

# 交通部航港局 海事評議書

發文日期：中華民國 111 年 12 月 2 日

發文字號：航安字第 1112012481 號

評議日期：中華民國 111 年 7 月 25 日

案由：東方德班輪(OOCL DURBAN)撞擊停泊之永明輪及高雄港  
70 號碼頭橋式機海事案

## 當事人：

姓名	職務	性別	身分證字號 (護照號碼)	地址
○○○	引水人	男	C*****	(略)
○○○	船長	男	Z*****	(略)
○○○	大副	男	M*****	(略)
○○○	船長	男	J*****	(略)
○○○股份有限公司			*****	(略)

## 主文：

1. 本海事案之發生應由巴拿馬籍貨櫃船「東方德班輪」負海事責任。
2. 德班輪船長○○○未善盡船舶指揮之職責。
3. 引水人○○○負有業務過失及未善盡義務之責，建議報請交通部為收回其執業證書三個月之處分。

## 事實：

○○○公司之巴拿馬籍貨櫃船「東方德班輪」(OOCL DURBAN，以下簡稱德班輪)，未載貨自廣東蛇口港駛出，於 110 年 6 月 3 日進入高雄港靠泊。當日 1048 時德班輪引水人○○○登輪，預計自高雄港第二港口進港後，在迴船池向左轉向靠泊第 66 號碼頭，1113 時

德班輪船身進入內堤口，1115 時停俾滑行，1120 時駕駛台經過臺灣港務公司高雄分公司航管中心(以下簡稱 VTS)下方 100 公尺前使用慢速進俾左滿舵，開始轉向船速約 5 節，並通知拖船「臺港 16401 號」推頂左船尾同時使用前俾全速向左，起始轉向和緩順利，1125 時發現轉向趨勢變慢，增加主機轉速至慢速進俾、半速進俾及全速進俾，試圖增加轉向動能，但轉向仍緩，引水人○○○與德班輪船長○○○移至駕駛台外舷觀測德班輪與永明輪及第 70 號碼頭距離，1127 時使用全速後退避免碰撞，並緊急下左錨減速，1127 時駕駛台右舷船牆碰撞第 70 碼頭作業中的橋式機吊臂，右舷舷梯擦撞停泊於第 70 號碼頭之永明輪左船艙，造成永明輪船體側有大面積刮傷，船頭水手長庫房左側內部有二根肋材輕微變形，不影響船體結構，亦撞倒碼頭上位於本明輪船頭作業之一部橋式起重機，致該機受有損壞。

## 理由：

查巴拿馬籍貨櫃船德班輪，總噸位 87,697，於 110 年 6 月 3 日進靠高雄港第 66 號碼頭，於 1127 時駕駛台右舷船牆碰撞第 70 碼頭作業中的橋式機吊臂，右舷舷梯擦撞停泊於第 70 號碼頭之永明輪左船艙。案經海事調查程序，謹就所得之德班輪航程紀錄器(Voyage Data Recorder，簡稱 VDR)、VTS 之 AIS 資料與德班輪航跡監控及 CCTV 攝影機畫面、相關當事人之海事詢問筆錄、德班輪船長○○○海事報告、永明輪船長○○○之海事報告、引水人○○○之事故報告、其他相關卷證等，研判本海事案發生原因如下：

## 一、德班輪船長未克盡職責，適時研判情勢並為適當處置

德班輪船長○○○對於自船實際情況應充分了解，依 1974 年海上人命安全國際公約(簡稱 SOLAS)附則第 5 章規則第 34 條及 A.893(21)決議案規定，自上一港啟航前即應完成對目的港之港到港航程計畫，並經德班輪船長○○○審查同意；然該船空載時舵板有部分露出水面，造成轉向時舵效能力減損，於大洋航行中水域空間足夠，僅小角度調航向避讓將不受影響，但進高雄港操船時，德班輪船長○○○依航行計畫，應已知曉需港內大角度轉向，然卻未考量舵板露出後舵效減損之影響，同意引水人○○○直接轉向之靠泊計畫，並未提出疑義，風險評估顯有疏失。

