

文：李蓬

當十七八世紀大航海時代，海上的冒險是使人為之驚豔的行業。它觸動著年輕人的心，吸引著有志之士，開拓他們的未來，因此讓航業的發展維持不墜。但在蒸汽機發明之後，到了現今二十一世紀之初。除了帆船環球獨航，還有甚麼比下述行業的遭遇更能稱得上是海上冒險呢？

海上救難組織在幾個世紀的進步後，已經是一個具有極其專業的冒險行業。他們不動則已，一動則在任務完成後的成就感外，也拯救了海上可能遭受損失的財產，環境更得以被保全。更重要的是事成後的酬勞是極為豐厚的，他們用無比的勇氣及專業的技術，並且保持著讓人尊敬的态度，使航業愈來愈進步。以下介紹一個故事說明他們的專業性，危險性，困難度與高報酬率。

1999年10月4日一艘油礦兩用船，“Weser Ore”後簡稱(WO)在巴西一個重要的鐵礦砂出口地吐巴魯港。裝了二十五萬三千噸之礦砂後，本預備前往義大利，但這艘船在出港之際，在航道上觸礁。當時隨即與史密特救難公司(Smit)簽署了LOF救難合約(Lloyds Open Form)加上SCOPIC(Special Compensation P & I Club)條款。Smit從美國及荷蘭調來機具及專家，並做了一次檢查，發現狀況比想像嚴重，WO輪的左舷擱在一個礁石上，影響七個大艙中的前六個貨艙，並且傷及龍骨，大艙及泵間

浸水，甚至於擴及到機艙，浸水部分雖被控制住，但事情並不樂觀。

WO輪在減載及打出壓艙水等步驟處理後，重新浮在水面上。她隨即拋錨於港外錨地，但仍有十幾萬噸之貨物留在大艙，三千噸之燃油被泵出，以免造成海面污染。基於船舶很有可能會被推定全損(Constructive Total Loss，簡稱CTL)，保險公司的資源隨時可以撤出。但於此同時，這也是海事救難史上的重要一頁。

WO輪造於1974年，當時她已經有25歲了，在事件發生後不久，保險公司果不其然的宣布CTL。LOF在兩造(船東及保險公司)均認為船舶已無價值後而自然終止了，Smit只能分配到被救到貨物的一部分。後續的部分，如果扯到殘骸移除，那就是船東互保責任了。

然而，當時不止一個團體對這艘廢船有興趣。Titan Salvage (後簡稱Titan)的David Parrot(後簡稱大衛)面對現實，知道WO沒有繼續經營的條件，但如果她能被好好的對待，就能夠保有其價值，送往拆船廠，得一個善終。冒險之心於是湧上心頭。另一個團體ITC(International Transport Contractors後簡稱ITC)意圖與Smit合作。雖然被認為是機會渺茫，那是因為當時並不曉得WO的主機其實還可以運轉，WO可以用自己的動力駛往目的地。當時有考慮將WO送到加勒比海，但是多數的港口沒有卸

載機具，並且沒有拆船市場，酬勞之期望值是零，於是只有往東方尋找。

主要有兩個選擇：印度及中國，但其實印度也是鏡花水月，因為基於水呎及噸位，適格的印度港都沒有足夠之機具及能力，可以將十多萬噸之礦砂成功的卸載。所以真的沒有其他選擇，唯有中國，最終，冒險團隊選擇了寧波，但這是後話。

大衛試圖買下這艘已被宣稱推定全損之WO輪，希望能從貨物殘值及拆船費用賺取利潤。根據大衛的回憶：最初的想法是以象徵意義的一塊錢向船東互保協會購買。但經過仔細地推敲，那樣將不切實際，於是預備以美金一千元及可能最後利潤的百分之十勾引船東互保協會。其實船東互保協會為避免產生沉船移除的費用，再加上最後可能分到的百分之十，WO的船東互保協會決定接受這個建議。於是Titan及ITC成立了一個臨時公司，買下這艘船，開始了這次海上冒險。

