

誤闖大堡礁事件的法律層面探討

文：明舟

3. DESIGNATED SHIPPING AREAS (DSA)

規定的航道區域(或指定的航道區域)

All commercial vessels of LOA 50 metres or more; all specialised product carriers; and such vessels engaged in towing or pushing another vessel where the total length of the tow exceeds 150 metres; must navigate within the limits of the Designated Shipping Area and the General Use Zones of the Great Barrier Reef Marine Park. Penalties apply when operating outside these areas without the written permission of the Great Barrier Reef Marine Park Authority. For details see Australian Seafarers Handbook AHP 20 or contact the Great Barrier Reef Marine Park Authority on Tel:61 7 4750 0700

(超過50米以上的商船，所有特殊貨載船舶，以及拖帶或推頂長度超過150米船舶，都要在規定的航道區域或一般使用區域內航行。若無許可證而航行越界者，會招致處罰。詳情請看澳洲船員手冊編號AHP20，或致電當局，電話61 7 4750 0700)

4.緊接著第二天，有一韓國船，從韓國開往博溫(Bowen),在大堡礁內

繞道走到強制水域，被大堡礁及托力士海峽船舶交管中心(Great barrier Reef and Torres Strait Vessel Traffic Service (簡稱 REEFVTS) 察覺發現，並在超高頻電話VHF16頻道呼叫多次，未予回應。馬上船長等3人送至凱恩斯(Cains)地方法庭受審。接替人員，也陸續登船。這是看新聞報導後，於開船時，跟大堡礁強制領港確認的消息。

5. (2010年4月4日格林威治時間0453HRS 澳洲RCC發佈：散裝船深能1號擱淺在道格拉斯淺礁上，經緯度xxxx。低飛的航空器噴灑化油劑，以及救援行動進行中。所有船舶，請給予2.5海哩的安全距離通過。)

道格拉斯淺礁(DOUGLAS SHOAL)是位於前面說過的大堡礁海洋公園內。

二·本論

終日打雁反被雁啄，以下是我要發給澳洲各單位的信文，包括媒體、貨主、代理、海事局(AMSA)，對本案作一建議與反映或更正內容。譯文僅簡單描述於後。

Here is a parable, the most criticized issue is Bali 9 recently.

The AFP tipped the foreign police and eventually sent Andrew Chan etc. to death penalty. The VTS duty officers he knew that in few minutes later, I would be a convict and the owner had to pay ransom to save me. If he gave early warnings, none of this would have happened. And I will be grateful.

(以最近熱門新聞印尼八里9個毒販做比喻。澳洲州警察暗地通報印尼警方，販毒一夥消息，以致於他們在印尼被捕，判了死刑。此案被全民攻擊，為何不能在澳洲逮捕，救了澳洲公民。那麼當值VTS交管人員，為何不願提早幾分鐘告訴我，讓我折返。是要等船東拿贖金來救我嗎？如果他能提早告知，我會很感謝的。)

But ref this conversation I think he did not know the chart 821 has defects.

QUOTE

VTS Sir, please refer your charts. Please ensure you are outside of pilotage area.

(But AUS CAHRT 821 has serious defect, pilotage areas are omitted without demarcation. That is the real issue in this incident. Some government officials commit gross negligence under GBRMPA 1975. Is strict liability applied to land workers besides seafarers?

This is contributory negligence to this incident.)

UNQUOTE

(但我想他是不知道海圖是無領港區資料的，所以我只好原路折返。但澳洲海圖821號，是沒有標示領港區的缺失。這是官方的嚴重錯誤。澳洲大堡礁公園法1975是否也對犯了與有過失的官員採取嚴格的責任來追究？註：嚴格責任就是法律上的無過失責任主義。就是不論有否過失，只要事實成立就是犯案。與過失責任主義，可以舉證我無過失就免罰不同。

If the system can not give early warnings, it's not perfect. As in the case of SHIP SHEN NENG GROUNDING ON DOUGLAS SHOAL 6/APR/2010. An early warning from VTS could have saved a catastrophe. Here is another parable, A recent case in Hong Kong Waters, a ferry sank so quickly after a collision that no one escaped, causing 39 life deaths. The judge delivered a verdict that the ship designer failing to adopt buoyance tanks contributed part of this tragedy.

