

# 理事長開講：接續神想如是我聞的一起海事調查～兼評 一份判決書

陳彥宏\*

緣起是在運安會 2020.03.09 20:24 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 人死亡的案例，當調查報告還在「草案」階段時，我寫了一篇「理事長開講：神想如是我聞的一起海事調查<sup>1</sup>」，提出了一些想法。當時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」中的國家運輸安全調查委員會有多次的衝擊、討論與對話。

事隔一年半，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<sup>2</sup>」調查報告。雖然覺得運安會對於內容仍有諸多有欠考量之處，但是與最初的多版「草案」們已有大幅的改正，我也感覺稍稍可以「含笑」了，畢竟這是從「飛安會」改成立為「運安會」的國家級有海事調查功能的初期作品，「九層之臺起於累土，千里之行始於足下」，老子都這麼說了，不是嗎？

「運輸事故調查法」第 5 條：「運安會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。」「運安會之調查報告，不得作為有罪判決判斷之唯一依據。」

問題就在這裡，「不以處分或追究責任為目的」的這本調查報告，如果被拿到法律層面去作為「處分或追究責任」之用時怎麼辦？

雖然「運輸事故調查法」很客氣地寫著「不得作為有罪判決判斷之『唯一』依據。」但是，設想絕大多數根本不知道大船是怎麼開、海事究竟是怎麼一回事的司法

---

\* 陳彥宏 Solomon Chen。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，海巡署艦隊分署海事評議委員會委員，海事仲裁人。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

<sup>1</sup> <http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=59&lid=111>

<sup>2</sup> <https://www.ttsb.gov.tw/media/4945/騏龍重大運輸事故調查報告.pdf>

專業人員，國家最高海事調查機構寫出來的調查報告，感覺上就必須是可信賴的，不容挑戰的聖典。

不相信國家？不相信專業？那能相信誰？這點，本來就無可厚非。

相對的，如果要找出可以挑戰這本國家最高機構的調查報告的「其他」依據，也就陷入「ought not even to be under suspicion」這本調查報告的困處，特別是對跨領域要進來讀海事調查報告的司法人員而言，他們是要如何從滿街誰也不服誰的學者專家和王祿仔仙中挑選及相信，哪個人的見解能用？還是乾脆不要理那些雜訊，咱們就相信這「調查報告」就是 the truth, the whole truth, and nothing but the truth？

回想可能因為本案「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、偵字案折騰一千多天的船舶交通管制員，我心血來潮的於 Vol 15 No 3 (May~Jun 2024)的「繼續神想如是我聞的一起海事調查<sup>3</sup>」的短文中指陳調查報告的重要性，與不妥當的文字陳述及指摘對當事人可能產生的影響。

令人感覺遺憾的是，本案在地檢署還管制員清白之後，管制員再也不肯從事船舶交通管制員的工作。想想，這麼一個好不容易經過多少年才養成的海事專業人才就此被扼殺。想想，在空調辦公室敲著鍵盤寫些自己都不見得相信的文字放上網，然後被潑到的倒楣蛋，還要自證清白，這樣繼續搞下去，實非國家之福，難道就不會相信「爾之子孫」哪天也會被無良的人抹黑潑糞嗎？

另在我這篇短文中也指出本案其實還有重點，而且是重中之重，都還沒在調查報告中陳述並分析解釋。但是，囿於時間壓力，運安會調查報告的結論也還是出來了。所以我才會在前文文末寫著從調查報告的「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了！

事實上，還真有犯罪嫌疑人，不，應該說是有已經被法院判刑，而且會變成以後不知道能不能取得「良民證」的準「非良民」的那種罪犯了。

本案，在臺灣士林地方法院 111 年度訴字第 34 號刑事判決中，引水人因犯業務上過失致人於死罪，處有期徒刑陸月，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日<sup>4</sup>。

---

<sup>3</sup> <http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=80&lid=166>

<sup>4</sup> <https://judgment.judicial.gov.tw/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=SLDM,111%2c%e8%a8%b4%2c34%2c2023083>

話在前頭，我不認識這位引水人，連有沒有見過我都想不起來，臉書倒是偶爾看過他在名山大川的打卡動態。話在更前頭，我和運安會當然有認識，我還是他們家所謂的「諮詢委員」，不過算是無冤無仇而且也很久沒見面喝咖啡也沒被諮詢了。此次跳出來寫上一篇和這篇，純粹是天氣夭壽熱，吃不下飯，太閒，找個案子來翻翻，與二造無關。

