



國家運輸安全調查委員會

重大運輸事故 事實資料報告

中華民國 110 年 6 月 7 日

LIN FUNG SHIPPING (HK) LIMITED

LI FUNG 雜貨船 IMO 編號 9107241

於基隆港外錨地船身右傾 20 度

報告編號：TTSB-MFR-21-06-001

報告日期：民國 110 年 6 月

依據中華民國運輸事故調查法及國際海事組織第 84 次海事安全委員會決議文(International Maritime Organization Resolution MSC.255(84))通過之海難事故調查章程(Casualty Investigation Code)，本調查報告僅用於改善海上航行安全之用。

中華民國運輸事故調查法第 5 條：

運安會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。

國際海事組織海難事故調查章程第 1 章第 1.1 節：

Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future.

目 錄

目 錄.....	i
表 目 錄.....	iii
圖 目 錄.....	iv
英文縮寫對照簡表.....	v
第1章 事實資料	1
1.1 事故經過	1
1.2 人員傷害	2
1.3 船舶損害情況	2
1.4 環境污染情況	2
1.5 其他損害情況	2
1.6 人員配置	3
1.7 船舶資料	3
1.8 航次資料	4
1.8.1 目的港.....	4
1.8.2 裝載狀況	4
1.8.3 天氣及海象	7
1.9 組織與管理	7
1.9.1 相關法規及參考文件	7
1.9.1.1 船舶貨物裝卸承攬及船舶理貨業	8
1.9.2 港口國管制 Port state control, PSC.....	11
1.9.3 LI FUNG 相關證書過期.....	15
1.10 其他資料	15
1.10.1 訪談紀錄	15
1.10.1.1 船長訪談摘要	15
1.10.1.2 船東代表訪談摘要	16

1.10.1.3 船舶裝貨員訪談摘要	16
1.11 事件序	16
附錄1 IMO 2011 CSS CODE	18
附錄2 ISM CODE	20
附錄3理貨人員有關職責內之工作要點	22
附錄4 LI FUNG相關證書及檢查紀錄.....	24
附錄5中華民國港口國管制108年度報告	29

表 目 錄

表 1.6-1 LI FUNG 事故相關船員基本資料	3
表 1.7-1 LI FUNG 船舶基本資料	3

圖 目 錄

圖 1.1-1 LI FUNG 船身右傾 20 度情形	2
圖 1.8.2-1 LI FUNG 貨艙艙底板裝載噸袋貨物狀況	5
圖 1.8.2-2 LI FUNG 貨物積載圖	6
圖 1.8.2-3 LI FUNG 二層甲板艙口噸袋貨物位移狀況	6
圖 1.8.2-4 LI FUNG 二層甲板艙內噸袋貨物位移狀況	7
圖 1.9.1-1 噸袋貨物安全積載示意	10
圖 1.9.2-1 LI FUNG 於泰國港口檢查紀錄	13
圖 1.9.2-2 LI FUNG 於東京備忘錄兩年內檢查紀錄	14
圖 1.9.2-3 LI FUNG 於我港口國管制船舶計算風險結果	14

英文縮寫對照簡表

CSS CODE	code of safe practice for cargo stowage and securing	貨物儲置與繫固章程
DOC	document of compliance	符合文件
FIBC	flexible intermediate bulk container	柔性散裝容器；噸袋
G	center of gravity	重心
GM	metacentric height	定傾中心高度
ILO	International Labour Organization	國際勞工組織
IMO	International Maritime Organization	國際海事組織
ISM CODE	international safety management code	國際安全管理章程
M	transverse metacenter	定傾中心
NIR	new inspection regime	船舶風險新檢驗制度
PSC	port state control	港口國管制
RO	recognized organizations	認可組織
SMC	safety management certificate	船舶安全管理證書
SMS	safety management system	船舶安全管理系統
SOLAS	international convention for the safety of life at sea	海上人命安全國際公約

本頁空白

第 1 章 事實資料

1.1 事故經過

民國 108 年 12 月 22 日中國香港 LINFUNG SHIPPING(HK)LIMITED 所屬雜貨船 LI FUNG，船籍國為獅子山共和國，國際海事組織 IMO¹編號 9107241，總噸位 6655²，於 2310³時離開高雄港前往韓國釜山港。船上包含 1 名船長及 15 名船員共 16 人。

12 月 25 日航行途中船身向右傾斜 5 度，船員隨即量測船舶所有壓載艙後，發現右舷第 3 壓載艙有進水跡象，且船體右傾情況漸趨嚴重，船長與公司連絡後決定轉往就近港口基隆港進行船舶檢查及維修。當日晚上 2235 時 LI FUNG 抵達基隆港外錨地下錨。

12 月 26 日早上船東派員至船上進行檢查，初步研判為壓載艙管路系統蝶閥 (butterfly valve)⁴ 作動故障漏水。當晚外錨地海氣象轉惡，船身搖擺加劇致使船體向右傾斜至約 20 度，船長緊急申請進港。

12 月 27 日 0700 時 LIFUNG 進基隆港靠泊西 24 號碼頭(詳圖 1.1-1)。經交通部航港局(以下簡稱航港局)基隆港港口國管制檢查員登輪檢查後，判定船體傾斜嚴重不適航、火災偵測系統失效及緊急滅火泵故障，要求 LI FUNG 之船級社施行船舶額外檢驗⁵，需留置出港予以改善。本事故無人員傷亡及環境污染情況。

¹ 國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO)

² 船舶總噸位是指船舶所有圍蔽艙間之總體積，容積噸沒有單位。

³ 本報告所列時間均為臺北時間 (UTC+8 小時)。

⁴ 蝶閥 (butterfly valve) 是一種結構簡單的調節閥，在管道上主要起切斷和節流作用。啟閉件是一個圓盤形的蝶板，在閥體內繞其自身的軸線旋轉，從而達到啟閉或調節的目的。閥門可用於控制空氣、水、蒸汽、各種腐蝕性介質。

⁵ 船舶法第二十七條有下列情形之一者，其所有人應向所在地航政機關申請施行船舶額外檢查：一、遭遇海難。二、船身、機器或設備有影響船舶航行、人命安全或環境污染之虞。三、適航性發生疑義。



圖 1.1-1 LI FUNG 船身右傾 20 度情形

1.2 人員傷害

無。

1.3 船舶損害情況

無。

1.4 環境污染情況

無。

1.5 其他損害情況

無。

1.6 人員配置

LI FUNG 船上配置計有船長 1 人及其他船員 15 人，共計 16 人，皆具海上服務經歷及有效證書，LI FUNG 船員資料如表 1.6-1：

表 1.6-1 LI FUNG 事故相關船員基本資料

項 目	船 長	大 副
國 籍 / 性 別	印尼/男	印尼/男
出 生 日 期	1900/00/00	1900/00/00
護 照 號 碼	B0000000	B0000000
證 書 種 類	3000 總噸以上船長證書	3000 總噸以上大副證書

1.7 船舶資料

LI FUNG 船東登記為 LIN FUNG SHIPPING (HK) LIMITED，船舶管理公司為 SUCCESS WIDE SHIPPING LIMITED。

LI FUNG 持有 UNION BUREAU OF SHIPPING (UBS) 聯合船舶檢驗 (中國大連) 有限公司評鑑發證之有效符合文件 (document of compliance, DOC)，及船舶安全管理證書 (safety management certificate, SMC)。