話分多頭，合作的公司開始募集有經驗的船員及領隊，找到Gordon Amos(後簡稱Amos)及其他的十六個船員，每個人都有兩個以上的專長。船員們的問題有兩個：船浮得起來嗎？主機能夠運轉嗎？這艘船當時已經25歲了，不論觸礁與否，一般的船況就已經不樂觀了。當時WO雖只有半載，但是其吃水已經超過夏季載重線(22.0m)了。之前的中國船員將所有的船舶證書拿走，也帶走了所有機器的說明書，圖解指示及保養紀錄。另一個特別的地方就是機艙中所有成組

的設備，都只有一組能動，他組不是完全掛掉，就是處於拆解狀態等待配件的來臨。船員確定了主機的狀態之後，使冒險變得有機會的多，但是主機底座的損壞造成極大的振動；發電機只有一台能用；軸發電機也有問題，無法保持其轉速，事後證明它根本無法配電。冷卻水泵，淨油機，空壓機都有問題。在極端缺乏支援的情形下，船員得拿出真本事來應付狀況。

其次，就是如何說服巴西有關當局，讓船能夠回裝4000噸之燃油後離開吐巴魯。大衛及船上的成員努力編織足以讓港務長相信的理由：為了保護生態環境。他們提供了一個以拖駁“蘇門答臘”(簡稱蘇輪)為主的長拖計畫。這個論誰也不會相信爛計畫，在巴西當地港務局為了及早能讓這個燙手山芋離境，倒也就順水推舟的就相信WO輪將要被拋棄於大洋，因此批准這項計畫，讓WO成功離境。

第三個就是水呎的維持，WO輪除了七個大艙外，另有24個壓水艙。第三貨艙已經與海相通，第二及第七艙遭水淹，但仍可控制。當時船員封了七個邊艙並打入空氣，保持艙中的正壓，以期能保持浮力，其他的地方，甚麼時候會有裂縫產生，造成嚴重的泛水，船員不知道。因此如何讓水呎不再惡化，是一項挑戰。泵的使用有幾個限制：水頭有90呎，太高。如果用六吋管，船上的發電機將無法配合。因此用四吋管的泵，再加上中途的加壓手段，就可以很順當。另

外，有船員建議，由於第三艙的破洞太大，連暫時性的堵漏都做不到，其他艙，船員又無法將泵深入到礦砂下面去抽水。於是他們利用原始設計貨艙間的空間，打洞後裝上U型管，使得礦砂仍留在大艙，但水卻可以流下來，集中後用泵打到甲板。

第四就是航程的算計，如果使用拖駁拖WO輪航行，將只有兩海浬一個鐘頭。使用主機就可以多些，但是可以到多少仍是考驗的項目。開船後的前幾天，證實了主機的性能，最多只有七節。航程需要多少天，走什麼航路，仍是變數。

第五則是賣點的算計，由於殘留的礦砂，大都已經被海水浸過，海水濕損的礦砂將很難出售，有人說：這些有鹽度的礦砂進入熔爐後將會產生爆炸，安排業務的Joop Timmermans則有另外的看法，他認為每個碼頭都有自己的解讀，價差可以吸引顧客。由於一直只有印度及中國持續保持著興趣，於是WO保持著往東的航向。

另外值得一提的就是蘇輪，她是ITC屬下的一艘拖輪，當時剛好在巴西左近，ITC意圖將他延攬進入此次任務，但被救難成員中的Smit所拒絕，但是Titan的大衛還是讓她在附近等待，因為他仍有被用到的可能。事實上，這個動作是對的，蘇輪不僅在離開巴西的計畫中擔綱，事實上在冒險旅程中提供了可以撤退的機制，補給的可能性，及提供與外界通訊聯絡的最大媒介，而且在經過南非水域時，為避免南非政府的額外要求，比

如說水域內如果不准使用WO主機時，蘇輪將是推進力的替代方案等等。於是在ITC宣稱負責拖駁的開銷後，蘇輪變成冒險航程中的一員。

WO從南美出航後，她的主機開始出問題了，船始終無法達到正常設計的速度，除了振動外，軸發電機也始終無法配電，當主機轉速加到75-80時，火焰會從節熱器中冒出來，因此只有保持7節的速度。

