

理事長開講：繼續神想如是我聞的一起海事調查

陳彥宏*

於 2020.03.09 20:24 一艘香港籍雜貨船「騏龍輪(Godspeed, IMO number: 9426738)」在進台北港靠碼頭的過程中在港內撞翻引水船「永華 6 號」，並造成船上 2 人死亡。事發後四、五個月，我撰寫了一篇「理事長開講：神想如是我聞的一起海事調查¹」，確實曾引起不少討論與爭議，也和當時還在撰寫調查報告「草案」的國家運輸安全調查委員會有多次的衝擊、討論與對話。

在 2021.09，國家運輸安全調查委員會完成並公告重大運輸事故「順發汽艇行永華 6 號引水船編號 981395 於臺北港內與騏龍輪碰撞導致翻覆 TTSB-MOR-21-09-003」調查報告。調查報告中有如下陳述：

壹、調查發現

與可能肇因有關之調查發現

1. 永華於引水人登騏龍輪後，未遵守緩輪慢行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航行之規定，於暗夜中與騏龍航向接近並超越；騏龍於引水人登輪後加速並左轉航向，使兩船間隔距離逐漸縮減，且航跡向量交叉；信號臺管制員未確實監控當時兩船動態，及時提出預警。
2. 騏龍駕駛臺值班人員未保持正確瞭望，且未使用雷達或電子海圖系統協助瞭解周圍情勢；兩船發生碰撞前 10 餘秒，騏龍大副察覺永華正向騏龍靠近中，永華駕駛員應亦察覺到從右邊靠近的騏龍，惟因騏龍及永華均無足夠時間反應，導致永華遭騏龍碰撞後翻覆。

與風險有關之調查發現

1. 事故引水人未依臺北港船舶進出港作業要點，出港於防波堤外等待並引領騏龍進港；亦未依臺北港管制員作業手冊引水人作業之規定，指示騏龍於下風舷側（右舷）安置引水梯，可能增加進出港船舶安全航行之風險；臺北港管制員未遵守作業規定，提醒引水人應出港領航騏龍，自下風舷側登輪執行領航作業。

* 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，海事仲裁人。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

¹ 陳彥宏，理事長開講：神想如是我聞的一起海事調查，台灣海事安全與保安研究學刊，Vol 11，No 4 (Jul~Aug 2020)，pp7-26。(PS：本文迄 2024.06 已被下載超過 12,000 次。)

2. 臺北港營運處以管制員作業手冊中無速度值限制之「安全速度」規範港內船舶之航行，有可能影響港區船舶安全航行。
3. 事故當日騏龍進臺北港過程中，引水人加入騏龍駕駛臺團隊後，駕駛臺人員船舶操作作為顯示均未隨時保持正確瞭望，及運用各種技術、知識、經驗及可用資源，掌握本船及周圍船舶所在位置及動態，並與引水人有效溝通，以察覺潛存可能碰撞風險，顯示騏龍駕駛臺當值人員駕駛臺資源管理之素養不足。
4. 自 101 年「政企分離」政策實施後，VTS 系統即由港務公司負責經營管理。現階段國內各國際商港並無一致的作業標準，管制員亦無一致的標準職能訓練及認證，以目前 VTS 之權責及運作功能，無法有效提供船舶進出港相關之安全服務，基於公共安全之理由，VTS 運作權責宜由具公權力之航政監理機關負責。

其他調查發現

1. 騏龍船長和船員等皆持有該輪船籍國核發之有效證書，永華駕駛及船員亦皆持有中華民國航港局核發之有效證書。事故當日 2000 時臺北港天氣海象狀況符合騏龍進港標準。
2. 事故後引水人、騏龍船長、大副、三副以及當值水手酒精濃度測試值皆為零，無證據顯示於本次事故中有足以影響騏龍駕駛臺人員操控船舶航行之酒精因素。法務部法醫研究鑑定報告顯示，無影響事故時永華駕駛員及船員操控船舶航行之酒精及藥物因素。
3. 永華事故前保養紀錄無異常，事故後引擎運轉及動力測試結果正常，依據永華加油紀錄及日用油櫃滿油量狀況，排除永華引擎燃油不足及引擎故障致動力喪失之因素。
4. 事故當晚永華殘骸以吊車吊離水面時，俥葉及傳動軸無漁網纏繞，懸掛於甲板向下掉落之漁網為自原儲放於船艙置物艙內掉出，俥葉遭漁網纏繞而影響永華主機暫時停俥之因素可排除。