LI FUNG 船舶基本資料如表 1.7-1：

表 1.7-1 LI FUNG 船舶基本資料

船 名	基 本 資 料
船 旗 國	獅子山共和國
船 籍 港	自由城港
國 際 海 事 組 織 I M O 編 號	9107241
船 呼 號	9LU2911
船 用 途	乾雜貨船

船	船	基	本	資	料	表
船	身	材	質	鋼材		
總	噸		位	6655		
船	(全)	長	95.28 公尺	
船				寬	18.8 公尺	
舢	部	模	深	13.6 公尺		
船	船	管	理	公	司	SUCCESS WIDE SHIPPING LIMITED
船	船	經	營	人	LIN FUNG SHIPPING (HK) LIMITED	
船	船	建	造	日	期	1994/12/16
船	船	建	造	地	點	日本新倉島廣島船廠
主	機		型	式	柴油機	
主	機	製	造	廠	商	B&W
檢	查	機	構	UNION BUREAU OF SHIPPING		
船	員	最	低	安	全	配
安	全	設	備	人	數	配
						置
						13 人
						26 人

1.8 航次資料

1.8.1 目的港

LIFUNG 為不定期航線，事故時航次編號為 V1901，自民國 108 年 11 月 21 日抵高雄港，由連海船舶裝卸承攬公司進行船舶積載噸袋包裝精緻糖作業，於民國 108 年 12 月 22 日駛往目的港韓國釜山港。

1.8.2 裝載狀況

LI FUNG 夏季載重線⁶最大吃水為 9.014 公尺，離港前水呎，船艙 8.3 公尺，船艙 9.15 公尺，平均水呎位於夏季載重線限制內。

⁶ 載重線為船舶在特定情形下的最高吃水線，該標誌依季節與航行地區/區帶作為限制船舶載重之條件，並以各載重線上緣為最高吃水來保持船舶浮力。

LI FUNG 該航次載貨為噸袋包裝精緻糖，貨物數量 5,466 袋，總重為 8,226.46 公噸。理貨及裝卸公司於積載作業時，噸袋貨物位於貨艙艙底板左右兩側留有 1.5~2 公尺寬度之間隙（詳圖 1.8.2-1）。



圖 1.8.2-1 LI FUNG 貨艙艙底板裝載噸袋貨物狀況

LI FUNG 貨物積載前之準備工作項目，無各項船舶安全數據之計算資料，包括貨艙艙底板面積承受的總重量限制、開航前無船舶穩定度(stability)⁷GM⁸之計算數據、船體強度(hull strength)中有關舢拱(hogging)⁹或舢垂(sagging)¹⁰的縱向應力，彎矩(bending moment)¹¹及剪力(shear force)

⁷ 船舶穩定度(stability)指船舶傾斜時，其扶正的力量，通常以船舶重心與定傾中心之距離(GM)大小表示之。

⁸ 定傾中心高度(metacentric height, GM)為船舶重心與定傾中心之距離。

⁹ 舢拱(hogging)船艏艉兩端載重大，使得船舢向上拱起之現象稱為舢拱。

¹⁰ 舢垂(sagging)重量集中於船體中央部分，使得船舢向下垂艏艉向上稱為舢垂。

¹¹ 彎矩(bending moment)一物體受外力狀況下，其中使物體產生變曲變形者即為彎矩力矩。

¹²之計算數據等，僅有前後貨艙重量分配之貨物積載圖(cargo stowage plan)
¹³ (詳圖 1.8.2-2)，以上顯示船上未持有安全管理系統 (safety management system,SMS)有關船舶安全適航性及貨物作業標準管理程序之安全性文件。

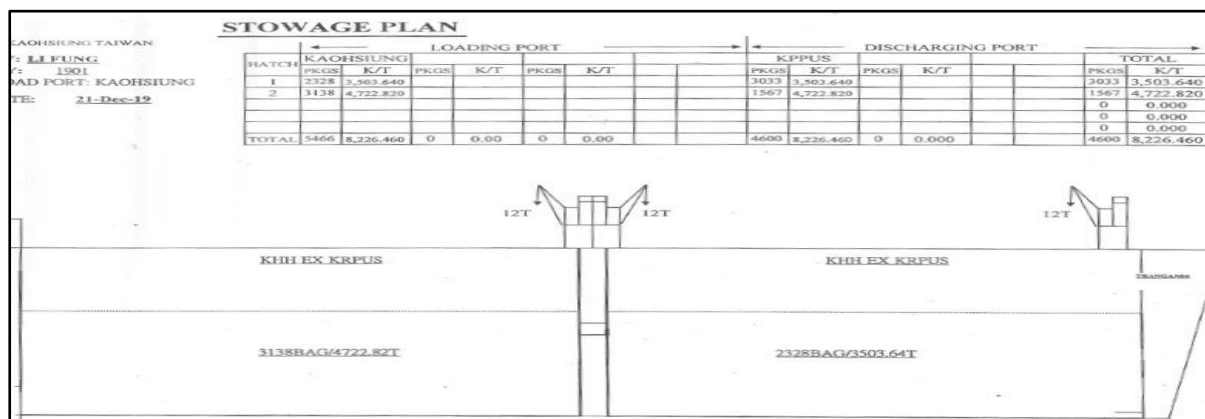


圖 1.8.2-2 LI FUNG 貨物積載圖

民國 108 年 12 月 28 日調查小組於基隆港登輪調查，查看貨艙內噸袋移動情形 (詳圖 1.8.2-3)。檢視航海日誌¹⁴及其他文件無每日壓載艙測量紀錄。



圖 1.8.2-3 LI FUNG 二層甲板艙口噸袋貨物位移狀況

¹² 剪力 (shear force) 平行於受力面積的力為剪力。

¹³ 貨物積載圖 (cargo stowage plan) 指在裝貨前船上大副預先計劃貨物裝載艙位，而擬定的計劃圖表。

¹⁴ 航海日誌 (Log Book) 為記錄船舶航行和停泊的工作原始記錄和統計資料。



圖 1.8.2-4 LI FUNG 二層甲板艙內噸袋貨物位移狀況

1.8.3 天氣及海象

依據中央氣象局資料 12 月 24 日在北臺灣區域風向為北風，蒲福風力約 2 級，波高 1.1 公尺；以及 12 月 26 日 LI FUNG 於基隆港外錨地時風向為北北東風，蒲福風力約 4 至 5 級，最大陣風 7 至 8 級，波高 2.25 公尺。

1.9 組織與管理

1.9.1 相關法規及參考文件

與本案相關法規計有：國內船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則等文件，ISM Code¹⁵以及 IMO 國際貨物儲置與繫固章程等相關公約文件，分別摘錄如下。

¹⁵ 國際安全管理章程 (international safety management code, ISM CODE)

1.9.1.1 船舶貨物裝卸承攬及船舶理貨業

有關船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業與本案相關條文摘錄自高市理職字第 10907110 號-1 所提供之船舶理貨作業-雜貨船；理貨人員有關職責內之工作要點，相關內容如下：(原文詳附錄 3)

