

總編輯評論：不安全的安全港

陳彥宏*

一、事故推演

2017年07月29日「尼莎」颱風造成基隆港東4碼頭「麗娜輪」斷纜碰撞海軍「蘭陽」、「淮陽」二艘軍艦。再往前一點看，2000年11月1日凌晨，由基隆中國造船公司承造且已完成海試的巴哈馬籍貨船「樸馬麥斯」號，在象神颱風的吹襲下，因風力過強致繫纜全斷，開始自中船碼頭漂向港區。總噸位二萬六千多噸的貨櫃船在空船狀態被強風吹襲下，有如脫韁之馬在港區內橫衝直撞，總計共撞損了海巡署三艘巡邏艇、「海祥號」貨輪、一台橋式起重機、海軍四艘軍艦，且部分碼頭的基礎設施與碰墊亦遭受損毀。

我們的海洋台灣，在這17年中間，惡劣天候下船舶斷纜甚至在港區逛大街的事故還真不少，數十起起跳至可以用「族繁不及備載」來形容。有興趣的可以來找我，我慢慢講給你聽，這裡就不寫了！

同樣又是「尼莎」颱風的新聞，2017年07月31日，行政院秘書長(院臺經字第1060183195號)函指出，「尼莎」颱風吹倒花蓮和平電廠電塔，導致電力無法外送，大台北地區面臨限電危機。行政院發言人徐國勇表示，為了節約用電，希望未來兩週公家機關中午時段不開冷氣，改以電扇代替，行政院也將帶頭做起，降低尖峰時刻用電量。

這個不怎麼樣的「中度颱風尼莎」，對於習於大風大浪、習於常常自謙賺到颱風假逛賣場、上街看電影吃大餐的台灣人民而言，其實應該只是小菜一碟。但是這二則新聞倒是讓我憂心另一個小小港灣的小小事情，不知道會不會哪天有機會登上頭版頭條。那

* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:18001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾任教於國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、澳大利亞海事學院。曾客座於：上海交通大學、廈門大學。專長：海事安全與保安、海事教育與訓練、海事調查與鑑定、港口國監督、國際運輸系統。Email: solomon@safetysea.org

時，我也不知道該高興還是該傷心地告訴朋友們，我認識的一些朋友和學生們都在那兒工作。

簡單的事故案例推演就是，如果在台灣的煤、油、氣等能源供應碼頭，在某個天候或狀況下，大船也失控漂了出來校閱港區，不管是碰撞港口設施？還是觸礁、擱淺、沉沒把整個港口給封了？這樣的風險結果，肯定會比前述的禁開冷氣，要我們改吹電扇影響更大、更深遠！

二、安全港

有關「安全港口(Safe Port)」一直是航運界非常重要的一個單詞，最常見的就是在租傭船契約(Safe Port and Safe Berth Warranties – Time and Voyage Charters)上。學術論著、保險理賠案例以及法院判例不勝枚舉。普遍認可的權威定義大略如下：

- The Eastern City [1958] 2 Lloyd’s Rep 127:

“If it were said that a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship, it would probably meet all circumstances as a broad statement of the law.” (意即“如果主張說安全港口係指，若特定船舶在相關時間段內抵達、使用並駛離，只要沒有發生異常情況就不會處於良好的航海技術和船藝所不能避免的危險之中的港口，這可能是能夠適用於任何事實情況的一般法律解釋。”)

- The Evia No. 2 [1983] 1 AC 736:

[A] charterers does not assume responsibility for unexpected or abnormal events which occur suddenly and which create conditions of un-safety after he has given order to proceed to the relevant port. (意即租方對指定港口後的突發事件或異常情況不承擔不安全港口的責任。)

The charterer’s contractual promise must, I think, relate to the characteristics of the port or place in question, and in my view, means that when the order is given that port or place is prospectively safe for the ship to get to, stay at, so far as necessary, and in due course, leave. (意即租方在指定港口的時候，僅保證船舶能到達還不夠，還必須保證船舶能安全地停泊和離開。)

● The Ocean Victory [2015] EWCA Civ.16:

