

## 評論：當省錢凌駕安全 ~ 淺談引水人僱用制度

陳彥宏\*

最近，航運界對於「引水人」突然有一系列的關心舉動，七月底，交通部航港局還特別針對進出高雄港總噸位超過 10 萬之大型貨櫃船是否應該僱用一位或二位引水人而召開諮商會議，除此之外，後續的航港業務座談會也蓄勢待發的還要再來好好繼續檢討台灣的引水人制度。

諮商會議很好，後續的持續檢討也很好，但是對於這種總噸位超過 10 萬之大型貨櫃船、這種受風面這麼大的船、這種視角盲區這麼大的船，海洋大學做了 50 次操船模擬評估後，建議要二位引水人搭配四艘拖船才能保證船的行駛安全；這樣的事實認定、這樣的專業判斷難道還不夠具體？特別是在高雄港，幾乎不曾出動過四艘拖船來協助進出港作業的。也因此，引領這樣的船，即便是二位引水人，風險其實也已經是夠大了！

當然，目前浮在檯面上的，是僱用一位或二位引水人的問題。事實上，就法理的角度，依交通部在給各港的函中均核示：「引水作業以一人為原則，基於安全、效率與尊重市場機制之考量，第二、三名引水人之僱用，應由航商自行決定。」又對於特種船舶或超過一定噸位、長度之船舶部分，各港定義略有不同，但其法理精神也是「引水人基於安全之考量，得徵求航商同意僱用第二名引水人。」<sup>1</sup>

法理很簡單，沒有所謂一位或二位的問題，而是航商自己要不要同意僱用第二位的問題。不過在實務上的操作，是這個法律位階低於行政命令註記的「得」僱用一詞，顯然是低於「引水人管理規則」第 38 條的「應」僱用的法律位階精神；也因此，使得航

---

\* 陳彥宏 Solomon Chen, AFRIN, MNI, CMILT, Maritime Arbitrator, Lead Auditor 國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授兼海事安全研究中心主任、行政院海岸巡防署海洋事務研究委員會研究委員、台灣海事安全與保安研究會秘書長、廈門大學南海研究院研究員、國立中山大學海洋事務研究所兼任副教授，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。Email: solomon@safetysea.org

<sup>1</sup> 依據交通部航港局 2014.04.26 公告的各港引水人費率表資訊顯示，「得」徵求航商同意僱用第二名引水人的船舶包括：<http://www.motcmpb.gov.tw/MOTCMPBWeb/wSite/lp?ctNode=572&mp=1>

台中港「大型汽車船及巴拿馬極限型以上散裝船」；高雄港的「泊靠中鋼及台電碼頭之海岬型散裝輪」、「四萬總噸以上之 LPG 及油輪」、「港內 150 公尺以上之無動力船舶(港外 130 公尺以上者)」；基隆港的「汽車船總噸位 15,000 以上、散裝船船舶長度 200 公尺以上、客船船舶長度 200 公尺以上、貨櫃船船舶長度 200 公尺以上」者。

商略有微詞，特別是在目前航運這麼不景氣的時代，航商基於成本考量，不願意增加引水費用當然是可以被理解的。

回歸問題本質，僱用一人或二人是一個問題，不願意增加引水費用卻是另一個問題。這二個問題立足點的思考邏輯不同，但卻被混為一談，誠是遺憾。

就事論事，體制上之所以必須僱用第二名引水人的問題，所涉的是「當地水域狀況」以及「特定船舶狀況」二個議題所構成的操船風險以及「人-船-環境-港區營運」整體安全的議題。畢竟船舶進出港離靠的這些程序，除了無從選擇的被引領船舶及其駕駛台團隊能力水平以外，首要考量的還是引水人的操船技能；其次才是船舶交通管理機構的協調與指揮能力以及拖船的搭配能量。

因此，在特定水域或特定船舶，如果硬要說堅決不肯僱用第二名引水人，那麼大概必須要能確保有更好的船舶交通管理服務水平，以及能提供更妥善地拖船服務能量才有可能達成的。至於現代人習於仰賴的所謂高科技電子航儀與定位系統，例如攜帶式領航(Portable Piloting Units)等裝置，似乎是較適合長程引航之用，在進出港離靠泊的這個環節上，其所能扮演的，大多僅屬輔助性功能，是無法取代引水人的。更何況 PPU 所牽涉的是系統的建置及與外部機構的資訊整合，而這些都是台灣還尚未建置的<sup>2</sup>。