甲板的日常工作，是讓三個潛水夫，像打高爾夫一樣，每天找洞，找裂縫。他們在早餐後，就安排打水入每一個水艙，每巡過一艙，就將水打出到另一個艙做重複的動作。為的就是掌握船殼或艙與艙間隔板的狀況。

最大的問題始終存在，那就是如何讓到港吃水能夠符合港區規定。雖然船員一直模擬狀況，比如說讓所有的泵一起啟動，或是盡全力打入空氣到水艙，讓船能多一些浮力。但我們無法實際演練，那將損耗電力及柴油，損失泵及空壓機的戰力。這是我們的最後壓箱寶，要保留到最後。

基本的食物及飲料，不是問題，問題在船員生活在每天都是豆子和一連串延伸的狀況外，還得接受冰箱性能逐漸變差，住艙區的蟑螂多到噁心的糟糕衛生環境下。因此船員的心理狀態是另一個值得顧慮的地方。據Amos回憶，「值得窩心的是，隨侍在側的蘇輪船長，只關心我們的生活，不過問機艙的狀況及航行問題」。

穿過南大西洋是第一階段，還好，沒有太多負面狀況，唯一的就

柴油的短缺，因為W0一直無法使用軸發電機。但是到了南非海域，狀況就來了。GM的估計大概在10米左右，橫搖9秒內會到40度，於是W0只有選擇較南的航線，避免與阿古拉斯洋流相遇，只是路過時，所洗的冷水澡讓人受不了。到了印度洋，一連串的颱風在航程前方，使我們只有走道馬達加斯加的西方，並且讓蘇輪得以去茅里裘斯補給，尤其是柴油，及更多的泵等等。蘇輪把W0留在深水區，以免產生不必要的困擾。

補給完畢，船在印度洋上仍未決定買家，是去印度還是穿越哪個海峽到中國變成一個重要的決定。由於印度市場麻煩得多，他們以為可以成功的殺價，誠如前述，中國變成了最後的選擇。由於W0隨時有可能插蠟燭，最佳的選擇只能是龍布水道前往中國。

船到寧波港外時，船員終於鬆了一口氣，但危機尚存，為了進港時能夠將水呎減少，船舶同時使用18個移動式的泵，並啟動空壓機打氣入艙，使用一切手段，水呎大概少了兩米，到可以進港的20.5米。

大衛及Amos回憶說他們當時努力的使中國官方相信進港沒有問題。因為在交易中言明船舶抵達時是沒有相關文件的，簡言之，當時的船舶除了除鼠證書外，包括船員及船舶的證書是付之闕如的，領港也有疑問，當然，怎麼可能沒有呢？一艘兩萬匹馬力的船從40到110 rpm都在振動。進港時船長親自操舵與控制俾鐘，領港還天真地建議船長要學學授權及管

理，讓下屬多做一些事。他實在不曉得所有的人手都在努力的讓船浮在水面。W0是當時進入寧波水道最深的船！

進入內錨地後，停留了兩天。那真是噩夢一場，除了繼續努力維持水呎外，船舶在掉流之際會流錨，於是得在船舶掉頭時使用主機，勿使錨鍊吃力過重。最後在靠上碼頭後，花了四天時間才把貨物完全卸空。其實這得感謝收貨方的協助，因為其實當時他們還有五百萬噸貨等著進港。業務顯然花了一些功夫，才有這個插隊的安排。

收貨方對於”濕貨”與”海水淹過”的分別並不清楚。但是，在貨物卸完之後，港口方面卻將W0輪滯留於錨地，這個軟釘子直到另一個中國友人提出建議，在接受他們的條件後，才通融的簽發了出港許可。剩下的這個短航程，在知道了這個訣竅後就簡單得多了。

2000年4月8日銀貨兩訖。W0輪有1120呎長，180呎寬，95呎深，空船重41,974噸，再加上15萬噸的礦砂，總共賣了六百八十萬美金，扣除成本三百五十萬美金，其中包含了smit的成本，大概還有三百三十萬美金的利潤。船東協會最後收到一個三十萬美金的支票，其餘的由Titan，ITC分配。

