

船長通訊第 195 期目錄

專刊

世越(歲月)號意外事件新聞整理	林寬仁	P.02
從船長角度探討人為疏失	方信雄	P.41
中華民國船長公會選拔民國 102 年模範船長紀要		P.56
中華民國船長公會 102 年模範船長優良事蹟摘要		P.73

會訊

本會大事紀(103 年五月至六月)		P.79
-------------------	--	------

世越號意外事件新聞整理

林寬仁船長

一、輸入船舶後改裝

韓國船東於2012從日本購入20年船齡的駛上駛下客船，曾於2013年將第3層、4層及5層艙部改裝如下圖所標示，以增加客房，2013年3月開始營運。



法新社 - 2014 年 4 月 30 日 下午 1:50

申姓船長告訴調查人員，他向船公司警告過「歲月號」的穩定性有嚴重問題。南韓清海鎮船務公司

(Chonghaejin Marine Co.Ltd) 2012 年從日本買下當時船齡 18 年的「歲月號」改裝，在第 3、第 4 與第 5 層加設客艙。

申姓船長說，改裝改變了船的平衡，影響船隻減搖能力，但他向公司報告時，公司卻置之不理。

船難確切原因還在調查當中，不過專家認為，可能是急轉彎造成貨物移動，導致客輪翻覆前無可挽回地傾向一側。

二、啟航狀況

1. 不懂本船性能之代理船長接任

16 日當天「歲月號」原定出航的船長休假，因此改由李準錫代理。李準錫有 40 年的航海經驗，先前也駛過同一航線，但他是二級航海師，「歲月號」則是南韓最大客輪之一，他是否夠資格擔任船長，也遭質疑。作者：簡恒宇／綜合報導 | 中時電子報 - 2014 年 4 月 18 日 上午 6:01

代理船長 自稱不熟悉船隻

警方查明李某是代理原船長申某掌舵，自稱不熟悉出事船隻。「船員法」規定，當船舶遇險時，船長有義務為保護人員、船舶、貨物竭盡全力，若失職可處五年以下有期徒刑。據報導，還有目擊證人指稱李某在逃生後，接受媒體採訪時還忙著晾乾浸濕的紙鈔，甚至大喊：「這些錢是我的！」疑似精神狀態不穩。

自由時報 - 2014 年 4 月 18 日 上午 6:22

2. 世越號工作人員稱貨物載重超標四倍

中廣新聞網 - 2014 年 5 月 1 日 下午 6:22

據南韓媒體報導，在「世越號」客輪擔任大副的姜姓男子，向檢方坦承，世越號客輪沉船當天的載貨量，

超過規定載重有四倍之多。因此，船員不得不大量放掉船內維持穩定的壓艙水。

據南韓的晚報「文化日報」報導，南韓檢方初步調查發現，世越號沉沒時，搭載的貨物總重，有三千六百零八噸，不過客輪的規定貨物載重量，只有九百八十七噸。南韓警方今天也已經以「涉嫌業務過失致死」罪名，逮捕了世越號的船老闆。

交通管制中心在世越號沉船前，曾在無線電中指示船員，利用救生艇疏散乘客，但船員並未聽從指示。報導指出，船員很可能早就知道救生艇不能用，所以才要求乘客留在原地等候救援。世越號在今年二月十九日才接受過安全檢查，當時船上的救生設備被判定為「良好」，其中恐怕涉及檢查機關與船商勾結，以致安檢並未真正落實。

另外，美聯社也引述南韓仁川港務局的文件指出，世越號自二〇一三年三月以來，往返仁川與濟州島近兩百次，亦即單程三百九十四次，其中有兩百四十六次超過九百八十七噸的載重上限，一百三十六次載重超過兩千噸，十二次超過三千噸，十三個月幾乎每次都超載，四月十六日當天載重更高達三千六百〇八噸。南韓總統朴槿惠四日會見失蹤乘客家屬，矢言嚴懲所有犯下過失罪者。

3. 貨載未正確固定



4. 舵機曾報修

中央社 - 2014 年 4 月 24 日 上午 9:20

(中央社記者姜遠珍首爾 24 日專電)南韓媒體報導指出,在珍島海域造成數百人傷亡的沉沒客輪「歲月號」,雖然船長發現操舵裝置出現故障,並告知業主「清海鎮海運」公司,卻未經修理就直接出海。

南韓「中央日報」引述有線電視新聞台 YTN 於 23 日報導的消息,作出了前述報導。

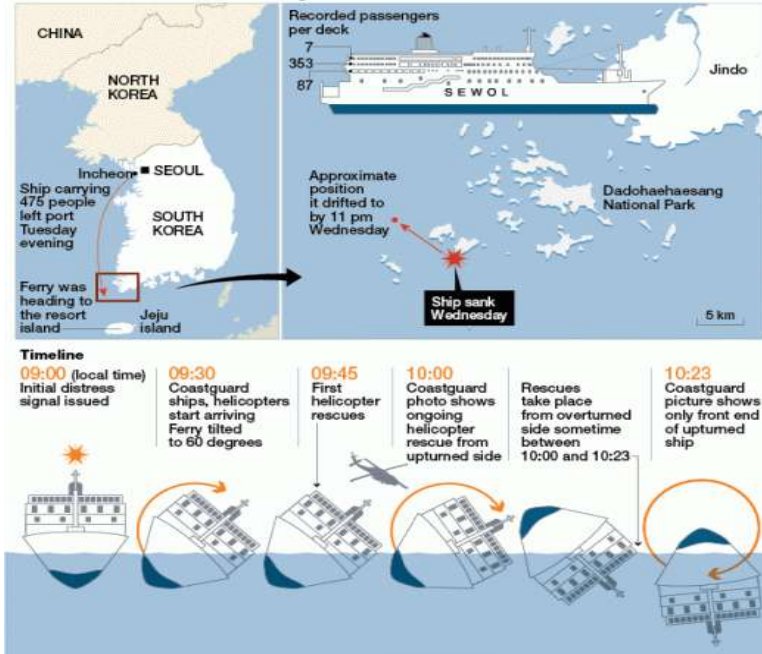
據 YTN 報導,「歲月號船長發現操舵裝置故障後,曾要求船公司修理,但船公司並沒有採取任何措施。」報導指出,負責為「清海鎮海運」修理船舶的企業表示,「從未修理過操舵裝置,也沒有接到過修理委託。」操舵裝置相當於汽車的駕駛盤,是船舶的核心裝備。若操舵裝置故障,船舶可能遭遇大型事故或在海上漂流。報導指出,「清海鎮海運」明知船舶異常,卻依然勉強航行了 15 天以上。對此,「清海鎮海運」公司尚未作出解釋。

三、啟航延誤

2014 年 4 月 15 日原預計晚上 6 點 30 分啟航但因大霧延至晚上 9 點 39 分駛離仁川港前往濟州島,約 13 小時 30 分後抵達。經由危險水域的「孟骨水路」,位於全羅南道珍島郡烏島面「孟骨島」和「巨次島」之間,長 6 公里,寬 4.5 公里,是水流湍急的海域。如準時晚上 6 點 30 分啟航,將是大副班通過此水域。

四、事故發生

South Korea ferry accident



SOURCE: SOUTH KOREA COAST GUARD & SOUTH KOREA MEDIA

STRAITS TIMES GRAPHIC ADAPTED FROM AFP



「歲月號」客輪已知罹難者 25 人、失蹤 271 人、獲救 179 人。客輪船長原本是 1 級航海師申某(47 歲)，但據調查，由於申某休假，由 2 級航海師李某(69 歲)代理船長負責本次航行，而 16 日上午出事時掌舵駕駛者是任職僅 4 個月的 26 歲 3 級女航海師朴某。報導指出，專家表示，通常上午 8 時至中午 12 時由 3 級航海師值班掌舵。出事時偏偏是由缺乏經驗的年輕航海師駕駛。朴某 3 年前從木浦海洋大學畢業後進入另一家國際輪渡公司，在仁川往返中國大陸航線擔任了 22 個月的駕駛員，進入清海鎮海運公司僅 4 個多月。

根據相關規定，6825 噸級的「歲月號」等 3000 噸級以上的客輪，必須由 1 級或 2 級航海師擔任船長，除船長之外，船上還要配置兩名以上的 2 至 4 級航海師。「歲月號」發生船難時有包括船長在內共 6 名航海師。

報導說，船長也可在安全區間交付 3 級航海師掌舵。但是船舶進港、出港或經過危險區間時，船長必須在駕駛艙全權負責指揮。事故發生地點是海水流速排行南韓第 2 的高危險區段，但海警從相關人員口中調查獲知，事故當時船長仍在駕駛艙外休息。

報導說，原本以關係人接受警方調查的船長，目前已被改為嫌疑人接受偵訊，檢方正考慮依據業務過失致死罪嫌，將他移送法辦。

2. 沉沒時船上報導

中央社 - 2014 年 4 月 17 日 上午 10:22

搭載 475 人的歲月號昨天上午 8 時在全羅南道珍島郡觀梅島西南方約 3 公里海上意外進水，客輪逐漸傾斜，最後完全沉沒。

朝鮮日報記者 梁智慧 (2014.04.30 09:40)

本月 16 日，從即將沈沒的“世越”號客輪中發出的最後一條信息由安山檀園高中某學生向手機聊天工具“Kakaotalk”發出，發出的時間是上午 10 時 17 分。根據 25 日公開的全南漁政船拍攝的視頻來看，當時是船體已經 90 度傾斜的“世越”號開始傾覆，大面積船體即將沈入海水之前。

上午 8 時 52 分許第一個撥打求助電話告訴船體正在傾斜。【16 日上午 8 時 48 分，客輪因急轉彎而傾斜進水下沉，當時最先將這一消息告知外界的不是乘務員，而是檀園高中教導主任姜民圭。他在事故發生 2 分鐘後的 8 時 50 分給學校打電話說：“船有問題。一名學生在 9 時 36 分留言說：“大家一定要活着見面。” 1 分鐘後，“歲月”號和珍島海上交通控制中心進行了最後一次聯絡。據推測，船長李俊錫和乘務員是此後立刻逃出客輪的。船員們 9 時 50 分左右獲救，10 時 30 分上岸。朝鮮日報記者 權承俊、鄭炅和 (2014.04.22 12:35)】這段視頻是在艙內傳來“大家千萬不要動”的廣播後停止。拍攝當時，船只已經傾斜 60 度以上，而到了 8 時 55 分“世越”號駕駛艙首次向濟州海上交通管制中心(VTS)發出了求助信號，稱“現在船只嚴重傾斜，請趕快來救援。”

有關學生的視頻始於 8 點 59 分，時長 9 分 30 秒左右。視頻顯示，僅僅過了 5 分鐘，船體變得更加傾斜，學生們也愈發驚慌，開始分發和穿戴救生衣。“哎，你也穿上救生衣啊”、“我們這裏缺一個救生衣”、“穿我的吧。我再去找一件。” 雖然船內已經難以行走，學生們還是彼此讓著，並未爭搶救生衣。從畫面看，能感到船體仍在繼續傾斜。船上依然未採取任何措施，一位學生忍不住說：“船長在做什麼，好像真成了泰坦尼克號了。”這時船上反復廣播說：“在目前位置上絕對不要移動，原地等待。”學生們齊聲

應道：“是”。在差不多的時刻（9點7分），2年級4班的班主任老師和學生們在“Kakao Talk”的群組上不停地交流。

在30分鐘之後，船體傾斜90度、海警救生艇抵達現場時，這個班仍在發送“一定要活下來”、“不要脫下救生衣”、“一會見”等信息，有關逃離客房的話誰都沒提。他們按照廣播的要求，穿著救生衣原地待命，以為這樣就會獲救。

10點，“世越號”傾斜90度以上，左側船已接觸水面。到了這一刻，學生們仍穿著救生衣，停留在船內。10點1分至8分，女生A一直在用手機和母親對話，她說：“我沒事。我們在船裏面的房間裏，都穿著救生衣。可是還有人在外面，真讓人擔心。”A反倒為跑到客房外面的朋友們擔心。A的母親鼓勵說：“要和朋友們一起戰勝難關”，最後的對話信息是：“不要喪失勇氣，和朋友們在一起，到時候再出來吧。”這位母親發出這句話的時間是10點9分，之後A再也沒有回答。

