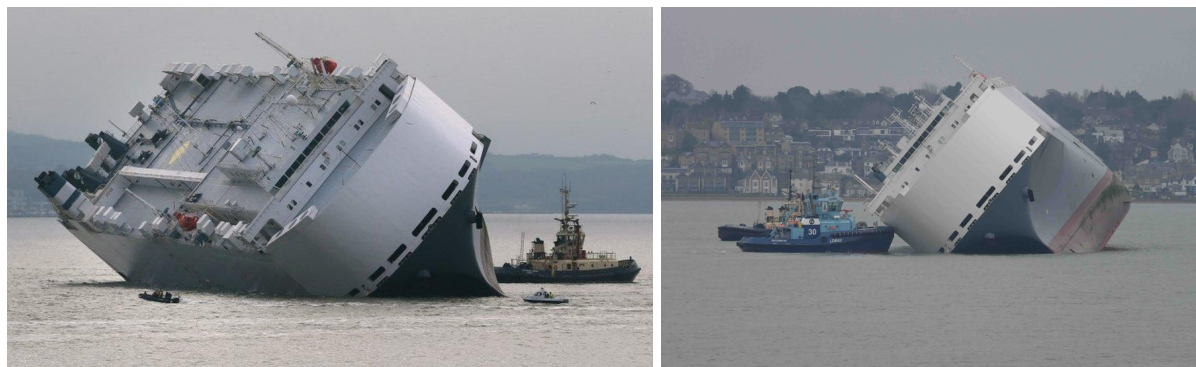
況危急。MSC Napoli 船上載有數千噸的燃料油和危險化學品，一旦洩漏將對海洋環境造成嚴重污染，又因船隻擱淺地點位於環境敏感區域，對當地生態系統構成潛在威脅。

MSC Napoli 的狀況複雜，涉及多個環境和安全問題，SOSREP 負責協調各單位，包括海岸警衛隊、救撈公司、環境機構等，共同制定應對措施。囿於該船載有大量燃料油，SOSREP 必須確保採取有效措施，控制漏油，減少對海洋環境的污染。為了減輕對環境的影響，SOSREP 協調進行貨物移除工作，並確保危險品得到妥善處理。由於船體損壞嚴重，SOSREP 參與決定將該船拖至 Lyme 灣附近淺水區擱淺，以便進行後續處理。具體而言，SOSREP 在此事件中面臨一個讓船隻擱淺或讓其在航道中解體導致災難性的污染和傷亡的關鍵選擇，最終 MSC Napoli 依照 SOSREP 的決策指令，故意擱淺，以防止即將發生的環境災難。這項決定雖然當時引起了爭議，但後來被廣泛接受為正確的做法，證明了 SOSREP 在有效管理海上危機方面發揮的決定性作用。



### 2015.01.03 汽車船 Hoegh Osaka 事件

2000 年造、總噸 51770 長 179.9m、寬 32.2m 的汽車船 Hoegh Osaka，於 2015.01.03 離開英國南安普敦港口後不久，由於船隻的穩定性問題，發生了嚴重的右舷傾斜，導致貨物移位，最終擱淺在 Bramble 淺灘。事發後，英國當局迅速展開救援行動，所有船員安全撤離。救撈專家被派往現場，評估船隻狀況並制定救撈計畫。SOSREP 負責監督救撈作業、協調包括救撈公司、港口管理部門和環境機構等各方力量，確保救撈作業符合安全和環保標準順利進行，並減少對環境的潛在影響。雖然在此事件中沒有產生海洋污染，但是英國 MCA 的防污染團隊，在 SOSREP 的指示下，隨時監控該船的狀況，以防範任何污染的發生。經過複雜的救撈作業，最終成功將 Vehicles Carrier Hoegh Osaka 脫淺並拖回港口。



