

糾正案文

壹、被糾正機關：海軍總司令部、交通部

貳、案

由：九十年六月二十八日凌晨一時二十二分，海軍中正艦與巴拿馬籍金化學輪擦撞，造成「對二甲苯」洩漏，污染海洋；海軍總司令部未依國際海上避碰規則之規定，採取正確應變措施，復未依「海軍艦艇（兩棲舟車）失事及危安事件處理規定」於十五分鐘內通報艦隊作戰中心，且隨艦之艦長與副艦長未於駕駛艙內指揮監控；交通部未督導所屬高雄港務局規劃「分道通航制度」，致民用船舶、軍用船艦與危險品運輸船混雜航行，另對於有欠周延之海上危險品運輸相關法令亦未積極修訂，海軍總司令部與交通部均有違失，爰依法提案糾正。

參、事實及理由：

一、海軍中正艦於凌晨〇點五十四分發現金化學輪航行方向變化不大且持續接近中正艦之緊急情況下，隨艦之艦長與副艦長未於駕駛艙內指揮監控，致危機出現之際，未能及時指揮執更官戚春貴中尉緊急應變，終釀成兩船擦撞事故，海軍總司令部未防患於未然，主動制定相關規定嚴格

要求艦長、副艦長應於駕駛艙輪值指揮，顯有違失。

本案海軍中正艦係開往馬祖執行換防任務，平日即應做好緊急應變之規劃，航行中亦應採取隨時監控敵情之行動，六月二十八日凌晨〇點五十四分該艦既已發現金化學輪航行方向變化不大且持續接近中正艦，於對方企圖不明，情況急迫之情形下，隨艦之艦長與副艦長本應於駕駛艙內指揮監控，並依國軍「早期預警、立即反應」之作戰指導原則，隨時掌控海面狀況。然查海軍總司令部對於軍用船艦之航行，並未明文規範艦長與副艦長應於駕駛艙坐鎮指揮，本案艦長與副艦長於上級未嚴格要求下，而未於駕駛艙指揮軍艦夜航，俟危機出現之際，艦長與副艦長未能及時指揮執更官戚春貴中尉緊急應變，終釀成兩船擦撞事故。該案發生後，海軍總司令部雖已通令海軍艦艇航行於本（外）島沿岸十浬（含）以內（尤其西海岸）執行任務時，艦長不得離駕駛台，以維航安，惟本案凸顯海軍總司令部未防患於未然，主動制定相關規定嚴格要求艦長、副艦長應於駕駛艙輪值指揮，該部顯有違失。

二、海軍中正艦執更官戚春貴中尉未靈活運用方位圖辨識金化學輪，俟兩船相互接近時，又未依國際海上避碰規則第十四條之規定向右避讓，且未依該規則第三十四條之規定以號笛鳴放及重複發出燈光信號，致二船相互擦撞，該艦執更官戚春貴中尉對於危機反應能力不足，緊急應變能力欠缺，顯示教育訓練及實務處理作業未見落實，海軍總司令部難辭督導不周之失。

查一九九三年修正之「國際海上避碰規則」(註：該規則係交通部於八十四年七月三十一日以交航八十四字第〇三四五二三號函核定，並由中華民國船長公會譯印發行。)第十四條規定：「兩動力船彼此以相反航向對遇，而含有碰撞危機時，應各朝右轉向，俾得互在對方左舷通過」。復查「船舶在互見時：得以號笛鳴以下信號：一短聲表示：【我正朝左轉向】」、「任何船舶運轉時，可適時重複發出燈光信號：閃光兩次表示：【我正朝左轉向】」、「互見之船舶互相接近時：疑慮對方是否已在採取足以避免碰撞之措施時，該有疑慮之船，應即以號笛鳴放急促之短聲至少五響表示疑慮。此項信號得輔之以至少五短而急促之閃光號燈。」分別為該規則第三十四條第一項、第二項、第四項所明定。本案海軍中正艦於九十年六月廿七日二十三時四十三分駛離左營港，循計畫航線沿西岸北駛執行任務，該艦雷達於六月廿八日〇時五十四分偵獲巴拿馬籍金化學輪距離中正艦二〇、一二〇碼，此時巴拿馬籍金化學輪持續前進，直至一時五分，海軍中正艦察覺金化學輪方位變化不大，但距離明顯接近，顯有危安狀況時，該艦執更官戚春貴中尉未依上開規定向右避讓，卻以小角度向左修正五度航向，且避讓動作欠明顯，該艦之左、右瞭望人員亦未提醒執更官戚春貴中尉，依該規則之規定鳴放號笛並重複發出燈光信號(註：金化學輪亦未鳴放號笛並重複發出燈光信號)以警告對方注意，致兩船於一時二十二分時相互擦撞。茲以當時海況能見度達三至六海哩，無雲、霧等視覺障礙，且該艦雷達於凌晨〇點五十四分，已發現金化學輪，至凌晨一點二十二分兩船發生擦撞

之情況而論，該艦足足有二十八分之應變時間，然該艦執更官戚春貴中尉未靈活運用方位圈辨識金化學輪，又未依上開國際海上避碰規則之相關規定辦理，顯見該艦執更官戚春貴中尉對於危機反應能力不足，教育訓練及實務處理作業未見落實，海軍總司令部難辭督導不周之咎。

三、海軍中正艦於凌晨一點二十二分與金化學輪發生擦撞後，遲至凌晨一點五十二分方依「海軍艦艇（兩棲舟車）失事及危安事件處理規定」通報艦隊作戰中心，共耗時三十分鐘，顯與規定不符，核有違失。

