

瑞太八號沉沒在水深 3020 公尺處

戳破瑞太八號的謊言

民國 94 年 2 月 10 日晚，當國人在歡度新年，舉家圍爐團聚的當兒，瑞太八號所有船員的家庭卻毫無喜悅心情，個個板著臉，全場籠罩在憤怒、懊惱、陌生、惶恐不安及極度不祥徵兆的氣氛中(船上接連出事，船員大半更換)，老闆怕走人，不得不放下身段，提著厚禮親自登輪拜年，向所有船員彎腰鞠躬，強顏歡笑，百般安撫勸說下，船滿載著 4700 噸砂石，在寒風刺骨中，頂著六級大浪開往日本石垣島，但出港未久，卻在花蓮港東方 10 浬處，公司無端接獲船長一通詭異電話，並播報船位，之後即告失聯，從此 16 名船員和 2 名怪手司機連人帶船離奇蒸發，迄今下落不明。

續之花蓮一號的「神秘失蹤」後，事隔整整五年，竟又再度發生瑞太八號相同的「離奇海難」，震驚國人，同時也破解了我國防高科技電子防禦網中(雷達)不可能會發生的防禦漏洞，何以如此懸疑離奇？實令人費解。(其實在這五年當中，我國境內還有六艘鮮有人知的砂石船發生海難，死了 42 位船員)交通部極度重視，不僅將此列入重大海難處理，並廣邀各學者專家研商討論，研擬防範之道，增列制訂各項嚴厲規定以作嚇阻，然對此事故之一再發生，卻還是有增無減。(從瑞太八號到海翔八號，在這七年當中共又發生了 23 件海難事故，死亡 82 人，連同 88 年統計資料迄今，總共發生了 36 件砂石船海難，死亡 164 人)

台灣附近海域散裝砂石船舶海難事件分析

88 年至今散裝砂石船舶海難事故發生原因依時間排序統計如下

No.	船名	事故時間	事故地點	事故原因	事故分類	死亡人數
1	裕豐輪	88/05/01	基隆港	靠碼頭被撞沉沒	碰撞	
2	新華六號	88/07/14	基隆港	錯讓相撞浸水沉沒	碰撞	
3	升隆輪	88/09/06	基隆港	撞防波堤浸水沉沒	操船不當	3
4	友泰六號	89/01/21	桃園外海	大浪貨艙浸水沉沒	貨艙浸水	16
5	花蓮一號	88/02/28	和平外海	大浪船殼破裂沉沒	船殼破裂	21
6	宏隆輪	89/10/31	台北港	颱風擱淺沉沒	颱風沉沒	
7	馬尼拉精神	89/11/01	三貂角	颱風擱淺沉沒	颱風沉沒	23
8	廣源輪	90/06/23	安平港外海	颱風大浪沉沒	颱風沉沒	19
9	國昌輪	90/09/29	石梯坪外海	車軸斷裂故障漂流	主機故障	
10	新華輪	91/02/15	馬祖海域	機艙浸水漂流棄船	機艙浸水	
11	華隆 119	91/11/20	花蓮港	機艙浸水沉沒	機艙浸水	
12	瑞太輪	92/01/24	花蓮溪南濱	起錨疏忽擱淺斷裂	操船不當	
13	泰豐輪	92/10/05	和平港	操船不當擱淺破裂	操船不當	
14	瑞太八號	94/02/10	花蓮東 20 哩	大浪船殼破裂沉沒	船殼破裂	18
15	金鴻八號	94/02/14	大武崙外海	主機故障擱淺破裂	主機故障	
16	佳新號	94/02/21	蘭陽溪外海	連接器故障互撞	碰撞	
17	佳新一號	94/02/21	蘭陽溪外海	連接器故障互撞	碰撞	
18	金瀧輪	94/03/03	八里外海	流錨擱淺船底破損	船殼破裂	
19	永昌輪	94/07/15	台南永安外海	颱風主機故障擱淺	主機故障	3
20	宏星輪	94/08/15	台東成功外海	下錨撞破船殼沉沒	操船不當	
21	金瀧輪	94/12/01	花蓮溪南濱	颱風斷纜擱淺斷裂	颱風擱淺	
22	海康輪	95/04/14	澎湖龍門	誤判船位擱淺	操船不當	
23	順達輪	95/06/21	澎湖龍門	誤判燈號擱淺沉沒	操船不當	
24	信盈輪	96/02/26	澎湖花嶼村	大浪主機故障擱淺	主機故障	
25	重榮輪	96/04/27	東北角海岸	船殼板脹裂漏水	船殼破裂	
26	瑪莉納輪	96/11/27	富貴角外海	大浪艙蓋破損沉沒	貨艙浸水	28
27	大信輪	97/01/14	鹿港外海	大浪貨艙浸水沉沒	貨艙浸水	12
28	海朋八號	97/02/12	花蓮外海	連接器故障互撞	碰撞	
29	翔龍 102	97/02/12	花蓮外海	連接器故障互撞	碰撞	
30	友泰一號	97/11/28	菲律賓佬沃	南沙運補誤航擱淺	操船不當	
31	聯盟輪	97/12/14	鼻頭角外海	大浪貨艙浸水沉沒	貨艙浸水	3
32	升隆一號	99/01/12	龜山島	艙軸斷裂擱淺沉沒	主機故障	
33	福威輪	99/04/23	澎湖目斗嶼	舵工操船誤航擱淺	操船不當	
34	聯暄輪	99/10/07	富貴角外海	大浪艙蓋破損浸水	貨艙浸水	
35	瑞興輪	100/10/03	基隆外木山	大浪擱淺斷裂沉沒	擱淺沉沒	10
36	海翔八號	101/03/20	基隆外海	排水管破爛浸水沉沒	貨艙浸水	8
					合計：	164

何以海難事故如此之多？而各學者專家所列「推理分析」與實際卻有著極大落差？錯誤的推論是解不出正確的答案，致許多無解的懸疑海難，僅能套以令人高深莫測，離奇而又模糊化的簡單名詞：貨移、液化、漿化、水化(上述四項砂石船不可能會發生的狀況)、老化、超載、翻船，名稱用盡，再解不開，乾脆來個失蹤、不明等含糊了結。根本解決之道又在哪裡？這是當今值得探討的問題。

去年交通部航港局邀請船長公會，彙編研擬有關「散裝砂石船海事預防及檢討」等方面之課程教材編撰及授課內容，並將各海難事故之成因、後果及預防措施列入爾後船員職能教育訓練必修之課程，由船長公會徵詢找出許多經驗豐富的船長、領港，藉由這些專業而又實際遭遇累積經驗的人員撰寫內容，找出癥結研擬防範之道，由這些海難預防教材及授課內容中讓船員得到許多必(知)修的職能知識，也因此從這些慘痛的實例當中，查覺出許多過去無法理解的謎題，在對症下藥，感同深受的警惕中吸取教訓，立能見效，海難意外至此似乎未再發生。