本案 Ocean Victory 於 2006 年 10 月 24 日在日本鹿島進行卸貨時，所在泊位受到蒲氏 9 級的大風和長浪導致的強烈湧浪的影響，使得船舶無法安全牢固的繫泊。船舶承租人的鹿島代表向 Ocean Victory 輪船長建議離港，當天停靠在相鄰泊位的另一艘好望角型船舶 Ellida Ace 輪也接到了類似的離港建議。因風暴的原因 Ocean Victory 輪和 Ellida Ace 輪當天的離港嘗試失敗。Ocean Victory 輪撞上南防波堤北端，發生擱淺，而 Ellida Ace 輪則是在抵達鹿島航道盡頭前擱淺。雖有救助船協助這兩艘船舶，但其中 Ocean Victory 輪未能起浮並最終斷裂成兩部分。



英國上訴法院民事審判庭(Ocean Victory[2015] EWCA Civ 16)推翻一審判決(Ocean Victory [2013] EWHC 2199 (Comm))，判決原告勝訴，獲賠一億三千七百六十萬美元。上訴法院認為：雖然從港口氣象史的角度看，湧浪和蒲福九級烈風同時發生的可能性不大(在這個案件之前，沒有任何船舶因為泊位湧浪及離港航道遭遇巨大風浪的共同作用下發生過事故)，但是鹿島港的地理位置和港口設計構造使得泊位湧浪和離港航道大風同時發生並非完全不可能，至少，這是可以預見的。所以，泊位湧浪和離港航道大風的共同作用成為了鹿島港的尋常事件，鹿島港也因此成為不安全港口。並對對安全港口定義中的「不尋常事件」(abnormal occurrence)進行了進一步解讀。

The Court of Appeal also clarified the approach to be adopted when considering whether or not an event is an “abnormal occurrence”, that is, “realistically and having regard to whether the event had occurred sufficiently frequently so as to become a characteristic of the port’. In other words, evidence relating to the past frequency and regularity of the features occurring in combination, and the likelihood of them occurring again must be evaluated carefully. (意即對於怎麼判斷一個現象

是否是「異常情況」，上訴法院採取的判斷標準是：「該現象是否實際以足夠高的頻率出現，以致可將其視為港口的一個特性」。換句話說，要綜合考慮過去該現象出現的規律和頻率證據，還要仔細評估其再次發生的可能性有多大。）

在 2015 年 4 月 15 日，Ocean Victory [2015] EWCA Civ 16 案之後，London Shipping Law Centre，召開了一次關於「不安全港口」的研討會，其中關於可能造成港口不安全的主要原因，歸納如下：

- 擱淺風險：沙洲、淺灘、岩石、水下沉沒物、障礙物等不會影響到該船舶的安全進出與靠泊
- 氣象與航海風險：應有足夠的設施可以避免惡劣天候如風暴、湧浪、冰、地震、火山、海嘯等自然現象，並提供氣象警報
- 港口與泊位特性：應設置能使船舶安全進出所需的助導航標示與設施、航道水深、橋樑淨空高度能符合安全航行要求、泊位水深能保障船舶的各種裝載狀態下始終能安全浮泊
- 港口設置：提供適當的夜間照明、拖船、引水人服務以及必要的錨地和迴轉水域
- 健康因素：重大傳染性疾病或瘟疫
- 政治因素：戰爭爆發、恐怖主義、國內騷亂、當地國與船旗國為敵或刁難該船人員

上面這些僅僅是以風險(risk)為訴求，不需要是具體已造成傷害(harm)了才算是
不安全港口。通常認為港口安全問題是針對船舶的風險，但船員可能造成的風
險，也可能構成不安全的港口。

2016 年 11 月，英國最高法院審理了本上訴案，並於 2017 年 5 月 10 日作出了
判決([2017] UKSC 35)。承審法官認為，Ocean Victory 輪在 10 月 24 日本就不
可能持續安全靠泊在泊位上。船長決定聽從承租人當地代表的建議離港並不存在
過失。此外，鹿島航道缺乏供好望角型船舶在惡劣天氣條件下進行安全操縱的
足夠海域。一般良好船藝和航海技術無法確保船舶能在 2006 年 10 月 24 日安
全離港 - 還需要好的運氣 (Ordinary seamanship and navigation could not ensure
a safe exit on 24 October 2006 - good luck was also required.)。

承審法官認為，在不得不離泊時，鹿島港不具備確保好望角型船舶能在其能夠應付的惡劣天氣條件下離泊的系統，未對船舶持續靠泊泊位的限制條件進行風險評估。鹿島港本應進行該項評估並引進適當系統。因此，鹿島港並不安全。
(He held that the port had no system to ensure that capesize vessels, if they had to leave the berth, only left in weather conditions with which they could cope. No risk assessment had been carried out by the port as to the limiting conditions for vessels to remain alongside the berth. The port should have carried out such an assessment and introduced appropriate systems. The port was thus unsafe.)