回到海事案例所生出來的這個判決，既然是引用引水法第 34 條：「引水人因業務上之過失致人於死者，處 5 年以下有期徒刑。」那我們就來回顧本案，是不是有構成業務過失之條件？

運安會調查報告中所陳的主因歸結是在「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。

這點我認同，所以現在的邏輯就是某甲違規超越就算了，你為什麼還直直駛給他撞上去？你們這群豬頭，有沒有其他可以不要去撞上某甲的方法？這概念不就跟遇到沒有極限的「馬路三寶」一樣，認真講理，你就輸了！

先來解釋「超越」一詞，這詞在判決書用了 54 次，首先，《說文解字》「超」是用跳的，「追」是從後面趕上來，所以「追」才是對的字。現在來把翻譯正確的「避碰章程」第 13 條「追越 Overtaking」端出來看，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。(Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.)」

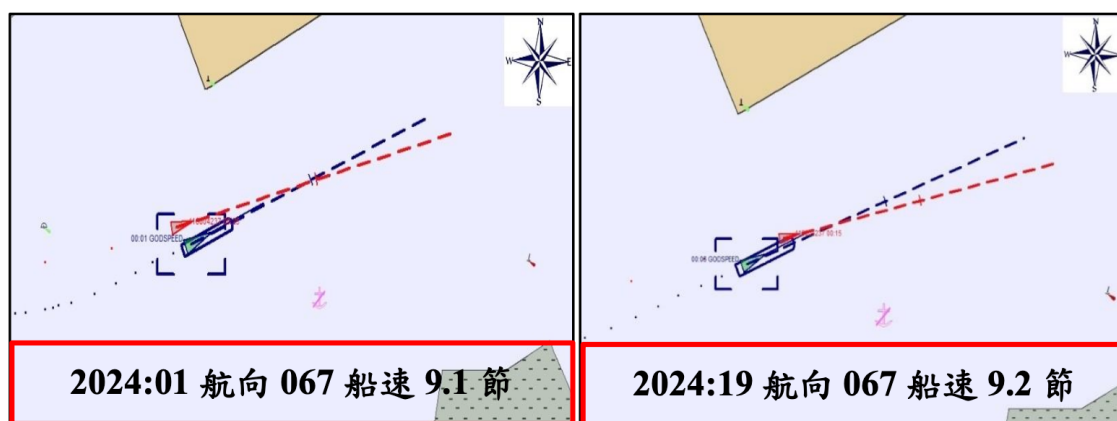
再退一步解釋，這項條文說的「不得使該追越船成為本規則中所稱之交叉相遇船」的概念，如果硬要說「永華 6 號」穿越(crossing)「騏龍輪」，那就端出「避碰章程」第 15 條「交叉相遇局面 Crossing situation」「兩動力船舶交叉相遇，而含有碰撞危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船。如環境許可，應避免橫越他船船艙。(When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.)」來看，「騏龍輪」在「永華 6 號」右舷，「永華 6 號」有避讓義務，而且「永華 6 號」應避免橫越「騏龍輪」船艙。

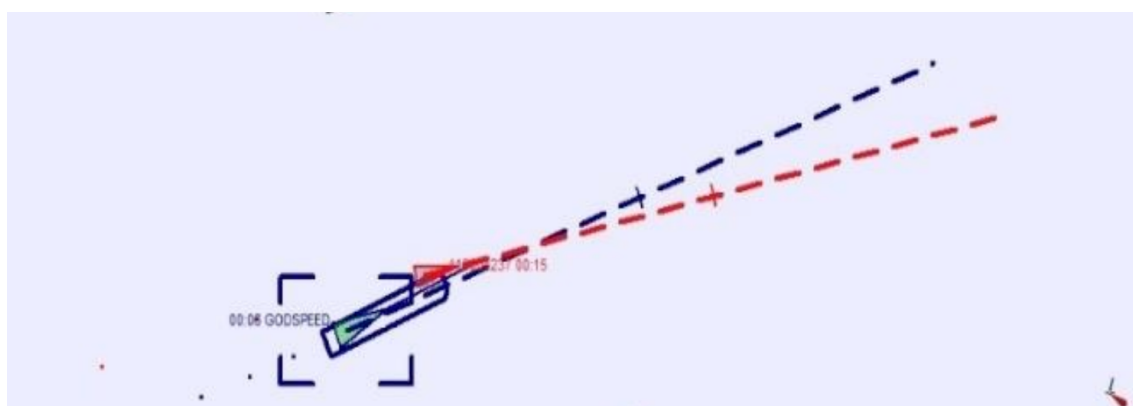
所以不管你是要引用「避碰章程」13、15 哪一條，還是你喜歡引用「商港港務管理規則」第二章「船舶入出港」第9條，這兩船權利義務一直都很清楚，「永華6號」疏注意未遵守緩輪慢行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航行之規定，貿然超越「騏龍輪」，導致碰撞事故發生，此「客觀事實」，判決書也是這麼寫這是「客觀事實」。