這個用一千元美金換得的賭局，最後在冒險團隊不懈的努力下，救了船，也使生態得以保全，同時也賺到一個天大的酬勞。

船員走私毒品，誰來買單？（上） 文：駱仔生

一、前言

根據聯合國毒品與犯罪問題辦公室(United Nations Office on Drugs and Crime)2012年的統計資料，在2010年間約有2億3千萬人曾經使用過非法的毒品(Illicit Drugs)，約佔世界成年人口的5%；而使用毒品成癮者則約有2千7百萬人，約佔世界成年人口的0.6%。這個數字顯示毒品氾濫的程度非常嚴重，儘管各國都定有相當嚴峻的法律來遏止這樣的犯罪行為，然而卻有不少人前仆後繼地走私毒品，除了滿足自己的毒品需求外，最大的誘因恐怕還是走私毒品所帶來的超額暴利。

二、常見毒品走私的方式

走私毒品的方式千奇百怪，若從所使用的交通方式來看，包括陸、海、空運都有人利用，不過還是以海運走私的行式最爲“安全”及普遍。而在最近的查獲案件中，與墨西哥(Mexico)、委內瑞拉(Venezuela)、哥倫比亞(Colombia)、厄瓜多爾(Ecuador)及加勒比海(Caribbean Sea)地區港口有關的案件數有增加的趨勢。以海運爲例，一般可分爲下列方式走私毒品：

1. 船員個人

船員不論是個人需求或是想藉此賺取外快¹，可以很容易攜帶毒品上下船舶，加上對於船上的環境非常熟悉，可以將毒品藏在不易讓人發覺的地方，所以船員走私毒品成功機率非常高，除非是有人匿報或是在外被查獲。也有案例顯示，船員在不知情的情況下，受所謂“朋友”委託，幫忙攜

帶“行李”。一旦被查獲，這些所謂“朋友”通常都會碰巧找不到人。

2. 碼頭工人

碼頭工人藉由上船工作之便，可以自由上下船舶，即使有國際船舶及港口設施保全章程(International Ship and Port Facility Security -ISPS Code)的管制，但是船員在執行此管制時，通常是著重在人員身份的查證上，對於容易被藏匿的毒品，相對不容易被發現。碼頭工人藏匿毒品的地方，也多與其工作場所有關或是其可以到達的地方(例如甲板辦公室、儲物箱、救生艇、貨物(貨櫃)或是公用廁所)。即便毒品在船上被發現，除非採取守株待兔的方式，通常也抓不到意圖走私毒品的人。

3. 貨物/貨櫃夾帶

貨主(包括其所僱用之員工或是倉儲理貨人員)利用進出口貨物之時，將毒品藏匿在貨物、包裝或是貨櫃的臨時夾層中，即使貨物被海關人員查驗，若沒有使用特殊工具或是緝毒犬從旁予以協助，將很難被發現毒品藏身其中。而在船員方面，除非貨物(包裝)或是貨櫃封條有明顯被破壞的跡象，亦不容易在平常的巡視過程中發現毒品。

4. 船底

比較特殊也比較費力的走私毒品方式，就是利用潛水夫將毒品黏貼在船體上，例如舵板、艙推進器外圍柵欄上。無論船上人員是否參與，利用這種方式走私毒品相對安全許多，至少它是將毒品藏在船舶外，走私者以一般人便宜行事的心態，認爲海關緝毒人員通常不會如此大費周章去查緝

¹ 攜帶1公斤古柯鹼的“獎勵金”爲美金20,000元。UK P & I HiLight – Issue No. 2.

