

**專刊暨經驗交流** **澳洲大堡礁港滯港記(下)** 文／呂志明

<接682期>

在漫長的等待中，有天我看到新聞，深圳某航運公司的「深能1號輪」在大堡礁擱淺。第二天即2010年4月5號船上的通訊儀器，世界海上遇險及安全系統GMDSS

(Global Maritime Distress and Safety System) 收到集體群呼EGC

(Enhanced Group Calling)，有下列擱淺的航行警告信文列印出來：

SECURITE

FM RCC AUSTRALIA  
040453Z APR 2010 AUSSAR  
2010/2214

NORTH REEF TO PORT  
CLINTON CHART AUS820

BULK CARRIER SHEN  
NENG 1 / BXAN AGROUND  
IN POSITION 23 05.6S 151  
39.1E (DOUGLAS SHOAL).  
OIL DISPERSANT ACTIVITY  
WITH LOW FLYING AIRCRAFT  
AND SALVAGE OPERATIONS  
UNDERWAY. ALL VESSELS  
REQUESTED TO KEEP 2.5NM  
CLEARANCE.

NNNN

(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海浬的安全距離通過。)

道格拉斯淺礁(DOUGLAS SHOAL)是位於前面說過的大堡礁海洋公園內。所以許可證是必備的(Permit are used within the GBRMP)。更何況是擱淺。事件發生後，船長應馬上發一電報給前述的船位通報系統——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)。報告油污入海，意外事故。

之後，我每天看新聞，注意事件進展。他們的航線是屬於規定的航道區域**DESIGNATED SHIPPING AREAS (DSA)**內，並無錯誤；但為何會偏航到海洋公園內，不得其解。新聞上有人猜測，船長抄捷徑(Short cut)? 人員疲勞

(Fatigue)? 睡覺 (Snooze)? 澳洲海事安全局(Australian Maritime Safety Authority 簡稱AMSA)之主管都坐直昇機去船上瞭解，並處罰船舶百萬元及船長25萬元之罰款。處罰船長的錢由誰出？船東互保協會嗎？公司成立時，我剛上班第一週，船務處協理要我向董事長做海事法規的專題報告。我提到民國70幾年的一案例，有一艘船從基隆開出，因主機故障，擱淺在野柳，船舶全損。我國海商法採殘值主義，不是噸位主義的定額賠償；當船舶全損時，殘值是零。野柳的養蚵漁民是得不到補償的。所以狡猾的律師 (Sly Solicitor)，依民法侵權行為直接向船長索賠成功。董事長說有這種事？我們大公司有制度，一定會賠償。那時因為對這個案件的感受，我從不買房，沒想到76年通膨，房價漲4倍，我變窮了。所以船長是否要組個船長互保協會來承擔這種風險？深能輪船長打電話給中國領事館，說油污量很少，並對來訪澳洲官方也如此說。澳洲新聞反擊，並說船長只關心船員沒伙食及飲水，不關心環保。州政府昆士蘭女省長安娜 (ANNA BLIGH) 說這個案件不可原諒。在野黨綠黨黨魁說他已要求將強制領港延伸到大堡礁外面，當地海事安全局20年來，都當耳邊風未執行。

首相凱文 (Kevin Rudd) 更親至坐直昇機到現場看一下，並說這太可惡了 (It is outrageous.)。這句話講完後，船舶罰款提高到3百萬，船長會有徒刑 (Possible 5-year jail term for the Skipper.)。當年我在公司寫船舶安全管理章程的緊急事故處理一章中，有提到海事案件中，任何船員不得對外發表言論及個人看法。這就是一個反效果的實例。大堡礁是敏感區域，屬於國寶級的珍藏，澳洲人很保護它，政治人物也要順從民意，才有聲望。從船長角度來看，當然機艙進水後，發電機沒了，大冰庫的冷凍魚肉都損毀了。確實吃飯及飲水成了問題。漏油只有2噸確實不多。所以船長會發佈這種訊息。可是澳洲電視記者都諷刺他，只重視船員吃飯，不重視我們環保。另一個去年類似案例，位在黃金海岸 (GOLDEN COAST) 擱淺，油污到現在還未清理乾淨，尚未聽說船長要坐牢。這可能就是差異，新聞反彈及長官關切，處罰提高了。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。

