

船員被判決有罪之論證與省思

The Argument and Deliberation about Criminalization of Seafarers

劉祥得 Hsiang-Te Liu ¹

方福樑 Fu-Liang Fang ²

摘要

在許多海事船難事件中，船員不斷受到逮捕、拘留議題，已逐漸受到全球的關注。船員被判有罪，不僅影響海運業的人力招募，同時侵害船員個人基本人權。本文論證從事海運工作之船員，應有免於被起訴恐懼之權利，海事船難事件中盡力挽救船隻，避免污染擴大，且沒有故意意圖之船員，不應受到各國拘禁及罰款之懲處。

關鍵詞：船員、過失、船舶碰撞、嚴格責任

ABSTRACT

There are widespread concerns about arrest and detention of the seafarers in marine accident. The criminalization of seafarers not only influences the industry to attract manpower, it also seriously affects seafarers' human rights as well. We argue that seafarers should have the right to do their job without fear of being prosecuted. Those seafarers who try their best to secure ship in a marine accident should not be imprisoned or imposed a fine on them.

Keywords: Seafarer, Negligence, Ship collision, Strict liability

¹劉祥得現任玄奘大學國際企業學系專任助理教授；兼任玄奘大學商情暨民意調查研究中心主任。

E-Mail: lback@hcu.edu.tw 聯絡地址：台北縣新店市寶元路二段 35 巷 1 號 5F。

²方福樑現任裕民航運公司工程物料處副理；國立台灣海洋大學商船所碩士。曾任輪機長、駐埠工程師、中華海員總工會理事長。

E-Mail: flfang@pchome.com.tw

壹、前言與背景

近來，船員「被判有罪」已成為諸多探討議題的焦點，包含國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)、國際勞工組織(International Labour Organization, ILO)、國際運輸工人聯盟(International Transport Workers' Federation, ITF)、歐洲運輸工人聯盟(European Transport Workers' Federation, ETF)、國際船長聯盟協會(International Federation of Shipmasters' Associations, IFSMA)、國際獨立油輪船東協會(International Association of Independent Tanker Owners, Intertanko)、國際航運聯盟(International Shipping Federation, ISF)、亞洲船東聯盟協會(Federation of ASEAN Shipowners Associations, FASA)、國際救援聯合會(International Salvage Union, ISU)、波羅的海國際海事同盟(The Baltic and International Maritime Council, BIMCO)和船東互保協會(Shipowners Protection and Indemnity Mutual Clubs, P&I Clubs)等有關海事的國際組織，都開始關注此一議題^[10]。較具爭議的是，「嚴格責任」(strict liability)是否適用於船員身上？船員過失應如何推定？推定標準為何？國際間及各國相關法規為何？船員基本人權是否被兼顧？船員被起訴之後果，以及起訴船員的適法性等。

2004年6月國際海事委員會(Comite Maritime International)在加拿大溫哥華舉行會議，討論「船員被判有罪」(criminalization of seafarers)之議題，廣泛的引起國際社會及各國的重視。國際海事組織秘書長 Mitropoulos 於同年10月以「海運業的犯罪行為—政治與法規的替罪羔羊」為題發表演說，指出以刑法起訴海上意外之船員，明顯違反國際法。惟，船東、租船業、船旗國、海事協會、海運聯盟、海上保險商、船級社等，卻仍拒斥此議題。而近幾年許多著名個案，紛紛受到媒體、政治人物等的注意。一般被認為有兩股力量，喚起此議題被重視，一是全球海運業的安全受到關注；另一是船員被判有罪已使船員雇用雪上加霜，尤其是甲級船員之雇用。國內相關文獻與探討尚不多見，本研究嘗試深入瞭解船員被判有罪之法理基礎與發展趨勢，並提供相關法理和事實論證，以更清楚釐清船員被判有罪之趨勢。

船舶碰撞或船難發生後，判決船長、海員有罪的源頭，可溯自1989年美國法院判決 EXXON VALDEZ 油輪船長 Joseph Hazelwood 案件開始。1999年在法國海域的 ERIKA 油輪及2002年在西班牙海域的 PRESTIGE 油輪等沉沒案件，接踵而至。而後，多名來自墨西哥、委內瑞拉、挪威、荷蘭、加拿大、澳洲、印度、巴基斯坦及日本籍船員，呈現被判有罪之紀錄，甚且已將刑罰延伸至海難救援及引水人員身上，如著名的 TASMAN SPIRIT 油輪個案即是一例。或許無法精確統計多少船長和海員被監禁，但重要文件被扣留，訴訟期間無法離開訴訟國，都是既成事實。

本文參考 BIMCO^[5]文獻歸納整理相關船員被起訴、拘留之個案，藉以瞭解船員被判有罪之發展趨勢。

表 1 裡 8 個船難個案，係自 1996 年以來比較受關注的船難事件，船員都在司法審判前被確認沒有故意或過失前提下，都被課責與處分。以上船難事件，都被認為油污染係意外造成，但船員都被認為受到不平等之處分和待遇。此外，這些個案另一特徵即是，船難事件廣受媒體報導，或許因其嚴重污染環境而引起關注。

另一個令人關注的焦點則是，被指控的船員面對司法審判下，調查期間承受巨大的壓力，進而影響船員的工作與生活。以 CELINE 個案為例，輪機長在被問及油水分離設備的問題時，自殺身亡。

由這些個案可以看出，多數船員被拘留，是為了沿岸國未來可以有求償對象，故有許多評論者認為，船員成了替罪羔羊。事實上，這些被扣的船舶已無經濟價值，如 1996 年埃及扣留 MILLION HOPE；2000 年緬甸扣留 ASEAN LIBERTY。扣留這些船舶的船員，都只是為了後續求償與刑責。然，根據許多公約和地區性規定，如 1969 年制定的油污染損害民事責任國際公約(Civil Liability Convention 1969)，都僅能適用民法起訴。這也使得船員是否可以被判有罪及其基本人權問題，逐漸受到全球海運業之關注。

表 1：重要船難歸納表

年	發生國家	船舶
1996	埃及	MILLION HOPE
1997	新加坡	ORAPIN GLOBAL
1999	法國	ERIKA
2000	緬甸	ASIAN LIBERTY
2001	台灣	AMORGOS
2002	西班牙	PRESTIGE
2003	巴基斯坦	TASMAN SPIRIT
2005	美國	CELINE