第 12 條：「船舶理貨業務範圍如下：二、船舶裝卸貨物時之看艙。」

➤ (二) 看艙員

1. 「看艙人分配到工作時，首先應注意港口及艙位，依領班交付之艙位裝貨，並問明領班是否有不同之處，例如鋪板及貨存放之方式等。」

➤ (五) 領班

1. 「領班為全船作業之總靈魂，工作順利與否，領班之職責與經驗極關重要，具有領導能力之領班必能克服一切困難與所屬人員分工合作，達成工作任務。」

2. 「船進港前到船公司（代理行）連絡，瞭解裝卸資料內容，俾心中有腹案周全之計劃。」

3. 「船靠碼頭後，應即與船公司人員上船，與船上之負責人員（大副）連絡，問明此船之工作主要條件及研商裝卸問題。」

4. 「船圖排好後，及刻囑副領班描述，分發與有關理貨人員，開始進行工作，並說明此船之工作特點及應注意事項。」

5. 「對所裝之貨物及艙位要有特殊領略之能力，否則有關人員一問三不知，非領班應有之現象。」

6. 「對所有之艙位與公式之換算，應略有瞭解，如此才可事半功倍之效。」

7. 「熟悉有關一切之規章（船舶載運、裝卸文件之法規作業等），且須具有外交手腕柔剛運用以解決一切疑難問題。」

8. 「如屬下人員有任何疑問及困難時，應盡量設法解決，俾使一切工作圓滿達成任務，並爭取國際理貨信譽。」

1.9.1.2 貨物儲置與繫固

有關船舶貨物儲置與繫固與本案相關條文摘錄自 IMO 貨物儲置與繫固章程（code of safe practice for cargo stowage and securing, CSS Code），相關內容如下：（原文詳附錄 1）

➤ 第 2 章 貨物安全積載和繫固：

「2.2.1 船長在計畫及監督貨物的積載和繫固時要非常小心，以防止貨物移動，傾翻，變形，塌陷等。」

「2.2.2 貨物的配置須確保整個航行期間船舶的穩定性均在可接受的範圍內。」

➤ 附件 10 噸袋貨物的安全積載和繫固：

「4.3 噸袋貨物應盡可能積載緊貼兩側，任何間隙均應塞牢。」

「4.4 各層應以類似的方式積載，以使噸裝袋貨物完全覆蓋下一層的相同貨物。如果在該層中留有間隙，也應將其緊貼。」

「4.5 當艙口在下面各層的頂部有足夠的空間可積載另一層時，應確定艙口圍是否可用作艙壁。若否，則應採取措施防止噸袋貨物移動到兩側間隙中，將噸袋貨物從艙口圍兩側裝滿。在這兩種情況下，任何間隙都應位於中央並均應緊貼。」

「4.6 為防止噸袋向任何一側移動即防止船舶在惡劣天候下傾斜，在上述兩種情況下，必須將噸袋積載緊貼。」（詳圖 1.9.1-1）

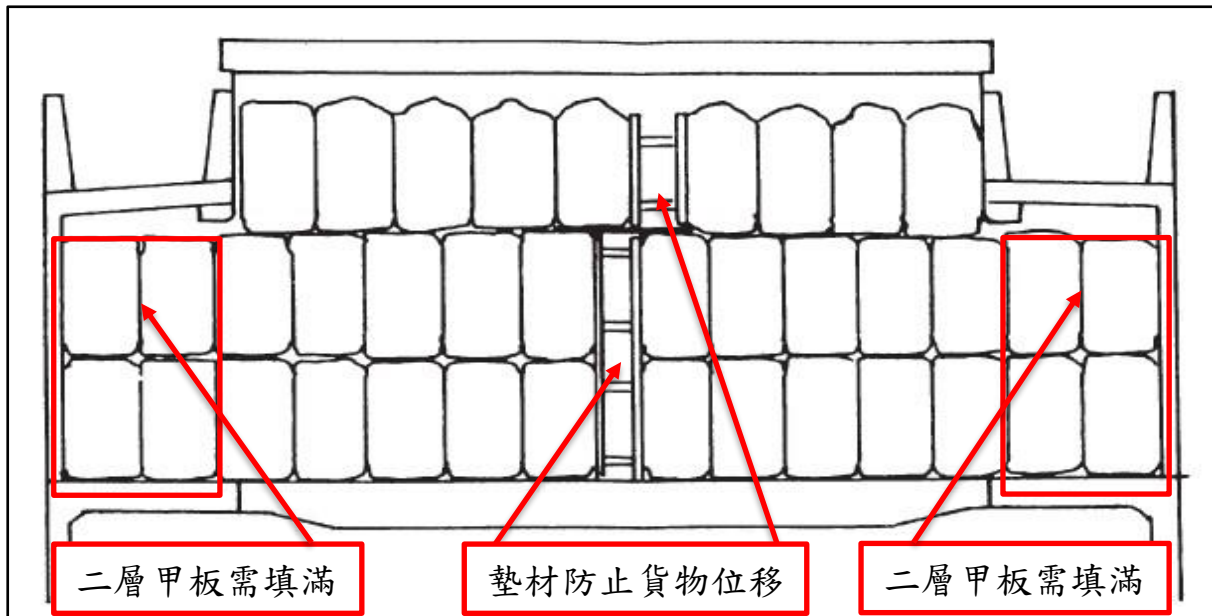


圖 1.9.1-1 噸袋貨物安全積載示意

1.9.1.3 國際安全管理章程 ISM Code

有關船舶安全管理與本案相關條文摘錄自 IMO 國際安全管理章程 ISM Code，相關內容如下：(原文詳附錄 2)

➤ 第 5 款：船長之責任及職權

「5.1 公司應明定船長責任並文件化：」

「5.1.1 執行公司之安全及環保政策；」

「5.1.2 激發船員應遵守該政策；」

➤ 第 7 款：船上作業

「5.2 公司應確定船上所執行之安全管理制度，包含強調船長職權之明確聲明。公司應該在安全管理系統中建立船長緊急處分權限與責任，對有關安全及防止污染做出決定，且在必要時請求公司支援。」

「公司應建立與船員、船舶安全及環境保護有關之船上主要作業程序、計畫及工作指導書。各種作業需明定，並指派適任之船員。」

➤ 第 11 款：文件

「11.2 公司應確保下列事項：」

「11.2.1 所有相關部門均備有有效文件；」

「11.2.3 過時的文件及時撤換。」

1.9.2 港口國管制 Port state control, PSC¹⁶

國際海事組織 (IMO) 為確保海上航行安全、保護海洋環境及改善船員工作環境，於 1995 年 11 月 23 日第 19 次大會通過「港口國管制程序」，以作為各締約國執行港口國管制作業之依據。交通部於 91 年 12 月 20 日奉行政院核准公告我國自 92 年 1 月 1 日起於各國際商港正式實施港口國管制，對於外國籍船舶進行船舶適航性及相關必要文件之查驗，藉以淘汰次標準船 (Substandard Ship)，以確保航行於我國海域之船舶均可符合國際公約規定。航港局自 101 年 3 月 1 日成立後，接續實施港口國管制檢查，每年並定期出版港口國管制年報。

我國遂行港口國管制之法源依據包括商港法第 58、59、60 及 75 條，其內容如下：

- 第 58 條 「航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」。

¹⁶ 港口國管制 (port state control, PSC) 是對本國港口中的外國船舶的檢查，以核實船舶及其設備的狀況是否符合國際法規的要求，以及船舶的操作和操作均符合這些規則。