### 三· 結論

船上的意外事故難免發生，人命要如何求生，才應思考？20年前某大貨櫃公司船隻在北海大霧中與它船相撞，也是機艙進水，失去動能。直昇機救起所有船員，只留大副及機艙一人留守，後來大副因此案晉升船長。水櫃的改變位置，如果能設計改放在住艙後面的空間，略高於廚房；則飲水可用重力排放下來飲用，不必幫浦抽水。只要3米見方，就有27噸淡水。平常亦可做廚房的飲用。當海難使機艙失去電力，即可救人解渴。船員的伙食庫存，應保有戰備糧食至少一個月以上。並在大廚的船員職務上明訂該款，以加強他的觀念。所謂戰備糧，即在失去電力與冰庫冷度時，還能讓船員飲食無慮一個月。本輪此次久滯等港，下錨50多天，也是糧餉缺缺，經詢問代理行價錢，直昇機每趟1600元澳幣，只能載380公斤。這樣子深能輪要花多少錢？當然這種損失屬於船舶單獨海損的修理費用內(Ship's Particular Average.)

的合理給養費用；油污染清理費屬於船東互保協會責任(Liability)的項目(Peril Insured against)內。澳洲州政府及地方政府已準備200人，在岸上布置防油索(Oil Boom)待命，這也是費用的。有民眾說政府買單很不爽，今天又發佈新聞，知道船公司買單，都笑容滿面。我除了注意深能輪後續報導外，還看到澳洲SBS電視台得醫學急救節目。這是真人示範或遺體解剖節目。讓人看了毛骨悚然，但收穫良多。這個節目DVD有在DYMOCS or J.B. HI FI出售，是很好的船員醫療急救教材。舉例來說，曾有個大副在樓梯口彎腰繫鞋帶，船搖失去平衡感，不慎滾下樓梯，造成肩膀骨折送醫。在影片中的遺體是重度摔傷，肋骨斷裂造成內出血。胸腔都是血塊，這才死因。因為體內出血後果是最嚴重的，胸腔腹腔及骨盆三個地方都有空間積血，人體5公升的血液失一半，所有的重要器官3分鐘內無養份供應，既可能立即死亡。另一個講心臟手術30年來演進。真人手術現場播放，當病人體溫降到16攝氏時，記者上前觸摸病患臉部，發現體溫冰冷，儀器顯示腦波停止，此時全身血液抽光，但器官仍能維持45分鐘，未受損傷，更換人工心臟膜瓣後，開始灌回血液。但要注意頭低腳

高，避免空氣進入血管。另一個真人手術是做胃部食道整型。用顯微手術或稱微創手術(Key Hole Surgery)在腹部開五個小洞，48小時就可出院。有人問為何會造成食物逆流上來。醫生說是賁門止回功能失效，可能是生活習慣暴飲暴食所致，部分船員不注意飲食節制，因心血管疾病導致直昇機救助送岸，提早退休者，都是飲食不正常，腰圍超過90公分的高危險群。健康的飲食管理也應是船上的重要課題。電視報導山西王家岭煤礦事故經過8天搶救，救出100餘人，他們都吃現場木頭樹皮維生。如果現場能事先保有戰備糧應急，應能維持更多生命。船舶航行也是一個高風險職業。造船界應考慮如果在機艙進水的情況下，緊急發電機能否改裝位置，並提供洗米煮飯以及對外通信的基本需要的電力。不然魯賓蓀漂流記就是船員的寫照。