白話文就是，大家都一致認同是某三寶亂亂駛，駛過來害某苦主閃也沒得閃才撞上某三寶。現在要研究的是，閃也沒得閃的某苦主有沒有可能有一丁點機會可以閃得過，如果有，苦主就真的成為該死的苦主，誰叫你八字不好，當時要出現在那裡，不然我叫你苦主是在叫假的。因此，接下來就是要看「騏龍輪」有沒有玩跟躲避球遊戲一樣認真「盯著」旁邊的這一艘「永華6號」了。

現在的結論是，二船撞上了，「永華6號」翻了，還死了2位。所以現在就把前面講「永華6號」有錯、也不再具有正義意義的「客觀事實」放一邊，專心來挑「騏龍輪」是不是有刑法第14條第1項「應注意，並能注意，而不注意」的情事。雖然：

1. 領港艇們有很多過去搶船頭的成功實務經驗，但這次沒搶成功，算是例外；
2. 「永華6號」速度很快，從「騏龍輪」左側距離約30公尺追上來，追到「騏龍輪」船頭前方約20公尺時，開始往右開，所以看起來也已經是可以搶過船頭，但這次沒有成功；





3. 「永華 6 號」快到「騏龍輪」正船頭前方時，突然沒有聽到引擎聲，一種在大馬路正中間突然「刁車」、「顧路」的概念？
4. 本來速度快、引擎聲很大聲的「永華 6 號」經歷了變慢、沒聲音、重新啟動，再來就是被撞上的這段歷程。
5. 參考運安會提供 20:24:01 與 20:24:19 二船 18 秒間的相對位置，也請注意看 20:24:19 時「永華 6 號」已在「騏龍輪」前方還有餘裕，而大副回報「永華 6 號」突然慢下來的時候是 20:24:16，是在 20:24:19 圖的 3 秒前，合理推論「永華 6 號」維持 20:24:16 前的原運動姿態，可通過餘裕將更寬敞。

時間		內容	騏龍輪航向	騏龍輪航速
20:24:16	大副	這引航艇(永華 6 號)	67.8	9.1
20:24:21	大副	啊這引航艇不走了停在這裡	67.3	9.2
20:24:24	船長	啊引水船怎麼在船頭	67.3	9.2
20:24:27	大副	啊這引航艇給它撞到了	67.3	9.2

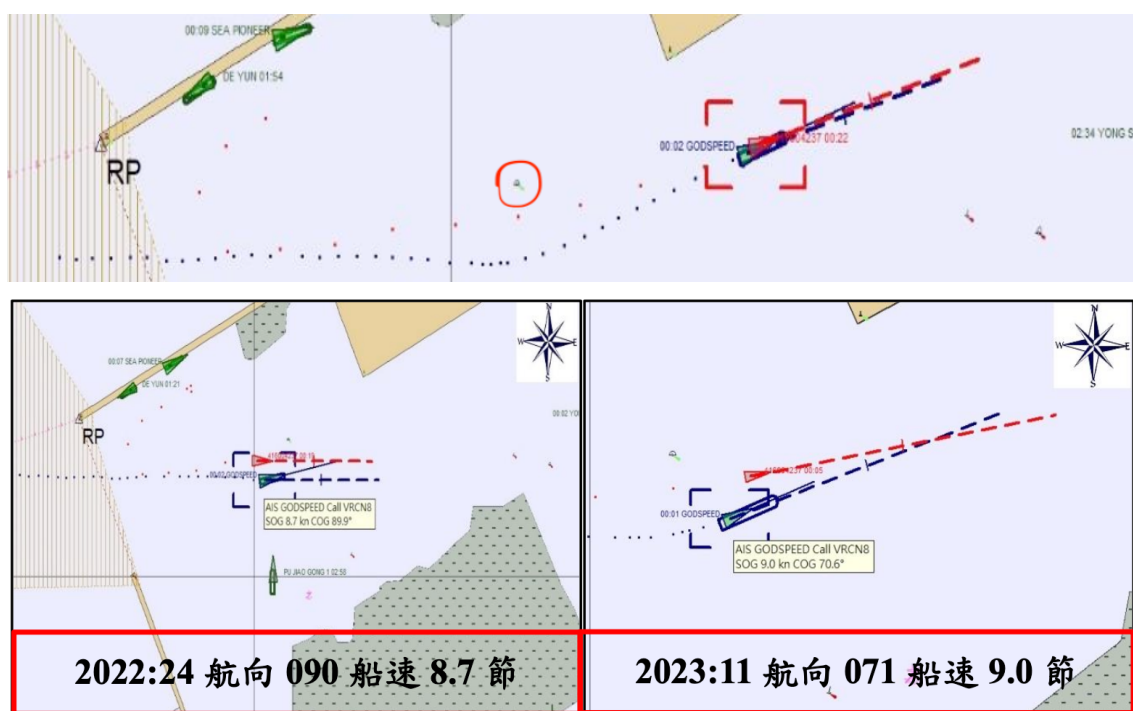
上述這些段歷程，疑問還是在本文前一篇提到「永華 6 號」操船人員在二船過於接近感覺有壓迫感時，突然猶豫、躊躇是不是要超越「騏龍輪」而減俾或停俾？還是「永華 6 號」船體受到外力而減速？不然為什麼會有所謂「沒聲音、重新啟動」之語？這個反正當時沒被妥善調查也沒被交代，現在除了去「觀落陰」，也沒人可以問已經往生的當事人了。