承審法官駁回期租承租人認為涉案事故應歸因於「異常情況」這一主張，並認為船舶所面臨的危險是由港口的以下兩個特點導致的：原料碼頭易受長湧影響和鹿島航道因當地低壓易受偏北風影響。雖然期租承租人舉證證明這兩種情形同時發生屬罕見事件，但承審法官認為沒有氣象原因可以證明這兩種情況為什麼不會同時發生。他認為，長湧顯然是鹿島港的一個特徵，而低壓系統在他看來不能被認為是異常情況，畢竟強北風也是港口的一個特徵。承審法官評價當日發生的影響港口的風暴可能是鹿島經歷過的最嚴重的風暴之一，但他認為不管是長湧還是偏北大風均不能被認為是罕見的，且：「即使該港口歷史上同時發生這兩種情形的情況非常罕見，該情況也是由港口的特點或特徵導致的」。承審法官認為，如果這兩種情形同時發生，港口當地沒人會感到驚訝。

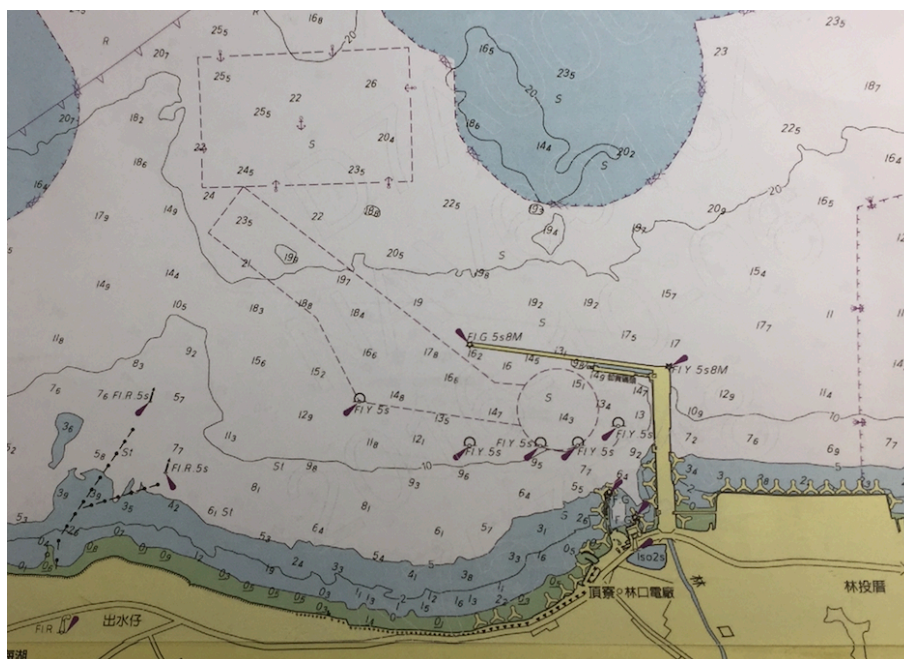
三個經典案例寫得落落長，我想大家應該可以揣摩出什麼叫安全港？什麼叫不安全港了吧？總的來說也就是指該「特定的港口該泊位」對於該「特定的船舶」而言，在「沒有不可預料的異常情況(*the danger alleged an abnormal occurrence, that is something rare and unexpected*)」與「良好的航海技術和船藝」的情形之下，要能提供「安全抵達」、「安全使用」、「安全離開」的服務的港口。