由於航港局對此案的重視與文教的推廣，沉寂一陣的海難意外似乎又再度鉤起大家的回憶與警惕，從學術、航業、教育各界引發了不少討論與迴響，確收到了良好成效。今得到海大商船系徐元和老師(資深船長，亦為航港局此次徵召參與的海事預防研討會委員)，撰寫的「國內裝載砂石船舶管理面檢討報告」，及「國內航線船舶檢查制度與海事案件之探討」其教材內容充實、客觀、實際，深富教育意義，畢竟累積長年海上經驗，看法、寫法、想法不同與一般，能觀察入微，深入要點，推理正確，一點即通，諸多疑點會心而解，也因此每次與他會面，總是話不離題作些討論，收穫良多。

回顧瑞太八號此「懸疑海難」，由其搜集撰寫的確切資料及推論，與過往資料核對，發現案情並不單純，諸多情節疑點重重有違常理，再經查證，獲得有力證據及驚人發現，原來瑞太八號的沉沒，不僅有精確的船位、精準的時間，還有造成沉沒原因及沉沒時的求救通話，完全掌控在重要關係人之手，蓄意遭致隱瞞，更卑劣的是，明知船沉在花蓮港外海不遠處，救難艦一小時內即能抵達(空警直升機十分鐘就可抵達)，眾多船員漂浮海上等待他的通報救援，竟還故弄玄虛佯裝不知，蓄意拖延等待日方先行揭發，三日後海面早已「清爽」，再向搜救中心報案，對外發表「失蹤」聲明，然後順理成章將「失聯船位」刻意挪向日本領海境內，來逃避我方的搜救及查證，並轉移眾人注意，造成跨國救援及調查、管轄困難的窘境，並可在年節喜氣洋洋的歡樂聲中暫避風頭，但又怕此被動過手腳的離譜船位遭人識破，且船才剛出海，船長無端「保持聯絡及報船位」的奇特怪象遭人質疑，特別對外聲明強調：「是由船長主動聯絡，將船位報給公司」，來逃避造假責任，死無對證的將一切過錯歸咎於船長。

而這通船長「主動」打給公司的奇怪電話，卻於失聯後五分鐘船即消失在加路蘭、蘇澳 NSRC 及樂山 CRC 三組不同方位的中、遠程海、空軍用雷達幕上(國防部台北作戰指揮中心提供給海難調查小組之雷情資料)，請問這是一通什麼電話？內容如何？船到底發生了什麼事情？相信任何人均有一致性的標準答案，而救難指揮中心、專案調查小組、承辦人員、港務官署，對攤在眼前的這些資料，竟毫無判讀及查察，任受擺布，全

力配合撲空捉影表演，遵照他人劇本之意：到頭來全是一場空的「離奇失蹤」。

失蹤？是有點希望、有彈性、好辯解、可模糊事證，有一定漫長緩衝期後的宣判，正符合當時洶湧而至，難以應付的場面(喜年辦喪、家屬吵鬧、官署調查、責任追究、記者採訪、輿論撻伐、對外發言、新聞報導、保險調查理賠等)，一切用「莫宰羊」即能得體應付，船、貨、人這些「定形化」後的特有財產「Total lose：全損」，待時間拖延平息淡忘後，無聲、無息、無阻礙、無爭議的全賠到手。

令人不解的是，此被列為重大海難，各重要證物中，除兩只被海巡艦尋獲撈起的救生筏，位置及時間正確外，其餘盡都是錯之離譜的「一派胡言」，而這些蓄意被捏造，手段拙劣、破綻百出的資料(事件、位置、時間、言談、動機)，只要照章標示在海圖上，無須多加思考即穿幫露餡，如此重要啟人疑竇之「證物」，掌握在嚴謹的專案調查人員手中，十年來隱匿迄今無人知曉，讓對方如心所願完美得逞，實令人匪夷所思、荒唐至極！要非航港局近年來竭盡心力，舉辦各項海難預防宣導及座談，這早已石沉大海遭人遺忘的懸疑海難，才又起死回生，再度引起大家的回憶及關注，從中探討與掘發，竟是疑點重重，破綻百出，草率輕忽到不堪入目。近整理資料核對海難名冊，赫見凡扣以「友」、「瑞」船名，均為瑞邦海運旗下所有，肇事率冠蓋群輪，今非危言聳聽故弄玄虛，捏造或虛假應背負法律責任，經調查搜證後特用事實及證據明確公諸於眾，讓大家對此離奇海難有所瞭解，並將整個事件之起源肇因述說如下：

陳凱旋是位資深的國際遠洋線船長，因國內線砂石船船長多有一項領港費及免僱拖船獎金，待遇優厚，且可經常返家，有此誘因，經同學介紹於民國 93 年 12 月中轉調瑞太八號，但初次上任，未經見習，對頻繁的自領自靠，其技術尚不熟練，尤其在船席窄小，地域不良之碼頭，經常發生碰擦事故。

瑞太八號於 94 年 1 月 13 日，在高雄修船廠剛完成費時 10 日的歲修特檢，隨即駛來北部，加入一連串馬不停蹄的東砂北運行列，首趟卸貨，船公司即大膽的安排船長左靠基隆港西 29 號碼頭，當時西 30 靠有冠宏輪，對向西 27 畸零碼頭則有聯暄輪及多艘廠修工作船並靠停泊，這對一位新手來說是極具挑戰性、高難度而又危險的靠泊地，船必須在西 30 冠宏輪外檔並排迴轉調頭過 180 度，再以倒車艙插式退入狹窄空間，拖船只能在較寬闊的右船頭推頂協助調整方向，因船長經驗不足，將駕駛台至船艙漸瘦弧角看成船艙艙段平行角，用此視差與碼頭角度比對，致誤將船艙向左靠向碼頭，又因倒車後退所產生的橫向力，促使船艙趨向左側更靠向碼頭，最後船幾乎與碼頭成 90 度角”丁”字型艙靠，當船長發現用錯角度有碰撞危機時，即叫拖船推頂右船頭調整方向，在拖船推頂下，船身漸靠向冠宏輪，致造成無解的左船艙撞碼頭，左船身撞冠宏，幸雙方船員早有準備，紛紛拿著碰墊甲板到處奔跑抵擋，減緩了碰撞損害。

失事的前一航次，夜晚 2130 進基隆港時，疑因視線不良（光害：西 22 至 26 貨櫃碼頭燈火通明，非常刺眼），左船頭擦撞到防波堤，緊急改靠西 29 號內側淺水碼頭，同時公司調派了大批卡車速卸減重，據東洲修理廠老闆「阿平」說：撞得還蠻嚴重的，船

艙大量浸水快要沉掉了，船老闆叫他緊急派工人上船搶修堵漏。

2月7日，船靠花蓮港20號碼頭裝載砂石，益鉅砂石場領班在高處操作輸送帶時，還看到大副龍自力帶著船員，聚集在岸邊船頭附近交談，指揮電焊船殼板，顯見上次碰撞後為趕裝卸貨，修理相當倉促且未徹底(碰撞後的修理未延誤到卸貨時間)。

日方提貨方式是從貨艙內至岸上這段由船方負責，所以這航次在一、二艙內各放置了一部20噸的怪手和兩名司機隨船。

適逢年關，船員上船意願不高，而瑞太八號船舊狀況多，生活環境差、待遇低、人事不和，大小意外事故頻傳，船員紛紛離去，故調動極其頻繁，一月內幾乎換遍大部份船員，人缺到公司拜託船員幫忙代找；大副才剛來十天(由船長找來，過去同船同事)，輪機長及機匠、水手等部份船員還是臨時找來首趟上船(輪機長由台馬輪大管直接跳空接任)，兩名怪手司機更是難尋，在無處可覓下，只有找兩位年輕原住民新手充任，船員勉強湊足最低安全配額人數。日人與國人有相同習俗，同樣也過年，要到年初三才開工，所以瑞太八號裝完貨後即留原地停泊。