法新社 - 2014年4月17日 下午11:05

（法新社首爾17日電）南韓全國上下對客輪「歲月號」翻覆沉沒除了感到震驚，今天也交雜憤怒，因為有愈來愈多證據顯示，乘客在客輪失事時被要求留在原地，錯失逃生機會。

許多生還者在描述時強調1個事實，即歲月號昨天早上發生事故的第一時間，乘客不斷被告知待在座位上或客艙內。

1名逃過一劫的學生告訴南韓MBC電視台：「如果早點有人告訴我們往外逃，我們就會有較多人跳海逃生。」

她說：「但多數人都聽從指示，留在原地。」

南韓海事安全協會會長裴閔勳（音譯）表示：「寶貴的
第個 1 小時似乎因為指示乘客待在客艙內而浪費
掉了。」

未聽從指示而保住一命的 1 名 61 歲老婦送醫後告訴
記者：「我游泳了一會兒，成功爬到上甲板，再到一
扇窗戶，其他人都緊抓這扇窗。」

她說：「1 名男子拍打這扇窗戶，高聲求救。搜救船
隻抵達後敲破窗戶，把我們救出去。」

3. 2014 年 4 月 16 日相關通聯紀錄

8:45 a.m. 發生事故，劇烈碰撞聲，船迴轉 180 度。
根據生還者的說，聽到咚的一聲後，船就
開始傾斜。

8:55 a.m. 船上通報濟州交管，船正向右迴轉，有危
險。8:56 a.m. 船更傾斜無法走動。

8:59 a.m. 濟州交管要船上換高高頻道 21。

9:00 a.m. 船向左傾斜，貨櫃掉落海，無法確定船與
人員的情況，因為傾斜人員無法移動。
濟州交管要人員穿上救生衣準備棄船，船
回報人員很難走動。

9:05 a.m. 濟州交管轉給珍島交管。

9:07 a.m. 珍島交管問是否正在沉沒中，船上回答
是，正沉沒中。

9:10 a.m. 船上回報正傾斜中，可能翻覆。

9:12 a.m. 珍島交管問旅客是否登上救生艇，船上回
答沒有，因為船傾斜。

9:14 a.m. 珍島交管問旅客是否逃離，船上回答因船太
傾斜無法逃離。

9:17 a.m. 珍島交管問進水情形，船上回答左傾 50
度，人員無法從左向右移動，已告船員穿
上救生衣並等待，船員在駕駛台無法移動。

9:18 a.m. 珍島交管問浸水情形如何，船上回答無法
確定，部份甲板上的貨櫃掉落海，在駕駛

台無法一步一步的移動，要抓著牆壁才能站著立。

- 9:23 a.m. 珍島交管通知巡邏艇 15 分鐘後到，請廣播旅客穿上救生衣，船上回答無法廣播。
- 9:24 a.m. 珍島交管通知無法廣播要派人去告知旅客穿上救生衣及厚衣服，船上回答如果撤離可否馬上獲救。接著珍島交管通知馬上將救生圈拋落海。
- 9:25 a.m. 珍島交管通知人員撤離應由船長下決定，我們不知情況，旅客撤離應由船長下最後決定。
- 9:26 a.m. 船上回問如果撤離旅客，可否馬上獲救。珍島交管通知巡邏艇十分鐘後到。
- 9:27 a.m. 珍島交管通知一架直升機一分鐘後到。
- 9:28 a.m. 船上回答旅客很多，一架直升機怎麼夠。
- 9:37 a.m. 珍島交管問進水情形，船上回答無法確定，但海岸防衛艇及漁船已在五十公尺外，向左舷靠近，準備左舷撤離，已經廣播，但人員不容易向左舷移動。船向左傾斜 60 度，多數直升機及海岸防衛艇抵達。
- 9:38 a.m. 通話結束

4. 南韓客輪沉沒 恐因突然改向

中央社 - 2014 年 4 月 17 日 上午 10:22

初步調查顯示客輪航行中突然改向，導致船載貨物移位而發生傾斜、沉沒。

事發後，海警搜救本部隨即對船長和船員展開調查。初步調查顯示，這艘客輪在航行途中以較快的速度改變航向，過程中，船上裝載的 180 輛車輛和 1157 噸貨物一度移位導致船體傾斜，加上船舶的舵機失靈，導致船體失控。

據此推測，獲救乘客聽到的「巨大聲響」可能是貨物撞到船體時發出的碰撞聲，但具體事故原因還在進一步調查。

5. 船難 一聲巨響 船身傾斜乘客滑落海

自由時報 - 2014 年 4 月 17 日 上午 6:10

當地時間十六日上午九時許，乘客金城陸剛吃完早餐，便覺得船身開始傾斜，「起初我們以為是漲潮的關係」，不料客輪繼續傾斜，這時船長透過廣播警告乘客待在原地等候，不要隨意走動，否則會有危險。

6. 販賣機、行李砸得流血

事發當時在另一處的學生林亨閔（譯音）說，聽見一聲巨響後，客輪突然開始晃動傾斜，搖晃程度足以讓船上的貨櫃失去平衡，「接著大家不是撞在一塊，就是撞到物品，有人開始流血」。另一名獲救學生事後描述當時情景說：「行李和自動販賣機砸在乘客身上，每個人都在尖叫，還有人不斷流血。」

客輪持續傾斜至九十度，金城陸說，後來聽到直升機盤旋上空的聲音，「直升機上的搜救人員說，還能再容納五個人，所以我們讓學生先上去」。南韓電視台空拍畫面顯示，海水猛擊歲月號的欄杆，身穿救生衣的乘客滿臉驚恐地爬上救生艇，部分乘客則從極度傾斜的客輪滑下落海。

金城陸強調，船身開始傾斜時，船長並未要求撤離，所以每個人都待在原地不動，直到海水急速湧進船艙，大家才開始往上層移動，但在船身嚴重傾斜情況下，許多乘客難順利脫身。另名獲救乘客也證實金的說法，「工作人員一直要大家待在座位上，直到船身傾斜，大家全倒在一側，逃脫已十分困難。」

7. 南韓渡輪翻覆 乘客跳海獲救

法新社 - 2014 年 4 月 17 日 上午 2:20

（法新社首爾 16 日電）南韓今天表示，渡輪「歲月號」翻覆意外已造成 2 人死亡，164 人確認獲救，293 人仍下落不明。船上搭載 459 人，多為參加畢業旅行的高中生。不少乘客於跳海後獲救。

電視空拍到的驚險畫面顯示，海水打在下沉渡輪的欄杆時，穿上救生衣的乘客驚恐爬上救生艇。部分乘客從極度傾斜的渡輪滑下落海，包括似乎是一艘小漁船的船員在內的搜救人員，竭力救人。

一名獲救學生透過電話告訴南韓聯合電視新聞台（YTN）：「聽見一聲巨響後，渡輪就突然開始傾斜。」他說：「有些朋友重跌在地，開始流血。我們跳進海中，後來被救援船隻救上來。」

焦急萬分的學生家長聚集在安山（Ansan）這所高中，等待最新消息。

學校禮堂出現混亂景象，父母對學校人員吼叫，不斷撥打電話，希望和孩子取得聯繫。

一名母親告訴聯合電視新聞台：「我和女兒通上電話，她說，她和其他 10 名學生幸運獲救。」

母親說：「女兒和這些學生在跳海後獲救。」

南韓安全行政部表示，目前證實 2 人死亡，死者是一名男學生和一名女性船員。

不少人似乎是由先抵達事發現場的漁船及其他商船救起，海洋警察廳船隊與海軍船艦後來抵達，直升機也加入救援行列。

南韓安全行政部次官（副部長）李京玉（Lee Gyeong-Og）表示，南韓海軍海豹部隊及潛水員，仍持續搜尋沉沒的歲月號。

他說：「海中泥濘遍布，能見度相當低。」

8. 南韓客輪疑觸礁下沉 190 人獲救

民視 - 2014 年 4 月 16 日 上午 11:01

南韓今天上午傳出重大事故，一艘去年才投入營運的新客輪，從仁川港前往濟州島途中，疑似因為觸礁，船身突然傾斜 90 度，一直往下沈。

據南韓媒體報導，船上乘客中，有 325 人是京畿道安山市檀園高中的學生，他們搭船到外地旅行。

這艘客輪在當地時間今天早上 8 點 55 分左右，也就是台北時間上午 7 點 55 分左右，在全羅南道珍島郡屏風島北方 20 公里的海上，突然發生進水意外船身向左舷傾斜 90 度，不斷往下沈。

海警接獲報案，立刻派船隻和直升機前往搜救，稍早已經救出 190 多人。

由於當地今天早上有大霧，是否因此而發生意外，還有待調查。

美國 CNN 電視台主播：「搭載 450 人的一艘客輪，在南韓的西南沿岸沈船，搜救作業正在進行中。」

9. 南韓「歲月號」客輪沉沒舵機可能故障

NOWnews 國際中心 - 2014 年 4 月 23 日 下午 5:27 綜合報導

南韓客輪歲月號 16 日上午翻覆沉沒，截至 23 日為止已至少造成 150 人死亡。美國媒體報導，一名海洋學教授與當時駕船的三級航海師談話之後，認為是客輪大轉向是因為舵機出問題，造成翻船。

根據美聯社報導，木浦國立海洋大學金姓教授曾教過 26 歲的朴姓女航海師，女航海師 19 日被捕後，這名教授前往拘禁中心和她談話。金姓教授表示，朴姓女航海師說自己下令舵手轉 5 度的彎，但舵機轉過頭，舵手無法把舵轉回來。

根據追蹤系統顯示，歲月號當時轉了 45 度的彎。南韓檢方正在檢視這次轉彎，是否為海難發生的原因。

10. 南韓沉船 出事前神祕 J 形大轉彎

自由時報 - 2014 年 4 月 23 日 上午 6:11

南韓官員向美聯社透露，根據最新的船隻位置資料，歲月號在出事前，大致維持在航道上，最後卻來個 180 度大轉彎，使得船隻軌跡看來如 J 形。

南韓消防防災廳 22 日公布了船難發生後的第一通求救電話，這通電話是一名船上的男學生打來，由於男

學生太過慌張，消防人員花了一些時間，才確認出事的船隻是歲月號。之後，消防單位又接到約 20 通求救電話。

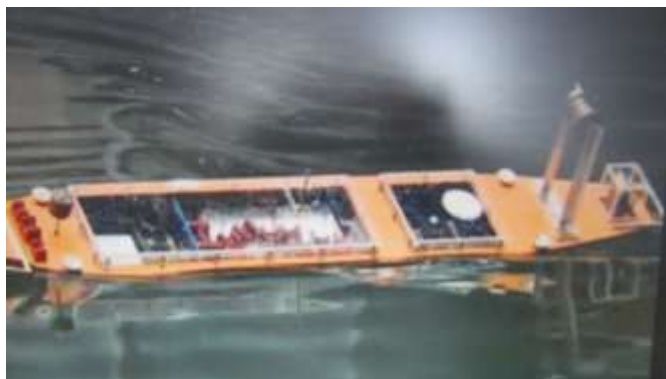
另外，南韓 KBS 電視引述歲月號船員與濟州島船舶交通服務中心間的通話紀錄顯示，乘客一再接獲留在原地的指示。約莫半小時期間，第 3 層甲板的船員用對講機反覆詢問艦橋長官是否應該下令人員棄船，但遲遲無人回應。

11. 相關圖片











五、事故判斷錯誤

1. 航海履歷起底 逃跑船長有前科？

朝鮮日報記者 梁升植 (2014.05.08 14:41)

“世越”號客輪沈沒事故發生後，船長李俊錫（音）因事故發生時未采取妥善措施而被指為這一大型悲劇的罪魁禍首。而且經證實，三年前“Ohamana”號

客輪發生類似事故時，“一級航海師”李俊錫也在那艘客輪上。

“Ohamana”號客輪的大小、結構都和“世越”號相似，航行路線也相同（仁川-濟州），因此這兩艘客輪被稱為“姐妹船”。2011年4月6日，“Ohamana”號承載648名乘客從仁川港出發後發生故障並漂流了5個小時。乘客們當時惶恐不安，其中430人是去春遊的仁川一所高中的二年級學生。海洋水產部7日向新政治民主聯合議員金椿鎮提交的《李俊錫船長乘船履歷證明》中證實了這一點。《乘船履歷證明》顯示，李俊錫2011年4月4日至8日以一級航海師的身份搭乘“Ohamana”號客輪。事故發生後，並沒有人事調動措施，而是讓他繼續擔任“Ohamana”號船長一個月時間。一級航海師在船長不在時代理船長職務。“Ohamana”號當時從仁川港出發30分鐘後，因發動機故障而停船。

