

船長通訊第 233 期目錄

【近接 避碰】	P.01
第九章：航路規劃(上)	
鐵達尼號	P.19
李齊斌	
「宏達海運輸」與「玫瑰海輪」相撞	P.26
田文國	
漢堡追憶	P.31
校長	
超級油輪或散裝船好望角抗擊強烈風暴實況體會	P.38
章詩如	
會務報導	P.44
秘書室	

船長通訊 雜誌 第 233 期

登記字號：局版北市誌字第 6074 號

中華郵政台北雜字第 1946 號執照登記為雜誌交寄

創刊：中華民國 47 年 6 月 1 日

發行：中華民國 113 年 1 月 24 日

發行人：胡延章

主編：陳力民

編輯：李文愚、黃湘瀕

發行所：中華民國船長公會

會址：臺北市松山區南京東路四段 75 號 7 樓

電話：(02) 2712-0022；傳真：(02) 2712-8860

E-mail：master.mariner@msa.hinet.net

印刷所：新肱能印刷設計有限公司

地址：新北市板橋區懷德街 200 號

電話：(02) 2966-3096

通告

主旨：換發會員證乙事，詳如說明，敬請查照。

說明：

- 一、本會原章程規定，會員證配合任期及會籍清查，每三年核發新證，此條已刪除。
- 二、於中華民國 110 年 10 月 11 日第 23 屆第 2 次會員大會修正在案，經報奉內政部 110.12.16 台內團字第 1100282500 號函予以備查。
- 三、如有換發需求，敬請提供最近一年 1 吋半身脫帽相片 2 張，檢附郵寄本會或親臨辦理。
- 四、聯絡人及電話：(02) 2712-0022 周小姐

理事長 胡延章

李文愚

近 接 避 碰



第九章 航路規劃(上)

略

鐵達尼號沉沒事故 The Sinking of the RMS Titanic

李齊斌編著

鐵達尼號沉沒事故 (Sinking of the RMS Titanic) 發生於西元 1912 年 4 月 14 日深夜至 15 日凌晨在北大西洋發生的著名世界船難。

事發時是鐵達尼號從英國南安普敦港至美國紐約港首航的第 5 天，該船當時是全世界最大的海上船舶。西元 1912 年 4 月 14 日 9(星期天)23 時 40 分與一座冰山擦撞前，已經收到 6 次海冰警告，但當瞭望員看到冰山時，該船的行駛速度正接近最高速。由於無法快速轉向，該船右舷側面遭受了一次撞擊，右舷上的鉚釘折斷導致部分船體出現縫隙，使 16 個水密隔艙中的 5 個水密隔艙進水。鐵達尼號的設計僅能夠承受 4 個水密隔艙進水，致使鐵達尼號沉沒。

當乘客進入救生艇時，立即使用遇險訊號彈及無線電報向外求援。依據當時航運業慣例，鐵達尼號的救生艇系統只是用來將乘客「運送」到附近的其它船舶，並非設計給所有人員「同時撤離」到救生艇上避難，因此在數量上完全不足；隨著該船迅速下沉，而附近其他船舶還有幾個小時才能抵達救援，許多乘客與船員無法搭乘救生艇。更糟糕的是疏散管理導致許多救生艇在還沒完全搭妥乘客之前就放下水面。大約兩小時 40 分鐘後，鐵達尼號完全沉沒，消失於海面上。當鐵達尼號沉沒時，超過 1,500 名乘客與船員仍在船上。數分鐘後，幾乎所有跳入海中或跌入海中的人都因冷凍休克而死亡。另外一艘客輪喀爾巴阡號在鐵達尼號沉船約 1 個半小時後抵達現場，並在事故發生後 9 個半小時（即 4 月 15 日 9 時 15 分）救到最後一名生還者，這艘船總共救助了 710 人。

該次災難造成 1,514 人死亡，成為歷史上最嚴重的船難，震驚了全世界。該事故暴露出撤離期間救生艇數量嚴重不足、管理不善及三等艙乘客的不平等待遇等問題，引起了廣泛爭議。隨後的調查建議促使全球海事法

規進行大規模修改，1914年《國際海上人命安全公約》鑑於鐵達尼號沉沒事故而制定，至今仍在規範全世界的海事安全。



鐵達尼號照片



鐵達尼號照片

西元1912年4月11日在皇后鎮拍攝的鐵達尼號，最後一批乘客登船地點。

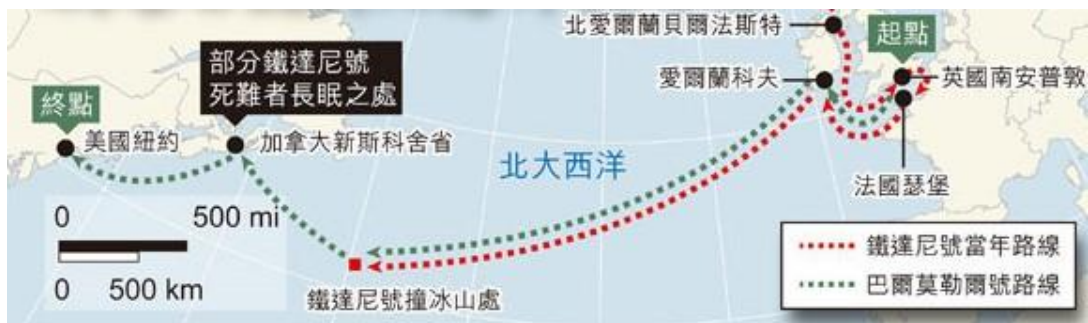
西元1912年4月2日，英國皇家郵輪（RMS）鐵達尼號完工，奧林匹克級郵輪姊妹艦中的第二艘，也是當時全世界最大的海洋交通工具，總載重噸高達46,328公噸。鐵達尼號與姊妹艦奧林匹克號打破了世界紀錄，幾乎是前任紀錄保持者盧西塔尼亞號（31,550總公噸）及茅利塔尼亞號（31,938總公噸）的1.5倍大。

