

國際安全管理章程與船舶適航性的關聯

方信雄

一、前言

相信所有從事船舶管理的經理人都察覺到，自從國際安全管理章程 (ISM Code, International Safety Management Code) 付諸施行以來，不僅船舶事故率依舊高居不下，而且有關執行該規章是否會影響法庭對適航性 (Seaworthiness) 的判定所產生衝擊的爭論與質疑更未曾停止過。亦即此一劃時代海上安全改革規章所造成的種種負面影響已成為當前海運社會的熱門話題與憂慮。尤其以英國最高法庭對歐亞之夢 (Eurasian Dream) 號汽車船一案所作出的判決更提昇了吾人對此一議題的關切與注意。

一九九八年七月，汽車專用船歐亞之夢號，在阿拉伯聯合大公國的 Sharjah 港卸貨時，由於船員無法及時控制與撲滅因車子所引發的火災，致該船遭受推定全損 (Constructive total loss)，以及船上所載運的全部新車付之一炬。火災的起因乃係裝卸工人在卸車前一面添加汽油，一面驟然啟動車子所造成的。由於事故發生當時尚屬推行國際安全規章的宣導期，故而法規上並不具強制歐亞之夢號必需簽署國際安全規章證書的效力。然無論如何，因為法庭發現不僅該船的管理人已依循一套

適當的國際安全規章系統在運作，而且該船亦已如同其所管船隊的其他船舶一樣地遵守相同的安全管理系統。可見如同當初許多船舶一樣地，該輪亦如火如荼地準備施行國際安全管理規章的相關規定，故而凡事皆以儘早達致規章的要求為考量，而忽略了實務面的要求。

二、船舶適航性的認定

很顯然地，此一事故到了法庭後的主要焦點當然落到貨損的責任問題，因為無論從海牙規則或海牙威士比規則來看，該規則第三條都有如下規定：即「運送人於發航前及發航時對於提供一具適航性船舶，應為必要之注意。而且應配置相當船員、設備及供應，同時要使貨艙適於受載、運送與保存，以確保貨載的安全。」。可見船東或運送人若未履行上述義務，就得擔負起貨損的責任。很遺憾地，於事故調查後，法庭認定船歐亞之夢號不具適航性，而此不具適航性的缺失正是造成貨損的主因，是故依據提單所載條款，運送人應對此貨損負責。而法官之所以認定該輪不具適航性的原因如下：

1. 船舶設備的狀況；
2. 船長與船員能力與效率的不足；

3. 運航人供給船上的(參考)文件資料不夠充分。

法庭更強調，上述缺失造成該船不具適航性是經過長時間的累積加總所促成地，而非因獨立或單一缺失所引發地。當然在作成此一判決的過程中，法官亦考量到汽車專用船作業時可能衍生的特有風險。

至於前述船舶設備的缺失方面，最明顯的缺失證據就屬該輪滅火器功能喪失，滅火栓以繩索綁住，以及二氧化碳滅火系統無法啟動等。此外，儘管該輪已依據海上人命安全公約配置定額的呼吸器與對講機，但是卻都有功能不良的缺失。很顯然地，此等設備的主要目的是用來應付依據海上人命安全公約或港口國管制檢查用地，至於是否符合適航性與船上求生保命的實際需求並不是很重要。因而吾人可以看出法官作出此一判決的主要用意，係在呼籲船東與運航人應針對屬輪的種類、型式、貨載與航線等特質，重新再作安全設備需求的風險評估，而非僅僅著眼於如何符合國際海上人命安全公約或應付港口國檢查的規定。

以歐亞之夢號為例，該輪船上配置有四具對講機，但其中三具在火災發生當時卻被用來作為加油作業使用，法庭認為除了專供加油作業使用的對講機外，船上應另添置足夠的對講機供船長、大副及所有負責與監督裝卸作業的船副與船員使用，以便彼此間保持聯繫。從筆者近年引領船舶的觀察得知，此一對講機共用，甚至因

故障欠修導致不足的現象甚為普遍，其中尤以國籍船東的屬輪為最。相對於此，安全管理制度較佳的歐美船東之屬輪無不人手一機。究竟沒有良好充分的聯絡溝通如何奢談安全。

再者，談及船員的能力與效率問題，事實顯示船上的船員從未被警告過汽車船積載汽車所存在的潛在火災危機。此一疏失使得船員未能對所處的特殊工作環境保持應有警覺，更造成火災發生後船員無法立即採取適當因應措施的缺憾。

另一方面，部份人士則無法認同當前船上多盛行固定選擇在每個月的第一個星期日實施滅火演習的作法，因為此等例行性的僵硬操演，不僅易使船員訓練演習流於敷衍了事，進而感受不到臨場感與危機意識儘失。然而遺憾的是，幾乎所有外部與內部稽核管理人不認為此一作法有欠妥當，蓋只要船上有依照國際規章實施演習滿足港口國檢查就可。

其實，有關適航性的觀念，必需在相對時間內經由業界的標準與實務來判斷，而非以能否通過沿海國政府的檢查作評量，如今因為國際安全管理章程已成為海運界的標準與實務的一部份，是故可以預期的，未來對於有關適航性的爭議勢必還會增加，因而無論船舶管理人或船東皆應嚴謹的審查規章系統的執行與有效性。尤其要注意船上所有符合海上人命安全公約所規定的屬具設備是否亦能同時滿足建立適航性的目的，而非只求迎合國際規章與港口國的檢查規範。