據悉，當時客輪已經斷電，但李俊錫和其他乘務人員只通過廣播讓乘客“原地等待”，除此之外沒有采取其他措施。“Ohamana”號在海上進行緊急修理後返回仁川。另外，“世越”號客輪運營商清海鎮海運是最近5年裏全國客輪運營商中發生事故最多的公司。金椿鎮透露，清海鎮海運所屬客輪在2009年至2013年共發生6起事故。

2. 中國專家進言：船長誤判錯失了救命良機

一旦傾斜就失去機會

海上救援、打撈專家、中國大連海事大學教授弓永軍指出：“甲板上準備了救生衣和救生艇，越快讓乘客聚集到甲板上，生存可能性越大。就‘歲月’號沈沒事故而言，‘不要動’的廣播是造成嚴重傷亡的直接原因。”

中國航運界媒體“航運界網站”總編齊銀良也提出類似主張。他說：“客輪發生傾斜時，船長應下令讓乘客‘穿上救生衣到甲板上’。然後乘客按照乘務員的指揮登上甲板等候救援。如果船體急劇傾斜，要立刻跳進海裏。”

專家指出，一旦錯過這個機會，就會面臨難以挽回的局面。中國華鷹遠洋漁業有限公司董事長李科平指出：“一旦船體開始以 10 度、20 度的速度傾斜，就很難從船裏逃出去。如果傾斜到 90 度，乘客就無法自由移動。這時如果不抓住東西幾乎不可能出去。”他還說：“乘務員的指揮十分重要。‘歲月’號事故發生時有乘務員指揮嗎？哪怕有一名乘客沒有逃出，乘務員都有責任。”

外部救援工作也存在問題

中國海軍軍事學術研究所研究員曹衛東說：“船體發生傾斜時，當務之急是防止浸水。”他說：“一旦浸水，水就會在壓力的作用下大量流入。只有盡快阻止海水流入，才能有助於船體恢復平衡。”

3. 國外專家解析韓客輪沈沒慘案

朝鮮日報駐東京特派記者 車學峰/駐北京特派記者 安勇炫 (2014.04.19 06:08)

此次發生沈沒事故的“歲月號”客輪是日本航運公司 A-Line Ferry 2012 年出售給韓國的。在此之前，“歲月”號在日本航行 18 年，從未發生過事故。該公司制定的“海難處理”規定中，確保生命安全、不對事故持樂觀態度，考慮最惡劣的情況採取措施等內容被列為最重要的條款。同時還規定“尊重船長的判斷和採取的對策”。也就是說，一切都取決於船長。這是理所當然的。各國海難專家指出，“歲月”號觸礁到沈沒的過程持續了 140 分鐘，之所以錯過這個生存機會，是因為決定乘客和客輪命運的船長沒有遵守這條理所當然的規定。

事發初期船長持樂觀態度決定命運

專家分析稱，如果船長不是故意要製造慘案，那麼初期階段持樂觀態度就是錯失良機的決定性因素。

希臘雅典理工大學船舶設計室研究室長阿波斯托洛斯-帕帕尼克勞（音）說：“船長在事發初期樂觀地認為客輪傾斜狀態會持續很長時間。這是本能地不想去想最惡劣的情況。所以說平時要針對最惡劣的情況進行訓練。如果不進行這種訓練，就會因為樂觀而命令乘客‘等待’。這種初期失誤瞬間決定了命運。”

其他國家專家的反應也大致相同。他們都認為事發初期的誤判浪費了 140 分鐘並引發慘案。日本北海道大學教授芳村康男表示：“確認客輪浸水後應立即讓所有乘客都躲到甲板上，然後用救生艇幫大家逃生。這無疑是一起因為船長盲目樂觀釀成的事故。”

芳村康男對此指出：“為了防止船體進一步沈沒，應該盡早利用氣泵注入空氣。沈沒後應立即出動潛水員展開救援，但潛水員也有可能陷入危險，所以初期採取措施非常重要。”

日本客輪公司事故處理規定

 事故處理的基本態度	 船長需要採取的措施
<ul style="list-style-type: none"> - 首先要確保生命安全 - 不對事故持樂觀態度，針對最惡劣情況採取措施 - 以處理事故為首要任務 	<ul style="list-style-type: none"> - 事發時為確保生命安全而採取萬全措施 - 迅速向航運管理者和海上安全機構（海警）通報事故情況和應對措施 - 客輪面臨危險或存在這種可能性時要立刻發出求救信號並緊急聯絡

≡ 曾運行“歲月”號的日本A-Line Ferry內部規定



六、慌張船長



韓海警首公開救助錄像 船長穿內衣逃生[視頻]
朝鮮日報網 (2014.04.28 10:57)

警備艇 123 號艇的一名海警用手機拍攝，紀錄了 16 日上午 9 時 35 分至上午 9 時 45 分的沉船現場情況。這段視頻清楚地紀錄了船長李俊石等“世越”號船員棄乘客搶先逃走的情景。上身穿黑色開衫，下身只穿四角短褲的船長在 3、4 名海警救援隊員的幫助下拼命逃出“世越”號。當時，一位女性恰好就站在李俊石的旁邊等待救援，李俊石竟先伸手抓住了救援隊員的手。

該視頻證實 15 名船員已從 16 日上午 9 時 35 分開始棄船逃生。最先逃出的是“世越”號機械室的 8 名船員。

「歲月號」船難畫面公開 船長僅穿內褲倉皇逃生
NOWnews - 2014 年 4 月 28 日 下午 3:19..
國際中心／綜合報導

南韓海岸警衛隊今(28)日公開「歲月號」翻覆沉沒後，船員率先逃生的畫面，其中，代理船長李準石甚至連外褲都來不及穿，只穿著內褲就慌忙登上最先抵達的救生艇。

根據南韓媒體報導，在影片中可看到歲月號船員不顧乘客率先逃生過程，當時船員們已將制服脫下換上便服，在救生艇到達後，就在海警協助下急忙逃離客輪登上救生艇，但船員在逃生期間，皆未向海警表明自己的船員身分。

據了解，在歲月號生還的 22 名船員中，除了 7 名服務人員或廚房人員外，包括代理李準石在內等 15 人，皆被檢方逮捕或拘留。

存者目擊：客輪沉沒 船長先落跑

自由時報 - 2014 年 4 月 18 日 上午 6:22

〔編譯詹立群／綜合報導〕南韓客輪「歲月號」十六日從仁川開往濟州島時翻覆沉沒，有倖存者目擊六十九歲的船長李俊錫（譯音）在事故發生後不顧乘客安危，率先跳上救生艇逃生，據稱在逃生後還忙著晾乾鈔票，引發輿論質疑與家屬不滿。他十七日二度接受傳喚調查時只說非常抱歉，沒臉面對乘客和失蹤者家屬。若調查證實李某失職，他將面臨五年以下有期徒刑，此外他是代理船長，駕駛資格也遭質疑。

一名自稱是第一批跳上海警船獲救的倖存者告訴南韓電視台，他聽到搜救人員說船長比自己更早逃跑。另一名目擊者說，船長也是第一批獲救的人。朝鮮日報引述海警當局調查指稱，李某是最先逃出沉船的一批人之一，他在首次接獲事故報告四十幾分鐘後便逃到船外，二十分鐘後和五十幾名乘客一起獲救。

首批獲救 含輪機長等 6 船員

除船長外，輪機長和舵手等六名船員都是首批獲救人員。相較之下，三十多名船員中，除已死亡者外，其他船員到船隻沉沒為止一直負責船內廣播，最後大都獲救。

代理船長 自稱不熟悉船隻

警方查明李某是代理原船長申某掌舵，自稱不熟悉出事船隻。「船員法」規定，當船舶遇險時，船長有義務為保護人員、船舶、貨物竭盡全力，若失職可處五年以下有期徒刑。據報導，還有目擊證人指稱李某在逃生後，接受媒體採訪時還忙著晾乾浸濕的紙鈔，甚至大喊：「這些錢是我的！」疑似精神狀態不穩。

全羅南道木浦海洋警察署十七日凌晨首度偵訊李某後，安排他入住木浦市醫院，上午進行二度傳喚調查。李某用連身帽上衣的帽子遮住全臉，在回答問題過程中多次啜泣哽咽，說對乘客家屬、失蹤者感到抱歉、「沒臉見人」。對於記者提問是否搶坐救生艇逃生、出事前由誰掌舵、何時才發現有狀況等問題，他都沒有回答。

一名倖存高中生崔民馳（譯音）說，當時根本沒人告訴大家逃命，當水一直灌進來，船方人員還一直說「待在原地」。朝鮮日報引述海難救助專家裴敏勳（譯音）說法指稱，廣播要大家待在船艙等候，使乘客浪費了關鍵救命的一個小時，當時應該要他們穿好救生衣，逃到船外等待救助。

[韓沉船慘案]外媒批評船長為「歲月號的惡魔」
朝鮮日報駐紐約特派記者 羅志弘、駐北京特派記者 安勇炫 (2014.04.21 12:06)

韓國失事客輪“歲月”號船長李俊錫（音）只顧自己逃生置數百名乘客和客輪於不顧，就此《紐約時報》使用“乘務員的恥辱”、“惡魔”等措詞進行了強烈批評。《紐約時報》20日報導說：“1912年發生泰坦尼克號沉沒事故時，船長和客輪同生共死，這種令人驕傲的傳統在船員中延續下來。但2012年意大利科斯塔-康科迪亞號郵輪沉沒時，船長弗朗切斯科-斯凱蒂諾棄船而逃，這次又出現了李俊錫，第二次破壞了

泰坦尼克號的傳統。”該報還說，這是乘務員的恥辱，李俊錫被博主們稱為“歲月號的惡魔”。

泰坦尼克號沉沒兩年後締結的《國際海上人命安全公約》規定，船長有責任保護船隻和所有乘客的安全。此後發生的各種沉船事故中，船長們都忠實履行了這一公約。

美國經濟專門雜誌《福布斯》指出，不透明和不盡義務的韓國企業文化也是造成“歲月”號慘案的原因。《福布斯》直接提及清海鎮海運代表金漢植(音)的名字並指出：“聽說金漢植在事故發生後受到衝擊進了醫院，他可能真的很痛苦，但從韓國企業文化來看，這也有可能是為了逃避責任。”《福布斯》還報導說：“韓國企業家經常為得到別人的同情而穿着病號服或坐輪椅出現。韓國國民已經看慣了坐輪椅的企業代表。”

中國《環球時報》英文版報導說，“歲月”號沉沒事故是對韓國現代化水平的考驗。該媒體在題為《發達國家也面臨安全危機》的社論中指出：“此次事故不禁讓人產生疑問，像韓國這樣的現代化國家的海上安全和應急管理水平為何遠遠不及預期？”《環球時報》指出：“韓國發生的這次災難暴露了後起現代化國家的局限性和脆弱性。現代化建設的重點應放在保護人命安全上。”

七、相關報導

1. IMO 會議前追思

Minute's silence observed by IMO Legal Committee for Sewol accident victims

Briefing : 14 , April 28 , 2014



Observing silence for Sewol victims. Left to right : Mr. Koji Sekimizu , Secretary-General , IMO; Mr. Kofi Mbiah (Ghana) , Chairman , Legal Committee; Mr. Gaetano Librando , Secretary of Legal Committee and Acting Director , Legal Affairs and External Relations Division , IMO.

Delegates to IMO's Legal Committee observed a minute's silence today (28 April 2014) to demonstrate their compassion for the victims of the tragic accident involving the ferry Sewol on 16 April 2014.

During his opening address to the Legal Committee (the first IMO Committee to meet since the Sewol tragedy) IMO Secretary-General Koji Sekimizu expressed his hope that IMO would be informed of the outcome of the casualty investigation to find the causes of the Sewol incident , and , in particular , any findings to suggest the need for improvements in safety standards and recommendation

Referring to the fact that there had been a number of accidents involving domestic ferries in developing countries in recent years and, under the Technical Cooperation Programs already established by IMO, if the casualty investigation were to reveal the need for such action at the international level, IMO has a specific project on domestic ferry safety, Mr. Sekimizu further stated, "I have the opinion that the time has now come for IMO to step forward to take action to improve the safety of passenger ships carrying hundreds of the general public, regardless of the nature of their voyage, whether domestic or international. Only IMO can take such action."