因人心浮動，聽說過年要跑日本更無人願留，多人想離職，船員難找，而過年期間港務局不上班，只要漏、缺任一人即無法結關開船，黃老闆擔心怕生意外，由鄧經理陪同，特地遠從台北趕來花蓮，帶著年節禮物上船，安撫慰勞大家：應景糖果橘子一袋、伙食加菜金五千、每人一紙六百元紅包袋，除外籍船員，每位加發兩張來回機票，請大家安心趕緊返鄉過年，逐一握手頒發鞠躬表達謝意來安撫人心，口中還再三叮嚀年初二下午五點務請回船準時開航。

2月10日收假後，大廚已備妥豐盛年菜，待離港後大夥再圍聚饗宴。船在1708離開碼頭直駛石垣島，航程140海浬，預計隔日上午11時抵達，但超過時限未見蹤影，日方代理行即來電向瑞邦海運查詢，表示未有瑞太八號抵達消息。

瑞邦海運公司發言人鄧經理表示：瑞太八號啟程後不久，船長曾跟公司通報船位，但沒多久就失去連絡，最後失聯時間在晚上7點50分，船位在：L:24°-05' N，入：122°-57' E。從多方聯絡、查尋均無消息後，公司在12日上午7點50分向國家搜中心報案，包括海巡署、國家搜救直升機及日本保安廳各方面，展開海空大搜救，國家太空計畫室也運用福衛二號衛星取像協尋，但均無瑞太八號的蹤影。

根據船上行動電話，在2月11日凌晨三點，最後的發射位置在L:24°-35' N，入：122°-17' E，國家搜救中心陸續派出直升機到花蓮外海搜尋，而海巡署北區機動海巡隊也在12日上午接獲通知，陸續出動謀星艦、和星艦及基隆艦配合搜救行動。

花蓮港務局主任秘書儲慶平表示，已確認瑞太八號失聯時的船位，瑞太八號約於10日晚8時，在台灣東部外海曾向瑞邦海運通報船位，但一直到11日中午仍未抵達石垣島，確實失聯地點在L:24°-35' N，入：122°-57' E。

13日上午10時05分，謀星艦在蘇澳烏石鼻東南東方32浬處(L:24°-22' N 入：122°-25' E)，發現瑞太八號所屬橘色救生筏及鋼瓶殘骸，並撈回送岸鑑定。

瑞太八號砂石船離奇失蹤，震驚社會，交通部極度重視，將此案列為重大海難處理，

於 13 日下午 17 時 30 分在內政部消防署成立中央災害應變中心，並邀集各學者專家研商討論，由交通部林部長陵三擔任指揮官，雖值春節年假期間，消防署長黃季敏及災害管理組相關幕僚作業人員亦立即返回指揮中心，協助開設作業，隨即展開第一次的工作會報，並於 19 時對外召開記者會，說明目前救援情況，讓船員家屬及社會大眾瞭解政府對本案的重視及積極作為，充分展現高度機動性及政府各部門一體互助協助的團結精神，能在 24 小時全天候提供最佳的安全保障，並透過政府各部門全體合作，展現最好的救助機能。

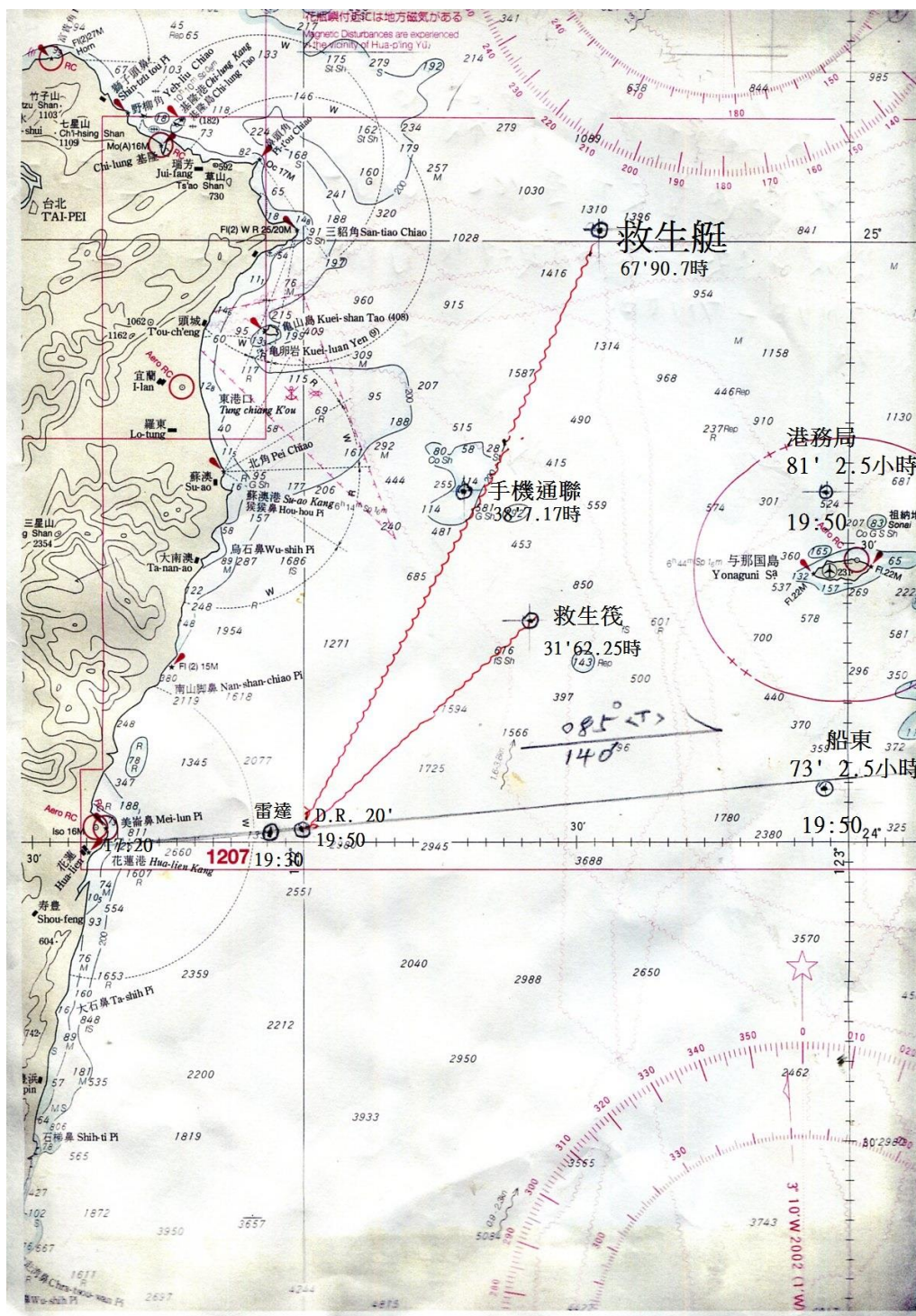
14 日下午 14 點 30 分，北區機動海巡隊接獲國軍搜救中心通報，指宜蘭三貂角外海正東方約 30 哩處，發現救生艇漂流物，上有瑞太八號英文字樣，由和星艦派往施放小艇打撈，因浪大無法施放，改由蘇澳海巡隊增派小型巡防艇，將其打撈拖回港內。