資料來源：本研究彙整

下表個案，係司法起訴後被確認無故意或過失行為，但仍被處罰的個案統計。自 2000 年以來共 29 件，25 件事務發生於美國，18 件被指控有蓄意行為，如油類記錄簿(Oil Record Book)登錄錯誤、違反美國海岸巡防隊(United States Coast Guard, USCG)的法規、未正確使用油水分離器問題等。這些被指控事項，係非國際所關注之重大污染事件，因此，造成起訴案件眾多，實際污染與損害並

不嚴重之現象。換言之，美國對這些所指控行為的處分十分嚴厲，包括監禁船員及對船公司罰款(某個案罰款甚至高達 2,500 萬美元)等。在 KATHRINA 個案中，調查單位甚且鼓勵密告，以讓密告船員獲得獎勵，此種作法曾引起國際海運業界之恐慌，亦使得美國在處理船員污染事件上，頗受關注。美國拘留、監禁、罰款個案多的另一理由，在於美國係國際貿易大國，即使美國執法稍嚴，船運公司仍無可選擇地必須航行美國海域，固然使得拘禁、監禁等個案，稍多於他國。此亦凸顯另一問題，在缺乏故意、過失法律要件前提下，美國仍加以處罰，亦不符一般海事審判慣例。

表 2：各國拘留、監禁、罰款船員個案統計表

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
馬爾他		1				
法國						1
希臘						1
新加坡				1		
美國 (25)	1	2	4	5	5	8
總計 (29)	1	3	4	6	5	10

資料來源：本研究彙整

由上可見，2000 年以來，船員受到拘禁、監禁、罰款者，漸次增多。甚且採用嚴格責任，都引起國際相關法規之討論與論證。許多沿岸國作法與國際公約衝突，各國相關法規亦規定歧異，使得船舶碰撞事件所引起之海洋污染，更形複雜。而船員被判有罪之情勢，的確引起國際海事組織、國際勞工組織及勞工團體之關注，亦是本研究試圖釐清之主要關鍵。

貳、船員遭起訴重要個案分析

2.1. EVOIKOS 與 ORAPIN GLOBAL 碰撞案

1997 年 10 月 15 日，兩艘油輪在新加坡水域相撞。滿載船用燃油的塞浦路斯籍油輪 EVOIKOS 擬駛進新加坡港口卸貨，與正通過新加坡海峽空載的泰國籍油輪 ORAPIN GLOBAL 發生碰撞，28,463 噸的油貨從 EVOIKOS 油艙漏入海中。兩輪船長立即被逮捕，等待調查且不准交保。之後，EVOIKOS 船長以美元 100,000 交保，但須留滯新加坡。ORAPIN GLOBAL 船長交保後，同樣留滯新加坡候傳。

而後，EVOIKOS 船長依：(1)違反商船法(Merchant Shipping Act, MSA)115 條，未採取有效行動避免碰撞；(2)違反商船法 103 條及國際海上避碰規則被起訴。

ORAPIN GLOBAL 船長則依：(1)違反刑法 208 條；(2)違反商船法 103 條及國際海上避碰規則被起訴。

兩輪船長於 1998 年 7 月 17 日提出抗辯，最後完成判決。EVOIKOS 船長被判三個月徒刑；ORAPIN GLOBAL 被判兩個月徒刑，兩人留滯在新加坡停留共 11 個月(含拘留)。

此案刑期判決成立，兩輪船長因之坐牢數月，推論新加坡法院認定兩輪都有過失，未採有效措施避免碰撞，造成事端。惟，新加坡以刑法起訴，係偏嚴苛之認定，也造成海運業界的恐慌。除非證明船員有「故意」意圖，或未盡「合理的技術與謹慎」避免海上意外發生，對於過失管理行為以刑法刑事案件起訴，對海運業者產生相當衝擊。

2.2. 油輪 PRESTIGE 船體斷裂沉沒案

載重 70,000 噸巴哈馬籍油輪 PRESTIGE 個案中，船長 Mangouras 及 Smits 救援人員都對於西班牙當局不當指揮，要求 PRESTIGE 駛離其海域感到不滿與抗拒。在惡劣天候下，2002 年 11 月 13 日船體斷裂沉沒，並漏出大量的黑原油造成廣大海域嚴重的污染，並擴及西班牙和法國海岸。當時如果西班牙當局給予適當的技術協助，並聽從船長及救援人員的建議，讓 PRESTIGE 獲得庇護，而非命令其駛出領海，其污染範圍和程度，就不會如此嚴重。2002 年 11 月船長上岸後被逮捕，其間船長穩定的操船、救助船員等負責之作為，都不被採信，並被監禁 83 天，之後以 300 萬美元獲得交保，但仍禁止離開西班牙，並從事件發生後每天需向當地警局報到。至 2004 年，則改為每週訪談一次。如果被判決有罪，船長 Mangouras 將面臨 10 年以上的牢獄。該船長以 69 歲高齡受審，即使其數十年海上生涯，沒有任何不良紀錄。巴哈馬海事局(Bahamas Maritime Authority)於長達 265 頁的報告中，最後證明 Mangouras 沒有任何過失。

此個案污染擴大問題，包括港口國之指揮適當與否之問題，是否應由船長 Mangouras 單獨負責，受到各界質疑。船長 Mangouras 受到起訴及監禁，最後雖獲平反，推定船長及海員無過失，無須負擔責任。然起訴期間滯留之相關費用，仍受討論。此外，西班牙當局未給予適當、合理協助，造成污染範圍擴大，凸顯海難事件並非船長、海員應獨立負責之思考空間。此外，調查期間未有明確事實指陳船長與船難之因果關係，即予以監禁 83 天，且並未維繫船長之基本人權，同樣受到關注。

2.3. COURAGEOUS 巡防艦與 ANL INDONESIA 貨櫃船碰撞案

2003 年 1 月 3 日新加坡海軍 500 噸級巡防艦 COURAGEOUS，與荷蘭籍總重 52,000 噸貨櫃船 ANL INDONESIA 相撞，而後巡防艦沈沒，艦上 4 名海軍士

兵因而死亡。

COURAGEOUS 執勤副艦長(吳景揚中尉)及負責操舵駕駛之見習官員(蔡翠婷中尉)都被起訴,並以航行疏失造成死亡,違反刑法 304A 條起訴。被告執勤官員雖提出上訴,但上訴被駁回,罰款 10,000 美元,見習官員則被罰款 8,000 美元。本案以「航行疏失」理由起訴,初步排除「故意」前提。惟,對於依管理業務過失,卻以刑法起訴,同樣受到航海界關切。