His words came in the wake of the Sewol tragedy, which took place in the Republic of Korea nearly two weeks ago, with considerable loss of life. In the immediate aftermath of the accident, Mr. Sekimizu wrote to the Ambassador of the Republic of Korea to convey the profound sympathy and compassion of the Organization to the families, friends and colleagues of victims. Now he has called for the membership to unite behind a new policy direction to help prevent a recurrence of such incidents in the future.

2. 「世越號」沉船事故 韓朝野要求國政調查

中廣新聞網 - 2014 年 5 月 21 日 下午 10:41

「世越號」沉船事故 韓朝野要求國政調查

為查明「世越號」沉船事故的真相，南韓朝野今天向國會提交了要求展開國政調查的申請書，國政調查對象包括青瓦台。

據韓聯社今天報導，南韓朝野在國政調查申請書中表示，進行國政調查是為了查明事故原因、弄清相關責

任，透過制度改善保障國民安全。朝野將組建「國政調查特別委員會」，並於 27 號在國會全體會議上，對國政調查計畫書進行審議和票決，之後正式展開國政調查。計畫書將規定具體調查範圍、物件、方式、程序和時間等。

今天提交至國會的申請書，要求先對「世越號」沉船事故發生後，濟州和珍島管理中心、地方政府、海洋水產部、海洋員警廳、安全行政廳、國防部、國務總理室、青瓦台等在接到報告後，採取了什麼樣的應對措施，報告是夠及時合理，以及搜救工作為何失敗等原因進行調查，並對災難應對系統進行檢查。

根據此調查範圍，青瓦台也將接受調查。目前推測，青瓦台國家安保室室長金章洙等，都在調查對象範圍內。另外，朝野有可能在最終確定調查範圍時，就是否將前任或現任總統，也包括進去進行對質。（王長偉首爾報導）

3. 沈船 15 名船員今受審 殺人罪是否成立？

朝鮮日報記者 金成鉉 (2014.06.10 09:35)



因在世越號沈船事故發生後，放棄乘客，先行逃生而被拘留起訴的船員將於 10 日開始接受審判。

光州地方法院刑事一部 9 日表示，將於 10 日下午 2 時在 201 號法庭對船長李俊錫等 15 名船員進行首輪審判。當天的審判屬“公審準備”階段，程序包括對今後在公審過程中交鋒的控辯雙方的爭議點進行整

理和收集證據等，被告人也將全體出席。很多船員都承認有部分過失行為，本次審理的最大爭議是，指控其中四名船員犯有殺人罪是否成立。

法院為了讓 15 名被告和 7 名辯護人全部就座，對法庭進行了改造。將被告和辯護人的座位從 8 個增加到了 24 個，將控方座位從 4 個增加到了 6 個。還決定通過設在 201 號主法庭的 3 臺攝像機向 204 號輔助法庭直播審理情況。主法庭的 103 個和輔助法庭的 75 個旁聽席票已抽籤完畢，將在審判當天分配。

法院出於對受害者家屬心理狀態的理解和考慮，特意請安山心理創傷中心專家對法院和檢察院相關人士進行了心理和應急處理培訓，還在法庭設置了大屏幕，以便檀園高中學生等作為證人遠程參與審理。

沈船船員昨首次受審 被告拒不認罪

朝鮮日報記者 金成鉉/金恩廷 (2014.06.11 09:28)

世越號客輪 2014 年 4 月 16 日發生沈沒事故的第 56 天，拋棄 400 多名乘客，先行逃生的船長李俊錫等 15 名船員首次接受了審判。

10 日下午 2 時，光州地方法院對世越號船長李俊錫等 15 名船員首次進行了公審準備階段的審理。

檢方指控李俊錫和一級航海師姜某、二級航海師金某和輪機長朴某 4 人犯有殺人罪、殺人未遂、違反海難救護法罪等。檢方稱，負有救人義務的船長等人明知乘客會死，仍然先行逃生，犯有“不作為(沒有做應該做的事)殺人罪”。如果罪名成立，這些人可被判處死刑。

但當天船長等 4 人通過辯護人表示“不存在故意殺人的意圖”，否認了所有指控。當天另外 11 名被告也對遺棄致死傷、職務過失導致船只沈沒和違反海難救護法等大部分指控進行了否認。

韓首審沈船船員 遇難者遺屬大聲疾呼聲討



▲世越號船長李俊錫在法院出庭受審

10日下午2時23分，對世越號船長李俊錫等的首次審判在光州地方法院201號大法庭舉行。不顧船長身份逃離事發現場的世越號船長李俊錫身穿黃色囚衣走進法庭。緊接著一級航海士姜某、二級航海士金某、機關長朴某等事發當時丟下乘客私自逃命的15名船員依次走進法庭。頓時，廳內旁聽席上爆發出了憤怒的喊聲：“擡起頭來看我們！”“你們這些殺人犯！我們的孩子死了，要是你們的孩子，能那樣做嗎？”船長李俊錫似乎要躲避遇難者家人的眼光把臉藏在站在身邊的法庭指定律師身後。三級航海士朴某和三級機關師李某等則哭喪著臉抖動嘴唇，時而遮住臉聳起肩膀。其他船員表情呆板，似乎魂不附身。103個旁聽席被遇難者和失蹤者家屬坐滿。他們呼喊：“我們受不了了，心都快要炸了！”其中幾個人不忍心正視被告便走出了法庭。他們說：“真想把水瓶扔向他們厚顏無恥的臉上。”

世越號慘案造成292名死亡12名失蹤。事發56天後光州地方法院開庭進行了首次審判。當天下午2時許，刑事11部審判長林正燁等3名法官以悲壯的表

情入席。審判部表示，該法庭將審明悲劇發生的原因，若被告人有責任，將判決該受到何等處罰。本部為此將盡職盡責，全力以赴。另行安排的 74 席 204 號副廳用大屏幕轉播了審理實況。

審理期間，所有被告人的目光始終朝著下方。部分人露出笑容時，遭到受害人家屬的抗議。當天是為公審做準備的最後一天。在正式審理臨近之際，法庭需要理清爭論焦點和審理計劃。15 名被告人、4 名檢察官、7 名辯護人出庭。105 名受害人家屬和 170 名其他旁聽人士、被告人家屬、記者等觀看了審理過程。



▲10 日下午，光州地方法院在 201 號法庭舉行了對“世越號”船長李俊錫和船員們的首次審理。

考慮到國民對本案的關注，法院破例允許記者在被告人進入法庭前拍攝，限時 5 分鐘。此外，201 號法庭旁邊還臨時設立了一個輔助法庭，用大型顯示器直播法庭畫面，供“世越號”慘劇受害人家屬實時觀看。

/朝鮮日報記者攝影

“世越號”船長李俊錫的辯護人說：“事故原因是超載，被告不過是臨時船長，根本無權過問。檢方主張被告故意不履行救護義務，為獨自逃生離開船隻，這

一指控太過分了。應從法理上，縝密討論是否指控被告涉嫌殺人。”這時，旁聽席傳來怒吼聲“你就是這樣混飯吃的嗎？”審判長立即制止說，理解你的憤怒，但是不要幹擾法庭的審理。

審判長叮囑說：“雖然能夠理解家屬們的心情，但是大聲喝罵會讓審理無法進行。審理的目的就是要判斷被告人是否有罪，揭開事實真相，務必克制憤怒情緒。”旁聽席立即有人大喊：“做不到”。審判長表示，如果受害人家屬代表在場，請站起來到前面發言。2點29分，受害人家屬代表金炳權（音）在證人席上說：“已經過去了近2個月。原以為內心的傷口會隨著時間愈合，可是時間對於我們來說，像是靜止了。直到現在，每當看到穿著校服的孩子們，我的腦海中都會浮現出孩子喊‘爸爸、媽媽’的樣子。”說到這裏，金炳權泣不成聲。瞬間，旁聽席也是哭聲一片。金炳權說，唯獨被告們活下來了，肩負著救護乘客責任的被告們最先逃了出來，最先獲得海警救助的也是被告們。金炳權哽咽著說，無論如何也不能原諒的是，被告們總應該在逃跑之前，用廣播告訴所有人棄船吧。

每當遺屬的喊聲和哭泣聲響徹法庭時，被告人進一步低下了頭。三級航海士樸某抖動著肩膀哭泣，三級機關師李某用手絹遮住了臉。遺屬們呼籲建設再沒有4.16的社會，要求嚴懲船員，使遇難者伸冤解恨。金炳權說，希望被告人說實話，如果你們也有子女……當他說到這裏時，場內頓時又爆發出了痛哭聲。

光州地方監察廳強力部部長檢察官樸載億說：“孩子們留下一句‘媽媽爸爸，我愛你’就沈入海底，那些還不知家人下落的家屬，他們的痛苦更是難以估量。”他用顫抖的聲音說：“在審理引起國民公憤的被告人審判中，我們要判明沈船原因，嚴正追究事故

責任。”在該檢察官宣讀起訴 15 名被告人的起訴摘要時，檢察官們的眼裏也閃動著淚水。

下次公審在 17 日上午 10 時進行。審判部計劃每周進行一次審理，11 月前結束一審判決。

4. 朴槿惠總統相關報導

中廣新聞網 - 2014 年 6 月 6 日 下午 3:55

朴槿惠今「顯忠日」：建設一個安全的國家

今天是南韓第 59 屆「顯忠日」紀年儀式，而南韓總統朴槿惠，出席在國立首爾顯忠院紀念儀式時致辭強調：今後，政府將致力於糾正南韓社會的不正常舊習，建設一個嶄新、安全的國家。這項工作離不開國民的積極參與。

朴槿惠說，若不清除根深蒂固的各種社會弊端，南韓就無法保障國民安全、經濟振興，以及國民幸福。而南韓的「顯忠日」，是緬懷為保住國家安全而獻出寶貴生命的烈士英雄的節日。

韓聯社今天報導，朴槿惠在談及北韓問題時表示，若北韓持續開發核武，繼續發起挑釁和威脅，朝鮮半島就無法實現和平，若北韓當局願意實現經濟發展、提高居民的生活水準，就應先放棄核開發和挑釁行為。希望北韓儘早棄核，在國家社會的支援下，實現經濟發展，改善居民生活品質。

截至目前，南韓政府果斷應對北韓挑釁，致力於為實現朝鮮半島和平統一打下基礎。朝鮮半島的和平與統一，將給兩韓兩地居民帶來幸福和繁榮，進而為東北亞和全世界打開新的可能性。

朴槿惠宣布解散海洋警察廳

中央社 - 2014 年 5 月 19 日 上午 10:13

（中央社記者姜遠珍首爾 19 日專電）南韓總統朴槿惠今天上午在青瓦台就「世越號」客輪沉船事故發表「對國民談話」，表示自己應負起最終責任，並宣布

解散被輿論抨擊為「官商勾結」導致救難不力的海洋警察廳。

在「世越號」海難事故發生第 34 天的今天上午 9 時，透過 KBS、MBC、SBS 電視台在青瓦台現場直播的「對國民談話」，朴槿惠在最後一道出「世越號」客輪沉船事故中捨生取義的檀園高中教師、將救生衣脫給朋友後再進入船艙救人而喪生的檀園高中學生、先救乘客而葬身大海的服務員等「義死者」的名字，她同時忍不住悲傷落淚。

朴槿惠說，作為總統，自己沒有保護好事故客輪的乘客，對此感到無比悲痛，此次事故的最終責任在於她。她還說，作為守護國民生命和安全的總統，對讓全體國民經歷痛苦表示深深的歉意。

朴槿惠在談話中宣布，解散對「世越號」沉船事故搜救不力的海洋警察廳，將海洋警察廳的搜查和情報任務移交給警察廳，海洋搜救、海洋警備任務移交給即將新設的國家安全處。同時也將安全行政部所掌管的救難等核心功能移交給國家安全處，大幅縮編安全行政部的組織功能。

南韓當局擬將安全行政部的安全、人事、組建組織等核心功能分離，將其中的安全事務移交給國家安全處，人事和組建組織的功能移交給即將新設的行政革新處，海洋水產部的海洋交通管制中心移交給國家安全處，海洋水產部將專門負責海洋產業和水產業發展工作。

在長達 24 分鐘的「對國民談話」中，朴槿惠向國民表示，將擬訂包括組織由朝野及民間人士參與的真相調查委員會在內的特別法，並透過真相調查委員會研討「世越號」相關問題。