綠黨黨魁的建議，實施強制領港應不可行，此次避風有90多條船，一起南下，他們會有那麼多領港同時上班嗎？大堡礁航行，我都是不睡覺，叮著船副，因為從法律觀點看出事後會罪加一等。前面不是提到違規者，將受嚴重的處罰嘛。(Significant penalties may apply

for breaches.)。希望所有的船長都提高警覺。這個擱淺案，如何發生的以我們業界的眼光判斷，真的是不可思議。後來本船開航時，大堡礁領港特別說到這段，他說媒體說的是猜測的，事實是該輪晚上大副換班吃飯時，未交代轉向點，三副換班後，在海圖室的電腦房弄電腦，沒轉向。所以直接擱淺。通常，我對新手三副是不信任的，在這種節骨眼上，都會上駕駛台來看看，在我近30年船長生涯裡，都曾遇到一些類似有驚無險的虛驚，某些船副沒有全盤概念，不知道後果的嚴重性。

〈作者為海法研究所畢業主修海上保險，現任職於中鋼運通公司〉



## 伙食採購記(於安哥拉及蘇利南)

文／鄭武中

在土耳其工業港NUMRUT，完成安裝最後一袋水泥之後，同時也補充妥到中非安哥拉此段水路所須的一些伙食之後，我們離開南歐土耳其駛向中非安哥拉。

一路上搖搖晃晃穿過了直布羅陀海峽，然後在西屬地加那利群島Laspalmas港加油，如此經過了約15天，終於到達安哥拉首都Luanda(路安達)外海下錨，(此“路安達”中譯音雷同電影“盧安達”大屠殺)。當時代理行來文告知，須在外海下錨等候約14天的時間，才可能靠碼頭卸貨。過了幾天後代理行再來電告知，以前的14天再加8天才可能靠港卸貨。這一來全部都傻了，固然下錨日子比航行吃風吃浪好。但伙食不能採購，而此時青菜，水果，魚類都已經開始不足，因此水果從二餐變成一餐，三道菜變成二當道菜，最後每天都至少有一道是豆芽菜。伙食採購的不易，所以大家共渡時艱。

在安哥拉Luanda等卸貨時，附近下錨的友船約有20-30艘船，經過一番聯繫之後，他們都知道要下錨一陣子等候碼頭，所以伙食量事先有充足準備。唯有本船不知道這卸貨港的

一些訊息，所以仍以常態方式採購伙食，多數人在認為諸如此不同常態的類資訊，公司是有必要事先告知的，我們都很納悶為何沒有？以後大夥每天的話題就是伙食及何時可以靠碼頭。

14天後代理行來電告知，改變卸貨方式。在港內下錨，採用拖船方式卸貨，使用拖船本身有10噸的吊桿，拖船可載重約4000噸，預定5-6天卸貨完成。被告知之後，迅速入港下錨後，當夜23:00立即開始卸貨。



基本上本港口是沒有太多交辦店。如要自行採購的話，經過代理行安排交通船單趟是us700，來回二趟共us1400。因為交通船公司無意提供，伙食團也無能力支付。因此第二天所請拖船上“中籍”卸貨工作人員代

購，委託代購青菜水果等物，扣除船隻交通費、關通規費、採購服務費，所剩商品價值也不多了。

據了解安哥拉長年內戰，無人從事農作物生產工作，食品都是進口所以很貴。但因有產油所以油產品比較便宜。

雖請拖船友人代購但食品數量仍不足，第3天相關人員請代理人帶路兼翻譯，共同外出自行採購，外出採買時才知道，雖然當地收入不高，可是物價卻是很嚇人。例如處理好的鴨子2隻是us80，太貴買不下去，只好買活的鴨子回去請大廚自行宰殺處理，那麼2隻也要us52。自行採購，雖然有基本的費用要付，例如：海關通關費、代理行服務費、交通船費、運輸車費，但是還是比經過他人之手採購還算便宜，但是卻苦了大廚及伙食委員，唯有用此方法才可達到公司給付的有限預算成本內。