2.4. 油輪 TASMAN SPIRIT 擱淺翻覆案

載重噸 87,584 希臘籍油輪 TASMAN SPIRIT, 接受租方船公司指示, 進入巴基斯坦 Karachi 港卸貨。根據當時的海圖及潮汐資料, 航道水深約離船底(龍骨)尚有 1.75 公尺, 但 2003 年 8 月 12 日 TASMAN SPIRIT 進入航道時, 發生擱淺事故。後續調查證實, 某些航道實際水深不足, 小於 2.8 公尺, 與海圖上標示水深不符。事發後, 船東進行救援脫困事宜。

該船船長及海員盡最大努力減少海洋污染, 並試圖援救船舶脫困。8 月 13 日, TASMAN SPIRIT 不幸翻覆, 28,000 噸原油溢出海面。船長、6 位海員及救援船長被滯留於 Karachi 港, 以協助港務局進行初步調查。初步調查後, 8 名船長及海員被起訴, 並被滯留 9 個月, 最後巴國判決無罪, 釋放 8 名被起訴者。

此案中, 排除船員有「故意」意圖, 係海圖更新與資料錯誤之問題, 船員亦盡最大努力減少海洋污染。以實際行為過失來看, 船舶翻覆、原油溢出係既成事實, 惟, TASMAN SPIRIT 無未依規則採取明確行動以避免擱淺、未保持正常瞭望、狹窄水道內未以安全速度航行等相關過失。雖在法定因果推定上, 污染與海上意外事件有因果關係, 惟, 海圖資料錯誤問題, 係船長、海員無法事先得知與預防。因此, 本案應被推定無過失, 但仍被起訴。雖最後獲判無罪, 但船長、海員滯留期間的金錢、精神損失, 已經形成。船員在調查期間基本人權未被維護、法律諮詢缺乏、工作喪失風險、訴訟、交保費用高昂等問題, 都受到相關團體高度關切。

參、船員遭起訴法律概念

3.1. 犯罪概念

所謂的犯罪指涉: 觸犯法律所禁止, 並將加以處分之行為。這些犯罪行為構成要件, 一般認為是犯罪構成的事實要件。一般而言, 不論是故意或過失, 除非有構成犯罪的事實要件, 否則不會被起訴。

如果以此名詞界定, 探討船員的海難責任歸屬, 除非證明船員有故意碰撞, 造成環境污染的事實, 或被推定有過失, 需負賠償責任, 甚且負擔刑事責任, 否

則不應被起訴。近年來諸多國際船員被起訴，有採「嚴格責任」認定，不論是否故意，或推定有過失，都加以起訴，其適當與否，值得再予討論。

3.2. 嚴格責任

嚴格責任(strict liability)即是，無須證明是故意或過失，而加以起訴與定罪。嚴格責任曾經適用於海事意外事件，如哈得遜灣(HUDSON BAY)海洋污染事件即是。根據以上的定義，船長不論有無過失？是否執行勤務中？甚或是否在船上，都必須負責，甚至被起訴。此作法認為海洋污染係一事實，船員不論故意或推定過失，都必須為環境污染負責。當前歐盟指導方針，即傾向採取此種作法。

一般採「嚴格責任」的法律訴訟，多半係社會不認同行為的發生，如「公共危險」的觸犯。以船難及船舶碰撞為例，其造成之環境污染，洩入海中之貨油、燃油均將造成人類健康、動、植物生長的傷害，甚且造成整體生態、環境及景觀的浩劫。其影響所及多數人的健康，或置多數人健康於高度風險狀態中。這應是部分法界人士採「嚴格責任」認定之緣由。

海運界較關切的是，船員是否應單獨承擔社會的責任與譴責，或者成為代罪羔羊。當疏忽與不明確的因果推定過失，也構成犯罪的要件，則司法處分可能變成個人懲戒，造成只改造船長與海員，此說被認為並不符合司法矯正社會行為之用意。尤其，以結果論來看，判決船員有罪如果不能解決船難及碰撞問題時，則令人省思法律矯正社會的意涵。

事實上，嚴格責任原則上曾經被適用於海上運送^[9]及人身傷害^[2]上，在船舶碰撞事件上，仍不被廣泛適用。1971年挪威召開之有關嚴格責任主義適用海商法討論上，與會人員決議明文排除碰撞損害之嚴格責任之採用^[14]。

嚴格責任適用有其特殊背景，係保障相關人士獲消費者安全而設計，如汽車安全設計等。然，船員係被船公司雇用，船東應為船運最終受益者，是否應由受雇管理船舶的船員負擔所有責任，的確值得深思。尤其當前船舶通訊如此發達，船長遭遇任何困難與風險，都可以立即與船公司聯繫，船公司經營及管理階層在海運業所扮演之角色，勢必逐漸被納入考量。部分人士主張，港口當局指揮失當、船東所屬船舶老舊、海上天候環境惡劣、他船過失、船舶設備保養不良、損壞等，都有可能造成碰撞與船難事端，不盡然係船員之運作失當與過失，一味採「嚴格責任」，只讓船員承擔多數責任。尤其在無故意犯意前提下，船員盡一切努力減少損害與污染，再因過失推定而被起訴、滯留，甚且罰款、判刑，的確違反相關國際法規及公約，值得再深思與探討。

3.3. 過失與故意

所謂過失，即是未表現合理、被期待的行為，亦即該注意而未注意。在許多判決裡，過失的判定標準，在刑事、民事上皆雷同。在海商法未明文規定下，適用民、刑法過失原則。

一般而言，船難過失被認為不應被視為起訴原因，一方面，船員係船公司管理人，在沒有故意之意圖情況下，缺乏犯罪因果關係。以當前所有發生船難個案為例，船長及海員都應盡一切挽救船舶、船員，並盡力避免環境污染擴大與發生。因此，在船長及海員盡合理作為下，一般被推定無過失，其應予免責。

「故意」則是有犯罪意圖，有意使犯罪結果發生，且不違反其意志。一般而言，在沒有「故意」狀態下，任何人不會被刑事起訴與控訴，甚而被處分。至目前為止，船難及船舶碰撞事件肇因於船員「故意」事件，尚不多見。