- 第 59 條 「航港局執行外國商船管制檢查時，應於作成檢查紀錄後，交由船長簽認，有違反規定事項者，得由航港局限期改善。外國商船船長依前項完成改善後，應向航港局申請複檢，並繳交複檢費用；其數額，由航港局擬訂，報請主管機關核定」。
- 第 60 條 「外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行。外國商船違反管制檢查規定，我國無修繕設備技術、無配件物料可供更換或留置違法船舶將影響港口安全或公共利益者，得經入級驗船機構出具證明，並獲航港局同意後航行」。
- 第 75 條 「商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行」。

參酌交通部航港局「中華民國港口國管制 108 年度報告」可知東京備忘錄 (Tokyo Mou)¹⁷與巴黎備忘錄 (Paris Mou)¹⁸對船舶篩選系統 (NIR)¹⁹標準皆一致。即巴黎備忘錄對高風險船舶特別留意篩選，包括船旗國、ISM 管理公司、認可組織 (RO)²⁰或船級協會表現、留置次數及缺失數量之審查等；而東京備忘錄對於外籍船舶採樣計算範圍係以靠泊亞太地區各國際商港，船旗國、ISM 管理公司、認可組織或船級協會之表現皆提列名單、留置次數及缺失數量評分，顯示各類船舶風險，計算加總後可判別出船舶風險等級。

航港局自 103 年度起鑑於東京備忘錄 (Tokyo Mou) 針對船舶篩選系

¹⁷ 東京備忘錄 (Tokyo Mou) 是亞太地區港口國管制 (PSC) 的政府間合作組織。

¹⁸ 巴黎備忘錄 (Paris Mou) 由 27 個參與的海事主管部門組成，範圍涵蓋從北美洲到歐洲沿海國家和北大西洋海域的水域。是通過統一的港口國管制系統淘汰不合格船舶的運營。

¹⁹ 船舶篩選系統 (New Inspection Regime, NIR) 篩選系統評分標準 <http://www.tokyo-mou.org/doc/NIR-information%20sheet-r.pdf>

²⁰ 認可組織 (Recognized organization, RO) 系指經船旗國評估認定為符合《RO 規則》本部分的組織。

統，採取與巴黎備忘錄（Paris Mou）一致性的標準，如上所述，即對高風險船舶特別留意篩選。自民國 104 年起，我國對於外籍船舶採取東京備忘錄計算及評分方式，依現行規則分類為高風險、標準及低風險船舶²¹等，採取靠泊我國國際商港及工業專用港之歷史檢查紀錄來計算評分，其資料庫並未與東京備忘錄同步更新，並配合於 104 年度完成 MT Net 船舶篩選系統，於 106 年度完成與港埠系統（Port Net）船舶進出港實況同步連結。（原文詳附錄 5）

調查小組查詢東京備忘錄之港口國管制檢查紀錄，LIFUNG 於 2019 年 6 月 14 日在泰國是拉差（port of Sri Racha）港接受港口國檢查，共計 7 項缺點，被列為高風險船舶，詳圖 1.9.2-1。

Date	Authority	Port	Type	Detention					
14.06.2019	Thailand	Sri Racha	initial	no					
Ship data									
Ship Name	IMO number	MMSI	Callsign	Classification Society	Flag	Type	Date keel laid	Deadweight	Tonnage
LI FUNG	9107241	667001413	9LU2911	Intermaritime Certification Services, ICS Class	Sierra Leone	General cargo/multipurpose	1994-06-24	9892	6655
Company details									
Name	IMO number	Residence	Registered	Phone	Fax	Email			
Success Wide Shipping Ltd	6064144		Seychelles						
Certificates									
Code	Nature	Issuing Authority/RO	Date of issue	Date of expire	Surveying Authority/RO	Date of survey	Surveyed Port		
501	Cargo Ship Safety Construction	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.09.2019					
502	Cargo Ship Safety Equipment	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.09.2019					
503	Cargo Ship Safety Radio	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.09.2019					
505	International Oil Pollution Prevention (IOPP)	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.09.2019					
508	Load Line	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.09.2019					
509	Document of Compliance	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.04.2020					
510	Safety Management Certificate	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.10.2019					
512	Minimum Safe Manning Document	Union Bureau of Shipping (264)	09.04.2019	08.10.2019					
533	Maritime Labour Certificate	Union Bureau of Shipping (264)	10.04.2019	09.10.2019					
Ship deficiencies									
#	Code	Nature				Ground for detention			
1	03102	WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS (Freeboard marks)				No			
2	01309	CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - DOCUMENTS (Fire control plan - all)				No			
3	10111	SAFETY OF NAVIGATION (Charts)				No			
4	10110	SAFETY OF NAVIGATION (Signalling lamp)				No			
5	10117	SAFETY OF NAVIGATION (Echo sounder)				No			
6	11117	LIFE SAVING APPLIANCES (Lifebuoys incl. provision and disposition)				No			
7	07123	FIRE SAFETY (Operation of Fire protection systems)				No			

圖 1.9.2-1 LI FUNG 於泰國港口檢查紀錄

²¹ 亞太地區港口國管制電腦資訊系統，依據類別和歷史參數中的所有船舶區分為 3 類。

自 2016 年 11 月 23 日起，LIFUNG 持續被東京備忘錄標列為高風險船舶，詳圖 1.9.2-2。

Type	Date	Place	Ship Name	Callsign	MMSI	Flag	Deficiencies (□: recorded/ ■: for checking)	Detention	Ship Risk Profile at the time of inspection
■	17.06.2019	🇹🇭 Sri Racha (Thailand)	LI FUNG	9LU2911	667001413	Sierra Leone	7	no	
□	14.06.2019	🇹🇭 Sri Racha (Thailand)	LI FUNG	9LU2911	667001413	Sierra Leone	7	no	High Risk Ship
■	14.06.2019	🇹🇭 Sri Racha (Thailand)	LI FUNG	9LU2911	667001413	Sierra Leone	2	no	
□	13.02.2019	🇯🇵 Kawasaki (Japan)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	9	no	High Risk Ship
■	05.01.2019	🇻🇳 Haiphong (Vietnam)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	5	no	
□	07.12.2018	🇭🇰 Hong Kong (Hong Kong, China)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	7	no	High Risk Ship
■	15.11.2018	🇻🇳 Quangninh (Vietnam)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	3	no	
□	31.10.2018	🇯🇵 Osaka (Japan)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	6	no	High Risk Ship
□	27.08.2018	🇵🇭 Batangas, Luzon (Philippines)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	2	no	High Risk Ship
□	01.07.2018	🇻🇳 Vung Ang (Vietnam)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	4	no	High Risk Ship
■	01.07.2018	🇻🇳 Vung Ang (Vietnam)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	11	no	
□	07.05.2018	🇨🇳 Xiamen (China)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	12	no	High Risk Ship
■	10.03.2018	🇨🇳 Caofeidian (China)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	18	no	
□	05.03.2018	🇨🇳 Caofeidian (China)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	10	yes	High Risk Ship
■	10.01.2018	🇯🇵 Kawasaki (Japan)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	14	no	
□	18.12.2017	🇯🇵 Kawasaki (Japan)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	13	no	High Risk Ship
□	11.10.2017	🇲🇾 Sandakan, Sabah (Malaysia)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	5	no	High Risk Ship
□	26.07.2017	🇨🇳 Weihai (China)	UNIWIN	V3ZE9	312695000	Belize	4	no	High Risk Ship