但如果「騏龍輪」大副有這麼詳細的觀察「永華 6 號」位置、航向、航速、船舶運動姿態的變化，而且還在發現異狀時立即回報，然後我們還要「白白布染甲烏」硬說「騏龍輪」方有「應注意，並能注意，而不注意」的情事嗎？真要這樣玩？那大概也是「書雖不明，其事體莫須有」理由，直接 12 道金牌把「騏龍輪」船長引渡來台灣，關到死好了，記得大副也順便一起抓來關，免得船長太寂寞。



平心而論，當天浪 3 級、風 5 級、能見度 6 級，空載進港順風、順浪。對大副而言，一路都有觀察，二船左右距有很安全的 30 公尺，即便到了船頭前方右轉時，也還有 20 公尺餘裕，是應該會過的。問題是，為什麼會一時熊熊突然間「永華 6 號」俾停了？他是澳大利亞的夜行性動物過馬路突然看到車燈嚇傻在馬路中間嗎？還是沒吃循利寧，腳麻跑不動？

當然還有一個是調查報告中沒討論的，就是當時港內還有一個施工黃色浮標，這個浮標的存在，是不是使得原本應沿著航道邊界繼續往前走的「永華 6 號」偏航至航道中，或者說是原本可以選擇黃色浮標外側航行的「永華 6 號」改選浮標內側，因而造成兩船間距縮小、航線有了個死亡交叉？「永華 6 號」是不是因為這顆擋在她前頭的黃色浮標，然後跟白海豚一樣不得不轉彎不是什麼白海豚會轉彎？有關這一點，記起來，「觀落陰」時要一起問。至於那黃色浮標在那裡是誰擺的？幹啥的？我還在拜託「海軍大氣海洋局」努力幫忙查找航船佈告中。



無論無何，前述「騏龍輪」大副對「永華 6 號」這樣的觀察，直到事故前 11 秒、6 秒回報船長發現異狀。對船長而言，船長只有 6 秒、3 秒的反應時間。這時候我們還會去想說「鳴放號笛 5 短聲」來避免危機？這時候我們還要苛責說他們團隊沒有「善用航儀及雷達」？直白的說，這時候神仙來也沒用！就連你的「鳴放號笛 5 短聲」按完都超過 6 秒了！運安會寫那些「作為」是在寫心酸？還是調查報告有在按字數算稿費？還是因為重大海事報告頁數要破百頁才會感覺比較重大？

這裡還要順便念一下一批靠航儀吃飯的「電子」船長、船副還有學者專家們，拜託除了不要忘了你們身體上還有你媽媽生給你的器官叫眼睛、耳朵以外，請真正了解航儀的操作限制和可信賴度。這裡更還要重新解釋「避碰章程」第 5 條「瞭望 Look-out」  
「各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機。(Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.)」這條文中有個關鍵詞叫「適合當時的環境(情況和條件)(appropriate in the prevailing circumstances and conditions)」。這「避碰章程」第 5 條也不是隨便端出來指摘別人或是湊字數的，所謂 appropriate in the prevailing circumstances and conditions 指的是「適合當時的」的 sight、hearing、available means 才能算數好嗎？還是你以為「船」已經進化到有高檔「汽車」的 Automated Valet Parking 功能了嗎？你已經進化到 SAE Level 4 還是 SAE Level 5？