我海巡署出動各式大小船艦，持續在「失聯」海域搜尋，及日本海上保安廳救護隊經多日來的協尋，均無發現瑞太八號蹤跡及生還者，海難調查小組，動員了各學者專家研究討論，海難到底是如何的發生？均無具體結果，但從諸多掌握的線索與相關水域打撈的物品看來，該輪遭遇不測已是定局，各專家的推測原因為：貨移、老舊、翻船，又因無確實時間、地點，僅能報「失蹤」，此一離奇海難，長年來漸從人們的記意中淡忘而了結。

上述事件發佈之正確性須經驗證核對，必先建立下列精確資料：

- 1、花蓮港至日本石垣島，從海圖上量出距離為 140 海哩，航向 085°(T)。
- 2、信興一號輪船長吳忠雄稱：當日下午五點，看著瑞太八號出港，外海的浪還不時蓋過防波堤；花蓮港吹東北風 6 級大浪，浪花就會越過防波堤，依此天氣，當時風浪應在 6 級左右。
- 3、瑞太八號正常船速 10 節，航向 085°，吹東北風，6 級偏頂大浪，估計開向石垣島平均船速只能跑 8 節。
- 4、瑞太八號離開 20 號碼頭時間為 1708，靠泊時船頭朝內(左靠)，迴轉調頭駛出防波堤口須時 12 分鐘，所以出防波堤口時間應為 1720，亦是算時間、量距離的起算點，重要依據。
- 5、航程 140 海哩，航速 8 節，須時 17.5 小時，1720 出港，船抵達卸貨港時間應在隔日 1050，與日本代理行及瑞太八號自行估算的 1100 預計抵達時間完全符合。
- 6、鄧經理稱：「出港沒多久，離港 10 哩處，船長即報船位給公司」，此無端怪異行徑，經核對船員作息時間，正確譯法為：1830 大副用餐完畢，上駕駛台接二副之替班時，發現吃水異常，船有前傾現象，意識到曾多次監工檢修的前艙又破裂漏水，即叫船長上駕駛臺查看並作緊急處理，船長見事態嚴重，立即打電話給鄧經理，告知此船位發現漏水，情況嚴重，速向救難中心報案求救，派遣艦機前來救援。故發現漏水時間在 1830，離港 10 哩處。
- 7、去年台大、中山大學聯合舉辦的「海洋物理與聲學應用」，由楊穎堅博士率隊在

此水域作黑潮實驗，放逐一海流偵測採集儀，48 小時觀測、衛星定位，當時吹東北風，風力 4 級，測得海流儀流向北北東，流速 1.2 至 1.5 節，杜普勒流速剖面儀測得表面至 100 公尺水深平均流速為 2.5 節，流向北北東。由此實驗獲得之數據，輕易可推算出「漂流物」的流向及流速。(附圖一及附圖二)



附圖一：海圖及相關位置



圖二. 海流偵測採集儀

查驗資料的正確性：(附件二海圖：相關位置)

1. 『瑞邦海運公司發言人鄧經理表示：瑞太八號啟程後不久，離港 10 浬，船長曾跟公司通報船位，但沒多久就失去連絡，最後失聯時間在晚上 7 點 50 分，船位在：L：24° - 05' N，入：122° - 57' E』：船出港時間 1720 至最後失聯時間 1950，船航行了 2.5 小時，以 8 節船速推算，失聯時的船位離花蓮港口東方 20 海浬無誤。瑞邦公司通報的 1950 失聯「船位」，經緯度標示後，距港口東方 73 海浬，如用 2.5 小時推算，船要用 28.8 節的超高速才能抵達，用經核算過的精確船速 8 節推算，須花 9.125 小時，要到次日凌晨 0217 時才能抵達「失聯」位置，由上述數據顯示，瑞邦海運所報的船位不僅不確實，且錯之離譜。
2. 『花蓮港務局主任秘書儲慶平表示，已確認瑞太八號失聯時的船位，瑞太八號約於 10 日晚 8 時，在台灣東部外海曾向瑞邦海運通報船位，但一直到 11 日中午仍未抵達石垣島，確實失聯地點在 L：24° - 35' N，入：122° - 57' E』：該船位標示在海圖上，位在與那國島北方 7 海浬，方位 064° 距花蓮港 81 海浬，其船位更是錯之離譜，船根本不可能開到那種地方去，2.5 小時也到不了那麼遠，須用 32.4 節的船速。(有可能轉載刊登造成錯誤，或引用瑞邦海運通報之船位，抄錄錯誤造成)
3. 『根據船上行動電話，在 2 月 11 日凌晨三點，最後的發射位置在 L：24° - 35

’ N，入：122° - 17’ E』：其「通聯物」位置距離失聯船位 38 海浬，方位 025°，從失聯時間 1950 至 11 日 0300 止，共計 7.17 小時，以 38 浬去除，漂流時速高達 5.3 節，實屬不可能，此海域每年有好幾個學術研究團體在此作：海流、黑潮、內波、洋流之研究，測得此處水流數值在 2.5- 2.8 節，流向北北東至東北，目前海面有強勁逆向之東北季風與大浪，水表受騷動，漂流物只能以 1 節左右的速度向 020° - 040° 方向漂移，故此「通聯物」流向正確，但位置完全錯誤，前花蓮一號海難，船沉沒於和平外海（根據監察院 90 年 6 月 21 日彈劾報告，懲處雷達官員之雷情案中 finding 沉沒船位），就因專案調查小組根據三芝基地台的無線電通聯雜訊作判斷，嚴重誤導船沉在北部金山海域，動員龐大人力、物力，利用高科技、專業人員用研究船，找了幾年都找不到，基地台的雜訊能作依靠，測定船位實令人懷疑。海巡署據報多次派空警直升機及艦艇到此位置搜尋均無發現，故此一訊息是錯誤的。

該「通聯物」離瑞邦「失聯」船位 48 海浬，用 7.17 小時除，流速更高達 6.7 節，流向西北，實不可能。

4. 『13 日上午 10 時 05 分，謀星艦在蘇澳烏石鼻東南東方 32 浬處(L:24° - 22’ N 入：122° - 25’ E)，發現瑞太八號所屬橘色救生筏及鋼瓶殘骸』：

這是確切實體位置，距失聯船位有 31 海浬，失聯時間 10 日 1950 至發現時間 13 日 1005，總計：62 小時 15 分，用 31 海浬去除，是以每小時 0.5 節之速度朝東北向漂流，以救生筏發現之位置與時間，用大約的流向流速向後反推，最終失聯(沉沒)船位亦是在花蓮東方 20 海浬附近。