查海軍總司令部九十年二月九日（九〇）揆海字第一〇三號令頒之「海軍艦艇（兩棲舟車）失事及危安事件處理規定」指出：「海事發生時，不論損壞輕重，失事單位即循『戰情傳報系統』於十五分鐘內傳報艦隊（陸戰隊）作戰中心轉知艦令部：」，海軍中正艦於六月二十八日凌晨一點二十二分與金化學輪發生擦撞後，該艦遲至該日凌晨一點五十二分方依「海軍艦艇（兩棲舟車）失事及危安事件處理規定」通報艦隊作戰中心，期間共耗費三十分鐘，顯與規定不符，核有違失。

四、海軍總司令部之緊急應變通報系統未見順暢，對於案情資料之掌握未見確實，核有違失：。

有關海軍中正艦與金化學輪擦撞之案情，該艦已於九十年六月二十八日凌晨一時五十二分向艦隊作戰中心報告，該艦既已完成報告，海軍作戰指揮系統對於案情本應有所知悉，然查海巡署海洋巡防總局第五海巡隊勤務指揮中心於同日七時八分以電話向海軍）○七-五八二三四三一（求證，是否有軍艦與乙艘金化學輪碰撞事件時，海軍接電話人員對於案情並未知悉，顯見海軍緊急應變通報系統未見順暢，對於案情資料之掌握未見確實，核有違失。

五、交通部未督促所屬高雄港務局實施「分道通航制度」，致民用船舶、軍用船艦與危險品運輸船混雜航行，險象環生，不免增加海洋污染風險，應檢討改進：

查「分道通航制度」為海上危險品運輸風險管理之必要措施，國際海上避碰規則第十條特就「分道通航制度」明文規定：「：使用分道通航制之船舶應：（一）在適宜之航行巷道內，依該巷道一般通行方向航行：」，揆之該條文之立法意旨，係藉由規劃危險品運送船舶之「分道通行」、「專用航道」及「專屬錨泊區」，配合建立科技監管系統，以集中控管，取代人力之不足與注意力之極限，進而預防碰撞情事，顯見「分道通航制度」有其必要。然查國內工業使用之危險品（含：毒性化學物質），多數仰賴危險品運輸船輸入，於此危險品藉海運輸入頻繁之際，台灣南部海域因面積遼闊，水理複雜，實無以排除危險品因意外洩漏污染海洋致使電廠（註：台灣多數電廠濱海而設）停車損及經濟發展之可能性，甚至無法排除海洋水

生物毒害污染導致國民健康受害之虞，然高雄港務局雖劃設第二五、二七、二八、三〇、五六、五七、六〇、六一、六二、一〇二、一〇三、一〇四、一〇五等十三座危險品專用碼頭，惟未實施「分道通航制度」，致民用船舶、軍用船艦與危險品運輸船混雜航行，險象環生，不免增加海洋污染風險，交通部為全國最高交通主管機關，卻未督促所屬高雄港務局落實「分道通航制度」，應檢討改進。

六、海上危險品運輸之相關法令有欠周延，交通部卻未積極檢討修正，顯有違失：

查商港法第三十條規定：「入港船舶裝載爆炸性、壓縮性、易燃性、氧化性、有毒性、傳染性、放射性、腐蝕性之危險物品者，應先申請商港管理機關指定停泊地點後，方得入港。船舶在港區裝卸危險物品，應經商港管理機關之許可。：裝載危險物品之船舶，應依照規定，日間懸掛紅旗，夜間懸掛紅燈於最顯明易見之處」，復查船舶危險品裝載規則第一一一條復規定：「航行或停泊於內河、湖泊及港口之船舶，裝載有爆炸物、易燃液體、高壓氣體、毒性物質、放射性物質或有機過氧化物等危險品時，除應向航政主管機關報告危險品裝載之情況外，並應在桅頂或其他顯明易見之處，日間懸紅旗，夜間懸紅燈」。又據國際商港港務管理規則第三十二條規定：「裝載易燃性、爆炸性、壓縮性、傳染性、放射性、有毒性及腐蝕性危險物品之

船舶在港外停泊時，應遠離他船，並依規定日間懸掛紅旗，夜間懸掛紅燈於最顯明易見之處，警告他船不得靠近：」。是以有關危險品海上運輸應行標示與警示之事項，上開法令業已規定甚明，惟因上開法令僅規範進入「港區範圍」之危險品運送船隻應於日間懸紅旗，夜間懸紅燈，並未規範進入我國「航政管轄區」及領海範圍之危險品運送船隻應按上開規定辦理，亦未規範港埠海岸電台須向海面作業船隻廣播警示其他船隻遠離危險品運送船隻，致高雄港務局無以約束金化學輪於我國之「航政管轄區」及「領海範圍」內，依上開規定辦理；海軍中正艦艦長於九十年七月十八日接受本院詢問時即表示：「執更官用望遠鏡辨識目標、航行燈光，金化學輪載運化學品（對二甲苯），但該輪並未顯示紅燈，所以我們駕駛台執更人員無法用目視辨識，該輪係載運危險貨品之船舶：」。綜上以觀，交通部對於上開法令有欠周延之處，未積極檢討修正，顯有違失。

綜上，本案海軍總司令部、交通部涉及多項行政違失，爰依監察法第二十四條提案糾正，函請行政院轉飭所屬改善見復。