### 2016.08.07 Jackup platform Transocean Winner 擱淺事件

1983 年造，總噸 17580、長 92m、寬 77 m 的半潛式鑽井平台 Transocean Winner 於 2016.08.07 在被拖曳前往土耳其的途中，遭遇強風和巨浪導致拖纜斷裂，鑽井平台在蘇格蘭西海岸 Isle of Lewis 附近擱淺。擱淺事件引發了該平台所載約 280 噸柴油對環境敏感區域海洋造成污染以及對當地的生態系統形成潛在威脅的擔憂。事發後 SOSREP 負責監督複雜的救撈作業，確保救撈作業在安全和環保的條件下進行，評估遇險平台對航行安全和環境的潛在風險，防止救撈作業對環境造成重大污染，並協調如海岸警衛隊、港口管理部門和救撈公司等各方相關機構採取適當的應對措施。經過複雜的救撈作業，最終成功將該平台拖離擱淺地點，並將其運往安全地點。本鑽井平台 Transocean Winner 案促使英國對大型海上設施拖曳作業的安全規範進行檢討，也提醒人們，在惡劣天氣下進行海上作業的風險，以及海洋環境保護的重要性。

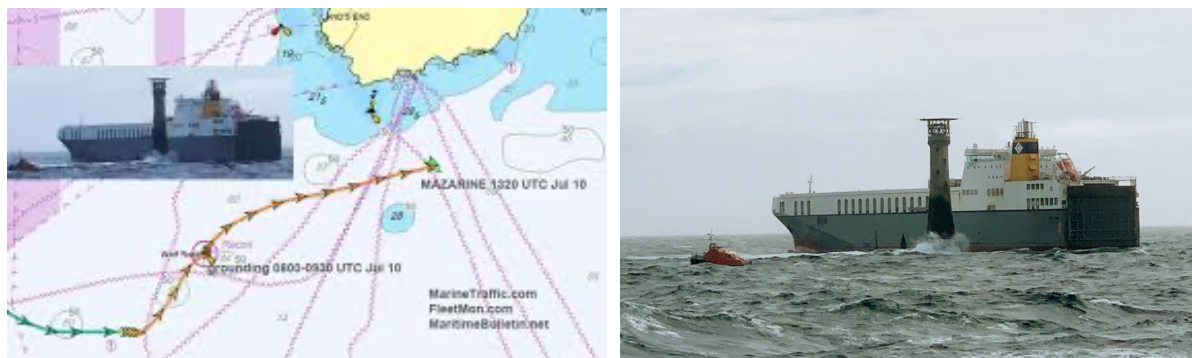


### 2023.07.10 Ro-Ro Mazarine 擱淺事件

Wolf Rock 燈塔位於英國 Cornwall 郡西南方約 18 海里處，是一座孤立的燈塔，該地區海況複雜，暗礁眾多，對航行構成潛在危險，Wolf Rock 燈塔在航行安全上具有重要的地位。2023.07.10 總噸 31340、船長 195.40m、船寬 26.20m 的 Ro-Ro 貨輪 MV Mazarine 因潤滑油(LO)管路破裂造成船舶失去動力漂流並擱淺在 Wolf Rock 燈塔附近的礁石，透



過 SOSREP 指揮拖船前往協助，並全程監控 Ro-Ro Mazarine 漂流過程並警告 Wolf Rock 燈塔附近過往船隻注意安全，並防止 Ro-Ro Mazarine 對環境造成危害。最後 MV-Mazarine 在拖船的協助下脫離了 Wolf Rock 燈塔附近的危險區域，並被拖往 Falmouth 進行進一步處理。