瑞邦海運所報之「船位」，救生筏會隨黑潮北北東，向與那國島東方約 10 浬位置漂流，而實際在「船」的西北西方向(呈反向漂移)，明顯船位不正確差很大。台大海研所專做洋流實驗的楊穎堅博士指出：瑞邦海運所報之「船位」，位處另一股黑潮支流處，流向東北至東北東，救生筏漂流應朝向西表島往沖繩方向，由漂流物的位置鑑定，船位完全錯誤。

5. 『14 日下午 14 點 30 分，北區機動海巡隊接獲國軍搜救中心通報，指宜蘭三貂角外海正東方約 30 浬處，發現救生艇漂流物，上有瑞太八號英文字樣，小艇翻覆底朝上』

從失聯時間到救生艇被發現時間，已愈 90 小時 40 分，距離 67 海浬，相除後，小艇是以平均每小時 0.7 節的速度，朝北北東方向流去，也完全符合失聯船位及海流方向。如照瑞邦海運所報失聯「船位」，救生艇應從與那國島與八重山島之間穿過，朝向釣魚台(海流學楊博士推算更朝向東)。再再顯示了瑞邦海運嚴重「虛報」船位。

撈獲一只破損漏風的救生筏是由船員逃生時所投放：

救生筏是沉船時最簡易、快速操作的逃生工具，只要抽出插梢，拉動拋投

桿，救生筏立即由架體上滾落下海，綁在架上的繫繩，在下墜同時拉動氣瓶充氣，膨脹時頂開兩半護殼，瞬間完成充氣漂浮水面，船員在舷邊放下繩梯，合力拉住繫繩將筏就位，船員便可依序排隊，攀爬繩梯，鑽進帳蓬式的救生筏內，當所有人員登筏完成後，即割斷繫繩，脫離船體，開始海上漂流，等待救援。

說是簡單，想像完美，這要在風平浪靜下才能實施，沉船意外總是在滔天巨浪中發生，出事當夜有強烈東北季風，救生筏投放下水後，如同一大氣球漂浮水面，三到五米高的巨浪，在猛烈起伏中，繫繩二十米長，細如鉛筆，人力根本無法將筏拉回原位，不停的隨強浪擦撞船舷、漂移遠處，低落時撞擊俥葉舵板，高峰時越過欄杆、甲板、走道，碰撞勾刺到各種不平突出物，甚致翻轉、纏繞、勾掛，漆黑深夜想要登上大幅擺動、漂浮不定、到處碰撞的艇筏，如同先過湍急河流再跳入尖石林立的崎嶇山谷中，不僅活命機會無，還會撞成粉身碎骨，被海巡艦在離岸 32 哩外撈起的破損漏風救生筏，顯然歷經嚴重碰撞及穿刺，為船員投放時所造成。殘留之繫繩斷處無割痕(繫繩末端配置一小彎刀，專用來割斷此繩用)，表示無人成功登過筏，而是隨船下沉硬拉斷的(部份設計繫繩綁於架體上，另接有一小節較弱接繩，會由此處斷脫，則整條繫繩牽引在救生筏上，完好無損)。

當船沉沒時，救生筏因本身浮力及水壓影響，在水下四米深處，彈簧脫鉤受拉力及水壓，會自動釋放脫離(部份設計壓力釋放筏置有刀片，自動切斷脫鉤上之綁繩)，使筏體上浮，綁在筏架上之繫繩同時拉動筏內氣瓶，迅速完成充氣，當船沉入水下二十米深時，繫繩釋放至盡端，由筏架較脆弱接頭處應聲扯斷，救生筏便完全脫離沉船，隨浪湧海面漂浮，等待落水者攀登逃生避難使用，故如是船沉後自動釋放脫離而漂浮的救生筏，斷繩全留於筏上而無割痕、筏邊無擦痕，整體是完好無損的。

常有認真而無知的船員，不懂救生筏脫離裝置的作用，及筏架的銹損，耽心大浪船晃會滾落下海，另加繩索捆綁固定，或因年久彈簧脫鉤失靈故障，在沉船時未能自動釋放而隨船沉入海底後，或船體傾斜卡住筏包，也會因海流、水壓而漸掙脫浮出水面，從筏內物品損壞情況即可得知沉船歷經的過程及沉沒深度。

氣密型物體，在水中承受水壓由外向內擠，各種瓶蓋封口不會走氣，且水壓越大封得越緊，這些物體沉入海中，承受壓力不同，當超出其極限時會自爆，其爆炸形式與陸上相反，水中爆炸，物件碎裂而內聚，玻璃瓶則呈粉粒狀，如米粒、芝麻大小聚成一堆，塑膠瓶類破裂則呈肉鬆形鬆散狀。

救生筏內配置有許多密封的救難用品，像糧食罐頭、淡水瓶、桶、磁羅經、儀表、照明手電筒、信號彈，急救箱內的藥水瓶罐、體溫計、血壓計等，由這些損毀的物件中即能得知船歷經多深的海底，例：尋獲的救生艇筏內之磁羅經玻璃罩及手電筒燈泡沒有了，這表示船曾沉入 500 至 800 公尺之水深，藥水瓶、

飲水瓶不見，只剩瓶蓋，表示深入水下 1500 公尺左右，塑膠桶破裂，水深要到 2000 公尺以上，這要看物品材質及厚度，另從艇筏內殘留的粉粒也可鑑識出沉水深度。

我國有多所研究機構及學術單位，長年來致力於海洋地質物理與化學之研究，國科會每年提供不少經費給這些單位從事於地震、板塊運動、地層活動、內波、海嘯、海洋生物、礦產探勘開發等之探測研究，經常投放各種偵測儀器於海底，常有因水壓過大而爆炸毀損，由他們的經驗，可精確從殘留物中鑑識出發生的過程，可惜的是承辦單位找錯「專家」，未曾求教過這些專業人士，致許多關鍵證物棄而不知，草草收場。

救生筏為圓盤狀，分上、下兩段獨立氣囊式橡皮浮體，無船艏及左右之分，為便於鑑識，將以筏上之一端繫繩處命名為船。瑞太八號破損漏水部位在船艏附近，前端吃水必比後端為深，加上船艙住艙及駕駛臺均在後方，受風面大，停俾後支點將前移，船艏迎向上風，船艏趨向下風之勢，又進水部位在左側，重心偏向左，呈左舷上浪八字來風，船艏朝向東北東。救生筏拋放時機必在船停止無速下才會拋放，當船無法完成航行時，船長便令機艙停掉主機宣布棄船，所有人員穿著救生衣到救生艇甲板集合準備逃生，沉水、傾斜嚴重要逃命時，才會拋下右側下風筏，擦碰破損部位必在筏之內側(左側)。



嚴重擦撞破損卻草率檢修，遇浪襲成致命傷害

據修理廠的透露在出事那一年的陰曆年前五天，瑞太八號曾於夜晚進基隆港時，左側前艙水線附近擦撞到防波堤，致船殼嚴重破裂漏水，由修裡廠派工搶修堵漏，原應做費工費時的切割挖補大片鐵板，但船公司為趕裝卸貨，不願花過多時間及費用，忽略了船的結構強度及安全性，且值深夜，叫不到工人，只有修理廠老闆帶著兒子和領班草草搶修補洞，一切僅止於堵漏，且全在深夜至清晨間匆匆修理完成，當空船駛進花蓮港時，損傷處浮出水面清楚可見，大副發現不妥，安全堪慮，即請機艙人員再加強電焊補強，其修理品質及安全性可想而知，全船人員卻因此籠罩在惶恐不安之中。