職是之故，在沒有意圖污染海洋，或刻意違反環保標準狀態下，船員多半係因過失而被起訴。當前海事組織所關切的是，船員在許多判決裡，即使沒有故意前提下，也不盡然被推定過失，仍被判決有罪。船舶碰撞與海難責任歸屬，是否適用「嚴格責任」，再度引起討論。

3.4. 船難過失推定

故意行為受起訴，一般沒有爭議。船員過失是否成為起訴的對象，則較引爭議，故再做較深入之探討。

一般認為，船舶碰撞之過失與民法之「過失」相當，惟民法上「過失」以心理認知狀態為主要判斷基礎^[1]。而海商法所指陳之過失，卻以過失行為為基礎。應用於海難事故過失上，船員雖沒有希望船舶碰撞發生之意圖，但基於該注意而未注意，造成船舶碰撞或船難發生，即為船舶碰撞之過失行為^[1]。

船長、海員都是船舶管理人，其必須善盡職責，避免損害。如違反善良管理人之注意事項，未能防止損害發生，則應負擔損害賠償責任^[4]。

一般而言，船舶碰撞過失可再細分為「實際行為過失」與「推定過失」(presumed fault)兩類，而推定過失又可分為「法定推定過失」(statutory presumption of fault)與「事實推定過失」(factual presumption of fault)^[1]。

「實際行為過失」意指船舶碰撞之事實根據乃客觀存在，無須主觀推斷。如未依規則採取明確及早之行動，以避免碰撞、未保持正常瞭望、未以安全速度通過狹窄水道航行等過失。

「推定過失」則是由已經確立之基本事實，推斷出假設的事實^[16]。推定之

結果，會影響責任舉證，亦即影響舉證責任之分配^[15]。一般而言，推定過失仍可再分為兩類^[3]：

3.4.1. 法定推定過失

所謂的「法定推定過失」原則，係指船舶碰撞過失，僅適用違反國際性、地方性航行規則，使得碰撞行為與損害間有因果關係。除非，該船舶碰撞肇事者能夠舉反證，證明在當時情況下之背離航行規則是必要的，且認定不可能導致損害發生。以上舉證成立時，證明背離規則與碰撞損害的發生無因果關係，則被認為無過失，自然不負損害賠償責任^[1]。

3.4.2. 事實推定過失

所謂「事實推定過失」，亦即從已證實的事實中，推斷假定之事實。「事實推定」假設客觀環境發展有其因果關係，可由邏輯推演與經驗法則，推斷事實，並不需要進一步證明。如碰撞船隻可以提出相當事實，推斷碰撞係不可抗力之事由，使碰撞與損壞間沒有因果關係，則被推斷無過失。

較令人關切的是，許多船員依據實際行為推定，或根據法定事實推定，都不盡然有過失，仍被起訴與處分，其對後續船員招募及管理，都將產生負面影響。

3.5. 船員過失推定演進與準則

17 世紀，英國即提出船員需盡「一切技術與謹慎」(all skill and care)，避免船舶碰撞與船難。倘不幸碰撞，其歸於「神的旨意」，無人須為碰撞及損害負責^[3]。此種觀念較為久遠，當時海洋污染程度亦較低，目前已不被司法體系所採納。

19 世紀後，諸多司法判決逐步修正，主張船員應盡「一切技術與謹慎」似乎過苛，因此改採「一般」(ordinary)技術與謹慎字眼。亦即，一般技術與謹慎仍無法避免碰撞時，則為不可避免之事故，亦即歸因於意外事故或不可抗力，船員不負擔過失責任。

惟，隨海洋運輸發達，船舶運輸量加大，碰撞影響環境污染的區域及結果亦趨嚴重，使得司法界再度思索「一般」原則的適切性。加上航儀設備不斷更新，「一般技術與謹慎」是否成為免責條件，再度受到質疑。

1993 年 Oceangas 公司與倫敦港務局(Port of London Authority)的訴訟，該案法官 Clarke 提出「合理之技術與謹慎」(reasonable skill and care)一詞，取代「一般」字眼。惟，「合理」仍很抽象，過失推定判斷上，不盡然很明確。一般認為，依據航行狀況，判斷「合理」的技術與謹慎^[12]。當航行危險之風險越大，其謹慎與警覺程度亦需提高^[2]。

以上發展歷程可以看出，船員過失推定準則的演進。由早期較嚴苛的盡「一切技術與謹慎」，至「一般技術與謹慎」，而後再修正為「合理的技術與謹慎」。判決上，船員只要盡「合理」的作為與防制，應可以被推定無過失與無責任，較先前判斷準則合乎時宜。當前較引起爭議者，許多船員盡合理技術與注意之操作，仍受到刑事處分與罰款，法律訴訟期間，甚且受到長期拘留。

肆、國際及各國海事法規

一般認為，刑事、民事懲罰必須和犯行相當，如只是單純行政規章違反，嚴格責任的推定，則需符合比例原則。根據 1973 年防止船舶污染國際公約及其 1978 年議定書(International Convention for the Prevention of Pollution from ships, MARPOL 73/78)的規定，其接受已善盡「注意」的辯護，此點明顯和絕對責任不盡相同。有無「故意」應被審慎地應用於船難污染上，但根據先前的歸納，已有一些船員因船難事件技術疏忽或失誤，而被判有罪。

許多國家以該國國家利益為優先考量，將意外船難的漏油事件，歸咎於船員，甚且加以判刑。但如為聯合國一員，以上作法顯然違反聯合國海洋法公約(United Nations Convention on the Law of Sea, UNCLOS 1982)和 MARPOL 相關規定。任何國家法律與聯合國公約與規章，應該一致，甚且不應衝突。歐盟於 2005 年所制訂船舶污染指導方針(EU Directive)，即被質疑違反國際法律義務。既然船員無故意意圖，且盡合理技術、努力，避免污染擴大，則不應被判予刑責。

事實上，MARPOL 規則 9 已經制訂排放油類或含油混合物限制及管制規定，規則 10 亦指陳在特別海域禁止排放規定。其指出，當船舶受損，任何油或含油混合物入海時，需採取以下措施：