圖 1.9.2-2 LI FUNG 於東京備忘錄兩年內檢查紀錄

LI FUNG 於交通部航港局港口國管制船舶篩選系統，計算後被列為標準風險船，且記錄顯示無我港口國管制檢查紀錄，詳圖 1.9.2-3。

#	船旗國	噸位	船齡	船種	船名	IMO Number	船級社	ISM 管理公司	預報進港	預報出港	實際進港	代理行	風險值	碼頭
1	SIERRA LEONE	6655	26	雜貨船	LI FUNG	9107241	Union Bureau of Shipping	SUCCESS WIDE SHIPPING LIMITED	31/01/2020 07:00	17/04/2020 23:00	31/01/2020 08:34	宏檢船務代理有限公司	5(L)	高雄港 1/1821W

目標船選選計算過程		
項目	說明	評分
船種	如為「化學船、油船、液化氣體船、散裝船、客船」即算2分	0 (雜貨船)
船齡	大於12年十二年即算1分	1 (26年)
船旗國	如為Tokyo MOU黑名單即算1分,白名單則此項目評為低風險,灰名單則為標準風險	標準 (灰名單)
	IMO志願稽核制度,已通過為低風險,未通過不算分	(不通過)
RO組織表現	如為Tokyo MOU認可的RO則為低風險·不是不算分	
	表現為低/非常低則算1分,表現為高則列為低風險	低風險 (高)
ISM公司表現	表現為低/非常低則算2分,表現為高則列為低風險0分	低風險 (高)
缺失項目	過去36個月的檢查記錄缺失數,每5項算1分,如無超過五項且近36月內至少受檢1次	0 (0項)
扣船次數	過去36個月每扣船大於或等於3次即算1分,1~3次則列為標準風險,0扣船記錄列為低風險	0 (1次)
總評分		1
船舶分類		標準

圖 1.9.2-3 LI FUNG 於我港口國管制船舶計算風險結果

1.9.3 LIFUNG 相關證書過期

依據 LIFUNG 船級社 (UBS) 事故後登輪施行額外檢驗結果，證明報告顯示五張證書皆已過期：如臨時船舶安全管理證書、臨時國際船舶保全證書、船員最低安全配額證書、國際防止污水污染證書及船東互保協會證書等。

交通部航港局提供 LIFUNG 有關船舶應備證書補送紀錄，顯示臨時船舶安全管理證書及臨時國際船舶保全證書，以上二張短期證書於離開高雄港後隔二日即已過期，新證於 2019/11/14 日便已發證生效，以及基隆港港口國管制檢查員開列之證書檢查缺失報告，顯示船舶代理進港申報的有效證書與船上所持有的證書未一致及 LIFUNG 船級社開列改善缺失後之船舶適航性報告，以上檢查報告詳附錄 4。

1.10 其他資料

1.10.1 訪談紀錄

1.10.1.1 船長訪談摘要

12 月 25 日 LIFUNG 航行前往韓國釜山港經過北臺灣海域，受訪者船長發現船身向右傾斜 5 度，經測量全船壓載艙後發現中間第 1 壓載艙水量逐漸增加，傾斜有更嚴重的趨勢，隨後與船東討論後轉向前往基隆港檢修。於當日晚間抵達基隆港外錨地下錨，次日 (26 日) 早上船東工程代表登輪檢修，初步檢查發現壓載艙管路系統蝶閥損壞，無法將多餘的壓艙水排出，計畫安排使用潛水泵將壓艙水抽出。當晚錨地風力增強，蒲福風力約 40 節，浪高約 2 公尺，LIFUNG 船體搖擺劇烈，使船舶向右傾斜 20 度，隨即聯絡基隆港管制臺申請緊急進港。

於 12 月 27 日 0700 時基隆港引水登輪，在起錨過程中因船舶搖擺劇烈，導致左錨斷鍊。靠泊開艙後發現噸袋貨物已向右側移位，水下船體檢

測無異狀，進水原因可能為壓載艙蝶閥破漏或者是閥門無法關緊所致。

事故前，於高雄港裝載噸袋貨物時與兩側艙壁有一段距離的空隙，使貨物有向右側艙壁橫移之空間。但以往都是按照此方式裝載，遇到天氣不佳或颱風也未發生過問題，LI FUNG 船長認為此次船體傾斜的原因應是壓載艙進水所致。

1.10.1.2 船東代表訪談摘要

受訪者於 LIFUNG 靠泊後安排進行船舶檢測，潛水夫水下作業未發現船殼外板有任何破裂，於檢查機艙壓載艙管系發現總閥上壓力表未歸零，顯示總閥未關緊導致管系內有空氣流通；由於右舷第 3 壓載艙蝶閥損壞無法關閉，在將海底門總閥關緊後總閥壓力表歸零，表示管系內將無進水的跡象。船體傾斜因為右舷第 3 壓載艙蝶閥損壞無法關閉產生連通，導致左舷第 3 壓載艙也有進水狀況，並非船長所說中間第 1 壓載艙進水之故。

1.10.1.3 船舶裝貨員訪談摘要

事故前，LIFUNG 安排船席在高雄港 31 號碼頭裝貨，大副與受訪者船舶貨物裝卸管理員發現船上的貨艙裝到二層甲板時，兩邊間隙約各 2 公尺，隨後便向岸上理貨員要求須將兩側裝滿，裝貨員表示船上因二層甲板之設計，艙口較小噸袋貨物過重，吊機無法將貨物貼緊兩側艙壁積載，結果便依照岸上理貨員之安排方式裝貨。

1.11 事件序

依據裝貨資料、船長海事報告、訪談摘要及基隆港港口國管制檢查員檢查報告，本事故發生之重要事件順序內容如表 1.11-1。

表 1.11-1 事件順序表

日期/時間	說明	資料來源
109 年 12 月 22 日 2310 時	離開高雄開往釜山港，載貨為噸袋包裝精緻糖，貨物數量 5,466 袋，總重為 8,226.46 公噸。	裝貨資料
12 月 25 日	<p>航行中，船身向右傾斜 5 度，船員隨即量測船舶內所有壓載艙後，發現右舷第 3 壓載艙進水。</p> <p>發現船身向右傾斜愈趨嚴重，船長與公司連絡後，決定轉往就近港口基隆，進行船舶檢查及維修。</p> <p>2235 時晚上抵達基隆港外錨地下錨。</p>	船長海事報告及訪談摘要
12 月 26 日	<p>上午時間，船東派員至船上進行檢查，初步判定壓載艙系統海底門總閥未關緊，及右舷第 3 壓載艙蝶閥故障無法關閉，而產生管內海水連通。</p> <p>晚上時間，基隆港外錨地，風浪逐漸增強，船身搖擺加劇，致船體右傾 20 度，船長緊急申請進港。</p>	船長海事報告及訪談摘要
12 月 27 日 0700 時	進基隆港靠泊西 24 號碼頭，經基隆港港口國管制檢查員登輪檢查後，判定船體嚴重傾斜不適航，相關安全證書過期，火災偵測系統失效及緊急滅火泵故障，要求 LI FUNG 之船級社施行船舶臨時檢驗，並需留置出港予以改善。	基隆港港口國管制檢查員檢查報告

附錄 1 IMO 2011 CSS CODE

Code Of Safe Practice For Cargo Stowage And Securing, CSS Code :

CHAPTER 2.2 Cargo distribution :

2.2.1 It is of utmost importance that the master takes great care in planning and supervising the stowage and securing of cargoes in order to prevent cargo sliding, tipping, racking, collapsing, etc.