當晚有東北季風，六級大浪，駛往日本石垣島航向正東，船艙右舷側弧角部位碰損焊補處剛好與浪成 90 度角，巨浪迎頭撲撞，力道紮實，船殼板產生強大應力而扭動，在不堪長時負荷下由脆弱的電焊處拉裂脫焊，致船殼裂縫隨浪襲漸次擴大而浸水沉沒。

近從海大商船系徐元和老師處取到一篇為學生撰寫的碩士論文評鑑發表：「國內線船舶重大海事案件之探討」，分析瑞太八號海難事故，有一則訊息：「在花蓮東方 17 浬處失聯」，此一線索引發我高度關注，因在此水域當日幾乎無船過往，國內線所有船隻停擺過年，目標獨立而醒目，不會混淆。各雷達作業依任務須求，測定船位有定時性(軍用)、隨意性(民間商用)，此目標與推算失聯船位僅差 3 浬，極具參考價值，不似別的報導，有 10 浬、73 浬、81 浬，毫無根據的胡猜瞎報，親自跑到他辦公室查問，但也找不出來源，只知曾看過這篇報導，時間太久，已無處可查。

辨識「17 海浬」的來源及推算船位、時間之精確度：

雷達定位是用方位距離，GPS 及電子海圖定位是用經緯度，「花蓮東方 17 浬」，顯然是雷達定出來的船位(或由相關位置轉換至明顯特定位置作起算)。航行中通常雷達的 Range 放置在 12 浬或 6 浬，此範圍內收視目標清晰，涵蓋目標少，易於關注判讀，從發現到避讓在時間、距離上均有充裕時間可採取行動，為一般航行員在正常航行中，習慣使用之範圍。

航行中觀測他船與本船間相對關係，其方位距離之數據變化，均直接顯示在雷達幕上，一般航行員甚少會登錄記載他船動態，除非遇特別狀況，像：「海翔八號」海難，在沉沒前向基隆信號台緊急求救，並通報各海上船隻，才引起附近「亞泥三號」的注意，特別用雷達觀測鎖定遇險目標，測得最後船位在「基隆港口東北方約 6 浬處消失」，並將此雷達測得之資料通報基隆信號台，而瑞太八號遇難時，並未發出任何求救信號，無人會注意其行蹤，在正常航行時，雷達 Range 是放置在 12 浬範圍，當值航行員不可能無端測取他船船位在「花蓮東方 17 浬」，並作成記錄，再通報有關單位揭露，只有陸上軍用防禦性監視雷達，測得水面目標須按時記錄並呈報。船用雷達量距離用小數點(除非剛巧整數)，軍用雷達因測

距遠，僅用整數，「17 哩」顯然是海難調查小組，在案發後向國防部作戰指揮中心調閱出來的雷情資料。

瑞太八號失聯船位在花蓮港東方 20 哩附近，此處離花蓮加路蘭海軍中程雷達站 NSRC 32 海哩，蘇澳海軍中程雷達站 36 海哩，離樂山空軍 CRC 遠程雷達站 60 海哩，其失聯時的地理位置，均處於此三部不同位置雷達搜索距之中段，相互重疊，亦是最佳偵測範圍，在雷達天線密集掃測下，目標不可能憑空消失或有跳脫可能。就此位置對目標資料之精確性，本人曾親赴淡水海軍雷達大隊請教、查證，提出多項問題，陳副大隊長親自接待，詳細解說獲得證實：此地理位置，如無法偵測到船艦，我國防之防禦能力將予瓦解，軍方提供之資料，無民間商業利益之糾葛，不可能有造假隱瞞行為。大年初二，尚未開工，海面無漁船、商船活動，此區非國際線要道，過往的航輪稀少，目標單一而醒目，航線獨特直駛向東，無混雜合併造成判讀的困難，亦無近距離產生的海浪雜波干擾。

軍用雷達對海面目標之測取，間隔為 30 分鐘，在整點及半點時測定一次，由雷達觀測士作描跡測繪、記錄，站內有戰情中心，負責雷情之研判，並將搜集到的雷情資料準時呈報作戰指揮中心。瑞太八號 1950 最後失聯船位距離花蓮港 20 哩，用 20 分鐘航程，8 節船速推算為 2.7 哩，回退到 1930 時之距離為 17.3 哩，與「17 哩」完全吻合(軍用雷達偵測範圍廣，不記小數點)，由此判定「花蓮港東方 17 哩」確為軍用雷達在 1930 時，測取到瑞太八號行進中的最後船位無誤。

雷達為高科技電子產品，即俗稱的「電眼」，不受雨、霧、浪、黑夜視線上的影響，在國防上更是制敵機先的重要秘門武器，各國從二次世界大戰即與敵方以此鬥法，一直延用迄今。50 年代我國即用雷達從事對敵監控、突襲、偵測、防衛及情報搜集，中美協防期間，各雷達站均駐有美軍戰管人員，與我官兵共同監管協防，其作業範圍遠達新疆、蒙古敵後方，尤對 U2 偵察機的導航與護衛，均須有精良的偵測儀器及專業的操作、維護。海峽、島嶼戰對雷達的防護更形重要，當偵測到敵機駛離海岸時，我方戰機、防砲、高砲、飛彈部隊即進入備戰狀態，當班值勤極其嚴謹，作業均在隱密之山洞內進行。後因中美斷交，美軍棄守台灣，為彌補我國防上的缺失，特別加強了雷達防禦功能，增設許多性能優異的先進設備，我軍雷達的部署每年投注大量經費及兵力，雷達人員一直延用過去優良傳統，接受嚴格管制訓練，採 24 小時輪班作業，雷達防禦、操作、管理能力勘稱首屈一指，深受國際軍事評論家的讚許。

何以海難調查小組不信任軍方雷達測得的「17 哩」？因瑞邦海運虛報的「船位」遠在「73 哩」外，而花蓮港務局誤報的「船位」更遠達「81 哩」遠，在同一短時間的航程中，「兩位」早已飛射到日本國境，而我軍雷達測得船位怎還在家門口附近？更可議的是瑞邦海運又刻意拖延了三天才報案，船駛離了更遠，自無相信之理，而 17 哩的後續就此「中斷」了呢？三者間極大差異，必有兩方是錯誤的，如用船速與時間比對，當場即可輕易破解其真偽，如此大的破綻，悠關海難關鍵之定奪，身為調查人員，竟對各方所報，錯之離譜的船位毫無起疑，未予定位標示，也未作任何調查、研判、推算、核對，丟棄手中軍方高科技解析出

來的正確答案，致造成此無解的「離奇失蹤」船難。國防部、雷達軍士官，多少人員遭受竣事贖職、督導不周、軍紀渙散、值勤怠惰等莫明之懲處。

雷達波束是以垂直角上下各 7 度半向外發射，水平角則由天線長度及旋轉速而定，遠程雷達轉速慢，天線長度長，利於追蹤偵測，水平死角 1.3 度，追蹤速 150 節，呈扇形擴張，距離越遠，目標回波越大，1930 雷達測得瑞太八號距離為 17 浬，下一點 2000 船位應為 21 浬，目標顯示將比原先要大且明顯，何以不再有 2000 的 21 浬船位？雷達為高科技電子裝備，在其有效範圍內目標不可能有失真、欺瞞、模稜兩可行為或被逃脫可能，明確告知目標已「消失」不見，如此簡單之理竟無人會判讀，相信調查小組成員之複雜，也無一是航海人員。

