

從船長與引水人間之互動

探討船舶碰撞

方信雄

一、前言

自從去年夏天以來，國內各大商港連續發生幾起海事，且多屬引水人在船引領的情況，因此引發航商的不滿與質疑。可以理解的，一旦船舶發生事故，涉事各造當有不同立場的主張與批判。很遺憾的，儘管眾所周知數百年來海運冒險 (maritime adventure) 有其固有習慣與傳統運作，但我們聽到的皆是一面倒的將事故責任歸咎於引水人。理由很簡單，不是引水人對當地水文環境較熟，就是船舶是由引水人操控的當然要由引水人負責。乍聞之下或有道理，然而持此論調者顯然忽略了從事海運冒險本就含有風險 (risk) 的固有特質，以及引水人的本質——「引水人，乃指一非登錄於船員名單 (Crew List) 內之外來者，於特定處所登船，引導船舶通過河川、水道，或進、出港口者」。——亦即中外引水相關或海商法規中從未明訂船舶操縱為引水人登船的主要任務，更未賦予引水人操縱船舶的排他專屬特權。但歷經百年來的職場環境變遷，眼前實務上引水人登船執業確實不僅止於「引導船舶」，更延伸至船舶的實質操控。但這絕不表示一旦船東雇用引水人就百分百不會發生事

故，更不表示引水人應為任何船舶操縱上的作為與不作為所衍生的負面後果負完全責任。或有論者認為那麼雇用引水人有何意義？不錯，雇用引水人的原意就是要降低海運冒險過程中的風險。但因海運環境的不確定變數太多，其中許多是引水人無法克服與預期的。相對於此，可以確定的是，不雇用引水人所衍生的風險會相對更高。

因此正確的闡述應是，在施行強制引水之水域，引水人登船旨在提供有關航行的當地水文與港埠知識，並在船長的授權下負責指揮船舶航行於該特定水域或港口，而船長雖具有法律上賦予統率領導船舶與其船員，並確保船舶安全的所有責任 (overall responsibility)，但是仍舊需要借重引水人的當地知識，以及其專業的船舶操縱能力。可見引水人執業權限的運作完全植基於船長固有統御權力之全面支持與配合。反之，船長欲令船舶行駛至其目的地或特定船席，也只有取得引水人指引與控制船舶運動的技術提供下始能達致，故而兩者間存有不得不相互信任與合作的關係。

二、微妙的引航情境

試想二個從來沒有見過面的陌生人，在不知對方究竟是天使抑或魔鬼的猜忌中，要合作引領一艘船舶進出港口或泊靠碼頭，本就是一場複雜微妙的引航情境。若純從操船角度來看，當下對引水人而言，他(她)不見得熟悉該船舶的狀況與特性，反之，船長亦可能對其所處環境狀況一無所知，可見其間已隱含多少未可預期的風險。在那種環境下，船長與引水人對於對方的技術與專業認知極可能是不正確的。而不正確的認知，就可能造成船長對於引水人的過度信賴而產生心防鬆懈，或是引水人對於船長的高度信任而降低其應有的警覺狀態。

毫無疑問的，此等相互間的不熟悉與信任不足感，當應儘快地經由船長與引水人間的有效溝通消除之。這亦是為什麼國際海事組織 (IMO) 1978 年 STCW 公約第 II/1 條第 10 節特別規定：「不論引水人的責任與義務為何，他(她)的登船並不解除船長與當值駕駛員確保船舶安全的責任與義務。船長與引水人應交換有關航行程序、當地情況與船舶特性的訊息。船長、當值駕駛員必須與引水人作緊密合作，並對船位與船舶運動保持準確的核對」。另外，2003 年 IMO 第 A.960 (23) 號決議案更再次強調：「引水人與船長、值班駕駛員之間保持正確的工作關係，對於確保海運安全的重要性。」可見船長、當值駕駛員與引水人間的合作、協調與訊息交換，對於船舶的安全運航極為重要，而且是必須力行實踐的。

再者，從法源依據與船長權責的角度來看，監督與指正引水人的操船作為與不作為本屬船長的固有責任，此即國際海法界一再提醒：「雖然引水人的雇用是強制的，但並不意味著強制船長必須接受引水人的建議」的原因所在。

然而，問題的癥結就在船長是否具備評量引水人判斷對錯與能力優劣的專業素養，如同「駕駛台團隊管理」一書中寫到：「在任何情況下，船長欲質疑引水人有關船舶的進程及其在任何時間的情況，大都處於猶豫不決的位置，除非船長知道在該時間將會發生何事。」，可見船長的專業素養是其得以適時指正或否定引水人作為與決定的前置條件，否則及可能造成不當干預及雙頭馬車的危險操縱局面。

實務上，確有相當大比例的船長與駕駛員不願意質疑引水人的決定與企圖。而不願意質問的最普遍原因就是認為引水人具備有關船舶在當地環境運動的較佳知識與技術。顯然船長們忽略了，雖然所有引水人與船長一樣，皆持有適任證書，但一如實際職場上某些船長的經驗與技術較好，某些則相對較差，引水人亦同。

一般言之，要在人們之間建立信任的水平通常需要好幾年時間，然而船長與引水人間相互的技術評估則要在引水人登船後的幾分鐘內完成，故而評量基準率皆聚焦於彼此的第一印象與最初始的作為。但事實上，言行舉止的優雅與否，常與操船技術的優劣不具必然的對應關係。