2.2.2 The cargo should be distributed so as to ensure that the stability of the ship throughout the entire voyage remains within acceptable limits so that the hazards of excessive accelerations are reduced as far as practicable.

ANNEX 10 Safe stowage and securing of flexible intermediate bulk containers (FIBCs) :

4.3 FIBCs should be stowed as close as possible against each other and any void space should be chocked off.

4.4 The next layers should be stowed in a similar way so that the FIBCs fully cover the FIBCs underneath. If in this layer a void space is left, it should also be chocked off in the centre of the hatchway.

4.5 When there is sufficient room in the hatchway on top of the layers underneath to stow another layer, it should be established whether the coamings can be used as bulkheads. If not, measures should be taken to prevent the FIBCs shifting to the open space in the wings. Otherwise, the FIBCs should be stowed from one coaming to another. In both cases any void space should be in the centre and should be chocked off.

4.6 Chocking off is necessary in all cases to prevent shifting of the

FIBCs to either side and to prevent a list of the ship developing in rough weather.

附錄 2 ISM CODE

The International Safety Management Code

5. MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY Internationa

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

5.1.1 implementing the safety and environmental-protection policy of the company;

5.1.2 motivating the crew in the observation of that policy;

5.2 The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company should establish in the SMS that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

7. SHIPBOARD OPERATIONS :

The Company should establish procedures, plans and instructions, including checklist as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the personnel, ship and protection of the environment. The various tasks should be defined and assigned to qualified personnel.

11. DOCUMENTATION

11.2 The Company should ensure that :

11.2.1 Vaild documents are available at all relevant locations ;

11.2.3 Obsolete documents are promptly removed.

附錄 3 理貨人員有關職責內之工作要點

船舶理貨作業-雜貨船

一般雜貨船之理貨(General Cargo Ship Tally):即「船棧雙方對於貨物授受之一種技術」

理貨人員(Tally Man)之職責，貨物裝卸之際船方與貨主或代理貨主各派理貨檢數，互相檢驗有無錯誤、殘損並計算件數，核對貨物標誌(Cargo Mark)，以免日後發生糾紛，此對雜貨裝載最關重要，故充任斯職者，應具有充分經驗與信用。

理貨人員包括理貨領班 Chief Checker、副領班又稱助理 Assistant Checker、理貨員 Tally Man、看艙員 Hatch Watchman、連絡員 Liaison Man 等，關於職責內之工作要點分別詳述如下

(一)1.理貨員 Tally Man 理貨員得到分配工作艙位時，

注意該艙要裝何港口之貨物，且要向領班問清楚每一港口之貨物所裝那一層艙位。

2.依據裝貨單 Shipping Order 始可裝貨，在貨物到達船邊時，要仔細檢查港口、嚙頭 Mark 是否為本艙要裝之貨，注意細心檢數，記錄數字要絕對正確及貨物是否與裝貨單上相符，並檢查貨之包裝，如有問題即通知連絡人員與報關行連絡進行整理。

3.裝一批貨如港口不同，應即與船艙甲板上連絡人員 Deck Watchman 通知艙內看艙員注意，以免混裝，並在理貨單上分別記錄。

4.卸貨時應細心對照貨之名稱、嚙頭、港口，是否與進口艙單 Import Manifest 所列之貨相符，並注意檢數要正確，如有疑問即向領班提出，依有關規定之手續處理。

5.卸貨時如有破件，應即在理貨單上註明（如有公證人員應互相檢查），以便整理文件人員（領班或副領班），作破損報表時 Condition Report 之參考根據。

6.工作時要負責達成任務，如因特殊重要事故，未經領班同意，絕對不可任意離開工作崗位，因工作中這一條船數字上是否正確順利，全靠理貨人員對工作態度與負責。

7.特別裝貨時須分別註明於理貨單上，例如混合裝 Mixed、特別裝 Special stow、打墊板 Pallet、散裝 Bulk Cargo 及翻艙 Shifting 等。

■ (二)看艙員 Hatch Watchman

1. 看艙人分配到工作時，首先應注意港口及艙位，依領班交付之艙位裝貨，並問明領班是否有不同之處，例如鋪板及貨存放之方式等。

2. 下艙之第一動作，就要檢查其他港口所裝之貨是否有破損之現象如有應即報告領班，會同船方人員共同處理，以避免無謂之麻煩。

3. 艙內如有其他港口之貨，若為先卸者，則應在裝貨時留下安全距離，

以免先卸之貨卸完後有倒下而損失之現象。

4. 所裝之貨如屬易生鏽之貨物，應於艙內作特別處理，如艙內鐵壁與貨之間應用油擦或膠布隔絕。
5. 如屬易燃物或化學之危險品，應注意不得閒雜人進入，嚴禁煙火，督促工人
謹慎裝卸小心輕放。
6. 當船邊理貨員於貨上註明有 S/O No.裝貨單號碼與件數時，應對此貨裝何位置之概念，且同嘜頭或同 S/O No.之貨，務要裝在同一艙位，以便卸貨時能同時卸下，以供卸貨港之工作方便不致錯誤。
7. 艙內發現在本港所裝之貨，如有短少或破損，應即吊回碼頭作適當處理。
8. 裝貨時應特別注意港口之間安全線，且盡量裝直為主，於邊緣之處應多鋪木板分隔，使先卸之貨物不致影響後卸之貨物，此種裝貨方式適用於一般雜貨如罐頭，箱裝物，鐵類之貨物等。

■ (三)連絡人員 Liaison Man 或 Connection Men

連絡員收到裝貨文件後即與報關行連絡貨存放於何倉庫，促其將裝貨單 Shipping Order 即早送到，以便隨時工作之用，因一條船工作是否順利（在出貨方面）全靠連絡員工作經驗與負責

■ (四)副領班 Assistant Checker

副領班又稱助理，負責整理文件人員，裝貨時收到裝貨船圖後，應即照圖描述幾份交予領班分發給理貨員，開始按照計劃之船圖裝貨工作。

■ (五)領班 Chief Checker

1. 領班為全船作業之總靈魂，工作順利與否，領班之職責與經驗極關重要，具有領導能力之領班必能克服一切困難與所屬人員分工合作，達成工作任務。
2. 船進港前到船公司（代理行）連絡，瞭解裝卸資料內容，俾心中有腹案周全之計劃。
3. 船靠碼頭後，應即與船公司人員上船，與船上之負責人員（大副）連絡，問明此船之工作主要條件及研商裝卸問題。
4. 船圖排好後，及刻囑副領班描述，分發與有關理貨人員，開始進行工作，並說明此船之工作特點及應注意事項。
5. 對所裝之貨物及艙位要有特殊領略之能力，否則有關人員一問三不知，非領班應有之現象。
6. 對所有之艙位與公式之換算，應略有瞭解，如此才可事半功倍之效。
7. 熟悉有關一切之規章（船舶載運、裝卸文件之法規作業等），且須具有外交手腕柔剛運用以解決一切疑難問題。