朴槿惠還表示，政府將儘快把包含上述內容的政府組織法修訂案提交給國會。

對於南韓社會揣測的內閣改組及青瓦台幕僚調整一事，朴槿惠隻字未提。1030519

海難死傷慘 朴槿惠將正式道歉

中央社 - 2014 年 5 月 2 日 下午 2:53

她坦承，執行救援工作的過程暴露許多問題，必須檢討改進以構建完善的救災體系，才能維護社會安定。

朴槿惠指出，南韓國民有勇氣和智慧面對和解決困難，希望宗教界領袖鼓勵廣大國民重新振作。

歲月號船難 朴槿惠向人民道歉

中國時報【簡恒宇、尹德瀚 綜合報導】2014 年 4 月 30 日

南韓總統朴槿惠 29 日在青瓦台主持國務會議時，就「歲月號」船難事件表示，政府沒能有效預防事故的發生，事發後的應變能力和善後措施也不完善，她為此向全國人民致歉。

朴槿惠表示，「本次事故造成許多年輕生命的逝去，代價高昂，我對國民深感愧疚，心情很沉重」，並向罹難者家屬說，「對該事故中的罹難者深表哀悼，對於失去親友而感到巨大傷痛的生者，致上最誠摯的慰問」。

朴槿惠吊唁沉船遇難者 遺屬悲痛发泄不滿

朝鮮日報記者 金真明/李知殷 (2014.04.30 09:10)

韩国总统朴槿惠 29 日上午来到政府设在京畿道安山市檀园花郎公园的“世越”号沉船遇難者集体灵堂吊唁，吊唁全程历时 23 分钟。虽然朴槿惠当初预定吊唁 10 分钟，但因为听遗属的意见，超出了 10 余分钟。领上衣黑色长裙、胸前别着印有“谨吊”的丝带、戴着白手套的朴槿惠来到了灵堂。她手拿一枝菊花，凝望着列成一排的学生遗像，从最左侧开始缓缓地一直走到最右侧。看到一位看似遗属的老奶奶哭着说了什么，朴槿惠抱着老人的双肩安慰她。

朴槿惠献花、烧香和默哀后，在吊唁留言簿上写下“悼念突发事故中的遇难者，谨求冥福”。一位男性遗属冲动地高喊“既然总统来了，就应该见见遗属”，另一位女子也哭着说“总统阁下，死者是我的孩子，但也是您的孩子”。



▲朴槿惠 29 日来到政府设在京畿道安山市檀园花郎公园的“世越”号沉船遇难者集体灵堂吊唁。图为她在安慰一位跪着说“有话要对总统讲”的遗属。

朴槿惠走近遗属，倾听了他们的哭诉。某男性遗属表示“有话要说”并跪了下来，朴槿惠赶紧抚肩安慰他。该男子说：“请严惩那些优柔寡断、贪生怕死的海警渎职者。不要让这种事再次发生。”朴槿惠答复“一定会这样做”。

一位女性遗属说：“（总统）应该始终留在现场。现在海中的孩子们还在等着总统亲自下去指挥呢。”

一些遗属气愤地抱怨，关于开设灵堂的通知做得不到位。政府当天上午 10 时开放官方灵堂后，没有准确通知檀园高中家长等遗属将火葬骨灰或灵位放在何处。一男性遗属哭着说：“家属和遗属都在（临时灵堂所在的安山）奥林匹克纪念馆，听说（转移灵堂的）公

告是今天发布的，我们什么也不知道。学校发的（短信通知）是遇难学生的电话。都转移到花郎公园了，也没接到通知，太让人生气了。”朴槿惠听了这些，深深地叹了一口气。

朴槿惠最后将政务首席朴峻雨带到家属面前说：“关于家属们的要求怎么中间被办成了这样，我会进行了解解和问责。希望（政务首席）你留在这里详细全面地了解这些人的困难并加以解决。”

朴槿惠親臨珍島客輪沈沒現場朝鮮日報網 (2014.04.17)



韓國總統朴槿惠通宵聽取珍島客輪沈沒事故情況報告後，取消所有日程，於17日來到珍島事故海域。

朴槿惠當天中午時分到達位於全羅南道珍島郡鳥島面屏風島以北20公里海域的客輪沈沒現場，親自檢查情況，鼓勵軍方和海警等的救援活動。

據悉，朴槿惠當天上午乘坐專機在光州機場出發後，又經陸路到達珍島，然後乘船來到事故現場。

青瓦臺秘書室室長金淇春、政務首席秘書朴峻雨和宣傳首席秘書李貞鉉陪同朴槿惠來到珍島事故現場。

青瓦臺一位相關人士說：“朴槿惠總統一夜沒睡。她通宵聽取現場情況報告，觀看報道救援情況的新聞。”

朴槿惠無限期推遲了當初決定在當天主持召開的公共機關正常化研討會等，取消了當天所有日程。

青瓦臺目前進入緊急狀態，國家安全室室長金章洙牽頭在危機管理中心掌握救援情況。據悉，金章洙向朴槿惠實時報告事故現狀。

客輪沉 朴槿惠：不放棄任一人

中央社 - 2014 年 4 月 16 日

（中央社記者姜遠珍首爾 16 日專電）南韓總統朴槿惠今天接獲青瓦台國家安保室長金章洙有關客輪「歲月號」在珍島海域觸礁沉沒的報告，立即指示海軍等有關單位全力搶救，她並強調，一個人也不能放棄。

南韓總統府青瓦台發言人閔庚旭表示，朴槿惠指示，動員海軍和海警一切人力和裝備以及附近可動員的人力，全力展開搶救，徹查包括船艙和輪機艙等，一個人也不能放棄。

南韓韓國放送公社（KBS）電視台在救難特報中，與獲救的京畿道安山市檀園高中畢業旅行女學生通電話，獲悉搭乘「歲月號」客輪的該校師生 339 名都已安全獲救。

KBS 報導，「歲月號」客輪船務公司主管稱，包括乘客和船員，最終確認搭載 477 人，目前發現 1 名死者朴智元（音譯）是船務公司職員。

木浦海洋警察署消息人士透露，今天上午 8 時 58 分許，6825 噸級「歲月號」客輪在全羅南道珍島郡屏風島以北 20 公里海上發生觸礁事故，客輪急速向左舷傾斜 90 度左右，船身逐漸沉沒。

接到「歲月號」客輪的求救訊號後，海警緊急派遣警備艇和直升機馳援，展開救援工作，已將 6 名受傷乘客送往醫院急救。

報導說，「歲月號」客輪於 15 日晚間 9 時許從仁川港出發，駛往濟州的途中發生事故。乘客中有 339 人是京畿道安山市檀園高中的學生和教師。1030416

從船長角度探討人為疏失

方信雄

壹、前言

長久以來，「人定未必勝天」一直是謹慎的船長面對大自然所應抱持的態度。不容否認的，儘管大自然環境依舊詭譎難測，但科技終究克服許多往昔不敢想像的不可能。然令人遺憾的是，當前的許多海事卻常發生在非常友善的大自然環境下，尤其本文所欲探討的人為疏失更成為近年來船舶事故發生的最主要原因。

以最近發生的幾起海事為例，其中最為典型的人為疏失案例就屬船長 247 公尺的貨櫃船中遠釜山，於 2007 年 11 月 7 日清晨在引水人 Capt. John Cota 引領下於濃霧中撞上舊金山～奧克蘭大橋的橋墩(橋墩跨距約 700 公尺)。該船撞上橋墩之稍前，海岸防衛隊的 VTS 曾警告引水人其船身態勢與大橋呈平行狀況，並質疑與確認其操船企圖。但包括引水人在內的駕駛台團隊成員，尤其是身負船舶安全最終責任的船長，竟然毫無警覺意識，亦未及時採取因應措施，終造成嚴重的油污染事件。

其次，2012 年 1 月 13 日義大利客船 Costa Concordia 在天候與視線良好的情況下於 Isole le Scole 觸礁傾覆，並造成 32 人死亡的慘劇。該案之所以引人側目與無法諒解，乃因整個事故竟是船長為博得友人的讚許，一時興起脫序刻意偏離預定規劃的航路致觸礁所造成者。

之所以舉此二例為證，乃因事故皆發生在風平浪靜、船況良好的情況下。毫無疑問地，前者純係人為疏失，乃至脫序所致，船長已因多項謀殺罪名被起訴。至於後者顯然起因於操船者的情境警覺(Situational Awareness)不足所致，更是駕駛台團隊失能的典型負面案例。

正因為類似上述事故的一再發生，遂使得國際海運社會普遍認同海事發生原因有 80% 屬人為疏忽或過失所致

的講法。相信所有聞及此一論述的海事相關業者都會感到無奈與不解，因為人類歷經數百年不斷對船舶的設計、建造與裝備進行改善後，顯然並未得到預期的效果，同時更彰顯出科技竟是如此脆弱的事實。

然而，人為疏失的比例果真高達肇事原因的 80%？如果不細究取樣、統計與歸納方法，乍看是沒錯的。事實上，這 80% 的背後頗有值得我們深入探討的空間。因為這一比例值的客觀性會隨著環境、時空、陳述的方法變動的，例如吾人絕對相信十八世紀當時的海事事故中，屬人為疏失的比例一定較當前低，因為帆船時代船舶屬具、配備的故障與缺陷幾為常態，所以一旦事故發生大都會被歸因於天災或船具的缺失。反之，隨著科技的改善，未來歸因於人為疏失所致之肇事率極可能增至 90% 甚或更高。

傳統上，船舶設計師與造船廠皆將其注意力集中於船舶的結構設計、機器與屬具。直到最近，為了改善船舶運航的安全，人員因素才變得較為明朗，即個人、組織及整個系統的運作因素漸漸被列入造船考量。同樣地，海員的傳統訓練則多集中於技術層面，即著重於操船理論、船舶操縱系統與航行程序等專業技能。至於處事行為的培養與訓練，則從未被重視過。

很明顯地，單靠個人的專業技術常常無法應付海運職場上複雜的危急狀況，因此未來海員的訓練，除了傳統航海技藝外，更應加強個人的情緒管理、情境認知能力的提昇與人際間的互動技巧等訓練，以強化駕駛台團隊成員間的合作，進而提昇更佳的安全保障。

貳、人為疏失的定義

近年來，人為因素 (H/E; Human Element/Factor) 與人為疏失 (Human Error/Negligence) 一直是各界探討船舶安全與海難事故發生的熱門議題。人員因素當然不等同於人為疏失，但一般人卻常將人員因素與人為疏失混為一談。事實上，人員因素乃緣自人類行為與工作因素的研究，主在探討相對於工作環境 (working environment) 的人

類行為與動作(behavior and performance),最早被運用於二次世界大戰飛機駕駛艙的硬體設計領域。人為因素會影響到技術系統、人~環境平衡之功能,進而影響飛航安全。顯然人為因素攸關飛行員的操縱行為,乃至生死大計,例如讓飛行員身處易於誤按鍵扭或誤讀儀表的工作環境,致提高釀成大禍的機率即是。可見航空業的歷史雖不如海運業久遠,但在此一有關人類行為研究的領域早已超越海運界。雖兩者與船舶事故的發生都有一定程度的關聯,但吾人於本文所探討者僅及於屬軟體領域的人為疏失部份。

依據我國刑法規定:「行為人雖非故意。但按其情節應注意,並能注意,而不注意者,為過失。行為人對於構成犯罪之事實,雖預見其能發生而確信其不發生者,以過失論。」;又「過失」一詞在香港的司法系統中稱為「疏忽」,指「應注意的、能注意的,而未注意」,或是無法達到「一般合乎理性之人」所應達到的謹慎程度。此外,依據美國海岸防衛隊 USCG46~2302 號解釋,疏失(negligence)係指在類似情況下,疏於採取一個合理、謹慎的人所應有的注意(care)。操作者違反此合理注意的標準,進而造成人員生命或財產的危險,即構成違法。可見行為人若要避免被入罪為疏失,則其行為處事就要顧及是否合理、謹慎。準此,從船長的角度觀之,無論「過失」、「疏忽」或「疏失」,皆指欠缺謹慎與行事不盡合理之意,這也是吾人將類似缺失統稱為「人為疏失」的原因所在。而任何一位謹慎、合理的船長都不應忽視危機的存在,更不能凡事只求依賴機運。因為只是樂觀的預期所有情況都會順利進展與完美結束,都是極不合理的。

