

韓籍液態苯船沉沒案處理可以再快一點嗎？

陳彥宏*

國立台灣海洋大學商船學系副教授
行政院海洋事務推動委員會委員、台灣海事安全與保安研究會秘書長

二千七百噸韓籍貨輪「SAMHO BROTHER」，十月五日在韓國裝載 3140 立方米液態苯，預定到高雄港卸貨，於 10 月 10 日 0030 左右，被兩萬餘噸賴籍貨櫃輪德翔香港輪「TS HONG KONG」在桃園永安漁港外海九湮處從後面追撞，機艙大量進水無法控制，船長拋下右錨並發出求救信號，海巡署於凌晨 0130 左右抵現場，將韓籍貨輪 14 名船員全數安全救出，該韓籍貨輪旋於 1020 許翻覆沉沒，最後呈垂直狀的艙座海底，球型船首約 15 公尺露出水面，成為明顯的礙航沉船。

事發後，我環保、交通、漁業等相關單位當天即成立應變中心，並乘直昇機到現場上空觀測，發現有部分油污及苯外洩，幸好污染並未持續擴大。港務局也很快地發佈航船通告，但好像忘了持續在 V.H.F. 頻道對過往船隻定時發出警告，反倒是對岸的廈門有在做這件事。此外，港務局也陸續的安排佈放了四個浮標做為警示，不過，因為這個海域風浪太大，不到近處根本看不到，晚上更是困難。而且，依據海巡船隻現場觀察，所謂的四個浮標只有發現二個，而且位置與港務局發布的位置有異，大概也可能是因為風浪關係流掉了。這種情形好像不若利用該船之船首處，將警示標誌、電子信號發射器、反射器或燈光信號等，固定於最高處或是直接懸掛於該船的錨鍊上，顯得更直接、更明顯、更經濟有效而且技術上也較不困難。

從 10 月 10 日的國慶到 10 月 25 日的光復，事發時間已逾二週，主管部門似乎仍努力的在「研究辦理」，也努力的「責成船東儘速處理」，但對於日漸增強的東北季風與惡劣海象，我們可以很務實的說，再不處理，大概就可以交給老天處理了；特別是比較 17 日與 24 日海巡船隻在現場拍攝到逐漸下沉的照片的事實後，我們更可以肯定如此。

當然，這個案子還有一個勞苦功高的「苦主」，就是有船有人的海巡署，被派往風速九級、浪高五到六米、陣風 11 級的警戒管制區域，負責對過往船隻發出警訊。這種做苦工，效果又令人存疑的英明行動姑且不論，想想，以海巡那種非專業又不怎麼樣的船，每 24 小時大概可以經歷在六米高之橫浪橫搖 32 次，也可以將船頂在六米高浪 720 次，這種體驗大概就像是免費招待他們去遊樂場搭雲霄飛車與自由落體一整天；我想，海巡弟兄的心情與體驗，豈是一個「爽」字所能形容！

此次韓籍貨輪的處理，已經比去年 11 月 30 日放著「和信一號」從沙鹿外海漂流十天到呂宋進步很多了。但是好總要更好，進步總要更進步，特別是為了台灣海峽來往船隻的航安，為了那些還沒漏出來的有毒液態苯，為了那可憐又倒楣又只能用笨方法的海巡弟兄，我們辦公室的長官們，可以不可以再快一點？除非是我們大有為政府計畫讓有

* 本文載於 20051025 台灣海事安全與保安研究會海事安全論壇，20051027 自由時報自由廣場，20051112 中華海運研究協會船舶與海運通訊第 23 期海運專論

毒的苯流出來，隨著洋流向北漂向大陸，替我們消滅萬惡共匪；還是，我們正等著這附近的大陸漁船，捕抓這一帶被污染的魚，賣給台灣人民好好享用！



2005-10-17



2005-10-24

照片來源：海巡署船隻現場拍攝