寫到這裡，我們要說「騏龍輪」還有其他「應注意，並能注意，而不注意」的情事嗎？

舉個極端一點的例子，日本電車跳軌自殺的「人身事故じんしんじこ」，我們要判駕駛員罪責嗎？那以後會找不到人開電車喔，因為全關在監獄了。當然你也可以說，船不在軌道上，可以動俾、動舵、可以閃。對啦！你都對，你是船長，你只剩 3 秒，然後舵在舵工手上，俾在三副手上，你還坐在椅子上，現在只剩一張嘴可以傳達這個指令，你做不到、你的團隊做不到再來說嘴。接著要問的是，你知道「船」嗎？這種東西，操起來還是有一點點學問的，她比你家的小綿羊摩托車，也不比 U-Bike，愛怎樣就怎樣。

最有意思的也應該是這個案子的引水人被起訴的原因之一是「引水人到達駕駛臺後，未主動與船長交換永華 6 號之相關資訊」，這裡要替引水人說話的點是：

1. 引水人花了二分鐘才爬到駕駛台，這期間他根本不知道也沒看到領港艇到底「蛇來蛇去蛇去哪裡」？
2. 引水人的認知是「下一班仍為我本人，不曉得為何「永華 6 號」要加速往東碼頭方向走」。在這裡，這個引水人自己都搞不清楚狀況了，運安會確認為引水人知道「永華 6 號」要去哪兒？現在是莊子與惠子的「濠梁之辯」就是？還是已經跳到「莊周夢蝶」了？
3. 有關引水人未主動與船長交換「永華 6 號」相關資訊方面，這報告如果是用英文寫的，會用 exchange 這個字，它是 MPX 的一部分，我會鼓掌說你好棒棒，

用中文寫成「交換」，就很有問題的。第一，「主動」的應該是船長，駕駛台才可能知道領港艇跑去哪裡？第二，根本稱不上「交換」，是要駕駛台的人要「告知(inform, advise, notify)」引水人。第三，爾後引水人上駕駛台要先念懺悔文說往昔所造諸惡業，我剛剛爬上駕駛台的過程中什麼都不知道。

4. 判決書中還有「引水人明知『永華 6 號』有向右超越『騏龍輪』船艙之舉，卻疏未注意上情，未與船長有效溝通」之陳述。這裡可以因觀察而「知」、進一步而「明」的人應該是駕駛台團隊還有船頭的大副，就如同大副有觀察「永華 6 號」追到「騏龍輪」船頭前方約 20 公尺時，開始往右開時才發現「永華 6 號」在幹啥的。再說一次，可以「知明」但絕不是「明知」。要講人家「明知」？除非第一，這群人有神通，第二，這群人有犯意，擺明了就是要強強騎過去「永華 6 號」。
5. 還有一點就是「騏龍輪」船長是坐在駕駛台右側的引水椅上指揮操船的。此時，引水人上駕駛台，實務上、禮貌上也會是在船長側的後方和船長 MPX 一下。有關這點，報告中說是可以確認引水人當時所立位置看得到從左舷正在追越中的「永華 6 號」？好神奇的判斷！請記住，引水人前面還有船長、三副、左邊還有舵工擋著引水人，還有就是船長說「因騏龍這次乾舷很高，引航艇在盲區內，船長位在駕駛臺右前方並未發現引航艇」。我們走路可以再「靠邊」一點！坐在視野相對最好的船長都說「我就沒有看到永華 6 號，當時是進港的貨物比較少，船艙翹的比較高。」海景第一排的住戶都講這樣了，現在竟然還在討論站在後面那個專業顧人怨的可以看到「永華 6 號」？還「足徵被告登上騏龍輪後有看見永華 6 號」？林默娘的千里眼那天是有上引水人身就是？我晚一點來問。



寫海事調查報告有一個特點，就是要把杯子的水倒空、完完全全倒空、要虛心求證、多方請益、即便你早被封王成聖，都不要以為自己很偉大，因為事發時我們都不



在現場。切記不要跟政治名嘴一樣什麼都知道，不要講得好像華陀幫關羽刮骨療毒時你就站在旁邊看，描述得跟真的一樣。順便科普一下，關羽攻打樊城是在建安二十四年(西元 219 年)，而華陀是在建安十三年(西元 208 年)就被曹操賜死，小說家的故事隨便看看、政治名嘴的話隨便聽聽，至於你說你有看到華陀幫關羽刮骨療毒的部分，那是真的！你說的我都信！