誠如股神巴菲特所言,我們從歷史學到的事就是:「人們不會從歷史中學習」。沒錯,我們都學習過許多歷史課程,但就是無法記取歷史的教訓。因為人不僅是善忘,而且都有選擇性記憶的傾向,這也是人們一再重蹈覆轍的原因所在。當然疏失並不一定會肇事,但極可能會週期性地

再發，此乃因為多數未付出代價或造成實質損害的意外與驚嚇通常會隨著時間的過往而淡忘，所以不易讓人記起教訓。但可以確定的是，常態性或習慣性的疏失終究會釀成大禍，只是發生的時間點遲早不同而已。

從上述吾人得知，人們偶而犯錯或疏失是正常的。因此，我們必需接受「人」不可能是完美的事實，亦即必須體認到船長正如同陸上的一般駕駛人一樣，都會有犯過失的可能，當然此絕不能作為疏於注意或造成事故的藉口。

參、失誤鏈與事故鏈 (Error Chain and Event/Accident Chain)

經驗得知，船舶事故或災難很少由單一人為疏失或事件所造成；反之，幾乎所有事故都是由一連串不起眼或不礙事的失誤交疊、互為因果致在某一特定的時、空條件下，產生合併之效果，進而釀成巨大災禍，此即所謂的失誤鏈效應。因此只要能及時發現其中部份失誤環節而加以修正，即能有效切斷失誤鏈，進而阻斷事故或災難的發生。案例證明，諸多事故發生之前，通常已存在不斷發展的失誤鏈，而這種失誤鏈的形成正是形成事故的前置條件。而一旦事故發生後，在探究事故原因時即改以事故鏈 (Event/Accident Chain) 名之。

關於事故鏈，英國曼徹斯特大學教授 James Reason 曾以“瑞士起司(Swiss Cheese)”理論加以闡述。此理論乃假設有多片起司片重疊一起，每一片起司代表一道安全防護網(defense)；理想世界中，這些起司片都不應有氣泡孔存在的，所以危險會被起司片所阻擋而無法通過；但在現實世界裡，此等起司片多少會有不規則散布的氣泡孔存在，而這些不規則散佈的氣泡孔即代表存在於系統中的缺失(failures)。此等既有的原生缺失我們稱之為潛在缺失(Latent error)，以別於隨機或偶發性的活性缺失(Active error)。基本上，潛在缺失是不易發覺的，且可存在一段時間，或是單憑其不足以產生事故。但活性缺失則幾可斷定是事故發生的主因，故而常被視為壓垮駱駝的最後一根

稻草。在大多數的案例中，這些活性缺失就是指人們採取的動作或不安全的動作，乃至完全沒有動作。而在很罕有的情況下，所有起司片的某一個別氣泡孔竟然會巧合的串聯成一線，使得危險沿著此貫穿成一線的空隙管道 (trajectory) 到達受害者 (victims)，進而造成事故的發生。可見在我們工作環境中的任何單一獨立缺失都不能忽視，而且一旦發現就應即時消除，以降低事故發生的機率。

不容否認的，某些事故狀況與場景常是無法被預期得到的，直到它們的突然發生後才會引起人們的注意。反之，存在於現實生活中的某些缺失，有許多已是吾人早已知道的，而且願意承受其可能引發的風險，例如我們早已知道部份國內商港仍使用船舶繫纜作為拖船纜是危險的，卻又不願改正即是。另一方面，也由於發生事故的可能後果常常被人們樂觀的低估，所以通常未施行或採取不足夠的安全防範措施。

基本上，因人為疏失造成重大船舶事故的原因可以區分為設計、建造與操作等三個面向，其中與船長關係最密切的就屬操作層面的疏失。而常見易於導致疏失的個人性因素，也就是上述起司理論中的活性缺失，不外；

1. 過度疲勞
2. 怠惰
3. 酒精/藥物的負面影響
4. 專注力不足
5. 判斷錯誤
6. 體能極限
7. 欠缺工作熱忱
8. 經驗與訓練不足

至於組織性缺失 (Organizational failure)，則是指上述起司理論中的潛在缺失；

1. 時間壓力：船期過於密集或不規則；
2. 法規限制：不合實情或礙難執行；

3. 管理模式：放任或過度干預；
4. 態度/士氣：職場氛圍異常，情緒低落；
5. 誘因不足：薪資報酬不合理；
6. 聯絡功能：垂直或橫向溝通障礙

肆、人為疏失的原因探討

眾所周知，海上環境瞬息萬變，船舶操縱者可以從容地對橫置於前的困難、險阻或是發展中的狀況作出平靜、適當的回應，而此種難以下定義的專業品質，即傳統航海海上所稱之優良船藝（Good Seamanship）。反之，操縱者亦可能是脆弱的，或欠缺專業技能與專注力，以至無法克服航行阻礙。因此操縱者既可以是防止事故發生的關鍵，亦可以是促使災害加劇的肇事者。

如同上述，人為疏失的起因甚多，既有組織性缺失，亦有個人性缺失，實難一一探討，故而本文僅就一般船長在職場上最常見的疏失加以討論。

4.1 自滿 (Complacency)

「自滿」一詞在牛津大辭典的定義為對自己的成就沾沾自喜及自我滿足。自古聖賢嘗言：「滿招損，謙受益」，可見自滿是學習與反省的敵人，不僅會妨礙進步，更易讓人陷入險境而不自知，所謂驕者必敗即是。

其實，無論在工作上亦或事業上的平順所造成的自滿，乃是人類神態的自然反應，它對於從事例行工作或重覆性工作的人影響尤其重大，以致常常失去應有的注意力與專業水平。對工作環境充滿變數的海上職場而言，如果無視環境因素的變化，總認定自己所執行的作業模式是完美無缺的，那麼他(她)將逐漸陷入墮落的危險中。最常見的例子就是某人長期間未曾有過負面記錄，故而主觀的假設現在與未來也都會是零事故。但是往往就在警戒力降低的當下，預想不到的災禍卻悄悄而至。

另從許多船長在職場上之反應發現，當他(她)們第一次執行某一特定任務時，都會很專心於他(她)們

所作與面對的一切，並對隨時可能發生的危險保持高度警戒。然隨著經歷了多次同樣的工作，且都未曾發生事故之後，他（她）們就喪失了激勵性、新鮮性與警覺性。而高度熟悉的相同作業，也讓他（她）們武斷地假設自己不可能出錯，因而警覺性亦就降低了。所以自滿並非是對個人的批評，只是人類行為自然反應的一種，這是所有有經驗的船長都可理解，但通常不會承認的。

另從許多事故調查中發現，當事人最常見的回答就是：「我們都是如此作的」，可見自滿是普遍存在於不同領域的各種階層，而且積習頗深。位居船上主帥職位的船長，更應積極的消弭此一負面趨勢，因為它具有源自區域性與易於傳染的特質，而且不會自動地消失。所以我們絕勿低估此一議題的嚴重性，並應對滋養自滿的氛圍保持常時警戒。

4.2 疲勞（Fatigue）

疲勞是人體為避免人類的肌體過於衰弱，防止能量過度消耗的一種保護性警示反應，它是人的一種生理規律。疲勞可分成在日常的工作與社會生活中所產生的肌肉性疲勞和精神性疲勞，即生理疲勞與心理疲勞。疲勞之所以危險在於一個人無論其教育背景、技術與知識水平如何，都會受到疲勞的影響。它不是人的缺點，而是人於某一當下所呈現的狀態。疲勞使人體生理節奏遭到干擾，從而導致睡眠品質變差、消化系統失調、反應遲緩、恍惚失神、嗜眠症、憂鬱症、易怒等。

人類出現疲勞現象的最大主因，就是沒有得到充分與真正的休息，導致無法從長時間的睡眠不足或沉重壓力的影響下恢復既有機能。船長的工作性質有如長期被「禁錮」於固定職場中，需要 24 小時連續督導船舶運作順暢，尤其是常態性的晝伏夜行，甚易造成機能性的負面影響，如分散注意力、降低身體與大腦的反應能

力，無法及時作出合理決定等。至於疲勞最常見的徵兆，不外；

1. 健忘
2. 猶豫不決
3. 反應遲鈍
4. 警覺性降低
5. 情緒不穩定
6. 聯絡品質變差

很遺憾的，儘管疲勞已被全世界認定為許多交通事故與意外發生的主要因素，但如同酒醉者常否認其不勝酒量一樣，許多人都不認為自己是疲憊不堪的，甚或認為疲勞不會影響其工作的能力。然而，因為疲勞不像酒精與藥品一樣，可以藉由測量呼吸與血壓得知，更沒有任何測試可以告知我們某一個人因過度疲勞而使其精神狀態降低至何種程度。尤其硬將疲勞與安全兩者聯結亦不甚有理，因為導致事故發生的不安全行動、作決策時的關鍵考量與當事人的疲勞狀態的關聯頗難認定。

基本上，造成船長疲勞的負面因素包括：

1. 來自管理階層的壓力；如船期緊湊與各種幾近不合理的節縮成本措施
2. 頻繁、幅度過大的船員調動；船員素質不如預期
3. 不定期且日夜顛倒的進出港作業
4. 公司欠缺標準的作業守則
5. 連續長時間的近岸航行
6. 船舶配置的器材或設備不足
7. 惡劣的環境因素，如天候、海況條件等

4.3 分心 (Distraction)

所謂「分心」係指因內在或外在因素，轉移人們對某一事物原有與應有的注意或關心。從近年來許多船舶事故的調查報告分析來看，有關肇事原因與往昔最大的差別，就是事故被歸因於當事人分心所致的比例愈趨增加。

毫無疑問的，專心做一件事與一心多用的狀態下，二者的思考模式、對事物的反應與顧慮絕對是不同的。一心多用只會分散注意力與降低應有潛能，結果不僅降低成功的機率，也提高遭遇災難的風險。因此要避免分心，只有營造一個不會遭受干擾的環境，始能將造成分心的原因排除。其次，通常會把事情處理成複雜紊亂，也多起因於分心，其結果是造成的更嚴重的分心。基本上，分心也是一種行事不夠嚴謹的表現與習慣，因此「容易分心」或「注意力不集中」也可以說成是「不習慣專心」。而習慣久而成自然，就更不易發覺「分心」的現象。

然而，這個繽紛的世界確實有太多讓人分心的事物與誘因，只要意志稍有不堅者，每易陷入分心的狀態。尤其隨著時代的進步，人際間的互動愈趨頻繁，因此雜務亦相對地增加，其結果之一就是造成大多數的人不得不日理萬機——手機。也由於通信聯絡的方便，人們常常有忍不住的衝動，故而在船舶進、出港過程中吾人常發現多數船長的手機通信內容常與當下的船舶操縱作業無關的。似此，將所有心力用於與船舶操縱作業無關的交談，是極不負責與不敬業的態度表現。因此我們認為往昔船長之所以會分心的原因，大都來自外在環境的干擾，如今船長所面對的分心，則有相當高的程度是自找的困擾。

遺憾的是，儘管當前駕駛台團隊成員普遍人手一機（手機），隨時通話的現象已是安全運航的最大威脅，但直至今日，無論國際間或沿海國政府，乃至船東或船舶運航管理人，對於駕駛台成員不當使用手機的不合理現況仍無積極管理的作為。

另一方面，隨著文明與社會脈動的進展，人們常藉聆聽音樂來舒解壓力，但欣賞音樂本應適時適所，如今卻發展成無處不音樂的氾濫景象。根據以色列的相關研

究指出，開車時駕駛若聆聽音樂，心跳速率會跟著音樂的節奏，呈現穩定波動；反之，若是沒有聆聽音樂，在公路上一旦遇有突發狀況，駕駛人的心跳較易瞬間加速，這代表他們較能夠對這些突發情況做出及時反應。可見聆聽音樂不僅讓人分心，更易造成反應遲緩。

從法律的角度觀之，在駕駛台播放高音量的音樂顯然違反了國際海上避碰規則第五條：「各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機。」的規定。因為不當音量肯定會干擾瞭望者的聽覺，進而讓人無法保持正確瞭望與完全瞭解其處境及碰撞危機，此當足以視為肇事原因。尤其，高音量的音樂聲更可能掩蓋了駕駛台內部份航儀的示警聲，此極可能讓操船者錯失及早採取避險措施的機先。