三、過度信賴

從往昔的諸多案例得知，事故的發生常起因於船長與引水人過度信賴對方的技術與專業。之所以會產生過度信賴，無外乎欠缺評估他人技術與專業上的能力，以及「人們傾向於相信那些我們不認識的人，因為他(她)們未曾欺騙過我們」的人性特質使然。以引航過程而言，至少在引水人上船當時，駕駛台團隊成員間並不知曉其他成員的強項，當然也不知曉其他成員的弱點。因此關鍵成員如採毫不保留的信任態度，極可能帶來無可預期的災害。

而處此情況下，船長究應採取何種作為呢？基本上，船長在引航過程中所扮演的角色可分為兩個階段：

1. 互動—事故防範：包括船長與引水人間的溝通、合作與協調。
2. 干預—事故制止：船長一旦發現引水人的作為涉及安全時應主動接手船舶的操縱。

法律上，船長需為引水人的作為與不作為負最終責任，因此船長必須採取行動以避免其責任的發生，也就是在關鍵時刻必須運用干預手段去化解危機。但必須強調的是，船長只有當危險的情況明確與迫切時才能介入干預。具體言之，船長介入干預引水人作為的前置條件不外：

1. 船長合理的感覺船舶有碰撞、接觸或擱淺的危險；
2. 船長認為引水人操船上的作為或不作為將造成損壞或傷害。

另由於引水人執行業務通常被定義為沿海國政府的職權賦予，所以船長介入干預時，必須要充分證明拒絕此一職權的正當理由與審慎依據。亦唯有如此船長始能立於有利地位向海事主管機關及共同參與海上冒險的營運人證明其干預引水人的作為是正當的。但從操船動作一貫性的實務角度來看，吾人並不鼓勵類似干預，因為過度或不合理的干預會阻礙引水人的正常作業，特別是在需要高度集中精神的當下。

其次，干預應選擇最適宜時間點切入，因為太早干預容易會造成混亂，即沒有確實的合理根據逕與專業對立，勢將傷害到船長與引水人間的關係；反之，過遲介入干預將會造成損壞或傷害的發生，因此船長正確的介入干預時機應是同時具備上述兩個前置條件的當下。

四、強化船長的風險感受能力

理論上，每一個事故的發生大都起因於導致事故的決定未被再考慮或挑戰。船舶運作的安危常取決於關鍵瞬間，因此船長在與引水人互動，乃至干預上皆要有果決性，亦即在表達與解釋自己關切的原因時，絕不能模擬兩可，而且要明確解釋自己對於危險與風險的感覺根據因素。

另一方面，如果船長對風險或危險的認知有生錯誤的可能，我們怎麼能以之證明船長的反應是正當的？最常用的決策合理性簡易測試，可從下列自省得知：「處此情況，與我具備相同職場知識的同僚，會作出類似的認知及決定嗎？」。顯然船長的

專業素養與自信是挑戰引水人不當作為的必備條件。遺憾的是，由於目前船員的升遷過速，使得船長與船員的經驗累積與技術水平普遍呈現不足的現象，這是令人最為擔憂的。因為一旦船長的專業與經驗不足，當然無法察覺出引航過程中的潛在風險，也就無法即時向引水人提出關切與指正。

經驗當然有助於改善船長察覺風險的品質，因為它允許我們利用過去的情境記憶與瞭解，轉化成對當下情境的認知與感受。而在風險或危險被合理認知後，船長就應立即採取行動以減輕或避免合理的感知風險。可見經驗常是左右化解海上風險的主要關鍵。

毫無疑問的，船舶引航這一段海上冒險過程中最危險的時刻是由船長與引水人所共同承擔，若強將事故的發生歸因於船長的專業與經驗不足亦有失偏頗，因為要在關鍵時刻判斷與立即採取防阻事故發生的作為，是需要長年的實務與教育訓練才能發展出的一種專業品質，這也是為什麼船長與引水人都要接受較高水平的教育與訓練之原因所在。所以強化船長的風險認知與意識是極為重要的。

五、結語

從海事調查發現，船舶發生碰撞，多因人為疏忽或自滿造成。即「當注意而不為注意」。或當事人存有「明知其會發生，卻又假設其不會發生」的不負責心態所致。但這是可以透過訓練與管理改善的，

因為安全絕對不應只是目標而已，而要使之成為習慣。

已有很長一段時間，海運界不斷喊出「Cost Down」的口號，並被各管理階層奉為圭臬。降低成本當然是企業營運獲利的不變鐵則，然而一旦此金科玉律被扭曲成無所不省，尤其部份中堅幹部刻意揣摩上意，誤導管理階層客觀判斷，並孕育出負面職場文化，都將是災害踵至的開端。因為除了業界慣以指摘引水人執業品質不佳外，船長與船員的專業技能與經驗不足亦為船舶碰撞事故率居高不下的主因之一。是故處於當前各階層海事人力素質普遍低劣的背景下，如果營運管理人仍認為人才培育與儲備，乃至雇用高素質船員的成本過於昂貴，而不願勇敢面對，進而積極改革船員人事架構。可以確定的，不合理且料想不到的撞船事件仍會持續增加。或有營運管理人認為針對船員素質，公司內部已進行各種職前或在職訓練改善，然實際情形卻是，眼前各大航商的內部訓練，因受限於財務考量，無不權宜地自公司內部調遣師資，受命者礙於上命難違，常勉強地從船舶管理教到電子航儀，似此形而上的內部訓練焉能實際提昇船員素質？姑不論類此訓練的成效如何，吾人最擔憂的是不夠專業的知識傳導極可能誤導船員的判斷能力，進而成為事故發生的潛在因素。安全當然需要付出代價，因此建議業者在施行職前或在職訓練時，應借助專業人士的知識與經驗，期以實質提升船員素質與情境警覺能力，進而降低碰撞風

險。

本文作者 /
基隆港引水人辦事處主任