

Marine Salvage 記事 03：MV Doña Paz vs MT Vector (1987.12.20)

陳彥宏*



一、事故背景與初期應變

- 船舶資料：
 - MV Doña Paz，1963 年建造、1975 年被菲律賓 Sulpicio Lines 收購。
 - 原核定載客 1,518 人，事故當時實際載運超過 4,000 - 4,500 名乘客與 60 名船員。

* 陳彥宏 Solomon CHEN，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，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海事學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

- 對碰對象：MT Vector，629 噸油輪，載有 9,000 桶汽油、煤油與原油，租給 Caltex Philippines，用於從巴丹運油至 Masbate。
- 事故經過：
 - 1987 年 12 月 20 日，菲律賓客貨兩用渡輪 MV Doña Paz 在從雷伊泰省 Tacloban 前往馬尼拉的途中，於菲律賓 Tablas Strait、Mindoro 外海與載有約 8,800 桶石油產品(汽油與煤油)的油輪 MT Vector 相撞。這場撞擊隨即引發大火，由於油輪載有超過 1,000 噸的汽油，大火迅速吞噬了兩艘船隻。船隻在兩小時內沉沒，船上乘客被迫跳入充滿火光的燃燒海面，其中部分人以行李箱作為臨時漂浮物。
 - 由於艙口封閉、救生衣鎖在櫃中、救生艇未能施放，大多數乘客在火焰或濃煙中喪生。僅 24 人倖存(21 名 Doña Paz 乘客與 3 名 Vector 船員)。
- 初期應變：
 - 無無線電呼救訊號，船舶通訊設備據報已故障。
 - 遇險位置偏僻，海巡設備不足，第一艘抵達救援的船舶延遲了數小時。
 - 對乘客而言，無組織疏散、逃生極度混亂。

二、救撈決策與爭議

- 救撈決策：由於這場事故是因碰撞與火災導致的船隻快速沉沒，其性質與油輪洩漏案不同。主要救撈工作並非圍繞著船隻本身，而是針對倖存者與罹難者遺體。菲律賓海事當局與海軍啟動了大規模的搜救行動，但由於沉沒速度快，以及超載與火勢造成的混亂，倖存者人數極少。不過菲律賓政府因資訊不足、通訊不暢，初期救援延誤，以及大規模搜救僅在事故數天後才展開，這也是為人所詬病之處。
- 這起事故的主要爭議點在於災難發生後，缺乏有效的應變機制。官方報告批評，菲律賓的海上災難應變機制存在「系統性不足」。據報導，菲律賓海事當局花了八小時才得知事故發生，並又花了八小時才展開搜救行動。

- 官方態度：由於船體完全焚毀並沉沒於水深達數百米的海域，加上並無可能生還者，政府將重點放在遺體救撈與責任歸屬，而非殘骸回收。
- 決策爭議：此案的主要爭議點並非「救撈決策」，而是事故發生前的人為疏失。包括：
 - 政府監管：為何一艘客輪可以嚴重超載航行？為何船上缺乏救生設施與應變訓練？為何其船員不具備足夠的資質？為何另一艘船在沒有執照的情況下仍能運作？為何海岸防衛隊與相關政府機關裝備不足？救援遲滯？通訊癱瘓？這些問題都指向了菲律賓航運業當時存在的腐敗和安全監管漏洞。
 - 責任歸屬：MV Doña Paz 船東 Sulpicio Lines、MT Vector 船東與保險責任相互推諉。
 - 賠償問題：保險額遠低於死傷規模，引發法律與道德爭議。

三、救撈與清理作業

- 事故發生後，第一艘抵達現場的是一艘名為 MV Don Claudio 的路過船隻。該船的船員在發現倖存者後，立即展開救援行動。他們向水中拋下網子，最終救起了 26 名倖存者，其中 24 名是 MV Doña Paz 的乘客，2 名是 MT Vector 的船員。由於冰冷的海水和火災造成的燒傷，許多倖存者在獲救時身受重傷。
- 無清理作業：由於 MV Doña Paz 是客貨輪，而非油輪，船隻沉沒後沒有大規模的油污洩漏問題。MT Vector 的油料外洩並燃燒，火勢持續數小時，造成海面污染，但當時缺乏系統性油污應變，僅有局部油污清理作業。
- 搜尋與救撈：菲律賓海軍與海岸警衛隊主要進行的是海上搜救與罹難者遺體救撈，以尋找可能的倖存者。這項工作在事故發生後的數天內進行。由於船隻在短時間內沉沒，大多數罹難者被困在船艙內被烈火與油料吞噬，倖存者救起的人數極少。
- 救撈行動有限：船體焚毀後快速沉沒，深度與環境不利於傳統 salvage。

