

# 有效的聯絡可降低海事風險

方信雄

## 一、前言

每一個沿海國家，無論其幅員大小，總會有許多關於船員的傳說軼聞，而且無論科技如何的發達，仍會有一部份人口從事與海洋相關的活動。如果我們排除遊艇、漁船、海軍、海岸巡防署、以及學術單位研究船等從事非商業性質活動的船員，則剩下的商船船員，毫無疑問的勢必在國家經濟發展過程中扮演重要的角色，藉由他（她）們的專職奉獻，船舶始能正常的運送貨載、旅客，以及支持設於外海的能源裝置、輸送配置與水下基礎構造物的保養與後勤補給等作業。而所有這些實務的進行都必需依賴相關成員能夠確保持有效的聯絡始能達致。

所謂靠山吃山靠海吃海，傳統上居住於海岸或其附近的人類，除了提供海上勞動力外，通常會發展出他們獨特的對話與表達方式，例如來自東北角地區漁民所說的台

語，雖毫無困難地可與來自小琉球的漁民相互溝通，但其間就是有些微差異。而在某些國家，儘管地理上的接近，但是語言的腔調與表達的區域性差異是非常顯著的，例如筆者就曾引領一艘來自海南島的小商船進港，沒想到整船同文同種的中國船員，就是沒有一個人可以說出讓我聽得懂的普通話，於是只有藉紙筆溝通。試想，如果連使用相同母語的人士之間都會產生溝通困難，那麼當分處兩艘船舶的兩位不同國籍的船員企圖以共同（第三）語言溝通聯絡時，尤其當兩個船員對於所謂的「共同語言」（目前為英文）都不是很流利時，一旦遭遇危急事故而需採取緊急措施去化解迅速發展的危險情況時，後果將會非常嚴重。

眾所周知，英文已成為國際貿易、法律、外交、航空與海運等不同領域的通用語言，故而國際海事組織乃積

極促成海事專業英文說法與寫法的標準化，並自二〇〇一年十一月起採用標準海事聯絡語法（The MO's Standard Marine Communication Phrases；SMCP），其目的是要所有從事與船舶有關業務的人員，不論其母語是否為英文，必需僅能使用標準成語與語法。很不幸的，從個人在職場上的觀察，幾乎所有海員與介入海員事務的陸岸人員都依舊樂於使用屬於他們自己版本的英文會話。另一方面，海運界長期以來每遇有事故發生，都會痛定思痛的暢言要以航空業的運作作為改革範本，但總是不了了之。其實，職場環境的不同，訴求亦有所出入，若果一定要師法航空業，則其中最值得海運業學習的當是其毫不妥協的聯絡紀律，蓋唯有如此始能達致精準與統一船、岸，或是船、船間作有效聯絡的目標。

## 二、語言聯絡上的誤解

相信只要我們回憶往事，就會發現在與他人接觸中，定會有許多錯誤聯絡與無知的誤解是由可笑的混合失言造成的，而且有些情況下甚至會造成事故。海運社會中最常傳誦關於拋錨的故事就是，甲船的船長透過無線電

對講機命令立於船艏的大副拋錨（"Let go anchor"），結果位於附近的乙船的大副立即拋下其錨。另一則傳聞就是某位於駕駛台的船長主動協助實習生折疊一面旗子，當折妥之後船長大聲狂叫鬆開（get go），其本意僅要年青人鬆開其抓住的一端。沒想到此一指令被立於船艏敏感度極佳的大副聽到，故而迅即拋下錨。姑不論兩件陰錯陽差的意外可能造成的困擾與損害為何，很明顯的都是起因於未明確辨識聯絡對象所造成的。尤其透過無線電語音設備所傳達的信息更可能失真，例如在某一個狂風巨浪的黑夜，航行於南中國海突然收到一則發自某一已棄船的船舶之求救信號。由於本船所處的位置與播放源有相當距離，故而只能在沙沙的無線電頻率上聽到模糊的求救信息。結果當報務員抄下濃厚菲律賓腔"Escudo ten pesos"的信文時，不禁質疑我們所收到的信文竟只是最新的菲律賓披索匯率，經過推敲很快的就知道救難者正傳送他的船舶已救起十位遇難者（Rescue ten persons）的信文。

其次，從語言學的角度來看，方言（dialect）與俚語（slang）對非母語的對話人而言，是非常困難的。以英

文為母語的人，從不考慮聽話者可能僅具備基本的會話與文法技巧而不分皂白的使用它，此可能為聽話者帶來迷惑，乃至誤解甚或完全不懂。筆者記得的一個典型例子，就是一位年紀頗大但英文不是很好的大貨櫃船日籍船長，帶領船舶駛向全由美國引水人操控的河川。航程當中他企圖想在通過被濃霧封鎖的狹窄航道的急轉彎之前超越一艘船速較慢的拖船，並依據國際海上避碰章程的規定鳴放汽笛警示。然引水人卻慢慢的答道：「Two whistles and that's purdy much it!」。這一說讓老船長更加困擾，因為先前已和引水人討論過在航行中欲發出信號時，使用船艏的汽笛或船艙的汽笛之效果差異。實際上引水人的意思是說船上有兩個汽笛真好的意思。再者，只要有航行歐、美地區經驗的船員皆知，美國海岸防衛隊播放的無線電航行安全訊息，其廣播速度既快腔調又重，筆者每聞及此，不禁要懷疑究竟有多少非英語系的船員可以正確且完整的收聽其廣播內容。反之，日本海上保安廳的航行安全廣播，雖其英文發音並不是很高明，但卻是速度適中簡明易懂。可見若純從安全角度來看，能夠講出讓人聽得懂的英文才是最重要的。