引水人在第一線看守我們國家港埠安全的高專業素養是備受肯定的，但是他們的高收入卻往往變成其被覬覦與鬥爭的焦點。匹夫無罪，懷璧其罪<sup>3</sup>。

---

<sup>2</sup> Alexander L., Casey M., Use of Portable Piloting Units by Maritime Pilots, Proceedings of the Canadian Hydrographic Conference and National Surveyors Conference 2008, [http://ccom.unh.edu/sites/default/files/publications/Alexander\\_2008\\_CHC\\_Use\\_Of\\_Piloting\\_Units\\_By\\_Pilots.pdf](http://ccom.unh.edu/sites/default/files/publications/Alexander_2008_CHC_Use_Of_Piloting_Units_By_Pilots.pdf), accessed on 8 August 2014.

<sup>3</sup> 陳彥宏，所羅門的新時代寓言故事 - 小紅母雞 (The Little Red Hen), <http://www.solomonchen.name/06.html>, accessed on 23 August 2014.

我很喜歡澳大利亞作家 Joseph Jacobs (1854-1916)寫的一篇小紅母雞(The Little Red Hen)的寓言故事，故事中勤勞的小紅母雞，從找到小麥種子開始，從尋找鴨子、狗、貓來幫忙耕種、收割、打麥子、磨麵粉、做麵包等工作都沒有任何一個朋友幫他忙。

等到麵包做成，小紅母雞問大家誰要來幫忙吃的時候，所有朋友都說：「我願意」。

小紅母雞說：「不行，我自己吃。」然後小紅母雞就把麵包吃完了。

故事結語中寓意著：「一分耕耘，一分收穫。」「對於一件事物不願意付出貢獻的人，是沒有資格享受那事物的成果。」

故事寫在很單純的年代，那時的人們也很認份的把這兒童讀物灌輸給純真的小孩當作是正知正見。不過，從今天的社會環境再來品味這個故事，卻顯得小紅母雞的單蠢與蠢真。

現實的很多情境是，當小紅母雞才剛把麵包烤出來，還來不及吃上一口的時候，所有的「朋友」們一轟而上，把麵包吃光光，順道把小紅母雞烤了，一起配麵包！

引水人制度當然是可以被檢討的，航商大可以從費率上去檢討，但不是從要不要少僱用一名引水人來下手。畢竟在船舶大型化的今天，航商如果為了省這一點點小錢而甘冒那麼大的風險，甚至把我們國家的港口安全一起拿去下賭注，這種事，就不知道誰會同意？

項莊舞劍，意在沛公。此番，航商出手計較引水人要不要增聘一人，在我看來其實不過是個幌子，自由引水或許才是真正的終極目標。

當然，就客觀的角度，在放任與自由的國度，航商有本事自己離靠港當然是個好事，可以省下引水費更是個天經地義的道理，我們樂觀其成給予祝福。但是，看人挑擔不吃力，我們的船長們是不是真有本事安全順利地進出港離靠泊？台灣引水人的本事是否這麼沒技術性的可以被輕易取代？同樣的一句話，在很多疑慮還沒被仔細考量與評估之前<sup>4</sup>，如果只是為了爭取樽節航商的一點點開銷，而把我們國家的港口安全一起拿去下賭注，這種事，真的真的不知道誰敢點頭同意？

---

<sup>4</sup> 廖泉文，燒開水理論, <http://wiki.mbalib.com/zh-tw/燒開水理論>, accessed on 23 August 2014.

人生證明存在的過程猶如“燒開水”，這一過程包含了三個過程，第一個過程是“不斷添柴”，即努力學習，不停頓地學習，不停頓地向社會和環境學習的過程；第二個過程是耐得住寂寞，“不要頻繁地掀鍋蓋”，也就是積累過程不能急於表現自己，這種積累既要求自己吃苦，還要求自己謙虛；第三個過程是“水開了”，沸沸揚揚，證明你的存在，此時要注意保護它們，不要讓燒開的水噴灑出來，澆熄了把你“燒開”的火。