因此我們有個想法，如此早知到安哥拉會待21天及物價超過想像中的價錢，那麼事先可以在土耳其多上一些司多呢？那麼公司就必須放寬伙食庫存量的天數，約是50~60天之間，不能堅持船上伙食量庫存量維持在30天左右。千金難買早知道。只好祈求下個碼頭會更好更順利更便宜。

卸完最後一袋水泥之後，當天

夜裡駛出安哥拉航向中美洲蘇利南PARANAM港。

談到要去蘇利南大家都精神抖擻起來，言語之間充滿高亢與不平。因為本船6個月前曾經去過一次，當時是第一次來一切都是陌生的。代理行介紹一個司多交辦店，此交辦店長相似印度人，我們估稱他為印度阿三。當時伙食團硬是被他狠狠的敲了一筆，不僅砍去一塊肉，更是見到骨。當時1us=蘇幣2.7，這位阿三哥以蘇幣進貨卻以美金單價賣給我們，從中賺足了暴利。從此伙計團元氣大傷，經過了約4個月調理才將此缺口補平。



當我們知道要去蘇利南時，大家都異口同聲我們要自己去採買，不要再經過這位阿三哥了。所以當我們船一靠妥碼頭時，這阿三哥就與代理行一同來本船，大廚親自告訴阿三哥說“本船伙食足，本次不採購。此

阿三哥見沒有生意做就悻悻然的回去了。

本船預定2天的靠泊時間，所以時間有限一切都很趕，當天夜裡代理行辦好相關資料時約是21:00時之後，大廚馬上聯絡上當地隆生超市鄒老闆碰面之後，當夜22:00之前趕緊訂明日要取的豬肉及一些大米麵粉乾貨食品。隆生超市並非所有東西都有，魚類及青菜水果是無法提供，但鄒老闆很熱心願意帶我們去首都城市傳統市場自行採購，首都與本鎮相距約開車1小時路程。



第2天中午，大廚與伙食委員等到隆生超市取貨。計有大米、麵粉、調料沙拉油、中秋節加菜特殊用品及各類豬肉品等經過打包之後，請鄒老闆開車運送到廠區大門口(裝貨碼頭位在工廠河道旁)，如此好戲才開始。

大門崗哨說“等一下會派車運送

我們穿過此工廠區”。過了一陣子再問，說“這些東西都不可以進入，因為沒有報關，沒有通關准許文件，大家都傻了。當時現場同仁決定自行搬入，因此請船上同仁攜帶各式推車走到廠區門口大門(約700公尺遠)，決定自己將此食品搬運入船邊，此時工廠保安官員出現，很明確的阻止我們自行搬移入廠。

經過一番協商之後，最後交辦店“印度阿三”開車出現了，先是數落我們一下，說“你們不是說，不須要買菜嗎?為何有如此多的食品?”，最後仍是說這些東西要通行文件才可能入廠區，只有他可能力辦這通關文件，然後指名要船長或大副為談話的窗口。船長與大副是不在現場，當時有輪機長在現場，馬上為談話窗口代表其與印度阿三協商，一來一往多回合後，很快的決定以us200為辦妥食品通關准許文件服務費。



事情告一段落後，印度阿三有點懊惱，被輪機長處世模式唬住了，以us200成交金額太少了。事實上當時假如他堅決要us500的話，我們也會被迫要給。

印度阿三最後終於填寫好食品通關文件，交給包崗哨保安官員。

終於同意我可以將此食品搬移到船邊。正當我們開始搬運時，開始下起大雨，多數食品都被雨淋濕了。真是屋漏偏逢連夜雨。雨停後再將這些被淋濕的食品吊起到船上入冷凍庫。一群人忙碌著一整天終於將此食物安全入庫大功告成。

隔日，也就是第3天，一些相關人員與隆生超市鄒老闆一路趕去首都的傳統市場採買青菜、水果及魚類等。忙碌著一個上午終於將此類食品搞定。裝滿了9人座車箱的後座位。車子在市區開駛一陣子之後，找到了一家華人餐館買些中秋月餅及用餐後打道回府。

