

理事長開講：再評 ISM 精神與船東責任～沒錯！我說的就是你！

陳彥宏*

2020年2月，海安學刊 Vol 11, No 1，我發表了一篇「所謂海事安全～談 ISM 中船舶管理人責任」¹，短短不到三個月間有二千次下載量，顯見在航運業界間對於這個議題的重視。這期間更有「2018.01.07 梅爾斯輪(MV Hansa Meersburg)撞擊基隆港東 11 號碼頭暨橋式機海事案」的苦主親來拜訪，詢問我對於這個海事案的看法。

背景一：依據交通部航港局「航安字第 1072011273 號」海事評議書所載，這個案子主要是引水人領船進入基隆港過程中船速過高、倒俵不來，又沒有善用水域環境及其他如拖錨(Dredging Anchor)等減速方法以避免或減輕撞擊損害所致。比較經典的是，在海事評議書的最後一段，航港局寫了：「本案船長等船員雖非屬中華民國籍，而建議不予處分，惟有關船員情境意識、緊急應變及平時之設備維護保養部分，建議船舶所有人應強化 ISM 相關機制之落實。」

背景二：依據當事人提供輪機專家的分析報告，指稱倒俵不來，主要是因為主機啟動空氣系統故障所致。原設計應可連續動俵 12~14 次的系統，本在案中卻只經過 4 次用俵後即已失效；又查梅爾斯輪在港口國管制 Tokyo MOU 區域的表現，在事發前、後，2017.09.03 在廈門的 PSC 檢查與 2018.03.08 在香港的 PSC 檢查，二次檢查，很巧都是被列出二個相同的主機、輔機的機械或儀表類的缺點項次²。更有意思的是在 2017.11.24~25 梅爾斯輪自己公司

* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會理事長，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：澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。Email: solomon@safetysea.org

¹ <http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=56&lid=102>

² Ship deficiencies: (13199) PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY (Other (machinery)), (13103) PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY (Gauges, thermometers, etc)。資料來源：
<https://apcis.tmou.org/public/>

的人來做的船舶安全管理系統的內稽報告中，除了列出多達 20 個項次的觀察事項以外，竟然有「**Remarks: The vessel is not ready to pass any Port State Control.**」這麼一句評語。根本原因分析(Result of root cause analysis)的第二項寫著：「**Delayed spare part supply.**」。矯正與預防措施的第二項寫著：「**Action: Spare parts as listed above to be provided.**」、「**Who: Company.**」、「**Until when: ASAP.**」³

事故序的源頭是主機啟動空氣系統機械故障，機械故障是因為保養維護不到位，保養維護不到位是因為料配件沒供應，料配件沒供應是因為船舶管理人沒給！

事故的簡單直述不過如此爾爾。

事故的故事是可以依據二造所提的證據資料，提煉提煉再提煉，濃縮濃縮再濃縮，繼續細講三天三夜，順便念一念船員爛、領港笨、運氣不好以及碼頭暨橋式機老闆的祖先還有基隆的老大公沒怎麼保佑，才會好端端的蹲在那裡也會出事。

穆罕默德喚山三次之後說：「山不過來，我們過去吧！」2018.01.07 這一天，碼頭暨橋式機一定沒想到，這次過來的不是穆斯林的穆罕默德，而是一艘篤信天主教和新教的德國船！

顯而易見的，這是一艘很大很大成分是欠缺善良管理人注意義務(with due diligence)的船舶，船東在本案中實已責無旁貸，沒什麼好討論的。然而，當事人告知本案目前正

³ 有關此點，值得思考的是，公司派上船的稽核員膽敢直書「根本原因」來自公司，應該「被矯正的對象」也是公司，衡諸常情，也以同樣身為主任稽核員的同理心來審度此事，如無 PSC 裡面清楚定義的具體事證(clear ground)又無其急迫性，再怎麼樣公正鐵面無私的稽核員也鮮少會這麼鮮明直白的撰寫出這樣的稽核報告。其次，這種船舶管理的現象與 1987.06.03 MS Herald of Free Enterprise 造成 193 名人員死亡的案子其實已無什麼差別，如同 HMSO DOT 調查報告書 para 14.1、14.2 所云，MV Hansa Meersburg 的公司其實與 MV Herald of Free Enterprise 的公司本質無異，只是一個只是撞碼頭、沒死人；一個是翻了船死了 193 人。

para 14.1 所云：「*All concerned in management, from the members of the Board of Directors down to the junior superintendents, were guilty of fault in that all must be regarded as sharing responsibility for the failure of management. From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppiness.*」

para 14.2: 「*The overall responsibility of the shipping company requires the need for close involvement by management ashore.*」