三、風險港

話說在台北港下方有個隸屬經濟部管轄的工業港，一般稱呼為「林口專用卸煤碼頭」、
「林口港」。這個「碼頭」，其實就是個「港」的事，都在「林口電廠更新擴建計畫」的相關報告之中。這個港的興建歷史過程間的爭議故事很多，「立法院議案關係文書」可以查到的也很多，審計部的文書也有，廠商間的矛盾故事也很多，台灣的資訊已經公開到天下幾乎沒有秘密了，有興趣的自己去 google，這裡也就暫且不談。

這裡想談的是，既然是個「港」、既然是個卸煤專用「碼頭」，就要有個能提供 Safe Port, Safe Berth, Safe Anchorage 的氣度，提供船舶能「安全抵達」、「安全使用」、「安全離開」的基本要求。

其實大家也都知道，這個「港」或云這個「碼頭」，其實應該還不算建造完成。南北向的主碼頭與東西向的延伸防波堤，是遮避了一些東北季風，但卻在南方留下大大的缺口，完全暴露的讓夏季的西南風與湧隨時可以進來散步攪和攪和原來的一池平靜。真的，就這麼個「L」型的東西，怎麼看都還不太像是個港，或許只不過是為了因應國家需要，因應我們都要吹冷氣，所以趕鴨子上架，逼著提立馬「試」營運，提早的「階段性」營運。



具體的說，這個「港」、這個「碼頭」最大的罩門就是在於尚未有一個適當的「遮風」、「遮湧」、「遮流」的遮蔽，以至於冬天的東北季風、以至於夏天的西南風與湧都可以搞得大船、拖船、大夥兒心驚肉跳的，簡直就是媲美頂級遊樂場的大怒神、海盜船，可以免費玩到飽還附微薄薪俸；其次，就是浚深到足夠安全運轉的水域也太有限、太減省了，又不是去住膠囊旅店；其三，是從漁區間進出港主航道的海上交通流略顯複雜、漁船漁網漁具也複雜，遇到漁汛期擠一點，就有像開車去遇到加工出口區上下班；其四、是好像也沒有適當的港外錨地，反正就四四方方畫一塊在那兒，愛拋就拋，安全自負；其五，最神奇的就是這個小小地方，目前好像正一邊浚挖，一邊維持船舶進出卸載，水深狀況有沒有什麼新變化？助行設備有沒有？在不在正確位置？雖然二邊都有我的學生和朋友在上面工作，但是，我看問神比較快。

總的這些結果，首要考驗的就是船長的運氣和引水人的功力，其次要考驗的就是拖船的性能和拖船船員的能耐了。刀刃上舔蜜的功夫，也不過如此爾爾。

以觀察這次「尼莎」颱風的經歷來說，透過 AIS 觀察以及向相關單位徵詢查核所得到的資料是：

- 20170729：原已泊靠的 MV Kind Salute (IMO No: 9469182)煤輪出港到好幾十浬外避風(約 11:30)：四艘拖船(EC648, EC646, EC653, EC659)跑到台北港躲好、躲穩(約 12:30)；
- 20170730：四艘拖船從台北港到林口作業(約 10:30)，MV Kind Salute 煤輪進港繼續卸煤(約 12:00)，作業後留二艘拖船警戒；二艘拖船綁在大船旁警戒(其實是因為也沒地方躲)，此時大船也算是拖船相依相偎的遮蔽物，兼相互碰擦磨損物。另外二艘拖船移台北港(約 14:30)；
- 20170731：二艘拖船從台北港回林口(約 09:40)，風浪轉大，晚間二艘移回台北港(20:10)，二艘在林口港；
- 20170801：二艘拖船從台北港回林口(約 08:00)，MV Kind Salute 出港(約 08:45)，四艘拖船又跑回去台北港(約 09:45)。

說誠實言，這種天候，如果已經「疑慮」狀況可能不符合「安全港」的要件，就是停止作業，讓大船出港才是比較安全的。這種時候，二艘小船、就算四艘小船掛在旁邊，拖船和船員的安全都自顧不暇了，哪能警戒？應該只是多添麻煩吧？