- (1)船舶受損後，應謹慎、盡可能地防範洩油或污染事件。
- (2)除非船東或船長蓄意、疏於避免船難發生，船員不應被認為需負重責。

特別是規則 11 適用例外指出：對於船舶或其設備受損，將油或含油混合物排洩入海時所造成的洩油意外，如在損害發生後，或發現排洩後，已採取一切為防止或減少排洩之合理措施；及非因船舶所有人或船長故意造成損害，或亦非因疏忽並明知可能肇致損害。因此，船長已給予「適當的注意」(due diligence)時，可作為辯護的理由。但當船長疏忽、有意圖或是對船難發生擁有相當肇致損害之認知時，則另當別論。明顯指陳故意及擁有船難發生認知之法律構成要件。而船員致力減少、預防或控制海洋環境污染時，罰款可適用於國家法律或國際規章之違反上。一般認為，罰款僅能適用於領海內有意圖地違反該國或國際污染防止之規章，不應擴及經濟海域。

事實上，沿岸國在領海以外，被認為僅享有部分主權或並無主權。雖然根據 1969 年干預公海油污事故國際公約(Intervention 1969)規定：本公約各締約國，在發生海上事故或與之有關的行為之後，如能有根據地預計會造成很大的損害後果，則可在公海上採取必要的措施，以防止、減輕或消除對其沿海地區，或有關利益產生嚴重的和緊急的油污危險或油污威脅(Art.I.1)。然在公海上，沿岸國並沒有支配的主權，在經濟海域，沿岸國海域環境保護執法和司法權限，受聯合國海洋法公約第 87 條所指陳公海自由，必須受到保障^[7]。根據公約第 230 條罰款及對被告的公認權利的尊重規定，對外國船舶在領海以外所犯違反關於防止、減少及控制海洋環境污染的國內法律和規章或可適用的國際規則和標準行為，僅可處以罰款，領海內規定亦同，但在領海內故意和嚴重地造成污染的行為除外。因此，即使該國有關漏油的刑事條款，皆不能適用於外國船隻身上，也不能監禁被告。換句話說，沿岸國亦不能將公海上無故意的犯罪，以絕對責任處置。但，實際情況並非如此，以澳洲為例，在領海和經濟海域違反海洋環境法的處分，沒有差異。加拿大近期亦修正相關法令，規定刑事處分適用於經濟海域的海事環境污染事件。

一般而言，多數船難責任處以罰金，除非外國船隻污染沿岸國領海。但對於有意的(wilful)、嚴重的污染行為，則不侷限於金錢罰款^[7]。由此可見，刑罰之判處，必須以「故意」為前提，並須造成嚴重的污染。

國際海事委員會曾經針對船長和海員，進行一項問卷調查，發現澳洲、加拿大、法國、英國、美國等國船員認為，在海岸污染事件中，即使沒有證據顯示有「故意」的意思，單純係過失行為，仍有面臨刑事起訴的風險。

在美國，船員常需面對其所訂定之淨水法案(Clean Water Act)和油污法案(Oil Pollution Act)的約束，即使因疏忽而造成油污染事件。在加拿大，即使過失或無故意污染行為，亦不意味船員可以免於刑法起訴。加拿大船舶運輸法(Canada Shipping Act)亦即採用嚴格責任原則，1999 年加拿大修訂之環境保護法案(Canadian Environmental Protection Act)，明示起訴未按照合理步驟避免污染事件的船長和輪機長。換句話說，船員即使在沒有污染意圖狀態下，仍須面對刑法起訴。

根據 2003 年歐體船東協會(ECSA, European Community Shipowners' Associations)的研究顯示，歐洲國家對於污染的處分都不一致，許多國家對於疏忽行為，同樣加以處分，刑期甚且高達 7 年。法國的 Perben 法案(Perben Law 2004)，可以說是最嚴苛的刑事起訴法律。船員因疏忽所造成的污染，可被判處 2 年，到罰款 1 百萬歐元不等。有意地(故意)違反相關法令，最高可被判處 7 年刑責；罰款則最高可達該船舶價值，或者該船所運載貨物 4 倍價格。

幾乎所有國家都會處分違反 MARPOL 規定者，其中又以德國規範最為嚴格，針對故意或過失行為，可處以 10 年的刑期。但意外的洩油，在德國並不會受到處分。

歐盟船舶污染指導方針(The EU Directive on Ship Source Pollution)，試圖針對領海內蓄意、疏忽所造成的污染行為，加以判刑。故意行為可處以 2 年至 5 年的刑責；當污染係由於嚴重的疏忽所造成，進一步促使水品質或蔬菜植物種類受到嚴重的污染，或造成人員的死亡，將處以 1 至 3 年的刑責。歐盟會員國可以更嚴厲處分，甚且超過指導方針。法國的 Perben 法案，即是這樣背景下的產物。

英國方面，則對嚴格責任採保守作法。在致力減少污染情況下，英國水資源法案(Water Resources Act)傾向不採納嚴格責任。1997 年英國所制訂商船法案(Merchant Shipping Act)第 21 章指出，任何疏忽而使油或混合油注入英國國土水域，只會被處以罰款，而非刑責。

從造成污染船舶角度來看，可以航行於國際海域的船舶，多數被認為歸屬於聲譽良好的航海國家，船舶不僅被適當地維修與管制，船員甚且受到良好的認證。或許部分國家並不歡迎馬爾他(Malta)、巴哈馬(Bahamas)、巴拿馬(Panama)、賴比瑞亞(Liberia)、塞浦路斯(Cyprus)等權宜旗的船旗國，但其仍為合法之船旗國。所有船長及當值航海人員都歷經相當教育、訓練與認證，海勤資歷都在規定年限要求。依據國際規範，船長等必須符合航海人員訓練發證及當值標準國際公約(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW)要求。

聯合國海洋法會議於 1982 年正式簽署海洋法公約，公約提供關於船舶碰撞事項或任何其他航行事故的刑事管轄權之處理原則，包括船旗國當局以外的任何當局，即使執行調查措施，也不應命令逮捕或扣留船舶(UNCLOS Art. 97)。公約明確指陳哪些國家有刑法審判權：航行過程中有任何碰撞和意外事件，只有船旗國或船長和海員隸屬國籍國，可以對其船長和海員進行刑事判決與懲處。

在以上原則下，ERIKA 和 PRESTIGE 事件訴訟過程中，ERIKA 個案中，只有馬爾他及印度政府可以起訴船長 Kumar；PRESTIGE 個案中，只有巴哈馬和希臘政府可以起訴船長 Mangouras。換句話說，當時法國和西班牙監禁或限制船長的作為，是違反國際海事規章的。