回歸本案以違反「引水法」第 34 條「引水人因業務上之過失致人於死者，處 5 年以下有期徒刑。」論處。但仔細研析「引水法」出現 24 次「業務」或 10 次「領航業務」，「引水人管理規則」出現 9 次「業務」或 5 次「領航業務」均未明定何謂其「業務」？《金剛經》的「所謂佛法者，即非佛法，是名佛法」，現在套到這裡真的是「所謂業務者，即非業務，是名業務」、「所謂引水者，即非引水，是名引水」了。

既然如此，那所謂「領航業務」就暫時回歸「引水法」第 1 條「本法所稱引水，係指在港埠、沿海、內河或湖泊之水道引領船舶航行而言。」的「引領船舶航行」的精神。但請記住，引水人不要太膨風，「引領船舶航行」沒那麼偉大，引水人的角色永遠永遠不可以逾越「船員法」58 條「船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。」引水法第 32 條「引水人應招登船執行領航業務時，仍須尊重船長之指揮權。」亦作相同之解釋。因此引水人執行「領航業務」，並未取代船長指揮船舶，船舶仍在船長掌握之下。懂了嗎？各位引水人，各位前浪！你們已經沒有你們在「古時候」當船長時那麼偉大了，汽車代駕的 vehicle 操控權都比你對 vessel 的操控權大！反正都是 v，拿出來酸一下。

再回到運安會很喜歡引用的 IMO A.960(23)，這裡面有一段和「STCW VIII」完全相同的文字是這麼寫的「引水人在船上領航儘管有其職責及義務，但並不解除船長或負責航行當值之甲級船員對船舶安全所負之職責及義務。(Despite the duties and obligations of a pilot, the pilot's presence on board does not relieve the master or officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship.)」船的真正操控權，除了在巴拿馬運河以外，永遠都在船長手上，這個道理應該不用再強調了，反正沒稿費。

在 STCW 國際公約的 Code, A-VIII/2 Watchkeeping arrangements and principles to be observed 有關「引水人在船時之航行(Navigation with pilot on board)」有如下陳述：

49. 引水人在船上領航儘管有其職責及義務，但並不解除船長或負責航行當值之甲級船員對船舶安全所負之職責及義務。船長及引水人應交換有關航行程序、當地情況及船舶特性等資料。船長、及/或負責航行當值之甲級船員應與引水人密切合作，並對船位及動態保持正確的核對。(Despite the duties and obligations of pilots, their presence on board does not relieve the master or the officer in charge of the navigational

*watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and/or the officer in charge of the navigational watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the ship's position and movement.)*

50. 如負責航行當值甲級船員對引水人之行動或意圖有所懷疑，則應要求引水人澄清之，如未能釋疑，應立即通知船長，並在船長到達前採取必要之行動。(If in any doubt as to the pilot's actions or intentions, the officer in charge of the navigational watch shall seek clarification from the pilot and, if doubt still exists, shall notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.)

上述的白話文大概是：

1. 船，是歸船長指揮的；
2. 引水，是個在地的打工仔上來幫忙處理地方事的；
3. 船員要善用打工仔的在地知識和勢力好好和他密切合作；
4. 覺得打工仔怪怪的時候就給他問清楚，有問題時還要記得趕緊跟船長告狀，反正這個打工仔也沒什麼實權。

至於這位顧問性質的引水人能提供「領航業務」的指導或建議，我個人粗淺的認為是包括：(1)船舶操縱、(2)當港領航、(3)港灣水文、(4)航港規定、(5)溝通聯繫(VTS, Tug, Berth)等五大功能導向。

本案這位身懷五大「領航業務」技能的引水人：

1. 剛爬完領港梯上船後 10 秒，「騏龍輪」就開始由單俥 DS/AH 變雙俥 DS/AH 微微加俥，這應該是為了取得較佳舵效及操縱效果，不過當時他還不在駕駛台；
2. 剛爬完領港梯上船後 39 秒，「騏龍輪」就開始左舵 10 度轉向，當時他也還沒到駕駛台，不知道爬樓梯爬到哪一層了？
3. 爬完領港梯上船後 2 分 04 秒，進入駕駛台說了一句「你好」，此時船舶執行轉向的動作尚未完成；

4. 引水人進入駕駛台 2 分整，「騏龍輪」完成轉向，航向 067，基本上到這裡之前都算「Captain has the conn」，正常的駕駛台常規，在執行轉向時，除必要指令傳達外，其他人等均會保持緘默，輪不到本案引水人講話，引水人也不見得有講話的必要，順便偷偷補一槍，調查報告中船長表示忙著轉向中，根本沒理領港。
5. 然後就是大副與船長幾段對話，合計是在「騏龍輪」完成轉向 23 秒後 - 碰撞。