鐵達尼號可容納3,547人，兼具極高的速度與舒適度。建造規模也是全世界最龐大的；巨大的往復式發動機高達12公尺、直徑達2.7公尺，每天需要燃燒610公噸煤碳。

依據當時的船舶雜誌《造船專家》（The Ship-builder）評價，鐵達尼號的旅客住宿水準（特別是頭等艙）達到「超水準奢華規模」。包括：頭等艙最豪華的套房：「帕洛菲套房」（The Parlour Suites），它包括一條私人海濱走廊，這間套房單程票價超過4,350美元（幣值相當西元2018年的107,955美元）。三等艙的豪華程度比起二等艙及頭等艙要低得多，按照現代標準來說，三等艙也非常舒適，並且供應大量美食。鐵達尼號上的生活條件比陸地家中奢華。



鐵達尼號首航的停靠站、航線與失事地點，紅色虛線是未完成的航線。



鐵達尼號撞冰山處與失事地點。

西元 1912 年 4 月 10 日 12 時，鐵達尼號離開英國南安普敦港，載著 920 名乘客開始首航（其中 31 人是購買短程票，在瑟堡及皇后鎮下船），最終目的港：美國紐約港。首段航程先穿過英吉利海峽，18 時 30 分到第一停靠港法國瑟堡搭載 274 名乘客，20 時 10 分離港。4 月 11 日 11 時 30 分到達第二個停靠港愛爾蘭皇后鎮（現今的科芬），搭載 123 名乘客及許多貨物後，當天 13 時 30 分離港，正式航向美國紐約。當鐵達尼號橫渡北大西洋時，載有 892 名船員及 1,332 名乘客。由於正逢航運淡季，英國海運業由於西元 1912 年英國煤炭工人罷工事件遭受影響，客運量僅有一半（船上空間最多可搭載 2,435 名乘客）。當時的乘客階層也是愛德華時代的社會縮影，包括：約翰·雅各·阿斯特四世以及 班傑明·古根海姆等千萬富翁，此外尚有亞美尼亞、愛爾蘭、義大利、瑞典、敘利亞、俄羅斯等國家貧民，許多人懷著移民計劃，到美國尋求新生活機會。

船長由鐵達尼號營運商白星航運最資深英國皇家海軍上校愛德華·約翰·史密斯擔任，當時 62 歲，約 40 年的航海經驗，曾獲得「皇家海軍預備役軍官長期服役獎章」，也擔任過奧林匹克號的船長。屬下服役的絕大

多數船員都是沒有受過訓練的普通水手，僅有 5%海員是富有經驗的（包括：6 名高級海員及 39 名幹練船員；管輪、輪機員、加煤工等負責維護電動機的單位；以及主廚、廚師、服務員等負責乘客服務的單位。其他大部分都是在南安普敦聘僱的新船員，並不熟悉這艘船。由於冬季氣溫較溫暖，導致大量冰山從格陵蘭西海岸解離、隨著拉布拉多洋流南下。出發前 10 天前後，鐵達尼號機艙靠近 6 號鍋爐房一個三層樓高的煤倉發生火災，並在航行中繼續燃燒了好幾天，直到 4 月 14 日完全撲滅。經過一天的航程後，天候明顯改善，傍晚時的海面情況清徹平靜，因為這艘船的航道即將進入北極高氣壓之下。

西元 1912 年 4 月 14 日，鐵達尼號的電報員收到其它船舶發出的 6 次消息，警告海面上出現浮冰。當天下午，鐵達尼號的部分乘客也注意到這些消息。當年 4 月的冰情是以往 50 年所有 4 月中最嚴重的，因此瞭望員不知道他們即將駛入數平方公里寬度的浮冰區。並非所有氣象消息都由電報員傳播，當時所有遠洋客輪電報員都是馬可尼無線電報公司的僱員，不是該客輪船員，他們的主要職責是為付費乘客收發電報消息，船舶之間的氣象報告僅是次要職責。9 時整，第一次警告來自卡羅尼亞號：「有冰山、浮冰及海冰出現」。船長確認收到了這條消息。13 時 42 分，波羅的號轉發希臘船雅典娜號不斷發出的警報：「（我們）正在穿過冰山及大量海冰」。船長確實收到這消息，他將首航情況報告給同樣在鐵達尼號上的白星航運董事長布魯斯·伊斯梅。船長立即下令將航線南移，作為預防措施。