海軍雷達觀測定位，通常有一前置作業，當在整點及半點的前三四分鐘，值班的雷達觀測士會坐定在銀幕前將目標作一整理，聚精會神的觀察上次描跡過的目標與現在的作一比對，再用黃色蠟筆描繪出半點的航跡線(警示性目標則用紅色標示)，以瞭解各目標的動向變化及新目標出現時的命名、編號，例：Sx30 小型目標(漁船)30 艘聚集，M5：中型目標第五艘，L8：大型目標第八艘，軍艦則在航跡線上標註艦號，當舊目標在銀幕上跑完消失後，所連續標示出來的航跡線即予擦除，新出現的目標即替補前方消失的編號，此一命名方式，由數字上的編號即可得知各類船艦數量，從目標的大小、船速之快慢及航行方向，即能判斷出為何種性質之船，駛往何處，各目標整編排序後於整時，在每一目標的中心點上用黃色蠟筆打一“X”，標注時間、登錄(記型別、方位、時間、距離)，並將此資料直接呈報作戰指揮中心，當目標進入下一雷達網重疊涵蓋區時，值班雷達士會用戰情網直接通報下一雷達站，將目標作一移交。

故 2000 之前 4 分鐘目標還存在的話，應會被值勤的雷達觀測士發現，且有至少三組不同部位之雷達同時在核對中。鄧經理稱：最後失聯在 1950，這與雷達目標消失時差得如此近，顯然是一通沉船前的求救電話，過去砂石船友泰六號及聯盟輪海難，從發現通報求救到沉沒也只有 4、5 分鐘的時間，以此時間推算到雷達前置作業時目標已不存在，瑞太八號正確沉沒時間應在 10 日的 1955 時。

精心設計人工加料的特製船位：

當船發生意外災難時，第一個本能反應，就是對外求救，播報船位，讓救難單位能迅速到達現場救援。現代航技發達，船上均有安裝 GPS 定位系統，數字顯示照念，人人皆會，身為一個船長，沉船救命時刻不可能會錯報船位。一個數字的錯誤，失之毫釐，差之千里，就因有過大偏差很容易被查覺，如：花蓮港務局儲秘書報的失聯船位，遠在與那國島附近，船不可能開向那裡，和瑞邦海運所報的船位比對，只有緯度 05 分 及 35 分一字之差，明顯可看出是引用瑞邦海運的船位在通報、刊登、轉載時抄錄上發生了錯誤。

非航海人員抄收船位，標示位置時，如不懂量測經緯度或疏失誤算，通常會將南、北緯向上或向下量，東、西經向左或右量弄反，甚或 60 分進位算成百進位，加數變減數，這些無心過失，標示在海圖上，立即可察覺錯誤，只要利用習

慣性的錯誤，再反算回去即能恢復正確位置，但以瑞邦「虛報」的失聯船位用各種常被誤量、誤算的數字反算回去，均無法交叉回到正確失聯船位附近，這明顯是經過思考後，刻意標示出來的船位。

無心之過誤報船位會出洋相的，一個數字的差錯就會造成方位、距離完全的不符，甚或船上山頭、陸地、礁區，牛頭不對馬嘴，而瑞邦海運報的「失聯」船位完全是順著航線走並無偏差，但距離卻剛好到達日本領海境內，在此狹窄區域，從抄錄、演算上所發生的錯誤不可能有此神準，任何有經驗的航海人員，如不看海圖根本就畫不出這個位置，鄧經理抄收船長所報來之船位，在緯度上數字全對，經度上只抄對 1 及 2 兩字，其後數字全抄錯，而船位又未失焦離普亂跳，如此規律、錯之有序，明顯看出是別具用心，事前就先攤開海圖精心策「畫」，慎重思考後才標下這點，再對外宣布的「失聯」船位。

日本政府國土意識強烈，無視領海 12 海浬及公海無礙通過權，對任何外來公務船舶、漁船，只要接近 50 海浬即強力驅趕，毫不留情面，此處先是雙槳白色巡邏機在上空盤旋圍繞警告，接著一小時後出現動作派的日本海上保安廳 PL 級白色巡防艦高速駛近，先用無線電 VHF-16 高喊：「貴船未經我政府同意，進入我國水域從事水上任何活動將不被允許，請速離開！」，接著在船邊圍繞，檢視船上設備，詢問用途，監視船上一切行動，對船員任一動作立即提出質問，如在夜晚，則用強烈探照燈照射，讓人眼睛無法睜開，任何爭辯均無效用，再不離開，接著下一步：「貴船嚴重侵犯我國海域，我政府將向貴國提出嚴正抗議」，巡防艦不停來回四周跑動，進行各項騷擾動作，如水中儀器破壞、強燈照射、電話不斷質問、貼近逼船或橫在船頭阻擋等，讓你不得安寧，無法工作，這還不打緊，後頭看不到的是：日本全國各新聞媒體早已發布新聞快報：「臺灣當局 XX 船，違法進入我國水域活動，不聽勸阻，並向我艦挑釁，嚴重侵犯我主權，我政府將逕外交途徑，向臺灣當局交涉，提出嚴正抗議」等語，電視跑馬燈即時快播、國際新聞、網路新聞，不出幾分鐘，全世界都在看對峙中的我方「違法行為」，自己還搞不清狀況，已成國際大紅人，到時必會接到上級一通電話：「速回，並寫一份報告」。

(附圖：日本艦、機騷擾與我對峙場面)





臺大法研所對日艦層出不窮騷擾事件，也曾在各大媒體發表專文評論，為我仗義執言，對日本蠻橫無理行徑，政府要有強力作為，在我海域執法線內船舶，應受保護，不可就此退讓。當然政府也有採取應變措施，訂定各套版本因應，但事發突然，船在百哩之外，聯繫、救援、馳達困難重重，幾乎沒有成功案例，日本宣示主權是用經濟海域，無限擴充，與我劃定的經濟海域重疊太多且廣，坦白講，我艦也不可能到達此一爭議性水域，必生事端引發更大糾紛，形成相互叫囂、劍拔弩張對峙的緊張場面(除非政府徵召，動員大批艦艇與漁船集體行動，以量取勝，由漁船打先鋒突破防線，作象徵性的主權宣示，如釣魚臺事件)，所以政府那套執法救援保護令，要付之行動困難重重，僅能當紙上談兵，參考參考而已。

報載：我海巡署出動各式大小艦艇與日本海上保安廳艦艇在日本「失聯」海域，共同持續搜尋？這裡不是公海，以多次與日艦交鋒經驗，日方絕不容許我艦入侵到人家裡大勢搜索，必惹麻煩，我政府也不可能向日方提出申請，自取其辱，只能說：基於人道立場，委託代理行轉請日方代為協尋，況且報的是「失聯」，