貳、運輸安全改善建議

致順發汽艇行

1. 落實船隊教育訓練，確保船舶在港內應緩輪慢行，不得與他船並列航行或超越他船；另船舶在同一航道航行時，小型船舶應遵循不得妨礙大型船舶安全航行之規定。

致鑫安船務有限公司

1. 宣導船隊航行瞭望之重要性，落實所屬船員駕駛臺資源管理訓練，要求船舶航行期間，駕駛臺人員運用各種技術、知識、經驗及電子航儀系統等可用資源，協助瞭解周圍情勢及動態，及時察覺可能發生碰撞之風險，以符合國際海事組織 STCW 公約及章程中安全航行之規定。

致交通部

1. 督導航港局與臺灣港務股份有限公司，檢討強化船舶交通服務系統監理與管理機制。

致交通部航港局

1. 召集臺灣港務股份有限公司及臺北港引水人辦事處，共同協商訂定「天候不良」及「特殊狀況」引水人無法出港口接船之標準、通報程序及應急方案，俾利引水人領航船舶遵循，以確保航行安全。
2. 與臺灣港務股份有限公司共同檢討，強化船舶交通服務系統監理與管理機制。

致臺灣港務股份有限公司

1. 要求所屬各港口落實船舶進出港指南有關引水人作業之規定，在正常情況下引水人應於外海登、離輪，自船舶下風舷引水梯登輪，執行船舶領航。
2. 研議所屬各港口港區船舶可安全航行之「安全速度」規定、標準及配套條件，以利信號臺管制員及引水人遵循。
3. 加強各港口 VTS 管制員職能訓練，確認管制員熟悉 VTS 系統各項功能，依船舶動態監控所蒐集資料，即時評估並做出正確處置作為，以保障進出港船舶航行安全。
4. 與交通部航港局共同檢討，強化船舶交通服務系統監理與管理機制。

致臺北港引水人辦事處

1. 落實引水人應確遵作業規定，出港於外海登、離輪領航船舶，以及自船舶下風舷引水梯登輪領航船舶。
2. 因應船舶類型與船上設備之新興技術發展，強化引水人專業訓練，並認證引水人專業及技術能力可勝任諳習領航區之領航職責。
3. 加強宣導引水人執行船舶領航任務期間，應確實與船長交換與船舶進、出港有關之程序及資料。

首先，這份海事調查報告係「飛安會」轉成「運安會」之後的初期作品，可貴之處在於已能歸結事故主因，可改進之處則是部分調查報告用語過於主觀，部分「調查發現」未完全詮釋，部分「安全改善建議」與本案的關係延伸過遠、未見相關或略偏離實務。

具體而言，前揭調查報告中所陳的主因可以歸結是在「永華6號」引水船違反「商港港務管理規則」第二章「船舶入出港」第 9 條的：「船舶在港內應緩輪航行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航行。」之行為。有關「不得並列、超越、妨礙」之論點，我完全贊同。

也就是說，依據調查報告(圖 1.9.5-4 永華 AIS 資料)，「永華 6 號」在送完引水人後，的確就是加俾返港。「永華 6 號」的返港過程，很明顯的就是考慮從「騏龍輪」貨船的船頭穿越、超越。這部分當然是違反「商港港務管理規則」前述條文的規定，但熟悉台北港引水人接送運作的「永華 6 號」操船人員的判斷，應認為是有可以穿越的餘裕，所以才敢這麼做的，或許可以說，這是引水人接送實務，也不是第一次。不過「永華 6 號」可能略疏於考慮的有：

1. 「騏龍輪」在上完領港後有加俾的作為(8 節加至 9 節)，從(20:20:44 騏龍三副：「領港登輪」)至(20:24:27 騏龍大副：「啊這引航艇給她撞到了」)。這個加速作為(圖 1.9.5-3 騏龍 AIS 資料)，讓「騏龍輪」的前進距離多了 75-120 公尺。
2. 「永華 6 號」20:23:33 時的航速 10.3 節，20:24:04 時撞擊前 23 秒突然減速至 8.7 節，如果沒減速，「永華 6 號」的前進距離將可多了 20.83 m，比「永華 6 號」一個船身 15.50 m 還多。換句話說，引水船的被撞擊位置約略在正船艙，碰撞時間點前，即便是維持原操船航向，引水船只要多跑 8m 或是少跑 8m 的距離就可以逃過此劫。再放寬一點說，引水船只要多跑 3m 或是少跑 3m 的距離，即便是撞到，也是了不起撞偏而已，而不是撞翻。
3. 「永華 6 號」可以跑出比 10.3 節更高的速度，12 節應該是沒問題的。既然決定要搶船頭，為什麼沒有考慮加速以增加二船間的相對餘裕？