13 時 45 分，距離南邊不遠的德國船舶亞美利加號報告說該輪已經「通過了兩座大冰山」。這條電報並沒有傳給鐵達尼號艦橋上的船長或大副及其他船副，原因不明，當時因為鐵達尼號的電報員必須維修故障設備，所以可能忽略遺忘。19 時 30 分，加州人號郵輪發出警報：「有三座大冰山」。21 時 40 分，梅薩比號發出警報：「目擊到巨型海冰及許多大冰山，以及大浮冰出沒」。高級電報員傑克·菲利浦並未重視這條警報的嚴重性，沒有將它傳到艦橋，他當時正專注於通過紐芬蘭開普雷斯的電報中繼站為乘客收發訊息；由於前一天設備故障，導致積壓了許多客戶的電報需要處理。

22 時 30 分，加州人號已經在大約 20 公里外的海冰前停船。22 時 55 分，該船唯一的電報員希瑞爾·伊凡斯向周圍發出最後一次警告「我們被周圍的冰山擋住了」，因訊號微弱而將耳機音量調到最大的傑克·菲利浦打斷它並發回訊號：「閉嘴！閉嘴！我正與開普雷斯通訊！」，伊凡斯便關閉無線電、休班就寢。儘管船長知道附近有冰山出沒，但該輪並沒有降低航速，仍以 22 節（時速 41 公里）的速度持續航行，只要再增加 2 節（時速 3.7 公里）就會達到鐵達尼號的極限船速 24 節（時速 44 公里）。儘管後來出現過一段迷思，西元 1997 年電影《鐵達尼號》中，出現過關於船東建議船長加速航行的橋段，但實際上鐵達尼號並沒有試圖創下橫跨大西洋的最快紀錄；白星航運早在建造初期便確定了她的市場定位，即不要在速度上與他們的對手冠達航運競爭，而是將賣點聚焦在無人能及的雄偉規模及奢華裝潢上。鐵達尼號在被告知冰山出沒的海域中高速航行，後來被批評為不負責任行為，但速度反映了當時常見慣例。依據船副哈羅德·羅威的說法，當時的標準海事慣例是「繼續前行，依靠桅杆瞭望台上的船員來即時發現冰塊，以避免碰到它」。

北大西洋航線的輪船都會將時間安排放在首要考慮因素上，嚴格遵守時刻表，以確保他們會在廣告標榜的時間到達。他們開船經常是全速前進的，危險警告皆視為建議事項，而不是立即採取行動。普遍認為，海上冰塊的風險很小，緊急閃避也很常見，甚至正面碰撞也不會帶來災難性的後果。距離上一次有船舶撞到冰山已是 1907 年 7 月的事，當時一艘德國的威廉皇儲號在紐芬蘭大淺灘衝撞了一座冰山，船首遭受碾壓破損，但仍能完成她的航程、安全抵港。同年，時任亞得里亞號船長的史密斯上校在接受採訪時表示，他「無法想像有任何情況還能造成船舶進水沉沒，現代的造船技術已經超越了這一點」。

所有收到的冰山警告——只有卡羅尼亞號的警告張貼在海圖室（依據後來生還副官的證詞）。17 時 35 分，二副查爾斯·萊托勒注意到日落後氣溫急速下降，他於 18 時接班指揮艦橋；18 時 35 分，他留意到氣溫已經低到幾乎凍結，但天氣明朗，海水異常平靜。20 時 55 分，船長在艦橋跟

萊托勒談論「天氣很冷」。由於天空中布滿星光，萊托勒相信，附近若有冰山可能會反射出明顯光線。21 時 20 分，船長離開艦橋前指示：「如果有任何懷疑，請通知我」。從導航角度來說，這是鐵達尼號航行中最重要航程。21 時 30 分，萊托勒指示六副詹姆斯·穆迪打電話給桅杆瞭望台，要求值班瞭望員「保持對冰情的敏銳觀察，特別是小冰山及浮冰」，並將這個指示傳遞給之後接班的其他瞭望員。22 時整，萊托勒值班結束，交接船舶航向、速度及轉速的手續。他也讓接班的大副威廉·默多克知道已經指示瞭望員留意小冰山。



《國際海上人命安全公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, 簡稱: SOLAS) 又稱《海上人命安全公約》，正式名稱: 《關於 1974 年國際海上人命安全公約之 1978 年議定書》

條約的草創是因應鐵達尼號沉沒事故後於西元 1914 年通過的，起初，公約規定救生艇與其他救生設備的數量以及安全規程，包括持續的無線電守聽。並於西元 1929 年、1948 年、1960 年、1974 年、1988 年以及西元 2002 年的國際海事組織大會中陸續修訂本公約。

西元 1974 年的大會決議案中，通過了新版本的條約，簡化了修正公約的過程。故此，本公約雖然經歷了不斷的修正，仍然被統稱為國際海上人

命安全公約 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 簡稱 SOLAS 1974)。

1978 年 1 月 6 日，國際政府間海事諮詢組織召開油輪安全與防止污染國際會議 (The International Conference on Tankers Safety and Pollution Prevention)，會議中通過關於 1974 年國際海上人命安全公約之 1978 年議定書 (英文: Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 簡稱 SOLAS 74/78) 及關於 1973 年防止船舶污染國際公約之 1978 年議定書 (英文: Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships 1973, 簡稱 MARPOL 73/78)。