MV Herald of Free Enterprise, Report of Court No. 8074 Formal Investigation, ISBN 0 11 550828 7, Third Impression 1988, Addendum By Mr Justice Sheen
(https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf)」

在基隆地院審理中，從其忐忑無怙的表情來看，大概是擔心最壞情況(the worst-case scenario)應該已經是呼之欲出。其主要憂慮的是：

- 一、船東固然是有責，但船東可以依《海商法》第 21 條主張海事賠償責任限制 (limitation of liability for maritime claims)⁴。
- 二、這個案子的實際損失金額約略是十億，如果主張責任限制，船東只要賠約三億，就可以清爽的拍拍手離開。

我不是法律人，不懂那些法條與訴訟攻防程序與戰略。但作為一個海事安全專業而且還教過 ISM 這門課的學者，我清楚地知道國際間賦予船舶管理人的責任，絕對不是在於開拓一條讓其可以有個撞後不理或一路好閃的康莊大道。

這世間，即便是再怎麼樣的沒有真理，但總還能區分一點點是與非吧？

《大學》：「為人君，止於仁；為人臣，止於敬；為人子；止於孝；為人父，止於慈；與國人交，止於信。」《說苑•尊賢》：「為人君而忍其臣者，智士不為謀，辨士不為言，仁士不為行，勇士不為死。」

《大學》裡面講到為人君要仁愛，與人交要誠信；《說苑•尊賢》裡面講到為人君不可以忍心臣子受苦，否則智士、辨士、仁士、勇士就沒有人願意出來替他幹事。

套到 ISM 的精神，套到作為一個有責任的船東或是老闆的角色，套到本案梅爾斯輪船東的身上，沒有為船員和其他利害關係人的生命著想，謂之不仁；船舶常常出狀況又不肯提供資源幫忙，謂之不義；不尊重沿海國以及各掛靠港口的安全以及生態環境可能因為海事造成的風險，謂之不禮；東西壞了該修而不修，謂之不智；物料備品該給船員而不給，謂之不信。

梅爾斯輪的船東不是中華文化底蘊下所教養出來的人，固然也就沒有「仁、義、禮、智、信」這五常的概念，但是如果本案的梅爾斯輪的船東，可以主張船東責任限制，那麼依此判例，爾後百百千千的國內外船東也將可以恣意的罔顧船員生命安全、罔顧港口

⁴ 第 21 條：船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：

一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。

第一項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。

財產設施與海洋環境與生態安全，繼續的不仁、不義、不禮、不智、不信的大賺黑心錢，路過台灣時，還可以順便糟蹋台灣人的生命財產與生態環境！

《箴言 4:13-14》：「要持定訓誨，不可放鬆；必當謹守，因為它是你的生命。不可行惡人的路，不要走壞人的道。」

聯合國國際海事組織、歐盟以及各海事強國所致力都是在「Quality Shipping, Safer Seas, Cleaner Oceans」方面的努力，而「為船東」者，一個主要的 maritime player，他要持定訓誨的、不可放鬆的、必當謹守的就是「為人君」者，對於「Quality Shipping, Safer Seas, Cleaner Oceans」的責任、對 ISM 章程第 6 條的 7 點承諾⁵。我想，這樣的「為船東」者，才是內外溫善、能悅人意、眾所樂見的那款人吧！

-
- ⁵ 6. RESOURCES AND PERSONNEL (Revised ISM Code Effective as from 1 January 2015)
- 6.1 The Company should ensure that the master is:
 - .1 properly qualified for command;
 - .2 fully conversant with the Company's SMS; and
 - .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.
 - 6.2 The Company should ensure that each ship is:
 - .1 manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and
 - .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operation on board.*
 - * Refer to the Principles of minimum safe manning, adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)
 - 6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.
 - 6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.
 - 6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.
 - 6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.
 - 6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.