時間		內容	騏龍輪航向	騏龍輪航速
20:20:00	三副	領港(引水人及被告)登輪	92.8	8
20:21:11	駕駛臺俾鐘	嗶聲響開始增速(雙俾微速前進)	92.8	8
20:21:39	船長	左舵 10	92.5	8.3
20:21:44	水手	10 度左	92.5	8.3
20:22:04	引水人	你好	91.8	8.5
20:22:16	船長	正舵	87.3	8.6
20:22:22	水手	舵正	80.3	8.5
20:22:53	船長	把定	70.7	8.7
20:23:02	水手	把定航向 069	68.8	8.7
20:23:36	船長	航向 067	69.7	9
20:24:04	水手	航向 067 到	67.2	9.1
20:24:16	大副	這引航艇(永華 6 號)	67.8	9.1
20:24:21	大副	啊這引航艇不走了停在這裡	67.3	9.2
20:24:24	船長	啊引水船怎麼在船頭	67.3	9.2
20:24:27	大副	啊這引航艇給它撞到了	67.3	9.2

就這樣，只說一句「你好」，還沒有機會假勢插嘴提供「領航業務」的指導或建議技能的引水人，連問都還沒有機會被問的引水人顧問，就因「業務過失致人於死」被判刑了。看來，引水人和台灣的醫師一樣，都是適合當「專業被告」的高犯罪族群！都是壞人！現在民事、刑事都有法院認證的具體案例了，是不是好讚讚？

這裡還要補充敘述一個背景要件，「騏龍輪」是一艘一個星期靠泊二次台北港的船，本案的船長也已經在台北港靠泊數十次了，「騏龍輪」是他的船，他熟，而且比領港熟；這個港，他進出數十次了，他也算實在有夠熟。再換個角度來說，如果「騏龍輪」是一艘國內航線的國輪，本國籍船長進出港六次即可申請免強制引水，更何況他已經數十次了。因此，咱們這位具顧問性質能提供「領航業務」的指導或建議的引水人的角色，對船長而言，基本上不過是符合法規需要的先「顧」起來，等真真真需要的時候再來「問」的人，所以，即便一路無問無語無哈拉無辣賽，一路都是船長自己靠，法理上也沒有錯。至於作為顧問的引水人，只要確認沒有風險、沒有危機(imminent danger)，不吭聲，不介入，直入禪定三昧與佛同行，也沒有錯。

寫到這裡，整個感覺就是，這六個月？是有沒有錯判？

最後，在這份判決書的末段，我看到了令我非常難過的陳述。我不知道當時引水人是在想什麼？他可能也無處表達？不過我自忖曾參加過的告別式超過二百場，親自擔任司儀的有 10 場，有關喪葬的事體驗很多，死人也看過不少，就連封釘的程序到現在都還會背。「永華 6 號」翻覆，這 2 位的人生最末時段，還和這位引水人一起聊天話家常、渡引水人一程去上班賺錢的舊識，不幸溺水身亡。想都不用想，也應該過去看一下，不是嗎？但據聞本案引水人不管是「沒去」、「不敢去」、「躊躇要不要去」喪家致意一事，這都違反台灣人情義理的共同價值，是可以譴責的，我也看不起這種人，特別是如果心裡有鬼的那種，更是可以直接唾棄，即便他被喪家不是很理性的吊起來打，我也會當作沒看到。但不管這人怎麼爛，一碼歸一碼，這事與本案的肇責似乎扯不上關係，如果我們要以刑法第 57 條第 10 款「犯罪後之態度」不佳的角度來衡量、判斷一個極大可能根本「沒犯罪」所以不知道自己哪裡犯罪的人，是不是又有一點超過了？

還是，這六個月？判的就是 Mozart Requiem in D minor, K. 626<sup>5</sup>？

那就，安息吧各位！

重申：

1. 這案子與我無關，我關注的是如何有一本真正「獨立、公正、專業」的海事調查報告，2007 年我在澳大利亞海事學院(AMC)任教，AMC 當年在墨爾本開班授課的「全套」海事調查課程和進階海事調查課程就是我一手規劃的，包括全套的教學投影片也是我做的，因此，對於中華民國的海事調查報告我有很特別的情感期許。
2. 這案子與我無關，我對運安會也沒意見，運安會也客氣的奉我為幾乎不會找去諮詢的諮詢委員，畢竟我是師承臨濟「一喝大地震動，一棒須彌粉碎」棒喝宗風下吃風受浪長大的，反正，和講愛的教育講柔軟語討拍拍的溫室孩子，就是合不來。
3. 這案子與我無關，對於運安會早期的這份報告我雖不滿意，作為前期的寫作「練習曲」也算是可勉予接受的佳作，但總期待報告的「獨立、公正、專業」能愈來愈好。特別是既然如我這種沒做過引水人、沒做過大船船長的人都能在本文與上一文提出那麼多待釐清的議題時，與這案子有關或想要跳進來相