「永華 6 號」有沒有違反「商港港務管理規則」先擺一邊，作為追越船，依據避碰章程第 13 條第四項「此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則中所稱之交叉相遇船，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前，不得解除其避讓被追越船之義務。」因此，「永華 6 號」有避讓被追越船「騏龍輪」之義務是無庸置疑的。如果對於「永華 6 號」是不是避碰章程裡面的所謂「追越船」的定義略有疑義，那麼請再把「商港港務管理規則」擺進來，不得追越、不得妨礙都已申明，責任在哪一方當然是再清楚不過的。因此，雖然可以爭論如果「騏龍輪」不要加速，或許「永華 6 號」就有 75-120 公尺的通過餘裕。但在退萬步言，擁有更靈活操控性能、更容易加俾、減俾的還是在「永華 6 號」。

因此，現在的爭點就在「永華 6 號」為什麼突然減速？

1. 是「永華 6 號」操船人員在二船過於接近感覺有壓迫感時，突然猶豫、躊躇是不是要超越「騏龍輪」而減俾？

2. 是「永華 6 號」船體受到外力而減速？

如前所述，這個案子即便不考慮「騏龍輪」加速所減損「永華 6 號」的穿越餘裕，「永華 6 號」保持原來的速度或者加速，都可以從「騏龍輪」船頭從容，或者說略有一點驚險的通過的。問題就在於「永華 6 號」減速的原因。

如果是前述第一點，因二位當事人都已罹難，即便是合理推論或合理懷疑，也無從考證「永華 6 號」操船人員把引水船些微降速的致命一念。

如果是第二點，這降速的結果，會不會是受外力影響所致？這一點，運安會還特地在「其他調查發現」項下陳述「事故當晚永華殘骸以吊車吊離水面時，俾葉及傳動軸無漁網纏繞，懸掛於甲板向下掉落之漁網為自原儲放於船艙置物艙內掉出，俾葉遭漁網纏繞而影響永華主機暫時停俾之因素可排除。」

不過，這裡可能要質疑的有幾點：

1. 「永華 6 號」引水船船艙置物艙平時就可以載有這麼大一領漁網？載這一領漁網幹嘛？這部分可能需要「永華 6 號」船東出來說明。
2. 前項如果為真，「永華 6 號」翻覆後漁網掉出，當然也就與本案的減速原因無關。
3. 但如果漁網不是「永華 6 號」的，而是海中漂流的廢棄漁網，那本案的事故原因與咎責對象，可能就要好好改寫了。
4. 有關運安會所陳「俾葉遭漁網纏繞而影響永華主機暫時停俾之因素可排除」之詞略嫌草率，像「永華 6 號」這樣的小船從水面、水中漂流障礙物穿過，自然就會減速，不需要等到俾葉遭纏繞，也不需要造成主機暫時停俾。
5. 英美法對於刑事被告的成罪與否採取的是 **beyond reasonable doubt** 的標準。在本案尚有諸多疑點無法澄清、甚至不可能澄清的情況下(例如永華輪當時為何突然減俾或降速)，檢調或司法審判機關對任何人的究責，均應特別謹慎。

有關本案，在司法院裁判書系統中有下列發現：

1. 臺灣士林地方法院 111 年度海商字第 2 號民事判決，113.04.02，損害賠償

2. 臺灣士林地方法院 111 年度訴字第 34 號刑事判決，112.08.30，過失致死等
3. 臺灣士林地方法院 109 年度海商字第 2 號民事判決，111.07.18，損害賠償

除此之外，還有因為運安會的「調查發現」中陳述「信號臺管制員未確實監控當時兩船動態，及時提出預警。」而被地檢署以他字案、偵字案多次的傳喚，最後(2022.10.28)才公告不起訴處分的信號臺管制員提供的事實經過。這也算是一種經地檢署認證的「調查發現」不成立的證據。類似這樣的「調查發現」很多，但如果真正上了法庭攻防或是學術論辯，其實也不見得能經得起考驗，至少我認為當時還在學習寫調查報告的運安會，自己才是需要被好好考驗的。

這個海事已經發生了四年有餘，如果單從國家運輸安全調查委員會草創初期完成的這本調查報告的「調查發現」、「運輸安全改善建議」來看，一千人等與機關構都是確有過失，感覺每個人都差不多是犯罪嫌疑人，就連「騏龍輪」這艘船和船員也就此銷聲匿跡，不敢再來台灣了。但是真的如此嗎？就如我在這短文中所稱在本案尚有諸多疑點無法澄清、甚至不可能澄清的情況下，對任何人的究責，均應特別謹慎，就像可憐的年輕信號臺管制員，被無端的折騰了超過一千天，才感恩戴德的收到不起訴處分書。如果信號臺管制員是我們自己的家人，我們捨得嗎？