另一方面，從許多事故的調查報告得知，船舶內部的聯絡不良與不充足常是船舶肇事的主因。例如在駕駛台團隊運作過程中，未邀引水人加入航行計劃的討論，或是當值船副對引水人的意圖有所質疑時，而無法及時精確的表達自己的疑慮，都是溝通不良的明證。而令人擔憂的是，此等情況通常都是需要立即採取緊急因應措施的關鍵時刻。以二〇〇七年十一月撞上舊金山奧克蘭大橋橋墩的香港籍貨櫃船為例，撞船前引水人曾因雷達螢幕回跡顯示模糊而質問中國籍船長「Where is the span?」，船長猶豫一陣仍不解其意而未作答，此亦是造成引水人延宕危機排除的原因之一。相信英文水平不高的船長一時之間對於「Span」（兩橋墩間之距離）一詞定有疑惑，還好沒有回答：「Spain is in Europe.」。然而吾人相信美國引水人一定認為處此場景下，沒有人會不懂「Span」所指為何。

### 三、文字上的溝通障礙

除了上述語言的溝通困擾外，文字上的溝通亦是吾人不得忽略的話題，以船上船長簽發的當值守則為例，吾

人常會驚訝的發現許多船長，每因過度著墨於細節性指示，致使原本應力求簡明扼要的守則竟可長達數頁之多。不容否認的，在筆者擔任船長的初期，常縱容自己以抄襲範本的形式，甚至會將整段精簡的章節列入，其主要目的在讓船上各國籍的船員得以迅即瞭解筆者的企圖並遵從之，但很顯然的，交待事項愈瑣碎愈會模糊重點之所在。及至海上資歷的漸加累積，筆者簽發的當值守則雖然依舊廣泛，但通常只要一張A4紙張即可，而且看不出有船員難懂而需加以修改的必要。可見抓得住重點與原則讓屬下一看即懂才是最重要的。

其次，相對於簡單易懂的美式英文，吾人在海運領域中最常遭遇的困惑當屬大英國協國家所發行的公文書，雖整段章節中沒有不懂的生字，但就是無法確定其真意為何？儘管如此，吾人可以確定的是，在可預期的未來英國依然是諸多國際海組織的重鎮所在。該等組織雖一再強調遵從國際海事組織海事語言標準化的重要性，但卻無法改變其使用艱澀難懂字彙的傳統傲慢陋習。好似不使用艱澀的詞彙與深奧的語法就難以顯示學問之高深，其實，類此

舞文弄墨不僅背離了公文書易懂善記的原始用意，更易讓船員對公告事項產生疏離感。當然此一現象亦有相當程度顯示出，海運社會的高階人士刻意忽略當前海運勞動市場上仍是以未開發的非英語系國家船員為主流的事實。除了難懂的書面資訊外，實務上，船員們經常被他們所不能控制而且不需要的複雜作業手冊與出版物所困擾著。其實，所有要公告周知的訊息本就要精簡易懂，例如單是國際安全管理規章(SMC Code)的內容就不知有多少雷同的贅述。凡此皆會讓船員產生時間上的排擠作用，非但未能達到預期效用，反而會帶來企業體最為忌諱的資源浪費。

#### 四、結語

值此凡事講求全球化的時代，有效的溝通與聯絡已是各行各業不可或缺職場必備功能，何況是跨國化程度極高的海運業。作為一個船員至少要瞭解到，聯絡的目的是確保可以從信息接收者處得到值得要的回應，蓋惟有如此才可以確保生命、財產、環境與商業的安全。而指導聯絡溝通的原則為明晰、簡短而且結構要完整，又無論採文字、口頭、神經、視覺等方式都要能快速與有效的傳送。

面對海上陸續發生因聯絡失誤或延宕致生禍端的局面，未雨綢繆的作法，就是無論海上的船員或陸上的管理幹部平日即要模擬在各種緊急情況下，如何以英文簡潔正確的表達本身企圖的說法。不容否認的，船舶可能面對各種意想不到的事故，但只要有心預為準備總是較易化解困惑的。

若再從專業的角度來看，則在企業版圖內講相同的語言更是最重要的，例如航海出身的同行，都知道船上結構物是以「甲板」(deck)命名的，但時下年輕船員動輒以「樓上」、「樓下」(up/down stair)替代各層「甲板」，類此連基本專業名詞與術語都將要失傳的局面不禁令人擔憂其他關係船舶安全至巨的基本船藝 (Seamanship) 與航海術是否能完整傳承？再者，專業名詞的失聲不僅突顯專業技術式微的警訊，更意味著國內海事人才嚴重斷層的危機，故而可以預期的是，未來國內的海運生態不要說是與國際接軌，可能連起碼的傳承都不可及。

(作者：基隆港引水人)