就假設二艘拖船綁在大船旁警戒就好，假設我們的大煤輪很倒楣的遇到像 MV Ocean Victory 遭遇的天候，或是 20160914 咱們陽明的 MV YM Wind (風明輪)遇到強颱莫蘭蒂一樣，我就不相信如果林默娘女士沒有出手相援，那二艘小小的拖船哪有可能頂得住，我更不相信躲在台北港那二艘趕得回來？到時候損失的，將不只是三艘船，搞不好五艘，更有可能是整個林口港 game over，最嚴重的可能是，我以後不能吹冷氣了！別笑，你就以為你一定會有冷氣吹嗎？

其實，從 8 月 1 日到截稿日 8 月 7 日，據了解以及從 AIS 查證，這幾艘可愛的小拖船也都是做完事，就趕緊跑去台北港免收費的南堤，像小媳婦一樣乖乖悻悻地蹲在那兒搖來晃去。可見咱們陸上看似好天，海上的西南風與湧，真的會搞到船不安、人不安。難道，我還要在這裡趁機再罵一次台灣是個海洋國家、大陸思想、怕水的民族嗎？海上什麼事都不知道，就憑這種能耐，怎麼跨過黑水溝反攻大陸、解救大陸同胞，以慰先總統蔣公在天之靈呢？

回過頭來想想，MV King Salute 卸貨那幾天，台電、引水和拖船還有大船的人們到底是吃了多少苦頭才能完成安全的卸載煤礦。真心地敬佩這樣的本事與這樣的服務熱忱，但這樣的本事已經超乎我的能力範圍，給我以前航商在「戰爭險」中開給船員的三倍薪水我也不幹！我還不想太快去當神明。

我是搞「安全」研究的，安全，是不可以太依賴在藝高人膽大、勇氣、運氣還有林默娘以及家裡的公媽身上的。不論如何，人家都沒事了，我不知道還在這裡杞人憂天鬼叫個什麼東西。總的來說，還是真的是要給為了能讓全台灣二千三百萬民眾有冷氣吹的辛苦團隊們一個 salute，不，是一定要給 N 個 Salute ！

《詩經·小雅·小旻》：「不敢暴虎，不敢馮河；人知其一，莫知其他。」《論語·述而》：「暴虎馮河，死而無悔者，吾不與也。」有關對於安全的理念，我和《詩經》、《論語》的立場是一致的，打死不退。

不過，話說，記得林口港的拖船合約，好像是除了出去協助救難、救災等緊急事件處理與自己保命逃難以外，拖船是不能跑來跑去的吧？

但是，能跑來跑去的事實，擺明了就是林口港沒辦法讓拖船可以安全泊靠而不得不離家出走吧？船都沒安全了，我們還期望船員能安全嗎？

交通部有關航安的相關法令拿出來翻一翻也好，勞動部有關職業安全衛生、勞動檢查的有關法令拿出來翻一翻也好，不然你們家的 ISO、OHSAS 程序書拿出來翻一翻也好，我想可以臚列的「違反」、「Major N.C.」事項用「罄竹難書」來形容應該是剛剛好而已。

現在我們除了加買保險，除了多禱告以外，我們還能做什麼？千萬不要告訴我是「關冷氣」！

不安全港口，是「動態性」的，也是「相對性」的，「政治」與「健康」因素占且不議，安全港口的主要考量，總在例如「船 v.s.港口實體環境」、「船 v.s.天候海象等自然環境」甚至是「船、港口實體環境、天候海象等自然環境 v.s.人」的相對條件特性 (characteristics) 構成「不安全」時，一個安全港口才會變成不安全港口的。

除此之外，安全港口還有一個經濟因素的議題，也就是當船舶在港口必須有不合常理的額外支出才能保證船舶在港口或泊位的安全時，例如必須拆裝船舶設備、必須長時間僱請拖船、引水人等，也都曾有被判定為不安全港口的判例可循。

從海事保險與租傭船以及一些法院判例的角度來思考這「安全港口」的議題，其實，台灣的任何港口或碼頭都有可能因為某些狀況的變化，使得港口由安全轉為不安全。而我也只是因為颱風過後的某天中午，正好在某政府機關沒冷氣吹而且電扇距離長官比較近，離我還有點有點有點遙遠，全身發熱、汗水直流下才會想到這個題目，才會想到林口電廠的碼頭以及其他與能源有關的專用碼頭的安全與不安全，未來會不會造成我往後都沒冷氣吹了？