(如果VTS系統不能提供預警，那麼深能輪擱淺一案就不能挽回生態的損失了。拿最近香港水域撞船一案來比喻，法官說渡輪所以沈的太快，損失39條人命，部分歸罪於設計者沒有安裝浮艙所致。)

Should the designers of radar surveillance system be

under the scrutiny of strict liability under GBRMPA Act for the good cause of environment protection like Shen Neng case.

(VTS 設計者是否應該用嚴格的責任來追訴他在深能輪一案的責任?)

Morally speaking, is this a decent way to be benefited at the expenses of those captains who are ignorant of laws and eventually passed their ordeals in the police stations. The 2 inherent deficiencies in the GBR management systems as I mentioned above have prevailed at least a decade. These 2 stones can easily kill a bird (or trap a prey) without fail. Should the Green Party shadow ministers probe into the potential forages in this country by removing these 2 killing stones.

(道德上說，獲取這些無法學知識船長的煎熬痛苦後的利益是不高尚的行爲。過去10年來，這兩項系統的嚴重缺失很容易捕獲到獵物，環保反對黨，應該改正這兩項缺失停止可能的掠奪行爲，讓從此罰款收入變少。)

Also for the ABC TV media, a caption like this for my incident : A vessel transited GBR without reef pilot. This report is with prejudice not touching the issue stated as above. I had reef

pilot on board b4 transit, it was an unintentional encroachment of CPL for about 4 min., misleading by the Ausi chart 821.

I' d like them to follow up the contributory negligence to this incident.

(ABC電視的報導是錯誤有偏見的，我有請領港來通過大堡礁，只是因爲海圖誤導，等候領港時，侵佔了4分鐘的航程，這是官方的與有過失)

三·結論

上述兩案的共通點都是海圖問題與港口法規知識。根據船員網路消息，去年就有友船通過CPL(COASTAL PILOTAGE LIMIT), 被領港上來痛罵船長。根據ISM系統，應該早寫虛驚(NEAR MISS)通報，現在變成我要寫NC(NON CONFORMITY)。這次有6人上船要逮捕我，其中一州警說，陸船長你的英文如何學習的。我說都是高中時看電視復仇者(AVENGERS)跟女主角戴安娜蕾(DIANA RIGG)學的口音。我從三副起，光聽我聲音都會以爲英國人在講話。100年舊作海上失聯記漫談—兼論船員英文素質，就提到電影特洛伊(TROY)女主角黛安克魯格(DIANE KRUGER)，她是德國人卻能說標準英文與法文。

我好崇拜她。我過去20年常寫英文信給香港、星加坡等港務局，要求改善航到規劃設施，有時還有筆戰。這次去香港加油，它外面的航道

規劃，就是我當年建議要分道而被拒絕的。子弟兵小張正在上班，要我代筆寫給澳洲RIGHTSHIP本案的改正信文，他還說怎麼這麼快交差，我說英文對我只是一塊蛋糕，當然我是苦練過的，沒有留美。本案保險代表與州警都說，趕快認罪結案是最輕的處份。否則拖越久罰越大。我準備寫信給反對黨應該修改大堡礁公園法，讓刑事罪變成行政罰，只要快速繳交他們期待的罰款，就可以結案了。根據律師告知這些6個人的費用間接的從罰款中支取，所以我上段文中說的間接受益，此當然應該修法，節省澳洲納稅人的荷包，以後就沒有這種新聞了。

前文提到有一韓國船，從韓國開往博溫(Bowen)，在大堡礁內繞道走到強制水域，到底真相為何？當時海圖有嚴重缺失嗎？沒顯示範圍嗎？我正請教律師何處網址可研究舊案。海圖821不久的將來會更新嗎？看我努力的結果吧。本案根據違反大堡礁法59(b)條最高500單位(unit)處份。在大堡礁航行沒有請領港。一單位目前是17澳元，等於最高8500元，定案判為8000元，律師說是很低的價錢，與新聞的報導罰8萬元等事實不同。

運輸需求與營運策略

TRANSPORTATION DEMAND AND PERATION STRATEGY

作者：廖適政

波羅地海(Baltic Sea)三小國愛沙尼亞(Estonia)、拉脫維亞(Latvian)與立陶宛(Lithuanian)，早入北大西洋公約組織(The North Atlantic Treaty Organization, NATO)。俄羅斯(Russia)積極滲透(Infiltrate)黑海(Black Sea)烏克蘭(Ukraine)，鼓動內亂，放棄親歐盟(Europe Union, EU)法案，民眾街頭暴動，推翻親俄羅斯民選總統，成立臨時政府(Interim Government)，不具東部多數民心，缺合法性(Illegality)。國際利益結合，充滿偽善(Hypocrisy)，萬物本性尋求習慣穩定，環境影響未來