毒品，若非緝毒人員使用潛水設備或聘用專業潛水人員，將無法查獲。

三、誰會受到懲罰？

1. 船員

當然若船員被查獲走私毒品，不論其原因為何，不知情或被利用，通常將很難逃過牢獄之災或是死刑，因為此與走私一般物品不同，其已嚴重違反刑法規定，而構成刑事責任。少數人員可以用罰款來免於囚牢，但畢竟成功機會真的不高。所以船員千萬不要被利益沖昏了頭，金錢再怎樣多也買不到自由之身，甚至於免於一死²。

有些港口當局對於毒品(無論種類或數量)的查獲是採取非常嚴格的態度，即使是船員發現毒品而主動通報，其仍然會對船員進行嚴厲及不合理的訊問，及處以高額或是懲罰性的罰款，如此一來，也大大降低船員主動通報發現毒品的意願。

2. 船長

船長身為一船之最高主管，對於任何事情，都有行政督導之責任。所

以一旦船上被查獲毒品，身為船舶的管理者，也很難幸免於難。罰款已是家常便飯，更甚者，也有可能遭遇牢獄之災或是不合理的拘留審訊。所以船長千萬不要心存僥倖認為，只要自己不走私毒品就可以置身事外，就如同任何海事事故的發生，即使該事故發生不是在其當班期間，船長仍必須一肩扛起所有的行政督導責任。

3. 船東

在權責單位調查期間，船舶是無法離開的，船東已遭受了船舶營運損失，除此之外，罰款通常是無法避免的。罰款之多寡，也常與所查獲的毒品種類與數量有關，列管等級越高或數量越多也表示罰款越高，³甚至於連船舶也被沒收(Confiscation)。所以船東千萬不要輕忽之，一艘船舶被沒收，除了船舶損失外，對其船隊的調度及規劃也會產生很大的衝擊。

(本文作者現任職於航運業)

²台灣刑法第257條(販賣運輸鴉片、毒品罪)

販賣或運輸鴉片者，處七年以上有期徒刑，得併科三千元以下罰金。

販賣或運輸嗎啡、高根、海洛因或其化合物質者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科五千元以下罰金。

自外國輸入前二項之物者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑，得併科一萬元以下罰金。

前三項之未遂犯罰之。

中國刑法第347條 走私、販賣、運輸、製造毒品，無論數量多少，都應當追究刑事責任，予以刑事處罰。

走私、販賣、運輸、製造毒品，有下列情形之一的，處十五年有期徒刑、無期徒刑或者死刑，並沒收財產：

(一)走私、販賣、運輸、製造鴉片一千克以上、海洛因或者甲基苯丙胺五十克以上或者其他毒品數量大的；(二)走私、販賣、運輸、製造毒品集團的首要分子；(三)武裝掩護走私、販賣、運輸、製造毒品的；(四)以暴力抗拒檢查、拘留、逮捕，情節嚴重的；(五)參與有組織的國際販毒活動的。

走私、販賣、運輸、製造鴉片二百克以上不滿一千克、海洛因或者甲基苯丙胺十克以上不滿五十克或者其他毒品數量較大的，處七年以上有期徒刑，並處罰金。

走私、販賣、運輸、製造鴉片不滿二百克、海洛因或者甲基苯丙胺不滿十克或者其他少量毒品的，處三年以下有期徒刑、拘役或者管制，並處罰金；情節嚴重的，處三年以上七年以下有期徒刑，並處罰金。

單位犯第二款、第三款、第四款罪的，對單位判處罰金，並對其直接負責的主管人員和其他直接責任人員，依照各該款的規定處罰。

利用、教唆未成年人走私、販賣、運輸、製造毒品，或者向未成年人出售毒品的，從重處罰。

對多次走私、販賣、運輸、製造毒品，未經處理的，毒品數量累計計算。

³一艘船舶自南美洲駛往美國，途中在波多黎各被查獲近50公斤毒品，然而船東卻被美國海關處以美金4,576,000元高額罰款，約一盎司1,000美元。UK P & I Bulletin No.327, 2003.