- 環境清理：燃油洩漏造成海面燃燒與污染，但報告與其他文件均未提及任何後續的大規模油污清理作業或殘骸救撈，僅進行部分表層殘骸與浮屍撈取；殘骸並未被系統性回收，顯示當時菲律賓救難體系的貧乏。

四、殘骸拆解

- 與其他典型 salvage 案不同，由於事故發生在深度約 545 公尺的深海，兩艘船隻的殘骸至今仍船體未被翻正或進行任何救撈或拆解作業，直接長眠於海底，被視為罹難者的「海上集體墓地」，後續亦無回收計畫。事故重點轉向政策與司法調查。

五、關鍵技術與挑戰

- 海難的複雜性：此案的主要挑戰在於海難的複雜性。它不僅是一場海上交通事故，更是一場由超載、安全疏失和系統性問題所引發的人道災難。
- 大規模搜救挑戰：面對數千人的落水，1980 年代菲律賓救難能力有限，搜救設備與人力都無法應對如此大規模的救援。大火後大多數乘客無法逃生，倖存者多依靠臨時漂浮物撐到漁船救援。MT Vector 所載燃油爆炸燃燒，使搜救人員難以接近。
- 超載問題：超過核定載客量兩倍以上，導致逃生與救生設備完全不足。無完整乘客名單，造成救援與賠償作業極度困難。
- 船員素質：報導顯示部分船員在事故當時處於醉酒或疲勞狀態，缺乏組織應變。
- 人為錯誤：雙方船隻的船員都未能保持適當的瞭望。
- 設備不足：船上無法有效對外發出遇險訊號，延誤救援。報告顯示，MV Doña Paz 沒有無線電，而 MT Vector 的無線電執照已過期。
- 油輪貨物危險性：MT Vector 所載高揮發性油料引發大火，形成「火海封鎖」效應。
- 法規執行不力：這起事故是菲律賓海運業長期以來「缺乏對現有的法規的執行」的一個典型案例。

- 國家救難能量不足：菲律賓海巡單位缺乏救難艦艇、直升機與通訊設施，又由於災難發生後，政府與相關機構的反應延遲與準備不足，導致大量生命無謂喪失。

六、成果與影響

- 死亡規模：MV Doña Paz 的悲劇是人類歷史上和平時期最嚴重的海難，估計約 4,386 人死亡或失蹤，26 人生還，遠遠超過最初的核定載客量，為全球和平時期最大單一船難。凸顯了當時菲律賓海事安全體系的缺陷。這起事件的教訓促使全球海事界重新審視海事安全法規，並呼籲實施更嚴格的安全標準、限制載客量以及加強船員培訓和船舶維護。該事件也成為了菲律賓海事史上一系列不幸事故中的一個「註腳」，強調了對航運安全進行根本性改革的迫切性。
- 此案引起了全球對菲律賓航運業安全標準的關注，成為菲律賓海運史上最嚴重的安全醜聞，暴露出超載、缺乏安全監管、保險不足等問題，事件後，菲律賓政府與 MARINA (Maritime Industry Authority) 承諾對其海事監管體系以及渡輪業安全標準進行改革，並對超載和船舶安全進行了更嚴格的管制，包括：
 - 加強船隻檢查、特別是救生衣、救生艇配置。
 - 規範船員訓練與值班制度。
 - 引入更嚴格的油輪租用責任審查。
 - 但後續事隔未滿一年，同公司 MV Doña Marilyn (1988.10.24) 亦發生沉沒，事故大致死亡/失蹤人數約在 250 到 400 之間，顯示改革效果有限。
- 公共記憶：由於死亡人數龐大，此案被比擬為「亞洲的鐵達尼號」，成為全球研究「渡輪安全、港口國控制、乘客名單管理」的經典案例，也象徵菲律賓海事安全文化的缺陷與制度性失敗。