發展。傭船人(Charterers)真實聯繫(Genuine Link)託運人(Shipper)，提供貨物噸數減少，明顯消費需求量降低(Decrease)。經紀人(Broker)本性無船貨，商業互動往來(Business Interaction)，建立關係(Establish Relation)，了解並提供客戶需求(Customer Demands)。

一、運輸需求(Transportation Demand)

未深耕傭船業務(Chartering)，重吊船(Heavy Lifter)專收併貨(Part Cargo)，運價較高，攬貨能力強，有別大宗散裝貨市場，貨價值低，運價低。船噸7,000無吊桿船

(Gearless)，空中國廣西壯族自治區北海(Behai)，單層甲板(Single Deck)，船齡1年，有低價肥料(Fertilizer)，黏土(Clay)南下抵台灣與東南亞。

(一) 傭租船東(Charterers Owner)

運輸需求弱(Weak Transportation)，貿易成交量少，大船噸裝不滿，考驗船東營運績效(Performance)。傭租船東(Charterers Owner)俗稱二船東，具強大承攬貨源能力，無船舶，趁此商機以低成本租金(Hire Rate)，傭大船噸營運(Operation)，累積承攬併貨(Part Cargoes)，運費收入豐。船齡11年，船噸51,000，單層甲板(Single Deck)，散裝船(Bulk Carrier)，有吊桿(Geared)，無抓斗(Grab)，空北中國，從遠東到印度西岸、巴基斯坦(Pakistan)或波斯灣(Persian Gulf)，沿途收鋼材(Steel Cargo)與一般設備貨(General Equipment Cargo)。

1. 船噸供過於求(Tonnage Supply Over Demand)

船載重噸21,000，箱型船艙(Boxed Hold)，多用途船有吊桿(Geared)，無抓斗(Grab)，船齡14年空中國長江流域南通(Nantong)，同船期(Layday And Cancelling Day, LAYCAN)，適逢攬貨強傭租船東51,000船噸空北中國，收鋼材抵印度西岸與波斯灣(Persian Gulf)，明顯船噸供過於求，韓國與北中國鋼材貨，均被承攬或簽訂長期合約。執行企業紀律，往營運方向邁進，

船東C詢傭船人運價，經紀人需船舶規範(Vessel Particulars)與動態(Movements)。船東L已訂貨，經紀人仍找貨，浪費營運資源，主動維持真實聯繫(Genuine Link)。利潤貨被承攬簽訂，市場剩虧損貨，傭船託運人低調營運，避免商機外洩。

2. 單層甲板(Single Deck)

船載重噸8,200，雙層甲板，船齡23年，空越南胡志明(Hochiminh)，找樹薯片(Tapioca Chip)抵南中國，然傭船託運人(Shipper)及卸港受貨人(Receiver)偏好單層甲板(Single Deck)。從越南胡志明抵南中國，聯繫下航次履約，通知當地經紀人，船期內無合適雙層甲板貨，擬以大貨載因素(Stowage Factor, SF)的樹薯(Tapioca)，木薯片(Woodchip)，彌補空載航行(Ballast Voyage)成本，但運價過低。評量柬埔寨(Cambodia)裝貨卸越南北部，離南中國較近，但裝港船期不合。從越南胡志明抵菲律賓鋼材，傭船人裝運送人卸(Free In Liner Out, FILO)，運價低，收入少，不足付裝卸港費。即時訊息(Instant Message)通知經紀人，傭船託運人間接得知，主動接觸船東，訂卸港印尼貨，與先前南中國貨異，傭租船業務充滿變化性。

3. 無吊桿船(Gearless)

船噸23,000無吊桿船(Gearless)，空渤海灣內，普遍裝北中國、韓國、日本區域內鋼材(Steel Products)，或俄羅斯煤(Coal)，乃區域性營運(Regional Trading

Area)，定有貨，運輸需求弱，多虧損，少盈餘。船建1988，船齡27，船噸68,852，空南中國，無吊桿船，無抓斗，單層甲板(Single Deck)，散裝船(Bulk Carrier)，適合南下印尼裝鐵礦，煤等大宗物資，卸中國或印度，或者越南爐渣(Clinker)抵孟加拉(Bangladesh)吉大港(Chittagong)，船需吊桿(Geared)。本航次從印尼裝煤卸南中國，備船人下個月再出貨，可裝菲律賓砂，鐵礦，但運價低。