附錄 4 LI FUNG 相關證書及檢查紀錄

表 1、108 年 12 月 27 日利豐事發前進出港紀錄

港口代理	進出港	實際進港	實際出港	備註
三光船務代理有限公司	高雄港	2013/03/12	2013/03/13	
君橡船務代理有限公司	高雄港			預定 2019/04/08 進港註銷
君橡船務代理有限公司	高雄港	2019/11/21	2019/12/22	
億利船務代理有限公司	基隆港			預定 2019/12/27 進港註銷
台灣鴻新船業股份有限公司	基隆港	2019/12/27	2020/01/06	

表 2、利豐應備船舶證書補送紀錄

證書名稱	高雄港 2019/11/22 君橡船代公司申請補送		基隆港 2019/12/25 億利船代公司申請補送	
	發證日期	證書效期	發證日期	證書效期
	國籍證書	2019/07/26	2024/04/08	
船舶國際噸位證書	2019/07/16	永久		
貨船安全結構證書(SC)	2019/07/16	2024/04/09		
貨船安全設備證書(SE)	2019/07/16	2024/04/09		
船舶國際載重線證書(LL)	2019/07/16	2024/04/09		
國際油污防止證書(IOPP)	2019/07/16	2024/04/09		
符合文件證書(DOC)	2019/04/10	2020/04/09		
安全管理證書(SMC)	2019/09/25	2019/12/24	2019/11/14	2024/09/24
貨船無線電安全證書(SR)	2019/07/16	2024/04/09		
連續概要記錄(CSR)	2019/05/15	永久		
國際船舶保全證書(ISSC)	2019/09/25	2019/12/24	2019/11/14	2024/09/24
國際防污系統證書(AFS)	2019/07/16	永久		
國際空氣污染防止證書(IAPP)	2019/07/16	2024/04/09		

航港局提供 LI FUNG 船舶證書補送紀錄



FORM A
Master

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE
WITH IMO PORT STATE CONTROL PROCEDURES *

In accordance with the provision of paragraph 4.1 of IMO Port State Control Procedures (resolution A.1052(27))

Authority MARITIME AND PORT BUREAU, MOTC
Address No.1, Ln.1, Sec.3, Heping E. Rd., Da'an Dist., Taipei City 10669, Taiwan (ROC)
Telephone +886-2-8978-2900 Telefax +886-2-2705-8701 E-mail @motcmpb.gov.tw or ship@motcmpb.gov.tw

1 Name of reporting authority North Taiwan Maritime Affairs Center 2 Name of ship LI FUNG
3 Flag of ship Sicco Leone 4 Type of ship G.C 5 Call sign 9LH2411
6 IMO number 9107241 7 Gross tonnage 6655 8 Deadweight
9 Year of build 1994/Jul 10 Date of inspection 27 DEC 2019 11 Place of inspection KEL W-24
12 Classification society UBS 13 Date of release from detention** 6 DEC 2019

14a Particulars of ISM company (details or IMO Company Number)** SUCCESS WIFE SHIPPING MANAGEMENT
14b Name and signature of master to certify that the information under 14a is correct Name Carl Jung Matukom Signature [Signature] (Ship Stamp)

15 Relevant certificate(s)** (items applicable to be ticked in the box)		c) Dates of issue and expiry	
a) Title	b) Issuing authority		
1 Load Line (LL) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
2 Safety Construction (SC) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
3 Safety Equipment (SE) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
4 Safety Radio (SR) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
5 Oil Pollution Prevention (IOPP) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
6 Air Pollution Prevention (IAPP) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
7 Fitness Cert. <input type="checkbox"/> DG <input type="checkbox"/> Chemical <input type="checkbox"/> Gas			
8 Document of Compliance (DOC) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
9 Safety Management (SMC) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
10 Ship Security (ISSC) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
11 Minimum Safe Manning <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
12 Tonnage Certificate <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
13 Sewage Pollution Prevention (ISPP) <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
14 <u>MLC</u> <input type="checkbox"/>	<u>UBS</u>	<u>16/06/2019</u>	<u>07/APR/2024</u>
15 <u>PSL</u> <input type="checkbox"/>	<u>TRANSATL</u>	<u>23/Jul/2018</u>	<u>23/Jul/2024</u>

d) Information on last intermediate or annual survey**

Date	Surveying authority	Place
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
14		
15		

16 Deficiencies No Yes (see attached FORM B) 17 Penalty imposed No Yes
18 Ship detained No Yes*** 19 Supporting documentation No Yes (see annex) Amount

Issuing office MPB (N, C, S, E) Center Name CHENG CHUAN-YU (duly authorized PSCO of reporting authority)

TEL/M.P No. 8978-3529

E-mail cy.cheng@motcmpb.gov.tw Signature [Signature]

Note: This report must be retained on board for period of two years and available for consultation by Port State Control Officers at all times.

* This inspection report has been issued solely for the purposes of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificate the ship is required to carry.
** To be completed in the event of a detention.
*** Master, Administrator and/or company may submit a further report.



FORM B
Master

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE
WITH IMO PORT STATE CONTROL PROCEDURES**

In accordance with the provision of paragraph 4.1 of IMO Port State Control Procedures (resolution A.1052(27))

Authority **MARITIME AND PORT BUREAU, MOTC**
Address **No.1, Ln.1, Sec.3, Heping E. Rd., Da'an Dist., Taipei City 10669, Taiwan (ROC)**
Telephone **+886-2-8978-2900** Telefax **+886-2-2705-8701** E-mail **_____@motcmpb.gov.tw or ship@motcmpb.gov.tw**

2 Name of ship LI FUNG 6 IMO number 9102241
10 Date of inspection 27/DEC/2019 11 Place of inspection KEL W-24

20 Item No. 21 Def. Code 22 Nature of deficiency²⁾ 23 Conven- tion³⁾ 24 Action taken⁴⁾ 25 Respon- sible RO⁵⁾

1.		THE SHIP CERTIFICATES (SMC, ISSC, USMC, ISIP, PFI) EXPIRED			30
2.		DUE TO SHIP LIST SERIOUSLY SHALL INFORM CLASSIFICATION TO CONFIRM THE SEA WORTHY. SUSPENDED INSPECTION			17

Deficiency Action Codes		PSC Inspection Action Codes	
10 Deficiency rectified	18 Rectify deficiency within 3 months	40 Next port informed	55 Flag state consulted
15 Rectify deficiency at next port	30 Detainable deficiency	45 Rectify detainable deficiency at next port	70 Recognized organization informed
16 Rectify deficiency within 14 days	99 Other (specify in clear text)	50 Flag state/ consul informed	85 Investigation of continuation of discharge provisions
17 Rectify deficiency before departure			

Name CHENG CHUN-YU
(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature [Signature]



¹⁾ Deficiency code means Tokyo MOU Deficiency Codes.
²⁾ This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.
³⁾ To be completed in the event of a detention.
⁴⁾ Actions taken include i.e.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed.



UNION BUREAU OF SHIPPING(UBS)

Occasional Survey Report for Completion of Recommendation

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Part of Registry	Gross Tonnage	Type of Ship ⁽¹⁾	IMO No.
LI TUNG	9L112911	FREE TOWN	6,655	GENERAL CARGO	9107241

Name, Address and Telefax of
Managers: SUCCESS WIDE SHIPPING LIMITED

Place of survey Dry dock Slipway Afloat
At: KEELUNG R.O.C
Survey commenced : 30TH DEC, 2019
Survey completed : 3RD JAN, 2020

SURVEYOR NOTATIONS
I, the undersigned surveyor of Union Bureau of Shipping(UBS), carried out an occasional survey for clarify the deficiencies which were identified by PSCO at port of Keelung,R.O.C on DEC 27 ,2019.The results of survey are as following.