印度、馬爾他、希臘和巴哈馬政府，可以透過國際海事法庭(International Tribunal of the Law of the Sea, ITLOS)，要求法國及西班牙政府釋放船長。而當時，並沒有任何國家提出訴訟主張，首先，在於權宜旗船旗國不盡然有興趣提出訴訟。雖然在海洋法公約規範下，船旗國被認為需負擔相當義務，船旗國必須瞭

解公海海事意外緣由，也包含造成人員財務之損失。然而，實際上權宜旗船旗國所做的甚少，倒是船員國籍國比較關切船員之安危。

在 ERIKA 和 PRESTIGE 個案中，法國和西班牙政府都宣稱在海洋法公約有關海域環境保護規定下行事，符合國際法規範。以西班牙政府為例，宣稱其行動根據公約第 56、73 條行事。雖然沿岸國擁有經濟海域環境保護之裁判權，但仍須和其他公約共同考量，並顧及其他國家的權利、義務，並非沿岸國可為所欲為。第 73 條雖規定沿岸國有登船權利，但係以生活資源不足為由，事實上，也甚少沿岸國以此理由登船。沿岸國因船難而登船檢驗或扣押，的確引起爭議。

另一方面，海洋法公約雖主張當海難發生，且危及海岸生態時，沿岸國家可以採取執行措施之行動，包含登船、檢查、起訴、船舶扣留等權力。但這些權力必須在有限的條件下執行：

- (1)不得危害航行安全，或對船舶造成傷害，或將船舶引向不安全港口或下錨處。
- (2)對於領海外污染事件，僅可處以罰款處分。領海內的罰款處分，僅限於故意的行為。
- (3)法律訴訟期間，被告的權利需被維護。
- (4)被扣船舶及船員在合理的抵押或擔保後，應被迅速釋放。
- (5)在經濟海域違反沿岸國規定，不能加以監禁。

當船舶在公海即將造成海岸嚴重污染時，沿岸國被允許介入處理，但相關公約仍設定一些保護條款，保護船旗國、船東、船長和海員的權利。以 ERIKA 和 PRESTIGE 個案為例，以上許多國際規定並未被遵守。

伍、船員的法律義務和權利

一般認為，船舶碰撞或船難被起訴被告的權利，必須被尊重，包含船長、其他海員的基本人權，都需在國際法保障下，進行訴訟程序。

船長常被賦予許多責任，卻鮮少提及他應有的權利。一般而言，海員受到國際法規及國家海事單位的保護，船長卻常直接或間接地被排除於保護之外。原因在於船長被認為係船東管理結構之一，他是船東的代理人。

因此，船長的責任被認為是無限的，船難或船舶碰撞，被認為和船長的疏忽或不當有關聯性。事實上，船長負擔僱傭契約的所有責任，包含維修、供應和其他航行必要的作為。

過去船長難以和船東溝通的年代，船長負擔更大的責任。如今船、岸通訊發達，船長可以迅速和船東聯絡，其權力亦隨之縮減，較集中於貨物裝載及航行上。但，如發生事故，船長被賦予的權力仍大。

船長的疏忽行為，造成兩種風險。當船舶碰撞，其不僅將受到責難、失去工作，其證書亦有可能被船旗國撤銷。以上這些風險，讓船長不得不維繫航行安全，亦讓其缺乏故意造成船舶碰撞之意圖。

船長的權利的確少被提及，事實上，其受到船公司合約的保障。有任何運作上的問題，船公司會透過指定代理、律師等予以協助。

在基本人權方面，即使歐洲議會業已表示。會員國不得以「犯罪綱要」(Criminalization Directive)，對付船長與海員。歐盟基本人權憲章(The European Union Charter of Fundamental Rights)和人權宣言近似，亦闡述人的基本人權。其也提及訴訟公平原則，且規範公聽會必須在合理時間內完成。對於船員來說，拘留國必須告知船員被長期拘留的原因。以 PRESTIGE、TASMAN SPIRIT 個案為例，船員被長期拘留，卻不清楚原因為何，顯然當事國之司法主張違反相關人權規定。

在自由民主國家，基本人權被明文或未明文地記載於憲法中。任何公民權利和義務的決定，或刑法的判處，都必須在法律規範下，獨立、公正地受到公平的判決。除非依據法律被證明有罪，每個被刑法起訴者都應被認為是無辜的。對於船員來說，訴訟起訴期間，應被認為是無辜的，其基本人權亦應受到尊重。

毫無疑問地，沒有任何國家可以破壞基本人權，包含以「故意」為刑罰犯罪要件。聯合國於 1948 年所公布之「人權宣言」(The Universal Declaration of Human Rights)，明白宣示所有人類具有與生俱來的尊嚴、平等且無以讓渡的權利。船員所受的不平待遇，似乎與人權宣言背道而馳。船員甚且未經審問，即被監禁。即使保釋金，有較一般常理金額為高，如船長 Mangouras 個案即是。因此，而有觀察者認為船員已成替罪羔羊(scapegoats)。

船員工作已被認為辛苦，招募不易。加上因工作而被起訴或判刑，將使其心理壓力更為巨大。尤其在多數不可抗力，及緊急、危難情況下，仍須負擔訴訟相關費用與心理壓力，自然造成招募障礙^[10]。

船員因碰撞及海難而被剝奪行動自由，尤其在訴訟期間，需滯留港口管轄國多年。當保釋請求不被接受時，為了配合調查，船員必須還押，實際上是被監禁。即使其他未被起訴的船員，也必須滯留當地，配合司法庭上調查與作證。而調查期間可能長達數月、數年，船員因沒工作而無收入，且不保證船東是否支付訴訟期間船員薪資及生活照料上，更不可回國籍地，與家人團聚，對船員來說都

是成本及費用。

即使保釋被核准，保釋金亦非船員可以負擔，確認無法負擔時，則又是還押。當船員被判決有罪，可能被監禁，或處以罰款。如果被判無罪，卻沒有人支付其因訴訟所造成的損失與賠償。

判決船員有罪，的確會影響優秀的甲級船員的雇用，造成更多船舶管理及安全問題。此外，船員的被起訴，將促使其更不願配合船難的調查工作。倘港務管轄當局又採「嚴格責任」原則，不分故意與過失，一切要求船員負擔所有責任，並加以起訴，勢必對船員工作及招募產生負面效應。