(二)拓展優勢(Expand Advantage)

載重噸26500，空印尼Tuban, Indonesia，船齡19年，可航行中國與台灣間，有船吊(Geared)，無抓斗(Grab)。詢客戶備船託運人與經紀人貨，空載航行抵馬來西亞附近裝鐵礦卸中國，倘無運輸需求，空船拋錨，均虧損貨。

1. 運用環境(Use Environments)

黃金航線船舶多，競爭烈，運價低，中國廣東省防城(Fangcheng)有5,000噸煤(Coal)抵越南北部Campha與Haiphong。長期客戶船東(Long Term Client)營運區域(Trading Area)介新加坡與日本間。有煤(Coal)、鎳礦(Nickel Ore)與鐵礦(Iron Ore)，或大貨載因素(Stowage Factor, SF)佔空間農作物抵北中國或韓國。複製耗損資源，無法選擇控制改變，善用真實聯繫船東優勢，運用環境，藉力使力。承辦業務維護既得利益，勿陷險境，客戶貨源已訂或市場無貨。船東L與備船人W熟識，管道暢通，船期合適，未

達雙方需求，船貨無成交。經紀人主動複製貨盤，提供船東資訊。

2. 客戶需求(Customer Demands)

單程論時備船(One Time Charter Trip, 1TCT)或空載航行(Ballast Voyage)抵台灣或越南裝貨，雖多重選擇，但利潤貨少。縮小價差提升關鍵客戶意願強度，同時有其他標的供選擇，經放棄，重啓溝通，簽定成交。經紀人特性無船貨，真實聯繫船東備船託運人，了解並提供客戶需求。備船業務(Chartering)開放性市場競爭激烈，複製船貨無即時正確動態(Instant Exact Movement)，不知船貨瞬間已簽訂備船契約(Charter Party)，持續浪費資源承攬，且影響商譽；需主動積極，專注經營真實聯繫，避免浪費資源複製船貨。正確貨源直接聯繫備船託運人，提供船東篩選比對；船東多年營運區域，熟識備船託運人，未達雙方需求。當嘗試發掘相對優勢，沿此拓展，例：經紀人以真實聯繫船東為延伸，通知經紀人與備船託運人船期，專注經營承攬貨。備船市場(Chartering Market)對外屬專業封閉型，對專業船東(Owner)、備船人(Charterers)、託運人(Shipper)與經紀人(Broker)，備船資訊難隱瞞，彼此熟悉，篩選船舶予熟客戶備船託運人。拓展新客戶小船東、經紀人與備船託運人，或採不同方式取備船商機。

二、營運策略(Operation Strategy)

未珍惜客戶商機(Business Opportunities)，民主多元分散資源弱，聚焦團結力量大。管理(Management)因人而異，發展本性，創新領導統御過程，不同方式達使命(Mission)。與會者不熟現場作業，決議無法落實，活動前規劃(Plan)，執行後檢討改善。工作職責(Job Responsibility)，明確目標(Target)，規畫方案(Plan Project)，未定時程(Time Schedule)。將目標劃區，依序執行，扎根落實(In Depth)，全盤巡查累積，深入用心分析位置，面對不同行業特性，各司其職。

(一)利潤風險(Profit Risk)

船東業務承攬貨源，接觸市場始能了解，非將船傭租同業營運，收租金(Hire Rate)，不熟大宗貨物市場(Bulk Market)，將受制傭租船東俗稱二船東。知大宗散裝貨物流向(Cargo Flow)，有季節需求性，透過運輸(Transportation)，抵卸港交付收貨人(Receivers)。

1. 運輸需求弱(Weak Transportation Demand)

業務承辦熟悉作業流程(Procedure)，消費需求低，貿易成交量小，運輸需求弱，船噸供過於求。目標績效(Performance)導向，營運盈餘(Operation Surplus)，無分論時傭船(Time Charter)、論程傭船(Voyage Charter)或光船租賃(Bare Boat)營運，租金(Hire Rate)

受運價影響，運輸需求弱，運價低，租金低。位置(Location)決定價值(Value)，人潮流動量大，促成商機(Opportunities of Business)，資金足投資商業區(Commercial Area)。郊區流動人數少，增值性低，隨通貨膨脹(Inflation)，貨幣持續貶值(Devaluation)，置產繳稅折舊，投資虧損，改選績優股票(Stock)股利，配發股息。商業區租金與不動產均增值，複製投資模式，利潤(Profits)生風險(Risks)。

