

To be or not to be

- 阿瑪斯輪殘船移除議題的另一種看法

陳彥宏*

90年1月14日的「阿瑪斯」事件，直接挑戰了台灣海事安全的管轄問題，更震撼了台灣的海洋環保產官學研各個領域。隔年，環保署長郝龍斌先生在「阿瑪斯」事件周年的記者會上宣布將1月14日訂為「台灣海域受難日」。

近六年來，圍繞「阿瑪斯」有關的議題不少，不論是新聞媒體的、學術報導技術專刊論文的，甚至全國博碩士論文的搜尋都可以找到近百冊論文以「阿瑪斯」為關鍵詞，更不用說在網際網路，以「阿瑪斯」三個中文字，可以搜尋到四萬多筆的資訊。

平心而論，「阿瑪斯」是個大家都不希望這起事件發生的海事案件。但持平而論，「阿瑪斯」在海事災難中，也算不上是起大的海事案例。不過，以從事海事安全研究學者的角度來看，「阿瑪斯」事件發生後的所有大小事，以及政府亡羊補牢的所有措施與政策等等。其實，「阿瑪斯」事件對台灣海事安全提升是有貢獻的。「阿瑪斯」對台灣海洋環境維護、對台灣全民海洋環境保育的教育、對政府海洋政策的制定、對全民海洋意識的建立等等都是有貢獻的。

試想，如果沒有「阿瑪斯」？以台灣現實的政治環境與社會型態，想達成這麼多「海洋」的大小事。在時效上、人力、財力的投入上等等，都是不太可能有今天這麼好的成效的。

其實，這只是人性的本質，不僅台灣如此，舉世皆然。我們回顧海事領域方面重大國際公約的頒布與修訂，幾乎都是植基於某一個海事案例的基礎上，茲列舉如下：

* 台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學卡地夫學院海洋事務與國際運輸學博士。

- Titanic (1912) = SOLAS
- Morro Castle (1932) = Fire Safety
- Torrey Canyon (1967) = Liability Conventions
- Amoco Cadiz (1972) = Pollution Liability Limits
- Atlantic Empress (1977) = Tanker Safety
- Derbyshire (1982) = Bulk Carrier Safety
- Exxon Valdez (1989) = Tanker Construction
- Herald of Free Enterprise (1990) = Passenger Ferry Safety I
- Braer (1993) = Tanker Traffic Routing
- Estonia (1996) = Passenger Ferry Safety II
- Erika (1999) = Sub-Standard Tankers
- Prestige (2002) = Erika Package I II III... ..

如今，「阿瑪斯」已經沉寂並解體散佈於墾丁龍坑海域，其支離散落的殘船與鐵礦，或說扮演人工魚礁的角色、或說海洋生物魚種的多樣性與復育良好、或說海底景觀的破壞、或說是珊瑚礁的殺手等等，凡此種種，正反意見都有。

畢竟，外來的「阿瑪斯」是不屬於原來的墾丁龍坑，因此，「阿瑪斯」的去與留也會引起相當大的爭議，甚至引起意識形態與政治生態的不必要紛擾。

「阿瑪斯」移或不移，to be or not to be，牽涉到很多決策的參考資訊，因此，我們應該可以先從純技術性的角度切入，分析、評估並探討，如果要移「阿瑪斯」，那麼技術上應該要如何移？經費上要花費多少？時程上要如何安排？還有更重要的是移的過程對環境會不會產生更嚴重的破壞等等議題？

如果這些議題結論是肯定的，那麼，為了我們的海洋台灣，這事，當然要做，錢當然要花。如果結論上是有很多很多的困難待克服，那麼或許我們就讓阿瑪斯安息吧！