---

<sup>5</sup> Mozart – Requiem, (本莫扎特 D 小調安魂彌撒曲係由波蘭國家青年交響樂團與華沙愛樂合唱團於 2019 年 11 月 1 日在華沙愛樂音樂廳錄製，影片附有中文字幕，值得觀賞) [https://youtu.be/54h8TxJyNy0?si=uPjn3YP9YH3\\_j4or](https://youtu.be/54h8TxJyNy0?si=uPjn3YP9YH3_j4or)



响以濕、相濡以沫的人，閱讀本調查報告似乎應該更謹慎一點。

4. 這案子與我無關，不過理論上「運安會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。」但如果當一份可能不怎麼完善的「調查報告」被不知道哪裡不完善的善意第三人或是正義使者拿去做「處分或追究責任」的事時，那我現在是「狗吠火車」也好、「寧鳴而死」也好，都比行有餘力確坐視不管來得有氣節一點。
5. 這案子與我無關，但是對於調查報告及判決書裡面期待「騏龍輪」船員能在短短幾秒內做出神也辦不到的扭轉局面的反應，我是很好奇也很不平地想問，這樣合理嗎？你也是這樣「苦其心志，勞其筋骨」磨練長大的嗎？孟子點名「舜、傅說、膠鬲、管夷吾、孫叔敖、百里奚」這六個，那第七個應該就是閣下了，有出息！
6. 這案子與我無關，說真的，如果仔細研析整個案子，其實和據以判刑的「領航業務」也沒什麼關係，引水人的法定職責是什麼？這位引水人哪裡做錯了什麼？從頭看到尾，就是一個呆子上去駕駛台說了一句「你好」，然後就是判刑半年？所以犯罪理由應該可以重新 reword 一下。這個現在還在想，接不下去。
7. 這案子與我無關，但如果真要講過失責任，怎麼不有魄力、有骨氣的挑有負責船舶指揮之責的「騏龍輪」船長和「騏龍輪」船東來打？怎麼挑個軟柿子呢？還是反正現在打引水人也算是個時尚活動？當然執法者也可以說是本來就有意依法訴追，只是人走了、船跑了，想告也沒對象，現在是要執法者去向城隍爺告陰狀嗎？還是找神父和好聖事？這我沒意見，執法者自己去問城隍、神父肯不肯錄案？
8. 這案子與我無關，我不認識這位引水人，我也從沒靠引水人在吃穿，但與其管他去死，讓這位引水人被判刑去祭 2 位亡靈，不如讓全國近一百位引水人心裡踏實一點，不要讓在我們「國門」第一線的泊船打工仔很羞愧的告訴他們的家人，他們跑船漂泊半生後從事的是一件高犯罪率的可恥行業。
9. 這案子與我無關，但我知道，以後不要逢人隨便說「你好」。以後改說 **Hola**、**Salvè** 還是 **Hei hei** 好了！
10. 這案子與我無關，我現在的心情和 **Martin Niemöller** 牧師一樣.....

## Zuerst kamen sie...起初他們.....

德國基督宗教信義宗牧師 Martin Niemöller (1892–1984)

... 於二戰後 1946 年以德文寫成的一篇懺悔詩  
敘述德國的知識份子與牧師如何屈服於納粹黨勢力  
沉默地坐視納粹肅清一群又一群的無辜者。

Als die Nazis die Kommunisten holten, habe ich geschwiegen; ich war ja kein Kommunist.	起初，納粹抓共產黨人的時候， 我沉默，因為我不是共產黨人。
Als sie die Sozialdemokraten einsperrten, habe ich geschwiegen; ich war ja kein Sozialdemokrat.	當他們抓社會民主主義者的時候， 我沉默，因為我不是社會民主主義者。
Als sie die Gewerkschafter holten, habe ich nicht protestiert; ich war ja kein Gewerkschafter.	當他們抓工會成員的時候， 我沉默，因為我不是工會成員。
Als sie die Juden holten, habe ich geschwiegen; ich war ja kein Jude.	當他們抓猶太人的時候， 我沉默，因為我不是猶太人。
Als sie mich holten, gab es keinen mehr, der protestieren konnte.	最後當他們來抓我時， 再也沒有人站起來為我說話了。