眾所周知，依據傳統航海紀律，駕駛台當值人員，不僅不能聆聽音樂，更要避免長時間端坐不動，致降低情境認知能力而不自覺。然而矛盾的是，當前新式船舶駕駛台的設計思維常令人感到兩難，因為船舶設計者基於人道考量，一方面要為駕駛台團隊成員打造一個設有舒適座位的寧靜空調島嶼，同時又深切期望團隊成員保持高度警戒力。試想一位身心俱疲的駕駛員在歷經數天繁忙的港口裝卸作業後，一旦坐上強調依據人體工學原理設計的舒適座椅，再加上音樂的放鬆作用，焉能不降低應有的警覺性與反應能力？

最後，由於現行海事相關公約多是因某一重大海難事故發生後所制定的，因而各具有其針對性，是故各種公約所衍生的文書處理與事務性作業量都較以往任何時期多，而相對於此繁複的文書作業，在船東或船舶運航人高度奉行降低成本的營運理念下，船員的編制卻是精簡的，因此在人少事繁又要維持船務的正常運作之情況下，船員只有利用或壓縮原屬各種例行船務作業所規

劃的時間去應付永遠作不完的文書作業。似此，船員怎么可能一如往昔一樣的專心於本務？

4.4 過度信賴（Over-Reliance）航儀

眾所周知，過去數十年來，海上航行的本質已因航儀的精進而改變，亦即某種程度上改變了傳統航海的操作模式。然而，新式航儀固然受海運界的歡迎，但亦隱藏著許多吾人未曾預期或遭遇過的風險。其次，運用新科技研發出來的各種航儀雖操作簡便，但如果使用者未經適當的教育及訓練，將使其利益與優點降至最低，甚至可能成為精神上的負擔。可見科技可以被好好利用，但是新的發展卻也常帶來新挑戰。似此，我們怎能輕易放棄傳統航海技術？

令人遺憾的，近年來航儀的複雜與多樣化亦被認定是多起海上事故的主因之一。歸其主因不外是使用者過度倚賴與深信航儀的可靠性，而過度倚賴航儀使得傳統的航海專業淪為陪襯航儀的附屬品。不容否認的是，時下諸多新式航儀，都能夠連續地提供操船者有關船舶的當下船位，並顯示出其預定的計劃航跡，而且可以對趨近中的危險目標發出警告。而最關鍵的是，一般航儀功能發生異常的機率極低，也因此才會造成人們過度信賴航儀。從航海實務的角度來看，在大多數關鍵水域內的船舶操縱本就應以目視觀察與判斷為主，尤其在限制或狹窄水域，如港區內，頻繁的操船動作根本無需，也不能過於依賴航海儀器。因此操船者應考慮在不同狀況下使用儀器的最佳方法與時機，而非照單全收，亦即面對再可靠的航儀仍應持一定程度的保留態度。尤其要瞭解到比對不同航儀間所顯示的資訊之重要性，因為依靠單一航儀所顯示的船位或指向是極度危險的

而從海事法律的角度觀之，眼前船舶必備的自動識別系統(AIS)與自動測繪雷達(ARPA)已被合理解釋為國際海上避碰規則第七條（碰撞危機【Risk of Collision】）

規定中所指的「各種可能適當方法」，也因而成為一般船舶研判是否有碰撞危機存在的主要避碰工具。但對所有海員而言，上述航儀被引進的主要價值，不應僅用來避免本船與他船形成逼近情況，更在於提昇情境警覺，以協助操船者作正確判斷並採取有效的避碰措施。

伍、如何降低人為疏失的發生

可以確定的，不論科技如何精進發達，絕對無法全然斷絕船舶事故的發生，而且只要有人員在船，他(她)們就會被賦予事故發生的最終責任——人為疏失。如同前述，我們必須體認到船長終究是「人」，當有其在身、心、靈方面的修為與極限，而這些非硬體因素將會影響到其應有，乃至預期的作為。值得慶幸的是，雖早期海運界很少注意到影響海員作為的生理與心理因素，但因為近幾年來許多船舶事故都起因於明顯的人為疏失，故而西方海運社會已將所有可能影響海員作為的生理與心理因素列入重點研究標的。

其次，我們知道幾乎所有人類的日常活動皆有習慣性，如食、衣、住、行、工作等。而且根本不用遵循標準作業程序就可輕易完成，因為人類本就是習慣的動物，也就是良好的習慣是可以養成的。顯然面對當前動輒將事故歸咎於人員疏失的局面，當可藉由良好習慣的養成來改善。

再者，值得一提的是，職場上常見事故發生後，管理階層的最直接反應通常是急於斥責或懲處當事人。須知針對事故的結果斥責容易，但卻往往未能聚焦於肇事過程的檢討。不可否認的，懲處或可緩和企業主、主管機關或社會的怨憤，卻不能有效杜絕事故的再發生。從系統安全的角度來看，事故的發生並非個人的錯，亦非系統的錯，而是存在於系統中的個人的錯，因而單是懲處換人並非因應良策，而應藉由系統性調查找出潛在疏失，進而改變系統才是防止事故再發之正途。

而為避免類似疏失的一再發生，就必需在組織內營造一個「不究責文化」(no-blame culture)的環境，唯有如此才能讓事故中體驗與學習到的教訓被揭露出來，進而讓組織內的成員分享當事人的感受，這是提昇組織整體安全的重要基礎。眾所周知，日常生活中，如果發生某件不符心願的事，人們的直覺反應通常是保持秘密。其實，如果能將不好的經驗分享他人使其得到警惕，就能營造出從事故中得到學習的分享文化。那麼我們該如何做呢？首先就是要讓組織的成員認知一再的發生人為疏失究竟會影響到誰？

由於海運社會涉及的組織甚眾，而不同團體組織的動機雖然不同，但是讓船舶順利運轉的目標絕對是相同的。亦即，包括船長、船東、保險公司、海事主管機關乃至環保單位都會遭受上述的影響。既然這麼多單位機關都受此一問題的影響，則我們就需一起找出解決方法，而非單由船上的船長承擔。至於解決的方法或建議絕不能惟獨增加船長的心理與工作負荷。

陸、結論

如文中所述，近數十年來海運社會產生很大變化，而科技研發總是站在最前線。不容否認的，工程與科技的精進，確實讓我們先前急於發展更大、更快及更多功能船舶的美夢成真，但是於此同時，卻也罹患了「愈大愈好」、「大就是美」的併發症。最令人擔憂的是，隨著這些趨勢進展，安全議題往往會被聚焦於船殼與機具設備的設計標準上，也因此開發出一連串讓海運社會足以自豪的優良技術改革。但令人遺憾的是，不幸的意外仍然如同往昔一樣的發生。此乃因為人們通常不願承認與面對船舶愈造愈大、船速愈跑愈快、航儀機具愈趨複雜所引發的負面影響，更且忽視了如此龐然巨輪只要有任任何一個小異常或是一個不和諧的關係發生，皆能造成毀滅性後果的潛在威脅。因此，儘管船舶早已成為這個星

球上可移動的最大人造結構體，但是直到現在人們才注意到「人」的影響因素，特別是「人」並未如硬體設施的精進改善作全面性提昇的嚴重性。因此我們必須將我們的注意力聚焦於「人」，以及影響「人」的運作之相關因素，並以下列作為警惕與改善重點，即；

1. 草率的將船舶事故歸因於人員疏失，恐將難以找出事故發生的真正主因。
2. 事故統計上的誤導，可能隱藏實際事故發生率。而且隨著科技與自動化的愈趨盛行與多元，許多難以預期的干擾與異象都有可能發生，凡此皆會增加此類人為疏失比例的可能性。
3. 單打獨鬥的時代已過，這也是 IMO 急於推動「駕駛台資源管理」(BRM) 的旨意。而 BRM 不僅意味著傳統駕駛台職場文化的改變，更強調駕駛台團隊間需要更好的聯絡溝通與合作，始能提昇船舶安全水平。
4. 力求船上作業程序的簡單化；如果一個事故的發生是因需要處理過多的資訊與程序所造成者，則將此事故歸咎於人為疏失是不適當的，而應歸咎於設計上的過失。例如永遠處理不完的繁雜文書工作，就是造成船員疲勞與分心的主因。
5. 強化自我保護的警覺性；船長於從事相關職務時，務必確認其所採取的行動與指令對自己、船東、航政與港務主管機關，乃至海事法庭都是合法而且是可辯護的。
6. 儘管當前船舶硬體與相關環境改善許多，但不可否認的，任何有效的安全管理系統，都會涉及「人」，因此必需從心理面與精神層面去瞭解船長面對的壓力與影響。
7. 適才適所，慎選海員；船舶的運作終究以「人」為核心，故而船員的素質與能力永遠是最重要的，而且是欲達到我們所需的安全目標的基石。遺憾的

是，儘管企業界皆以永續經營標榜其經營理念，但基於成本考量，絕大多數航商的海員雇用策略，所考量的幾乎都是海員供應的順暢與否，以及薪資低廉的誘因。而少有長期的人才培育計劃。似此，不知善盡企業責任，只圖雇用廉價游離海員，而不願以稍高與穩定的待遇培養固定基幹海員的不負責作法，焉能確保所屬海員的專業品質與敬業態度。而面對當前船員專業素質的普遍下降，加強與落實船員的職前與在職訓練當是船東與營運管理人無法迴避的要務。

8. 安全是需要付出代價的；眼前航商為求降低營運成本而全面奉行海員精簡與廉價策略，每造成海員的過度疲勞，進而難以展現應有的工作品質，此皆是導致人為疏失的主因。因此適當的人力配置與合理待遇的激勵絕對是降低人為疏失風險的重要誘因。
9. 提昇船長的社會地位與尊嚴；透過適當管道讓政府與社會瞭解船長的培育不易，以及渠等對國家整體經貿展的卓越貢獻。

中華民國船長公會選拔民國 102 年模範船長紀要

今年慶祝航海節籌備會議決議，自本(103)年起，本會模範船長的選拔由本會自行辦理，茲將辦理經過詳述如下：

- 一、首先訂定模範船長選拔實施辦法及評審基準表，提經本會 103 年 3 月 21 日第 20 屆第 12 次理監事聯席會議通過，並成立模範船長評選小組，推選全體常務理、監事為評選委員，執行選拔工作。
- 二、104 年 4 月 9 日本會函請各航運公司推薦模範船長，並鼓勵全體會員自行參選，結果計有：光明海運、陽明海運、新興航運、長榮海運、萬海航運、信友實業裕民航運等七家航運公司推薦七位船長參加選拔。
- 三、5 月初先行寄發模範船長選拔實施辦法、評審基準表、被推薦人個人資料供各評選委員先行了解，同時附上評分統計表供各委員填寫，請各評選委員按照評審基準表的規定及優良事蹟表給分，填妥評分統計表。
- 四、5 月 14 日召開評選會議，參與評選的委員合計有五位，評選結果前三位得分如下：
蔡同康船長 1380 分、
廖永昌船長 1088 分、
鄭一雄船長 1053 分。
- 五、獲選的模範船長：蔡同康船長、廖永昌船長、鄭一雄船長等三位船長，經已報請航海節籌備會於航海節慶祝大會中表揚。
- 六、由於此次七位被推薦的船長都很優秀，並有許多優良事蹟，每位足堪當選模範船長。由於名額只有三位，頗有遺珠之憾。本會評審會議決議，建議由本會製作獎牌，在會員大會時頒贈七位被推薦的船長，以表彰他們的優良表現。

中華民國船長公會 102 年模範船長優良事蹟摘要

蔡同康船長

推薦單位：光明海運股份有限公司

簡介：蔡同康船長，今年 65 歲，前中國海事專科學校畢業，曾任職陽明海運、光明海運等公司，累積海勤年資 23 年餘，其中船長年資 18 年。

優良事蹟：

民國 101 年 12 月 26 日，當地時間 19 點，光明海運公司玉山輪航行於大西洋中，接到美國海岸巡防隊急電，有一對美國夫婦遇難，急需救援，約離我輪 12 海浬處，該輪船長蔡同康立即改變航線，駛向出事地點，當時海面東風 6~7 級湧浪 3 米以上，海象惡劣，該帆船(FREEWIND)已無動力在海面上漂浮中，很難靠近救援。最後共花了約五個小時將船上一對 70 多歲美國老夫妻救上船，當時老夫妻已經精疲力竭，體力甚差。他倆在船上受該輪良好照顧一星期，直到 2012 年 1 月 3 日，該輪抵巴西亞馬遜河 NAPASA 港，才讓其安全下船返家。事後並獲得美國巴西大使館、美國海岸巡防隊來電致意。