(附英國地圖)



(附葡萄牙地圖)



(附法國地圖)

參考文獻資料：

- 1.) LLOYDS MARITIME ATLAS。PORT GUIDE ENTRY. U.K。
- 2.) DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING。
- 3.) 維基百科。自由的百科全書。Wikipedia。

編按：

20 世紀初，全世界是科學掛帥，認為人定勝天，該輪號稱永不沉沒的船，船長也是一樣想法，現在風險觀念是，Expect the unexpected. 該輪留下的名言是:鐵達尼效應，意指先停車再打滿舵，並不能發揮最大的舵效。

『宏達海運輸』與『玫瑰海輪』相撞， 『宏達海運輸』沉沒，船員 18 人獲救，5 人失蹤

田文國¹

[摘要]宏達海運公司所屬 3,973 噸木材專用輪『宏達海運輸』，1979 年 2 月下水，由中國造船公司高雄廠設計及承造；1981 年 4 月 20 日凌晨自馬來西亞米里港(Miri Sabah Malaysia)載運原木駛往高雄港途中，與一艘大陸貨輪『玫瑰海輪』相撞，『宏達海運輸』當場沉沒，船上 23 名船員中，有 18 人獲救，5 人失蹤。

『宏達海運輸』的 18 名獲救船員，由大陸貨輪『玫瑰海輪』救起載往廣州。這 18 名船員中，有 4 人受傷。

『宏達海運輸』船長杜鄂川返台後向交通部長林金生報告，當他們獲知被大陸輪救起後，即要求將他們送往馬尼拉，以便船員登岸返國，但大陸『玫瑰海輪』強行將他們於 4 月 22 日帶往廣州，逗留六天之久，於 4 月 28 日搭乘華航班機返回高雄。

一、序言

我國宏達海運公司所屬 3,973 噸木柴專用輪『宏達海運輸』，1979 年 2 月下水，由中國造船公司高雄廠承造，1981 年 4 月 20 日凌晨自馬來西亞沙巴州米里港載運原木駛往高雄港途中，與一艘大陸貨輪『玫瑰海輪』相撞，『宏達海運輸』當場沉沒，船上 23 名船員中，有 18 人獲救，5 人失蹤。

高雄港務局接獲『宏達海運輸』最後拍出的電報指出，出事地點在北緯 18 度 52 分，東經 120 度 10 分，亦即菲律賓呂宋島北端西北方 20 哩的海面上，相撞的時間為 4 月 20 日凌晨零時 35 分。『宏達海運輸』外型相似同型船如圖 1 所示。



圖 1 『宏達海運輸』同型船於海上裝載原木作業

資料來源：田文國攝影

¹ 臺灣海洋大學商船學系兼任教授 中國航海技術研究會理事長

二、事實經過

1、『宏達海運輸』返航與大陸貨輪相撞 『宏達海運輸』沉沒 18 人獲救 5 人失蹤[1981-04-21/聯合 3 版]

[高雄訊]高雄市宏達海運公司所屬的 3,973 噸貨輪『宏達海運輸』，20 日凌晨原自馬來西亞米里港載運原木駛往高雄港途中，與一艘大陸貨輪相撞，『宏達海運輸』沉沒，船上 23 名船員中，有 18 人獲救，5 人失蹤。

高雄港務局接獲『宏達海運輸』最後拍出的電報指出，出事地點在北緯 18 度 52 分，東經 120 度 10 分，亦即菲律賓呂宋島北端西北方 20 哩的海面上，相撞的時間為 20 日凌晨零時 35 分。其航程及撞船相對位置如圖 2、3 所示。

宏達海運公司表示，『宏達海運輸』包括船長杜鄂川在內獲救的 18 名船員，經由大陸『玫瑰海輪』強行將他們於 4 月 22 日帶往大陸廣州，逗留六天之久，經他們力爭，才獲准過境香港，於 4 月 28 日搭乘華航班機返回高雄。失蹤的 5 名船員已協調當地有關單位繼續搜救。