## 回到台灣現實面

回顧 2023 年航港局委託中華航運學會的「提升我國海難拖帶能量之規劃案」的分析報告，我們面臨的實際狀況是：

1. 從海事案例的角度觀察，2018-2022 年我國海域港外海事案件船舶拖帶共有 158 件，這 158 個案例均未曾請求「航港局」介入拖帶服務。
2. 台灣各拖船公司、救難公司提出歷年的船舶拖救(Towage or Salvage)案例，並未列入海事案例，也均未曾請求「航港局」介入拖帶服務。因為信譽良好的 P&I 和船體險保險公司會承擔保險責任，主動與各拖船公司、救難公司安排拖帶並負擔費用。
3. 可能需要「航港局」介入拖帶的應該會只限於，當海上天候不良時，港勤拖船無法出港的情況下，必須有能力對抗 7-8 級風、4-6 公尺浪高的大型拖船始能擔負救難任務。被拖帶對象則以小型商船居多，特別是次標準船。
4. 船型越大價值越高的船，幾乎都有向有聲譽卓著的 P&I 及船體險公司投保，他們放任船舶出事的可能性不大，所以反而不太可能需要航港局出手救助；需要航港局救助的船反而比較有可能是中小型船舶或遇事甩鍋的船東或保險公司；而且這些救難最後成為「做功德」的機會很大，船東不是不願償還主管機關的救難成本、就是根本沒有能力償還。



話雖如此，那台灣需不需要救難拖船？當然是要的，特別是離岸風場陸續興建完成，已經構成情勢變更的要件，我們過去在航港局討論的「海難拖帶能量」才會變成行政院關心的「離岸風場緊急拖救船舶能量」。政府要部署的就是能解除遇險船舶在台灣海域、風場水域的立即危險以及可能風險，這種事，如果要等 P&I 及船體險公司去日本、去新加坡「激西江之水而迎子」般安排拖船來救助？該沉沒的、該擱淺的、該撞風車的、該污染的，早就各如所願了。

台灣需不需要救難拖船？當然是要的！這句話可以再說一次、百次！這樣的拖船即便是十年不開張，開張一次替國家解除、預防重大海事災難、海洋污染的危險與風險，那也就夠本了。買保險，是為了保萬一的風險，不是為了出險！懂嗎？

狗吠火車那麼多年，火車還是動了！至於和狗有沒有關係？這個不研究！反正行政院「強化離岸風場緊急拖救船舶能量計畫」也真的運氣很好，預算好像也沒有被藍白刪。前面講的「找船」、「用船」二個概念工作終於也可以開動。

「找船」端的造新船、買現成船、培訓船員以及管理船舶那一端，還有很多事要做、要煩惱，但我們姑且姑且姑且的假設可以順利進行，在這篇漫談文章裡也暫且不討論，哪天我吃飽太閒再來作文。

至於這碎碎念的貼文，關心的是即便有船了，甚至是即便沿用目前的「開口合約」，我們會不會「用船」來解決所面對的問題。不要搞到最後，就像人們買了一部超頂級的 iPhone 手機或是 MacBook Pro，結果只會用 Line、看 YouTube、滑網頁，買了一部超跑，結果只能在市區慢慢蛇，把千里馬囚禁到死，那就可惜了。「世有伯樂，然後有千里馬。千里馬常有，而伯樂不常有。故雖有名馬，祇辱於奴隸人之手，駢死於槽櫪之間，不以千里稱也。」韓愈的《雜說四·馬說》講的就是這個吧？

會不會「用船」？是行政院「強化離岸風場緊急拖救船舶能量計畫」的關鍵軟實力，英國的 SOSREP 就是國際間在 Maritime Salvage and Intervention 方面的翹楚，不過，在台灣江湖上的牛鬼蛇神本來就太多，海比起江湖，既深且廣，台灣水域啊仨布魯被列管的次標準船背後的力量，比牛鬼蛇神還魑魅魍魎的也很多，特別是一些手伸到這個領域的民意代表和黑白二道的政商關係，讓很多的專業，無法專業。這麼坎坷惡劣的環境下，SOSREP 這種專業技術與知識而且還要凌駕很多利益考量的概念，要移植進來台灣顯然是不可行，不過總是要多少知道一下人家是怎麼做的。至少，下回出事，下回沒把事做好時，比較好寫檢討報告。

什麼？你現在還在問我什麼是 SOSREP？拜託一下把文章往回頭滑滑再看一次，不然你也就只能發 SOS 了！