Psc items:

1. The ship certificates (SMC,ISSC,MAMC,ISPP,P&I) expired.
Validated certificates is available on board now and confirmed by undersigned surveyor.
2. Due to ship list seriously shall inform classification to confirm the sea worthy.—suspended inspection—
Undersigned surveyor boarded vessel and made the seaworthiness survey report based on the rectify action taken
3. Fire alarm panel(Upper dk lit) to be checked.
Shore service company technician boarded ship and carried out inspecting and repaired it.
4. Emergency fire pump shall be checked.
The emergency fire pump injecting pump was overhauled by shore service team and boxed up ,running tested found out it is in normally condition now.

-----THE END-----

Issued at Keelung R.O.C on Jan 3, 2020

Surveyor to (L/K.ZHAO/UBSHO-009)
UNION BUREAU OF SHIPPING.





UNION BUREAU OF SHIPPING(UBS)

SEAWORTHINESS SURVEY REPORT

NO.: UBSHO-001

PLACE: KEELUNG, R.O.C

DATE: 3RD JAN, 2020

THIS IS TO CERTIFY that the undersigned Surveyor did, at the request of SUCCESS WIDE SHIPPING LIMITED. attend on 31TH DEC, 2019 the

M.V " LIFUNG " IMO 9107241

Gross Tonnage 6,655

while she lay afloat at port of Keelung, R.O.C in order to ascertain the conditions of the ship and her suitability to proceed her Intended voyage due to seriously list. And the undersigned now report as follows:

Owner arranged diving team carried out underwater checking and no found any water leakage from outside of Hull steel plate. Discharged cargo about 4000 Tons for checking the ballast tank when she afloat at port. The ballast water remaining in ballast tank were found in NO.2 W.B.T S side about 70CUB.M when opened the manhole of ballast water tank. But the quantity remaining is nil by sounding. The sounding pipe blocked at end of sounding pipe. Cut the pipe in bottom side and the sounding pipe indicated correctly now. Pumped out the ballast water use the ballast water pump and no any water leaking now. Pumped out the ballast water remaining in NO.3 W.B.T P side ON 2ND Jan,2020. The ballast pump discharging is inefficiency. Inspected the piping line and renewed one outlet butterfly valve. The ballast water pump working in normally condition now. Pumped out the No.3 W.B.T S side. The diving team carried out underwater checking again around NO.3 W.B.T on 3RD Jan,2020 and no found any water leakage.

Besides above mentioned ballast water tanks, other tanks remaining is Nil.

All fuel oil tanks, fresh water tanks and ballast tanks take sounding everyday and recorded properly. Confirmed it is in normally condition.

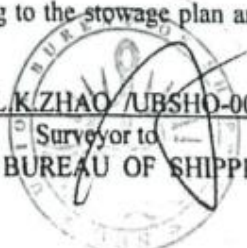

The followings were examined so far as could be seen and found satisfactory.

1. Side shell plating.
2. Weather deck plating, hatchway coamings, hatchway covers, skylights, air pipes with their closing appliances.
3. Inner structural members of hull in hold and engine room including frames, side stringers and bulkheads.
4. Main engine, auxiliary machineries and windlass.
5. Steering gear.
6. Safety equipment including fire fighting appliances.
7. Navigation apparatus.
8. Electric installation.

As a result of the above survey, the undersigned considers the ship is in seaworthy condition for the proposed her international voyage.

Undersigned surveyor request that balance loading cargo according to the stowage plan and avoid adverse list for vessel safety operation.

L.K.ZHAO / UBSHO-009
Surveyor to
UNION BUREAU OF SHIPPING..



LI FUNG 缺失改善後船舶適航性報告

附錄 5 中華民國港口國管制 108 年度報告

中華民國港口國管制
108 年度報告



中華民國 109 年 5 月

前言

一、依據 90 年 11 月 21 日總統(90)華總一義字第 9000224660 號令修正公布之商港法第 50 條「本法未規定事項涉及國際事務者，交通部得參照國際公約或協定及其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行」，交通部 91 年 12 月 20 日交航字第 0910012771 號公告自 92 年 1 月 1 日起實施港口國管制檢查。前交通部各港務局據此參照國際海事組織所訂港口國管制程序、東京備忘錄及國際公約規範，就進入我國商港及工業專用港裝卸貨物及上下旅客之外國籍船舶施行港口國管制檢查。

二、港口國管制法源依據

(一)商港法：100 年 12 月 28 日總統華總一義字第 10000293541 號令公告修正公布全文 76 條，次依 101 年 2 月 3 日行政院院臺交字第 1010001792 號令，定自 101 年 3 月 1 日施行。

1. 第 58 條「航港局依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容規定，對入、出商港之外國商船得實施船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項之檢查」。

2. 第 59 條「航港局執行外國商船管制檢查時，應於作成檢查紀錄後，交由船長簽認，有違反規定事項者，得由航港局限期改善。外國商船船長依前項完成改善後，應向航港局申請複檢，並繳交複檢費用；其數額，由航港局擬訂，報請主管機關核定」。

3. 第 60 條「外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環

境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行。外國商船違反管制檢查規定，我國無修繕設備技術、無配件物料可供更換或留置違法船舶將影響港口安全或公共利益者，得經入級驗船機構出具證明，並獲航港局同意後航行」。

4. 第 75 條 「商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約或協定其附約所定規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行」。

(二)船舶法:99 年 12 月 8 日總統華總一義字第 09900331491 號令公布全文 102 條。其中第 101 條規定 「其他有關船舶技術與管理規則或辦法，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，予以採用，並發布施行」。

三、依據上開商港法增修之第 58、59、60 條規定，航港局係依國際海事組織或其相關機構頒布之港口國管制程序及其內容之規定，對進出商港之外籍商船執行船舶檢查業務，包括船舶證書、安全、設備、船員配額及其他事項，如有違反規定事項者，得由航港局要求限期改善，並向航港局申請複檢，並繳交複檢費用。外國商船違反管制檢查規定，情節嚴重，有影響船舶航行、船上人員安全之虞或足以對海洋環境產生嚴重威脅之虞者，航港局得將其留置至完成改善後，始准航行，以此管制方式徹底淘汰次標準船，以保障海上人命安全及海洋環境。

四、航港局自 101 年 3 月 1 日成立後，接續實施港口國管制檢查，並逐步提升檢查品質，遏阻次標準船，保障海員海上生活環境，確保船舶航行安全暨維護海洋環境免遭不合理之污染。103 年度起鑑於東京備忘錄(Tokyo MOU)針對船舶

篩選系統，採取與巴黎備忘錄(Paris MOU)一致性的標準，本局亦對高風險船舶特別留意篩選，包括船旗國、ISM 管理公司、RO 認可組織或船級協會、留置次數及缺失數量之審查等，並配合於 104 年度完成 MTNet 船舶篩選系統，於 106 年度完成與港埠系統(Port Net) 船舶進出港實況同步連結，期與國際接軌。