時間、位置、情況均不明，又是案發數日後的事，寒酷冬天，滔天巨浪下發生意外，必凶多吉少，人早已不存在了，各項救援為時已晚，雙方「共同」應為：在「各自」海域，稍加注意，方為正確。瑞邦海運蓄意拖延，並將瑞太八號船位虛報在日本領海境內，必觸碰敏感話題與衝突，我方將自然退縮，其滅證、逃避之嫌至為明顯。

瑞太八號最後失聯時間在 1950，離花蓮港 20 浬，此區為花蓮港 VTS 行控管制範圍內，任何駛往花蓮港的船舶，進入 20 浬範圍，必須用 VHF-14 向花蓮信號臺報到入網，辨識船名、呼號及 ETA 到達時間，接受行控管制並守聽，離港 10 浬再行呼叫確認船位並申報靠泊之碼頭，出港船則為已知船，無須重複上項程序，只須報出港時間及目的地港，每位船長、船副皆知此區範圍內之船舶及信號臺(主控臺)，均在守值監聽狀態，暢通無阻，隨叫隨應，何以沉船之時，船長未用此立能見效的頻道呼叫花蓮信號臺？也未按下任何求救發射鈕按(SSB、VHF、EPIRB 均有明確的紅色" DISTRESS "鈕)？而從 10 浬至 20 浬之距離間，不斷和公司連絡交談，及至沉船前五分鐘才和鄧經理「失聯」(此區手機訊號強度兩格至零格，隨時會斷訊)，如此垂危之時都未發出任何求救信號，原因何在？從先前事故的發生、言行的透露、殘留物之尋獲、船位的估算及確立、國防雷達的搜集、時間的謀合，綜合各項資料推理分析，即可清晰描繪出當時海難發生之情況。

安撫、欺瞞、哄騙、敷衍取得了信任，未及時發出任何求救信號：

2 月 10 日傍晚，船駛出防波堤，船長即用無線電 VHF-14 向信號臺報離：「花蓮信號臺，瑞太八號於 1720 出港開往日本石垣島，請回答？」，花蓮信號臺回答：「瑞太八號 1720 出港開往日本石垣島收到，祝貴輪新年快樂一路順風，再會！」(此為固定通話程序)，同時廣播通知船頭船艙人員，檢查甲板安全設備後即解除進出港部署，放洋後，除當班人員外，全群聚餐廳參與新年首度的年夜饗宴。此時大副在駕駛臺值 16 至 20 的班，由二副先行用餐，用餐完畢即上駕駛臺頂換大副用餐(照規定二副用完餐，須上駕駛臺替換大副用餐)。

1830 當大副用餐結束上駕駛臺後，發現吃水異常，船有前傾現象(By head)，意識到曾碰撞漏水監修多次的前艙，補焊處又破裂浸水，即通知船長上駕駛臺察看，要求緊急處理，船長見事態嚴重，立即打手機給鄧經理，告訴漏水狀況，並報船位，要求盡速通知救難指揮中心派艦機前來救援，鄧經理接獲此重大消息，轉告黃老闆並作裁示，黃老闆對先前的草率修補、船員頻繁的更換、船隻老舊狀況差，維修保養花費不貲，經營管理上有夠困難，現又再度發生破漏危急，心知肚明，沉船劫數將難逃，面對的人、船、貨，在保險理賠上成重大問題及重要斤兩，處置成敗、得失就在這一線間，即叫鄧經理趕緊安撫、順應慌亂、惶恐不安的船長，告知「已通報」救難中心，救難艦「已出發」前往現場戒護。滿載中乾舷異常的低，甲板不停上浪，夜晚視線不良，根本無法辨識吃水深度，鄧經理認為「並無大礙」，要求繼續往前開。怕驚恐猛叩的船長會對外呼救走漏風聲，為封其口，百般順應此刻船員心理，告知催促救難中心多次，救難中心早已派出「大

批艦艇、直升機」趕往途中，也通知日本「雙方」共同「出動」了「大批艦機」參與救援。

1930 海軍雷達測得瑞太八號船位離岸 17 哩，是以 8 節航速穩健向東航行，之後船況越來越差，傾斜、漏水情況漸形嚴重，判定已無法完成航行，船長即令機艙停掉主機，宣布棄船，所有人員穿著救生衣到救生艇甲板準備逃生，在停船無速下，船自然轉向東北東，呈左舷上浪八字來風，船員見嚴重左傾及沒水，拋出右側下風筏準備逃生，但在六級大浪中，船隻搖擺猛烈，放入水中之救生筏亦隨三至五米巨浪起伏，不時擦碰船舷，越過欄杆、走道、甲板，勾掛各項突物設備，形成恐怖景象，無人敢跳，直至沉沒均無人登筏成功。

1950 與鄧經理失聯，相信此時船必產生劇烈變化：嚴重傾斜、沒水、人無法站立、船長在逃命中，無法再使用電話告訴鄧經理船況，1955 瑞太八號同時消失在三部不同方位的軍用雷達幕上，2000 各雷達站彙報給國防部作戰指揮中心的雷達資料中，已無 21 哩 2000 的船位。

瑞太八號航經路線到沉沒為止，全程在花蓮 VTS 管制範圍內，VTS 負責監控船隻航行安全與行動管制，24 小時守值監聽，全程錄音，隨叫隨應，何以在守聽值情況下未向該臺呼救？相信當初鄧經理「已直接」向救難指揮中心報案，在救人第一情況下，救難中心「早已」派出「大批船艦」趕赴現場途中，向 VTS 呼救、啟動 SSB、VHF、EPIRB 緊急救難鈕，最終信文也是轉到救難指揮中心，多此一舉，相信公司、鄧經理的「言行舉動」必取得了船長相當大的信任，連沉船前最後一刻均未按下任何求救鈕。

輕忽草率苛刻，未將船妥善修理，致造成漏水沉沒，老闆即利用此「突發」、「自然」形成的海難，圖求貪婪，竟惘顧船員性命見死不救，蓄意隱瞞案情，在日久人們淡忘中，船、人、貨，無聲、無息、無爭議、無阻礙的全賠到手。時任救難總指揮的林陵三部長稱：「政府對本案的重視及積極作為，充分展現高度機動性及政府各部門一體互助協助的團結精神，能在 24 小時全天候提供最佳的安全保障，並透過政府各部門全體合作，展現最好的救助機能」，被列為重大海難，積極處理，如此龐大陣容，擁有眾多資源與雄厚權力下，何以無法偵破此案？查其原因，原來該重大海難為求慎重，必須有所監督，通常會找受害者一方(船方)禮聘為副召集人，以瞭解政府積極作為，避免遭致病垢，況且海難屬專門、稀少之案件，有借助經營管理之一方的專業，能對案情的發展有所瞭解，各項指導、辨識、求證、裁決、導向，均有舉足輕重地位，在鄧經理、黃老闆積極「關切」介入下，這種內神通外鬼的偵辦方式，哪有破案之理？案情延宕迄今近十年了，18 條人命含冤莫白，家屬親人頓失骨肉及依靠，錐心之痛誰能理解？老闆卻能泯滅人性，安坐擁有，並愚弄大眾，良心何在？其醜惡之面實應揭發，為瞭解事實真相，諸多疑點尚有待釐清，該案實有重組成員，再啟調查之必要。