陸、公平對待船員

由於船舶海難事故造成原油大量洩漏，而引發幾起環境災難，和受洩漏事件影響的沿岸國家對該事件的過度反應。然而，海上事故發生後，應公平對待船員的議題，已逐漸受到關注。某些國家，為了從相關船東和保險公司獲得清理費用和賠償金額，將船員，特別是對船長加以監禁。這些海岸國家採取的不公平措施，突顯船員處於弱勢的不利地位。由於船員不瞭解當地的法律規章及語言，加上船東並未提供完整的法律諮詢或財政保證，使得這些海岸國家當局逕據當地法律進行扣押措施。

2001年1月第29屆聯合海事委員會會議上曾經指出，船員監禁措施是在海難事故發生之後，而尚未開展任何調查之前採取，其並沒有考慮船長和海員為了挽救生命和減少損失所採取的行動及努力。委員會對此表示關注，並要求國際勞工局局長提請成員國注意這項問題，並就應採取的行動向國際海事組織秘書長提出建議。國際勞工局理事會在2001年3月的第280屆會議上同意了這些要求。

在其後的幾年，發生了油輪 PRESTIGE 及 TASMAN SPIRIT 兩起導致原油污染的重大事故，在這兩起事件中，船員(包括船長)都被扣留好幾個月。

PRESTIGE 事件之後，歐盟於2003年3月決定加速淘汰單殼油輪之時程(自2005年生效)，未核准其進入歐盟成員國港口。其肇因2003年7月，歐盟委員會即通過一項關於船舶引起污染和引入之違規行為制裁規範，以解決歐盟成員國領海的污染問題，特別地規範「確定」和「制裁」污染者需遵循的模式。

關於 TASMAN SPIRIT 事件，引發船員(包括船長)被扣留好幾個月，國際勞工組織在2004年1月於法國南特召開的海事勞工標準第4次會議上，工作小組特別起草了一份聲明，表達對有關 TASMAN SPIRIT 船舶因意外擱淺的受害者之同情，並表明該船船員是受害者的態度。工作小組希望有關國家(巴基斯坦)當局，能釋放被滯留船員，並允許船員遣返。該工作小組甚且求國際勞工局局長向

相關政府提出此項議題。同時，向國際海事組織秘書長提出船員被判有罪的問題，以便研擬適當決策。此外，亦在 2004 年 3 月向國際勞工組織理事會(第 289 屆會議)通報此項聲明，以及勞工局在此次事件中的援助行動。據此，許多政府和區域性組織也對此議題表示關注和支持。在這一系列的行動後，TASMAN SPIRIT 船員最終獲得遣返。

2004 年 6 月，國際勞工組織和國際海事組織籌組聯合工作小組，討論海上事故後應公平對待船員的問題。國際海事組織任命的 8 位政府專家、國際勞工組織任命 4 位船東專家和 4 位船員專家，組成聯合工作小組。此外，國際海事組織法律委員會亦提名了 8 個成員國，包括中國、埃及、希臘、尼日利亞、巴拿馬、菲律賓、土耳其和美國，並表示其他國家政府可出席為觀察員，共同參與討論。

海難事件後許多船員被判有罪，聯合工作小組所謂「遲來正義的任務」，即是起草適當的相關處理建議，提供國際海事組織法律委員會和國際勞工局理事會審議，其中則包含起草公平對待船員準則草案。

聯合工作小組鑒於防止船長和海員受到海岸國事故當局指控、扣押等事件再度發生，該公平對待準則強化對船員的保護。決議草案敦促所有國家須尊重海上事故涉及船員的基本人權；加速調查海上事故，以避免船員受到任何不公平的待遇；以及通過使船員在海上事故後能夠迅速被遣返或重新回船工作。其並邀請成員國政府和非政府組織，作為國際海事組織或國際勞工組織的顧問或觀察員，記錄在發生海上事故時船員受到不公平待遇的事例。

2006 年 3 月，聯合工作小組通過了這項準則，並分別在 4 月及 6 月被國際海事組織法律委員會採納，並獲得國際勞工組織勞工大會通過。其主要內容包括：

- (1)海難事故調查過程中，船員須受到公平對待，以保證他們的基本人權不受侵犯。
- (2)船員有權在事故調查過程中，尋求法律援助以及必要的解釋說明。
- (3)船旗國應確保船東協助事故調查並遣返遭到遺棄的船員。
- (4)確保船員對事態發展有全面瞭解，且知道船員自己所作出的任何聲明，都可能在刑事法律訴訟中被引用。
- (5)港口國政府要確保滯留船員可以與家人、社福組織、船東、工會以及國籍國領事人員和法律專業人士對話。

以上公平對待船員準則可看出，國際海事組織及國際勞工組織十分重視調

查期間船員基本人權之維護，且需給予船員相關法律諮詢和協助，甚且要求船旗國負起協助船員之義務，或與家人、船東、工會、領事等聯繫。本文以上所述 PRESTIGE、TASMAN SPIRIT 個案，對於船員基本人權維護，曾受到相當的質疑，也不符國際相關規定，而此準則再次確認公平對待船員之綱要，船員的基本人權需要受到海岸國的尊重與重視。

柒、結語與討論

許多海運業組織、工會呼籲，以人道立場對待船員。包含給予尊重、給予法律應有權利、提供適當醫療保護、行動自由等。尤其針對第三世界經濟國家，呼籲其以更人道立場對待船員。

此外，在司法訴訟上，則呼籲鬆綁保釋限制。尤其海事訴訟冗長，應允許船員回其國籍地，與家人團聚，此係基本人道需求。另，在發生海難、碰撞意外時，考量懲處船長、海員個人的適當性。船員負擔管理責任，但船難發生事由複雜，部分並非完全歸咎於船員，以船員為唯一起訴對象，似乎有所爭議。

船員過失行為推定，除非證明過失行為與損害有因果關係，否則，船員的過失行為是否應為起訴對象，一般認為並不恰當。許多觀點指出，船員已被認為是律師及港務當局的「抵押品」，如此的法律也被描述成「不經思考」的立法。亦即單純懲處船員，是否可以減少或避免船難或碰撞事故，仍受質疑。

歐盟草擬以刑法起訴海上意外的污染事件，法國業已實施，此舉將促使海事救援船不願提供漏油船隻協助，深怕遭受波及。法律嚴格責任是否應用於海難事件船員身上，尤其在無明顯故意前提下，似乎也值得後續關注。