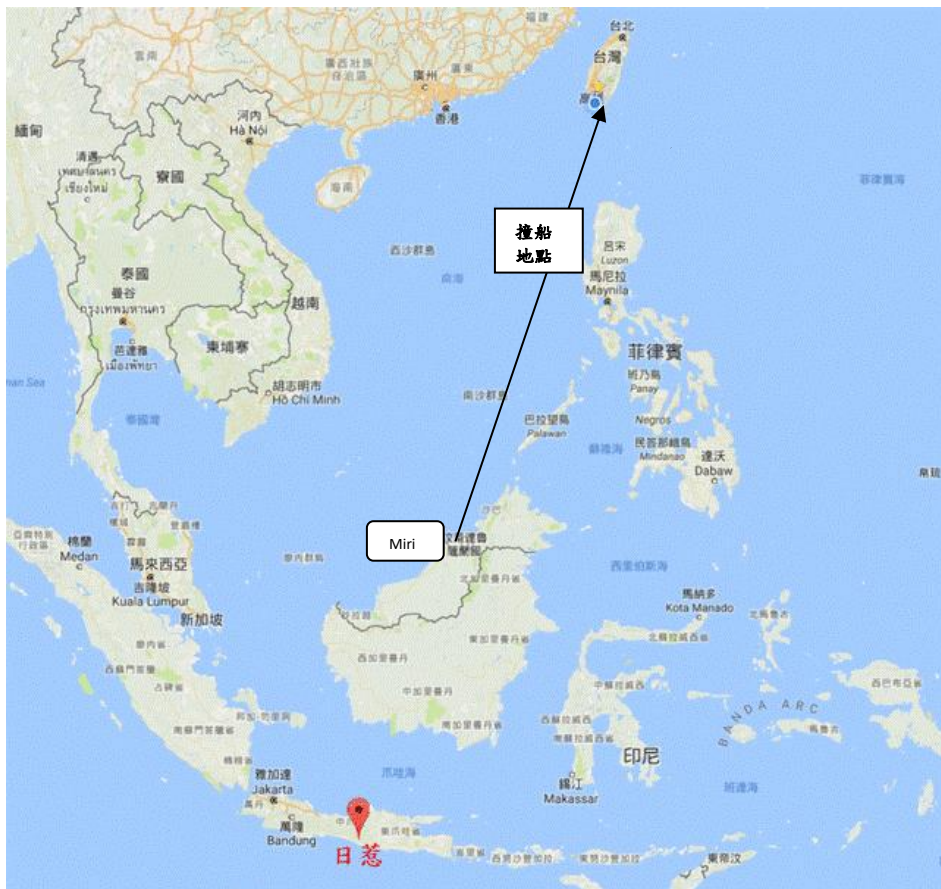


圖 2 『宏達海運輸』貨物裝載地點 Miri 港航行至高雄港航程圖 資料來源：Google 網站地圖

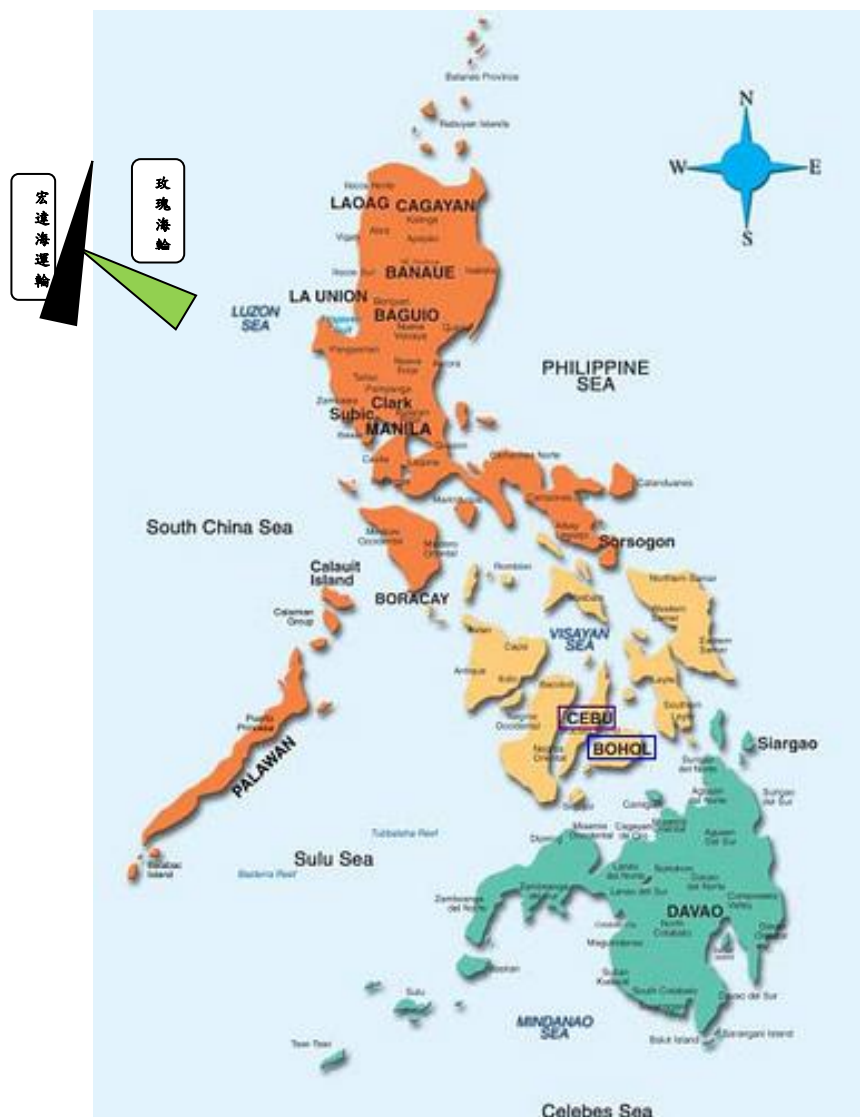


圖 3 據報導二船撞船相對位置圖 資料來源：Google 網站地圖

2、我原木船呂宋北海出事 與大陸貨輪相撞後沉沒 救起 18 船員 5 人失蹤[1981-04-21/中華日報]