救人之事是義不容辭的好事，蔡船長能在退休前遇此善舉，實為他航海一生最美好的回憶。

廖永昌船長

推薦單位：信友實業股份有限公司

簡介：廖永昌船長，今年 61 歲，前中國海事專科學校畢業，海上服務資歷長達三十餘年，船長海勤年資 13 年，任職期間敬業樂群、克盡職責，尤其對於培育後繼年輕船員更是不遺餘力。

優良事蹟：

2012 年 1 月 30 日上午，一艘跨洋划艇於橫越大西洋途中意外翻覆，船上六人選手不幸落海，信友實業公司信鴻輪廖永昌船長於 10:51 接獲遇險警報通報後，當機立斷前往救援，並迅速召集大副及水手長擬定搜救計劃與人員佈署。當時天氣惡劣、能見度低，廖船長持續以特高頻試圖聯繫遇險人員，希望掌握遇險人員更切確位置，爭取黃金救援時間。搜救行動持續到當日晚間九點，瞭望人員終於發現遇險手划艇，廖船長立刻率領全船同仁展開搜救，但因船速過低且風浪太大，前兩次救援行動都無法順利進行，進行第三次搜救終於成功讓遇險人員抓住纜繩，順利救起六名遇險者。從搜尋遇難划艇、定位，到成功救起六名遇險者，共經歷 1.5 小時。在廖船長的指揮下，圓滿完成此次救援任務，更獲得 UK BBC NEWS 專文報導，此次救援行動發揮人溺己溺的精神，成功的完成救援，實為船上弟兄們的良好模範，值得嘉獎與表揚。

鄭一雄船長

推薦單位：裕民航運股份有限公司

簡介：鄭一雄船長，今年 63 歲，前中國海事專科學校畢業，海上服務資歷長達 23 年，船長海勤年資 13 年。

優良事蹟：

- 一、鄭船長自中國海專畢業後，即投入航運界服務，期間努力不懈加強本質學能、精進航管專業知識，由於表現優異民國 78 年即升任船長。
- 二、任職裕元輪、裕浩輪、裕瀚輪期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，並連續三次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀。
- 三、任職裕瀚輪期間，因應 MLC2006 公約之實施，該輪在其帶領下通過初次檢驗，當場順利取得 MLC 證書，符合公約之要求。
- 四、任職裕民船長期間，善盡本職以自身專業為公司培訓優秀船員，提攜後進不遺餘力，其敬業精神深獲船員及公司各級主管好評。
- 五、公司為因應子公司之須求，僱用菲律賓及大陸船員，該員即具體規劃並落實相關教育訓練，使不同國籍之船員能立即進入狀況，發揮最大功效。
- 六、鄭船長為人樸實、公私分明、熱心服務、教導後進、榮獲好評，堪稱船長之楷模。

吳志男船長

推薦單位：陽明海運股份有限公司

簡介：吳志男船長，今年 40 歲，海洋大學航技系畢業。船長海勤年資 3 年餘。

優良事蹟：

- 一、吳船長任職於陽明海運公司十二年，歷任三副、二副、大副、船長職務，資歷完整。從未間斷對公司之認同，為人謙恭有禮，處事正直，樂於助人，家庭美滿。居家是妻子兒女的好父親，於公甚得主管信任同仁愛戴，實為船長學習之榜樣。
- 二、吳船長平時工作負責認真，除全力投入本職外，對於船隊新進同仁都會盡力教導，駛其熟悉個人職務和環境，確保工作安全，任內均達到無職災紀錄並順利通過各項稽核檢查。
- 三、吳船長被指派接任公司大型貨櫃船泰明輪(8,200TEU)期間多次向廠方提醒各國港口規定所要求的設備及標準，因此新船營運後降低了不少保固案數量，也順利通過各國 PSC 檢查。吳員之優異表現，足為船長楷模。

王振平船長

推薦單位：新興航運股份有限公司

簡介：王振平船長，今年 55 歲，基隆海事職業學校畢業。船長海勤年資 5 年 11 個月。

優良事蹟：

- 一、王振平船長自民國 66 年 7 月進入新興航運公司，自助理三副開始，迄今服務已達 36 年 8 個月，目前仍於新興航運公司所屬代理海興輪服務中。
- 二、在公司服務期間，對資淺船副及甲板實習生均熱心教導，勤加磨練，對培養公司及航海界人才貢獻匪淺。
- 三、近來各國港口對於船舶之檢查管制非常嚴格，由於王船長督導有方，對船上各項安全設備之維修檢查不遺餘力，都能通過各港口之嚴峻檢查，均無缺點及瑕疵。
- 四、王船長服務於美和輪時，因該輪船齡老舊，但仍非常敬業，對該輪之修護，保養極盡心力。
- 五、王船長品行端正、負責盡職、主動積極、工作推展有計畫，能配合公司調派，領導能力卓越。

洪聰彬船長

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：洪聰彬船長，今年 48 歲，前中國海事專科學校畢業。船長海勤年資 7 年餘。

優良事蹟：

民國 103 年 1 月 20 日洪聰彬船長所服務之長峰輪，由中國蛇口港開往馬來西亞途中，接獲“M.V. BITUGULF”求救信號，當即發揮人溺己溺的人道救援精神，馬上調頭馳援，其後在惡劣的天氣極惡劣的海象中，指揮全船同仁成功救起 16 名印度船員，圓滿完成救難任務。

游董連旺船長

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：游董連旺船長，今年 62 歲，基隆水產漁撈科畢業。船長海勤年資 15 年。

優良事蹟：

- 一、2010 年任職 WH602 服務期間 11 月 4 日在上海港 11 月 15 日在巴生港，配合作業部調整貨載及壓艙水，達到最大滿載及公司營運績效最大化，獲獎兩次。
- 二、2013 年服務 WH602 輪 5 月 3 日在蘇伊士等待過運河期間，危險櫃在大艙突發嚴重漏洩事件，該員臨危不亂，正確指揮，該輪終在英明領導下度過難關，化險為夷，使公司損失減到最低，獲記小功一次。
- 三、2014 年 3 月 12 日在新加坡 PSC 稽查，面對嚴苛的新加坡船旗國檢查，該輪在其英明確導下，三年來是唯一一艘以“無缺失”通過檢查的船，獲記嘉獎一次。

應啟鴻船長

《航運股》萬海「旺春輪」，援救印尼落海船員

【時報記者江俞庭台北報導】 2014.06.26 08:09

萬海(2615)航運所屬旺春輪於 6 月 19 日凌晨 6 點整由馬來西亞巴生港開往新加坡港途中，收到巴生港 VTS 通報系統發出的呼救警報請求協助，內容指出在麻六甲海峽海域有一落水人員等待救援。

萬海航運旺春輪應啟鴻船長研判各項資訊後立即下令停駛並加派瞭望人員參與搜索行動，依照國際搜救手冊相關人員落海程序救助執行，並依當時風、流實況，將左舷置放於下風處，隨後釋放左舷救生艇，成功救起落水人員。

萬海表示，經旺春輪船員細心照顧包括加蓋毛毯、細心餵予溫熱湯水後，該落水人員慢慢恢復清醒，但由於身體虛弱無法行走，經船上印尼同仁詢問該員後得知其所屬渡輪 3 天前由於天氣狀況不佳沉沒，共有 27 人落

水，該員獲救實在是不幸中的萬幸，待其恢復體力即移交給馬來西亞海事救難艇。結束搜救任務，旺春輪繼續恢復正常航行往新加坡港前進。

旺春輪船員們遇到緊急事件能迅速反應，船員分工合作完成任務，實屬難得。近年來海上事件頻傳，萬海航運旺春輪不僅執行國際救助公約的要求，為國際商船樹立良好典範，該輪船長及船員也為所有船員立下了「英勇救難」的楷模，為台灣航商建立良好的國際形象。

資料來源：

<http://ctee.com.tw/LiveNews/Content.aspx?ch=aj&nid=20140626001992-260410&page=3>

要聞轉載

總統令

中華民國 103 年 6 月 18 日
華總一義字第 10300093331 號

茲修正船員法第二條、第三條、第六條、第二十五條之一至第二十六條、第四十二條、第八十四條及第八十四條之一條文，公布之。

總 統 馬英九
行政院院長 江宜樺
交通部部長 葉匡時

船員法修正第二條、第三條、第六條、第二十五條之一至第二十六條、第四十二條、第八十四條及第八十四條之一條文

中華民國 103 年 6 月 18 日公布

第 二 條 本法用詞，定義如下：

- 一、船舶：指在水面或水中供航行之船舶。
- 二、遊艇：指專供娛樂，不以從事客、貨運送或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之船

船。

三、動力小船：指裝有機械用以航行，且總噸位未滿二十之動力船舶。

四、雇用人：指船舶所有權人及其他有權僱用船員之人。

五、船員：指船長及海員。

六、船長：指受雇用人僱用，主管船舶一切事務之人員。

七、海員：指受雇用人僱用，由船長指揮服務於船舶上之人員。

八、甲級船員：指持有主管機關核發適任證書之航行員、輪機員、船舶電信人員及其他經主管機關認可之船員。

九、乙級船員：指甲級船員以外經主管機關認可之船員。

十、實習生：指上船實習甲級船員職務之人員。

十一、見習生：指上船見習乙級船員職務之人員。

十二、薪資：指船員於正常工作時間

內所獲得之報酬。

- 十三、津貼：指船員薪資以外之航行補貼、固定加班費及其他名義之經常性給付。
- 十四、薪津：包括薪資及津貼，薪資應占薪津總數額百分之五十以上。
- 十五、特別獎金：包括特別工作而獲得之報酬、非固定加班費、年終獎金及因雇用人營運上獲利而發給之獎金。
- 十六、平均薪資：指船員在船最後三個月薪資總額除以三所得之數額；工作未滿三個月者，以工作期間所得薪資總額除以工作期間總日數，乘以三十所得之數額。
- 十七、平均薪津：指船員在船最後三個月薪資及津貼總額除以三所得之數額；工作未滿三個月者，以工作期間所得薪

資及津貼總額除以工作期間總日數，乘以三十所得之數額。

十八、遊艇駕駛：指駕駛遊艇之人員。

十九、動力小船駕駛：指駕駛動力小船之人員。

二十、助手：指隨船協助遊艇或動力小船駕駛處理相關事務之人員。

第 三 條 下列船舶之船員，除有關航行安全及海難處理外，不適用本法之規定：

一、軍事建制之艦艇。

二、海岸巡防機關之艦艇。

三、漁船。

前項各款外專用於公務用船舶之船員，除有關船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理外，不適用本法之規定。

第 六 條 船員資格應符合航海人員訓練、發證及當值標準國際公約與其他各項

國際公約規定，並經航海人員考試及格或船員訓練檢覈合格。外國人申請在中華民國籍船舶擔任船員之資格，亦同。

前項船員訓練、檢覈、證書核發之申請、廢止、外國人之受訓人數比率與其他相關事項辦法，由主管機關定之。

違反槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決有期徒刑六個月以上確定者，不得擔任船員。

第二十五條之一 雇用人僱用外國籍船員，應向航政機關申請許可，始得僱用；其申請資格與程序、許可條件、廢止、職責、僱用、僱傭管理、受僱人數比率及其他相關事項規則，由主管機關定之。

第二十五條之二 甲級船員、乙級船員、實習生、見習生及外國籍實習生上船服務，應向航政機關申請許可；其申請資格與程序、許可之廢止、僱用、職責、外

國籍實習生之實習人數比率、航行應遵守事項管理及其他相關事項規則，由主管機關定之。

第二十六條 船員之報酬包含薪津及特別獎金。

雇用人不得預扣船員報酬作為賠償費用。

第四十二條 船員非因執行職務而受傷或患病已逾十六週者，雇用人得停止醫療費用之負擔。

第八十四條 雇用人有下列情事之一者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並得處有關船舶三十日以下之停航：

- 一、違反第八條第三項、第九條第二項、第十二條、第十四條、第十五條第一項、第十七條第一項、第二十二條第一項至第四項、第二十六條第二項、第三十二條、第三十三條、第三十四條但書、第三十七條、第三十八條、第四十條第一項或

第二項、第四十一條至第四十六條、第四十八條或第七十條之一第一項規定。

二、有第二十一條第二款、第四款、第五款或第七款情事。

三、違反依第二十七條第一項所定最低標準。

中華民國船長公會大事紀(續)

中華民國一〇三年五月至六月