我想天底下沒有人會想讓好好一個安全港口變成不安全港口的。被我不幸想到而舉例的林口港，在絕大多數的時段都是安全港口的，但也是在某些動態以及相對因素的變化下才可能正巧能構成我所說的不安全港口的。

將心比心，我必須說的是，這其實也不是經濟部的錯，也真的不是台電的錯！如果計畫能趕得上變化，如果台灣的電能夠用，林口港其實可以做到好再開始營運的。但老實一點面對現有的船的問題、港口實體的問題、天候海象的問題，如果這些都沒有具體改善措施，咱們爾後該防颱風的還是要防颱風、該防東北季風的也該防東北季風、該防西南湧的也該防西南湧、該乖乖躲好的還是要乖乖去躲好。

至於港區的遮蔽的問題、水域及航道的浚深問題、提供船舶安全進、出、停泊的問題等等，這也不是衰到被本文舉例的林口港唯一必須出來單獨面對的問題，這應是全台所有與煤、氣、油等能源裝卸的港口與泊位都一樣要面對的問題。

管理的機關構很多，有商港、有工業港，有交通部的，也有經濟部的，更有港公司、子公司、孫公司還有很多民營港勤與裝卸承攬業者都必須共同努力承擔的。為了老百姓們中午有冷氣可以吹，為了寫文章的不會熱到心發狂潑男罵街般寫到不知所云，這部分就有勞有權、有責，能實質上維護台灣能源供應命脈的長官們多多關心了！

參考文獻

1. Choi Wai Bridget Yim, Safe port promise by charterers: rethinking outstanding complications, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, Vol 30, No 2 (2016) (2016) 30 ANZ Mar LJ, pp1-12.
2. Gard's appeal to the English Supreme Court is decided, <http://www.gard.no/web/updates/content/23334400/gards-appeal-to-the-english-supreme-court-is-decided>, 16 MAY 2017
3. Howard Bennett, Safe ports: An overview of some recent developments, Unsafe Port and Berth Obligations, Forum for Shipping, Insurance, Trade and Maritime Safety, London Shipping Law Centre, 29 April 2009.
4. Kevin Richardson, Unsafe Ports - A harbour masters perspective! Maritime Business Forum - Unsafe Port, London Shipping Law Centre, 15 April 2015.

5. Kharchanka, A. (2014). The meaning of a good safe port and berth in a modern shipping world Groningen: s.n.
6. Philippa Langton - Unsafe Port Claims – A P & I and defence perspective, Maritime Business Forum - Unsafe Port, London Shipping Law Centre, 15 April 2015.
7. Robert Gay, The “Archimidis”, Unsafe port and berth obligations, Forum for Shipping, Insurance, Trade and Maritime Safety, London Shipping Law Centre, 29 April 2009.
8. Simon Kverndal, The “Ocean Victory” and the Test of “Abnormal Occurrence”, Maritime Business Forum - Unsafe Port, London Shipping Law Centre, 15 April 2015.
9. Stephen Girvin, The safe port in maritime law: decade of certainty or muddier waters? NUS Centre for Maritime Law Working Paper 2017/02
10. Stewart Buckingham, Implication and content of implied safe berth warranties, Unsafe Port and Berth Obligations, Forum for Shipping, Insurance, Trade and Maritime Safety, London Shipping Law Centre, 29 April 2009.
11. The Supreme Court handed down its decision in The Ocean Victory on 10 May 2017, <https://www.reedsmith.com/en/perspectives/2017/05/the-supreme-court-decision-in-the-ocean-victory-client-alert>.
12. Thomas Raphael, Political and legal unsafety in The Greek Fighter, Unsafe Port and Berth Obligations, Forum for Shipping, Insurance, Trade and Maritime Safety, London Shipping Law Centre, 29 April 2009.
13. 辛林、吳志紅，安全港(泊)的判定，集美大學學報，第五卷第一期，2000年3月，pp76-80。
14. 限電危機 行政院：未來兩周公家機關中午關冷氣吹電扇，<https://udn.com/news/story/6656/2614372>
15. 颱風吹斷纜繩 兩軍艦遭麗娜輪撞擊受損，<http://www.cna.com.tw/news/firstnews/201707300083-1.aspx>