我國一艘原木船『宏達海運輸』，於 4 月 20 日 0 時 35 分，由馬來西亞米里港(Miri Malaysia)裝載原木返回高雄港途中在呂宋島北端西北方 20 海浬域，與一艘中國大陸的商船相撞，『宏達海運輸』被撞迅速沉沒，船上 23 名船員 5 人落海失蹤，18 名被救起。

失蹤的 5 名船員姓名如下：二副王傑華(34 歲廣東人)，報務主任洪經章(38 歲台灣人)，電匠楊忠仁(36 歲福建人)，水手曾上次(30 歲台灣人)、陳志成(33 歲台灣人)。與獲救的 18 名船員名單相關資訊如表 1 所示。

表 1 『宏達海運輸』船上 23 名船員 18 員獲救 5 人失蹤

船長	杜鄂川(34 歲四川人)	輪機長	鄭再星
大副	章太沖	大管輪	林耀庭
二副	王傑華(34 歲廣東人)失蹤	二管輪	許東漢
三副	謝雄	三管輪	孫華泰
報務主任	洪經章(38 歲台灣人)失蹤	機匠長	李萬四
報務員	林榮泉	電匠	楊忠仁(36 歲福建人)失蹤
水手長	洪清通	機匠	林海樹
木匠	葉金井	副機匠	黃振福、王財發
舵工	沈興有	大廚	周吉雄
水手	曾上次(30 歲台灣人)失蹤	二廚	葉瑞定
水手	陳志成(33 歲台灣人)失蹤	水手	陳安進

資料來源：1981-04-21/中華日報

三、宏達海運輸被大陸強行帶往廣州及海事責任

1、力爭返國宏達海運輸船員 對大陸實施反統戰[中央社台北 7/29 日電] [1981-07-30/聯合報]

交通部長林金生今天約見『宏達海運輸』的十位船員代表，勉勵他們在逗留大陸區的六天中，無畏大陸幹部的恫嚇，毅然對大陸實施反統戰。林金生致贈每人禮品一件以為鼓勵。

『宏達海運輸』船長杜鄂川向林金生報告，當他們獲知被大陸輪救起後，即要求將他們送往馬尼拉，以便船員登岸返國，但大陸輪卻強行將他們強行於 4 月 22 日帶往廣州，逗留六天之久，經他們力爭，才獲准過境香港，於 4 月 28 日搭乘華航班機返回高雄。

35 歲的船長杜鄂川說，當 18 名船員被安置在廣州期間，大陸幹部曾多次向他們實施統戰，但大家不但不為所動，反而責問他們何以大陸仍然如此貧困，歡迎他們前往自由台灣看看天堂人的生活情形，弄得大陸幹部無詞以對，祇好還他們自由。

2、被大陸貨輪撞沉原木船 船公司提告索賠 海事責任有待國際機構裁定 獲救船員今日抵港下船[1981-04-22/中華日報]

『宏達海運輸』被大陸『玫瑰海輪』在呂宋島北端撞沉沒後，我國宏達海運公司 21 日已向投保的保險公司報告，準備索取理賠。

『宏達海運輸』被撞沉沒後，船長杜鄂川尚未向船公司正式提出海事報告書，有關海事責任問題，有待國際海事仲裁機構裁定。

『宏達海運輸』的船體係向台灣產物保險公司投保，投保額為美金 350 萬元，船員責任險係向英國一家保險公司投保。該輪所載原木為高福木業公司所有，該批原木係向國泰產物保險公司投保。

台灣產物保險公司承保該輪後，據傳曾轉向外國保險集團轉保。有關該輪船、貨賠償問題，需待海事責任鑑定後，才能決定。

『宏達海運輸』於1979年2月下水，由中國造船公司高雄廠承造，造價美金260萬元。

參考文獻

- [1] 聯合新聞網 1981-04-21 聯合報 3 版。
- [2] 1981-04-21/中華日報 3 版。
- [3] 1981-04-22/中華日報 3 版。
- [4] 中央社台北 1981/7/29 日電
- [5] 聯合新聞網 1981-07-30 聯合報 3 版。
- [6] 宏達海運有限公司所屬職員口述記憶回顧。
- [7] Google 網站地圖。

漢堡追憶

校長

漢堡港對遠洋航線的船長來說實在都不會太生疏，易北河中段只要有中航、陽明或長榮的國輪通過，必然可以聽到現在台灣都不常聽到的中華民國國歌演奏，雖有些不合航行常規，但是只要不影響航安，有些船長會特別的拉一長聲汽笛回應，真的十分感人！筆者有幸被公司派駐漢堡港服務一段時間，眼見柏林圍牆消失，特略述一些當年趣事供各位分享。