漫步成田山

文：李珮琳

從成田機場下機通關過後，等候著接送巴士時間的空檔，參觀了成田機場乾淨明亮的環境，具現代化的各項設備都足以讓我羨慕不已。等候接駁巴士將我們一行人載離機場，正式展開我們的東京之行。

第一站我們先來到了距離成田機場不遠的成田山。下車後從休息站步行至成田山的寺廟有一條長長的商店街步道，在兩側林立著各式不同的商店。來到一間讓我們好奇的仙貝小舖一手俐落的仙貝師傅用經驗將大仙貝烤成焦黃二面，然後再刷上濃厚的醬汁，醬油味香氣立刻迎面飄來焦香撲鼻。讓人忍不住從口袋掏出零錢，立刻來上一枚現烤大仙貝，總算是讓我這個貪吃的嘴巴解解饞了。

此外，有一間羊羹專賣店內，也許正值當地的畢業旅行或是校外教學的關係，擠滿了當地日本中學生人潮，大家都在選購美味的羊羹，各種口味應有盡有也可以選擇喜歡的口味試吃，不管是送禮自用兩相宜。而我最喜歡的是有超大栗子的羊羹，準備回臺灣後和家人一起泡杯茶再一同分享好吃的羊羹，享受悠閒的假日時光。

而迎面撲鼻而來的鰻魚香氣讓人垂涎三尺。聽說日本的鰻魚大多是由

台灣所出口的，鰻魚肉質肥美品質好深受日本民眾的喜愛，果然「MIT」就是品質保證一點也沒錯，可謂為漁產業類的台灣之光。聽到店員中氣十足宏亮「歡迎光臨」的么喝聲，只可惜我們的時間短促無法待很久，錯失一嚐現烤美味蒲燒鰻魚丼的機會。我們也參觀了幾家日本傳統手工藝小店，可以入內選購各種精緻紀念品和手作和風小物。另外導遊首推的鮮奶霜淇淋，甜而不膩的滋味，每一口都吃的到濃濃的鮮奶香，也是不可錯過的哦!!

★成田山新勝寺

「成田山新勝寺」位於千葉縣成田市是最著名的佛教寺院及觀光景點。自西元940年開寺以來受到許多民眾信仰，為真言宗智山派--關東三大不動明王本山之首。千年前日本大將軍曾派遣日本遣唐使前往大唐學習中國文化，並請來弘法大師親自敬刻並開光供奉本尊不動明王。寬大的寺院內並立著各種新舊建築，建築以建造於通往本堂石梯上的「仁王門」及建於本堂右前方的「三重塔」為首，寺院內有為數眾多的建築物被指定為重要文化財。例如：在江戶時代中期～末期的建築仁王門、三重塔、釋迦堂、額堂、光明堂共5棟已被指定為

日本重要文化遺產。而在每年正月來自各地眾多信眾來此進行新年參拜，新年參拜人數僅次於明治神宮（東京都）位居日本第二。為關東地區著名寺院之一。從這裡並可細細感受到江戶中期到後期，建築物所展現的莊嚴肅穆氣氛，發思古之幽情。

進入寺院前，我們也是遵依著日本當地人的習俗，在入口處的水池先洗手、漱口，洗淨沾染在身心靈上的塵埃之氣。一行人步行至寺院，綠蔭如蓋，傳統寺院建築及重要文化財陸續映入眼簾。回顧四周的氣氛，彷彿時間變成緩慢流動靜止，沒有喧囂吵雜，在靜謐中散發出一種安定人心與精神的氣味。吸上一口清新清爽的空氣，微風輕輕吹拂過樹梢沙沙的聲音，心曠神怡的心緒彷彿一同融入

這充滿禪意的環境裡頭。隨意走走停停，釋放出無形的壓力，感受旅行所帶來不同國情和民情文化的心靈洗滌，打開全新視野，讓心情更加開闊，這就是旅行中最大的收穫。

最讓我留下好印象的是日本打掃乾淨的街道，能夠維持垃圾不落地的整潔環境實在是一件不容易的事情。隨著集合時間將近，我們緩緩步行，沿著表參道再次瀏覽店家和街道風光，同時買了幾樣伴手禮後漫步前往休息集合地。身著制服和手套，充滿專業形象的司機先生笑臉迎人已在搭車處等候我們多時了，搭上觀光巴士，繼續前往其它景點欣賞不同的優美景緻，感受更多專屬日本的民情風俗。