本日採買都是直接向菜販、魚販等直接採購，因此價格絕對是最便宜的，如此採購才可能達到公司所給的每人每日有限的伙食費。

返回廠區門口約是傍晚之時，另一個惡夢將又開始。我們將所有魚類食品及青菜食品小包包裝，易背運或手提。但仍然被廠區保安官員給

攔下，不准我們進入。理由事這些東西要報關及通關准予文件，否則是不可以入廠區。同仁大家都在猜測是不是此保安官員又要規費呢？我們以伙食委員為窗口與其保安官員協商，我們用低姿態，及說盡好話，然後這保安官員才打電話請示其長官，經過一番折磨終於同意這些魚類可以進入廠區，之後6位同仁分別、又背、又提、又扛才將此魚類食品搬到船邊。

算一算此次伙食採購，我們使用螞蟻搬家之方式，大約共花了3天共6回合才將此伙食搬到船上冷凍庫。基於伙食預算有限的條件之下，自行採購減少中間商剝削，實在是不得不的方法，但卻累壞了伙食委員與大廚們等人。

在此謝謝相關人員的熱心公益，終於將此次的伙食採購大功告成，真是功德無量。

<作者現任職於益航航運公司>



## SGS ISO 9001主導稽核員受訓心得 文／張芝碩

筆者日前接受公司指派前往SGS(全國檢驗科技)接受ISO 9001主導稽核員的教育訓練,雖然只有短短一周,不過收穫頗多,特撰此文跟各位先進分享。

ISO 9001是品質管理系統的國際標準,國內各大企業皆普遍通過此認證來確認自身品質管理的穩定度,而ISO 9001的精神內涵十分重要的一環就是確認執行的完整度,以稽核的方式來進行,而主導稽核員的存在則是進行稽核的重要角色設定,不論是內部進行的稽核或是外部客戶及第三公正單位進行的稽核,主導稽核員都可以讓進行的過程更順暢,是故,此教育訓練課程本身也是通過國際認證的,教材和案例演練的模式都是全世界一致的,包含訓練的流程。

其實在一開始學員的自我介紹就十分有意思,雖然大部分學員都是被公司指派前來受訓的,不過也有自費參加的.基本上ISO 9001主導稽核員的課程並不設資格限制,只要有ISO 9001的概念,就可以來受訓.不過因為費用頗高,幾乎是一般受薪階級一個月薪水的數目,是故,為何公司還是願意支出如此的費用來培訓員工,那些自費的學員又是怎麼想的呢?

事實上是因為ISO 9001的執行,對許多公司是有絕對正面的貢獻,而維持這個品質管理系統,除了可以滿足客

戶的需求以外,也能夠讓公司的品質持續向上,任何品質活動需要一個穩定的基礎,ISO 9001能夠滿足,其中外商公司特別注重,此次受訓的學員絕大部分都是外商,不然就是規模較大的上市公司,那些自費的學員則因為自己本身就是經營者,預期對ISO 9001這樣的系統會有需求,所以才自行前來瞭解。

課程本身並不特別,因為筆者從事相關工作已經有一定程度的經驗,實際上掌握度已經頗高,不過在這些學員當中的相處和案例演練的過程中,因為學員大部分都是經營者或是管理階層,不同領域的思考模式和經驗分享,讓人十分興奮,感覺上在短短的時間就增加了不少的功力.提高條文的熟悉度和稽核行為的熟練程度,值得一提的是在訓練課程最後一天的下午還有進行筆試,很久沒有考試的確讓人有點緊張,令人回味無窮的課程就在交卷後劃下休止符.而結訓後,當然也能將所學回饋給公司,增加自己的競爭力。

了解ISO 9001是一個很不錯的選擇,如果覺得費用過高,又沒有機會接受公司的指派,也許參加一天的ISO 9001 內部稽核員的課程也是一個不錯的選擇,讓自己打開另外一扇窗。

〈作者現為福華電子品管處專案副理,目前就讀海洋大學商船學系在職專班〉