派駐斯里蘭卡時，有天天去健身房的經驗，到了德國更不能放棄這難得的外派機會，何況德國漢堡公司福利相當好，除了可以參加健身中心之外，透過當地總務的協助，另外參加一個每週一次的籃球俱樂部，給我留下許多美好的回憶，當時達拉斯小牛隊還沒有找到諾威斯基去 NBA，所以籃球在德國不算流行的運動，俱樂部有十幾個球友平均身高 185，肌耐力亦水準以上，但想不到的是 195 以上的人也不一定會灌籃，一般體能都相當好，但基本動作大都不怎麼樣，看到一個小黃人來打球都頗感興趣，很少利用體型衝撞，故也給了我不少的活動空間，比較特別的是球賽起來相當安靜，我個子小只有用大聲吼叫嚇上籃的人，沒想到這也算犯規，分組比賽時除了中距離偶有佳作，最得意的是抄球，經常繞大邊由背後作抄截，老德好像都沒有遇過這樣的場面，此外因為我個子小，速度還過得去，對方運球時稍高就可以突然衝出亦可抄到不少球，幾乎每場比賽都可抄到兩三球，故打得相當開心。台灣同仁定期上健身房的似乎只有我一個人，而德國同仁享受這項福利的同仁例是不少，所以雖在德國總共兩年不到，但是真的因此而交到不少朋友。

漢堡冬季不論是湖泊或小河的表面都會結冰，看到老德不論大人、小孩似乎都會溜冰，輸人不輸陣，好勝心加上想要入境隨俗，而完全忘記自己幾歲了，不會也得學會，面子要緊。真是值得一書再書的慘痛的經驗，練習前請教同亭，大部分人都告訴我平常人練習兩天一定可以學會，但我

想想自己已經五十歲反應較差，但自認運動神經還不錯，就算笨一點應該三天可以學會。想想只要摔三天就會溜，天生節儉只買了一雙冰刀滑冰鞋，想一想價格，就捨不得再買護膝及護肘裝置，於是將膝蓋手肘包上毛巾，就開始練習了，結果錯估了地下冰面的硬度，沒有想到跌倒時真是痛徹心扉。想想自己的年齡及收入，實在不該省這些裝備費，但是又想想已經過了一天，還是省省算了，再加包一層毛巾繼續練，雖然和其他人一樣只學了兩天，便可以在平地上做正向溜冰，及較小角度的轉灣，但控制方向及較急的轉彎仍然不能隨心所欲，但摔倒時，好痛的感覺至今依然記憶尤新，到現在回想起來，仍後悔怎麼會想不開，沒有買護具之外，當時骨頭沒有跌裂才真的要感謝上帝保佑，那段日子每天下班就去湖上溜冰，而湖上較平坦的地方，一般都是青少年或小孩在溜冰，看到一個老老中在哪裡笨手笨腳的橫衝直撞，我相信別人一定會覺得那是個蠻好笑的畫面，那雙冰刀鞋在離開漢堡時仍然捨不得丟，帶回台灣儲藏室放了 15 年才很不情願的捐贈出去，但是至少我可以得意的說我會溜也在漢堡溜過了一個冬季的冰。

“漢堡務期間正巧碰到中國的端午節，沒有想到的是易北河上竟然有舉辦划龍舟比賽，長榮公司當時是世界第一大貨櫃船公司，又是漢堡港最大的客戶，所以兩年前就受到了主辦單位的邀請而組隊參加，公司內總共只有十多位中國同仁，去除老弱婦當然只有組中德聯軍上陣，聽說前一年呂 XX 副理參加龍舟比賽時因為用力過猛，呼吸不順而疑似昏倒，因而被緊急送上岸，當時曾由岸邊待命的救護車送醫院急救，叭嘓叭嘓的聽說是漢堡龍舟賽舉辦以來的第一次上陣，所以今年參賽的中國人都互相提醒要特別的加強訓練，以免成為“漢堡賽龍舟會昏倒的累犯”，公司的德國年輕同仁許多有健身的習慣，高頭大馬雖然比不上漢堡警察隊及漢堡救火隊選手那麼的孔武有力，但是整體外表看起來也是相當的不錯，我因為常上健身房又是船長，雖然年紀較大，亦有幸成為代表隊之一員，比賽結果雖因為成績並不很好而遭到淘汰，但相信很多同事的感覺和我相同，人生第一次也是唯一一次上場划龍舟的經驗，竟然是在易北河和德國人競賽，相信一定會在每個同仁心頭留下難以抹滅的回憶。

在德國每個星期五下午三點半就下班，為了充份的把握觀光時間，中國同事們經常 15:35 就由公司開車南征，連續跑幾個城市到星期天傍晚才回到漢堡，德國同事起初都不太能體會，這一群短暫派駐人員的想法，我們希望儘量利用時間，多去些地方觀光，不可思議我們一個週末會去那麼遠及那麼多的景點，仔細的算算哩程幾乎是大半時間都在開車，那會有可能享受及瞭解在地的文化及特色呢？因為他們當地同事的所有休假計劃多半是一、兩年前就預先規劃好，事先預約民宿或旅館 Long stay，所以相對成本也比我們低很多，而我們幾乎經常都在開德國的高速公路，同時也享受速度的極限，還記得總經理開他的賓士 320 車速 200 以上是常態，當然我的 Audi 也不會慢太多，但是駕駛常識可就差多了，記得和張船長、劉船長，兩位船長利用週末開去丹麥的哥本哈根玩，剛剛出德國邊境就爆胎，換上備胎後仍然以我們每小時 200 的速度盡情遊玩了兩天才回漢堡，回來換胎時保養廠換了兩個胎，我還特別質疑只破一個胎，為什麼換兩個？事後經過保養廠說明才知備胎不可以高速行駛太久，修理廠特別強調，我們的備胎若再開下去必定會爆胎，實在相當的危險，真是活到老學到老。