國際海事組織秘書長 Mitropoulos 曾經敦促各國政府，不要將船員視為替罪羔羊。其指出，以刑法起訴過失船員明顯違反國際法，且使得優秀的甲級船員之雇用雪上加霜，也造成船員不願在船難事故中配合調查。國際海事組織之大會曾針對海上運輸違反者草擬處分的規定，但因過失而被起訴之規定則被排除，其摒棄「嚴格責任」原則的作法，基本上與歐盟及法國採取之作法是背道而馳的。

秘書長 Mitropoulos 更指陳：「當前社會瀰漫一股『譴責文化』，包含海運業者也是一樣。應以更寬容的心，提供快速調查報告，並從錯誤與災難中學習。判定違法於事無補，並無法促使船員合作，釐清事件原委。」

許多海事機構主張，船員只有在故意和粗心狀態下才應被起訴，而非過失起訴。過失所造成的污染和損害，不應被認為是一種犯罪。嚴格責任似乎並不完全適用於海事意外事件上。

民事過失應與刑事過失有所差異，將航行錯誤視為犯罪行為是否恰當？船

員係船舶保管人，是否有必要將其與社會隔離，以維繫社會安全，都值得深思。

為了環境污染及損害問題，當局必須瞭解船員僅是控制和管理船隻，而船東才是船運最終受益者的事實。船東、船旗國、次標準船舶在船難事件所扮演的角色究竟為何？更需要被釐清。如果將責任完全歸咎於船員，似乎不甚合理。每艘船都有船長，船公司亦有經理人，船長負擔所有責任，應該被重新思索。

嚴格言之，船長及海員所負擔者應為「船舶管理過失」(negligence in management of ship)，亦即船員應具合理技能、謹慎關注，使船舶能夠安全航行或錨泊，且不危及他船，或污染環境。但船難及船舶碰撞事故之發生，係由於意外或不可抗力原因時，船長及海員是否仍獨立負起責任，則較有爭議。

為了完成任務，船員必須進行風險評估。其錯誤的評估是否可被認定為犯罪，尤其在緊急危難時的判斷？一般持否定的觀點。此點涉及「緊急情況下之過失原則」(the principle of fault in case of emergency)。英、美長期累積的判例顯示，緊急情況下所採取之錯誤行為或不行為，並不被推定為過失。此點，亦十分值得未來判決上之參考。亦即，船員在駕駛室短暫時間的判斷，理應不被視為犯罪，也不應被起訴。

一般認為，船員有權在不被起訴的恐懼中工作，故意的犯罪行為固然應受到處分，但致力於船舶安全、環境不被污染，而在困難工作環境中有過失行為者，則不應被起訴。

全球約有 1,200,000 名船員，海上運輸約佔全球貿易的 90%。其是否因海事意外的過失，而被判決有罪？係值得深思課題。國際海上碰撞訴訟的主要目的，即在於維繫海上安全，並兼顧合理要求，並非找人替罪。法院推定船員過失與因果關係時，更應釐清真相，以更人道立場對待船員。

由國際海事組織和國際勞工組織專家組成的聯合作小組通過了公平對待船員準則(Guidelines on fair treatment of seafarers)的內容，並建議各國政府於 2006 年 7 月起實施。該準則強調海上事故中的所有船員都有權利在事故調查中，不受威逼和恐嚇，並敦促各沿岸國及港口國政府、船旗國政府、船員國籍國、船東和船員個人都應遵守該準則的規定，防止 ERIKA、PRESTIGE 和 TASMAN SPIRIT 等船舶遇到海上事故後，船長及海員受到不公平對待及事故當局指控這類事情再次發生。

參考文獻

1. 司玉琢、吳兆麟，“船舶碰撞法”，中國：大連海事大學出版社，1995。
2. 桂裕，“海商法新論”，台北：正中書局，1990。

3. 陳家鴻、張志清、曾國雄， “船舶碰撞責任推定之研究”， *運籌研究集刊*， 3， pp. 175-196， 2003。
4. 廉芳芝， “船舶碰撞責任之比較研究”， *台大法學論叢*， 10(2)， pp.5-16， 1981。
5. BIMCO, “*BIMCO Study of Recent Cases Involving the International Practice of Using Criminal Sanctions towards Seafarers*”, Denmark: BIMCO Security and International Affairs Department, 2005.
6. Brice, Geoffrey, “*Brice on Maritime Law of Salvage*”, London : Sweet & Maxwell, 2003.
7. Churchill, R.R. & A.V. Lowe, “*The Law of the Sea*”, Third Edition, Manchester: Juris Publishing, 1999.
8. Fitzpatrick, Ben, “Strict Liability: Importation Offence”, *Journal of Criminal Law*, 68(3), pp.195-201, 2004.
9. Gilmore, G. & Black, C. L., “*The Law of Admiralty*”, Mineola, N.Y. : Foundation Press, 1975.
10. Kuek, Richard. “Is It Fair to Treat Seafarers as Criminals?” *Marine Manpower Singapore*, 2005.
11. Li, K.X. & J. Wonham, “*The Role of States in Maritime Employment and Safety*”, Dalian: Dalian Maritime University Press, 2001.
12. Mankabady, S., “*The Laws of Collision at Sea*”, B.V.: Elsevier Science Publisher, 1987.
13. Rehbinder, Eckard. A. “German Source of Inspiration? Locus Standi and Remediation Duties under the Soil Protection Act, the Environmental Liability Act and the Draft Environmental Code”, *Environmental Law Review*, 6(1), pp.4-20, 2004.
14. Selvig, “Towards Strict Ship-owner Liability : Recent Trends in Norwegian Law on Maritime Torts”, *Journal of Maritime Commerce*, 2, 1971.
15. Schoenbaum, T.J., “*Admiralty and Maritime Law*”, St. Paul. Minn. : West Pub. Co., 1987.
16. Stuckey, G.B., “*Evidence for the Law Enforcement Officer*”, N. Y.: Mcgraw-Hill, 1974.
17. Tsimplis, M., “Liability and Compensation in the International Transport of Hazardous Wastes by Sea: The 1999 Protocol to the Basel Convention plus Appendix Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous”, *International Journal of Marine & Coastal Law*, 16(2), pp.295-346, 2001.