三、船舶管理人的疏失

若從船舶管理人的角度來看，法官認為船舶管理人提供給船上的文件對於實施國際安全規章的實質成效有相當的關係。以歐亞之夢號為例，該船長新接任該職，因而無論船長對汽車船的運作，或船舶管理人對船長的期待都是新鮮地。然令人遺憾，亦是最具爭議性的是，船長接任時僅持有一紙由公司交給他的制式簡函，主旨在要求其上船後詳讀相關作業程序手冊。此表示船長接任後約需二至三週的時間去研讀所有相關業務手冊。似此，船舶管理人的最大疏失乃在未能提供有關強調船舶種類、特性與船長背景經驗的指南。基本上，較為謹慎的船舶管理人所發出的類似信函應包括船長對於緊急程序的相關指南，以及手冊必須優先詳閱的部份。實務上，有關當航次下達給船長的航程指示，幾乎所有公司的運航部門都是以內容幾近八股的公式化簡函送交船上，而不會詳詢船上是否因人事調動或航線調整可能遭遇的疑惑，此乃因為海務與運務甚或企劃部門間橫向聯繫不充分最常發生的缺失。此對經營定期航線或船員素質較高的船隊影響不大，但對不定期船或船員調動頻繁的船隊而言，則極可能是導致事故的隱藏推手。

再從船舶安全管理角度來看，該輪船長的最重大缺失乃是未準備與提供有關汽車船上發生火災事故的因應文件。例如火災發生時貨載的處理，撲滅因汽車所引

發的火災當下有關氣密門與二氧化碳的使用，船員(包括碼頭工人)的撤退程序。所有這些訊息都應包括在船上的火災防範與管制特定手冊內。最諷刺的是，如同所有船舶一樣，法官發現船上確實備有相當多的文件資料，惟獨欠缺詳述汽車船運航特性的文件。而這許多的文件中不是與該船不相關，就是參考其他船種所抄襲而來的過時或不適當的資料。因而法官作出如下的結論：「為求有效的因應，應僅供應汽車船船長單一守則或處理程序」。筆者深感同意此一觀點，因為吾人常見太多未經過慮，且連續供應至船上的繁雜文件，船長根本無法優質消化，尤其新接任的船長因工作與起居環境尚未進入狀況，更是難以兼顧此負擔龐大的職災防範功課。儘管如此，實務上大多數新上船的船長都會被要求詳讀有關安全管理系統的文件，以利執行職務並符合國際公約的要求。但法官認為歐亞之夢號船上文件太多，船長根本無法全部閱讀，故而主張船舶管理人不能僅憑一紙指令要求船長上船詳讀文件即解除其應有責任。

很明顯地，歐亞之夢號的案例帶給吾人的啟示就是無論船東或船舶管理人，在擬定撰寫或購買現成國際安全管理章程執行軟體時，應確認該軟體的功能訴求是否與屬輪的特性或企業文化相容，以及執行結果是否真能提昇船舶運航的安全性與效率，否則只是徒具文件製作與應付港口國檢查的功能，不僅浪費時間與成本，且對船舶安全毫無實質助益可言。

四、結語

回顧此一國際安全管理章程施行的沿革，主要係源自於人們對海難事故所造成的環境污染與人命損失，每造成無法彌補的遺憾與不幸後果所凝聚的干預壓力而促成的，因而殷切地盼望藉由一具法制規範性章程的實施，冀以避免或減少海上人命與財產的損失，以及海洋世界不再被人類污染。而為達此一目標，亦即要求船舶與岸上的控制組織(航運公司)，皆需按其職掌與實際可行性釐定安全作業程序與遵守事項，並定時詳細審核與及時修改，以符實際與安全之所需，並將意外事故的發生率降至最低，進而謀求人類所能獲致的最大海上安全。

毫無疑問地，實施國際安全管理章程肯定會增加船東或管理人的營運成本，而處此競爭激烈的時代，對絕大多數的船東而言，要其再投下額外成本以提昇船舶管理品質的意願當然不會太高，因而眼前所能作的應是儘快修改既有且不合時宜的管理章程，期能在不增加成本的前提下改善管理章程的有效性與實用性。

另一方面，儘管ISM為International Safety Management的官方簡稱，但從實務面解讀應以"I See Myself"詮釋較為踏實，因為所謂危險或安全只有現場的當事者本人才知道，至於到何種程度才算是危險呢？筆者從多年海上實務經驗認為，蓋只要臨場者心裏感到毛毛的，或言詞表達不順暢時即應屬陷入危險境界了。

不容置疑地，未來的海運界，將是一個以永續經營為號召的未來，而業者最重要的就是凡事一次就作對(Gets it right first time)。此亦是ISM Code標榜與努力追求之所在。因此ISM Code計劃可說是國際海事組織向船東揭示海運新紀元

正式登場的海上安全改革宣言。當然我們亦殷切希望ISM Code的實行真能促成與協助船東改善安全管理，而不只是在企求證書的取得與應付檢查。此外，我們要強調的是，ISM Code實施的成敗與船員素質、航運公司、船員間之真正聯繫等因素有很大關係，尤其當今船上人力精簡，更益發凸顯出每一名船員在促成安全管理的重要性。因為ISM Code的實施不僅要船員對此章程的背景、進程與所追求的目標作深入的認識，更要一改往昔單純地以勞力換取酬勞的打工觀念。需知當今的情勢，已不再是僅憑自身的習慣或方便將事情作好即可，而是一切要依安全規範行事。到底達到目的並不表示在達到目的前之一切作為都是安全無慮地，而絕大多數的意外事故皆由作業過程中疏於安全考量所導致地。

本文作者：
基隆港引水人