2. 核心優勢(Core Competence)

無法控管客戶意志，面臨競爭者提供新服務(New Service)，不斷引誘客戶嘗試；惟延伸核心優勢(Core Competence)，扎實拓展服務，將營運重心為業界最優產品服務，非表象膚淺關係，讓客戶主動上門。等待乃積極佈置，有準備，非無行動讓時間資源流逝，錯過時機。歐洲船東擬將船置東南亞營運，船貨多競爭，運價低收入少，有20,000噸印尼Palembang煤，抵菲律賓馬尼拉，裝率4,000噸，卸率5,000噸，船期合適，船舶規範(Particulars)予傭船人，箱型貨艙(Box Hold)無抓斗(Grab)，不適裝煤，較適鋼材貨。傭租船東以船名待通知(To Be Nominate, TBN)，承攬市場貨源，同時幹旋論時傭船(Time Charter)低租金條款。

(二)真實聯繫(Genuine Link)

交通要塞樞紐區麻六甲海峽(Malaga Strait)，連接太平洋(Pacific Ocean)與印度洋(Indian

Ocean)，從馬來西亞Kuantan裝10,000噸Mill Scale抵中國廣東省防城(Fangcheng)。將資源著重提升服務品質與開拓新客戶，真實聯繫(Genuine Link)，了解客戶船東、傭船託運人需求。

1. 評估客戶背景(Evaluate Customer Background)

每商業交易均面對，傭租船東低租金與運價，成交需斡旋溝通，評估客戶船舶運送人(Carrier)與傭船人背景(Charterers Background)，降低營運風險(Operation Risk)。船舶所有人(Owner)財務較健全，傭租船東俗稱二船東，付租金傭船營運，承攬貨源運價低，收入扣除成本，需有盈餘，營運風險較高。船舶運送人評估傭船託運人財務狀況，裝船後能支付全額運費否。活化溝通工具(Communication Tools)，加強商業往來，斡旋運價與合約條款，開放性競爭市場，面對各種船貨，合適者少。傭船人接觸託運人，船東熟識託運人，可當傭船人。傭船託運人貨低價位，接受低運價逾齡船，卻遭保險業拒絕。善用當地資源客戶船東、傭船人、託運人與經紀人，培養商業關係(Business Relation)。

2. 船舶動態(Vessel Movements)

船建年1985，逾齡船29年，船噸38,000，單層甲板(Single Deck)，有吊桿(Geared)，抓斗(Grab)，缺積極行動即時訊息(Instant Message)，消極效益低，免費網路溝通工具普及，提升工作效率，卻無增加效益，相互比對驗證，

成交與溝通工具及經驗無直接關聯，重點需滿足客戶需求。創業興趣能投入，未必盈餘，賠本虧損欠債，持續不累，有感創新過程無價。整體大環境提升，競爭者善用資源整合，大幅提升競爭力，拉開差距。詢船舶動態(Movement)，加強商業往來，被動等浪費資源，錯過時機。知船隊規劃(Fleet Deployment)，無能力提供完善服務，未列長期客戶，無真實聯繫託運人貨，尋業務專才或策略聯盟同業，結合各自優勢突破。

3. 空載航行(Ballast Voyage)

營運資產配置(Operation Asset Allocation)，產品策略規劃(Product Strategy Plan)。船東K兩條逾齡船專攻煤(Coal)，託運人貨不適；船東C固定60,000船噸，長期配合傭船託運人。逾齡船29年，船噸42,000，5貨艙(Cargo Holds)，有吊桿，抓斗，固定傭船託運人長期支持，空南中國裝肥料(Fertilizer)卸東南亞、新加坡裝馬來西亞鐵礦(Iron Ore)卸中國、空越南裝爐渣(Clinker)卸孟加拉(Bangladesh)吉大港(Chittagong)。從印度西岸空載航行(Ballast Voyage)抵印尼裝煤或鐵礦。空新加坡，單層甲板(Single Deck)，大宗散裝船(Bulk Carrier)，船齡3年，箱型船艙(Box Hold)，適合鋼材設備貨，船噸20,000，歐洲船東規劃船舶營運區域(Trading Area)東南亞，貿易量多，運價低。

(全文完)