本海事案之發生，德班輪船長○○○未克盡職責，依事實研判情勢並為適當處置。依 SOLAS 附則第 5 章規則第 34、34-1 條、航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(簡稱 STCW)第 A-VIII/2 第 49 條等規定，應由德班輪負其責任。

## 二、引水人引領德班輪進港時，未審慎評估該船未載貨、港域條件等影響情況，操船轉向不如預期，未以安全速度航行

當日 1120 時引水人○○○開始用舵轉向，隨後下令拖船一艘於左船艉推頂協助，但因德班輪輕載且俯仰差艉重(Trim by Stern)極大，在受推頂時迴轉支點(Pivot Point)移至船艏，結果致使該船身中後段朝向第 70 號碼頭末端接近，但其船艏向改變量卻跟不上船身向右橫移，在拖船推頂部位影響轉向，加速大船貼岸情況下，引水人○○○第一時間研判錯誤，選擇加俥增加舵效，堅持繼續自行轉向；未採取有效判斷違反業務上義務，符合引水法第 38 條第 1 項第 1 款之構成要件。

當日 1125 時前，為引水人○○○修正操作時機，其並未完整考量各種可能之風險，及時採取減俥及倒俥、下錨等減速停船原地轉向之安全模式；錯誤決策下，加俥增加舵效的同時，

亦會推高該船前進速度，此風險引水人○○○並未妥善評估，執意依自身經驗繼續自力轉向，並要求拖船持續最大馬力推頂，導致船身右舷持續貼靠碼頭，最後 1127 時發現無法避免碰撞，雖有採盡量減輕碰撞碼頭船之瞬間進俾(kick)方式，試圖將船身往反向左舷扭出，但錯誤決策累積之前進動能，導致以 5 節船速發生碰撞；違反高雄港船舶航行規定第 6 點：「船舶在高雄港港區內航行時，應以安全速度航駛…。」及國際海上避碰規則公約第 6 條：「各船應經常以安全速度航行，必能採取適當而有效之措施，以避免碰撞，並在適合當前環境與情況之距離內，能使船舶停止前進…」之規定，而符合引水法第 38 條第 1 項第 2 款之構成要件。

德班輪係全長 316 公尺之貨櫃船，於狹窄水道航行應完善考量本身船舶特性，惟德班輪船長○○○及引水人○○○忽視可能風險未採取原地調頭或加派拖船，最終導致船舶、貨物、碼頭橋式起重機損害及人員受傷，符合引水法第 38 條第 1 項第 3、4 款之構成要件。

綜上，核引水人○○○在本件海事案執行領航業務有引水法第 38 條第 1 項第 2 款、第 3 款、第 4 款情形，且造成船舶、貨物、碼頭橋式起重機損害及人員受傷情形非輕，應認其情節重大，併參考過往類似案例處分情形，爰建議報請交通部為收回執業證書 3 個月之處分。

三、綜合以上理由，故評議如主文。

## 建議

- 一、建議高雄港引水人針對引領大型船舶(全長 LOA 超過 300 公尺或總噸位 8 萬以上)自高雄港第二港口進出港於迴船池內原地轉向，至船艏向對正主航道後再行前進。

- 二、建議高雄港引水人辦事處定期辦理教育訓練，以提升本職學能；另如有重大海事個案應進行檢討及改善因應作法，以避免類此案例再次發生。
- 三、建議高雄港務分公司依第一項建議事項，檢視現行「高雄港船舶航行規定」；另有關「高雄港國際商港港勤拖船調派規定」，建議高雄港務分公司應以港口安全為原則，強化大型船舶之拖船調派規範，以維航行安全。

中華民國 111 年 12 月 2 日