赴德工作後，內人決定帶著兩個小孩去美國，經過討論小留學生的失敗機率太高，而決放棄藥檢局的公務員職涯，而陪伴小孩生活，所以等我工作稍微穩定些之後，立刻邀請媽媽及美國的家人來歐洲玩，記得內人德國玩的前一天，特別和張船長、劉船長去百貨公司挑了一件漂亮的雙排扣長大衣，又請當時身材相近的專櫃小姐試穿，第二天內人一下飛機就去試穿和買了那件大衣，晚上的飯局穿上新大衣赴會，到處向人介紹我的漂亮老婆，還好在美國天氣冷，大衣經常用得到，在台灣大衣就會無用武之地，偶爾冷一兩天又怕乾洗麻煩，至今仍放在衣櫃中當寶貝，但無論有用否？相信這件大衣永遠是我兩極好的回憶。當時內人在美國的藥廠工作，請假不能太長，來歐洲看的時間，實在沒有幾天可以玩，只有利用週末假期再多休兩天假，開著 Audi 我倆去南部的新天鵝堡、海德堡、荷蘭、比利時、盧森堡遊玩，當時帶了一些盧船長做的健康食品作為開車時的糧食，好在內人是學營養的，比我還能接受那些人上人才吃得下的麵包。

派駐德國的漢堡當時是長榮的歐洲指揮中心，掌管的運務部有四個課，排艙及和營業溝通的運務課，空櫃管理及調派的管櫃課，內陸運輸及拖車安排的內陸運輸課及半數同仁在碼頭旁工作的船邊作業課，業務相當的繁雜，四位課主管都是老德，除了運務兩位台灣船長外只有管櫃有位助理副課長是台灣派出的同仁，尤其東西方文化及生活上的不同更是一大變化，好在生活上有張船長及甯船長兩位老友指導，所以也沒有什麼好擔心的，倒是由亞熱帶到高緯度工作，服裝上需要有相當大幅度的改變，首先麻煩在英國分公司工作的陳大副代購一件英國最好的喀什米爾羊毛大衣，加上一套德國 Boss 毛料西裝，所以每次開會及應酬穿起來人模人樣的非常神氣，大衣至今雖然極少用到，仍一直留在身旁做紀念，皮鞋最重要所以特別到專賣店選一雙內層全毛，店中的頂級 Bally，沒想到一個冬天下來雪踩多了，竟然稍有脫綫，頂級品的好處，到了春天拿回店中不用修，店中道歉一番，竟然原價退錢，白穿了半年，現在想來仍感到有點不好意思。當然 Boss 西裝及領帶是駐德的首選衣裝，錢沒有白花，感覺到楊總南征北討最常帶我去，反正都是不同國家和不同的碼頭，所以一定穿回本了。駐德期間利用假日和營業部彭副理去西班牙的 Barcelona 玩三天，又和任副理等台灣同事去土耳其玩三天，均十分令人回味。

漢堡公司上班時間每天中午有提供免費的午餐，但是選項全部是德文，前一天中午菜單就公佈在餐廳自己勾選，次日依照每位同仁前一天的選擇到餐廳領餐、我一點也看不懂也懶得查字典，所以每次都晚點去選，看到其他中國人選什麼我就跟着選什麼，但是沒有想到有一天吃到了難以下嚥的半生羊肝，中央厚厚的還帶血外加腥味，實在吞不下去，左右看看別的中国同事都不是羊肝，難過之餘問其他同事，他們說一開始大家以為是羊肉所以全選，但是後來問清楚後，於是飯後全部改了過來，但是忘記通知我，終於發現文盲好可憐。中午偶而外食很少吃中餐，一般學老德，在街頭小店叫一片削了邊的麵包，店員會對角切成兩個三角形，中夾一根大香腸配一口酸菜，和老德一樣西裝畢挺的站在立桌前就算吃一頓了。又記得一次代表公司參與一個海運界的餐會，更是令人感慨，其實我有將盤中食

物全吃完的習慣，但那天吃完起身後，才發現周圍德國人的盤子不僅吃完，最後還都用麵包把肉汁全刮得乾乾淨淨的，相比之下，只有我盤中還有少量湯汁，沒有人會講，但真令人羞愧！由東方到西方，一些生活上習性確實有很多值得檢討的地方。晚上一些中國同事常組織飯團去中國餐廳打牙祭，因為總經理喜歡吃蹄膀，所以去任何餐廳圓蹄是必點的一道食物。

當然少不了的要嘗一下德國豬腳，份量實在不小，又怕虧本所以每次都吃得挺脹的，當然另有一家名叫（1947）的啤酒店，無論黑啤酒或是加上 7up 一起喝的 Asterwasa（漢堡內湖名加汽水）都相當令人回味。至今還記得當時有個上海餐廳，老闆娘是台灣的美麗中年婦人，台灣的家住在 大安區，從長榮歷屆派駐漢堡的長官談起，幾乎沒有一個不認識她的。

住：找住宿對每一個國外派駐人員都是新體驗，德國總務人員依階級及公司的房租規定，協助每位派駐同仁依據規定找合適的房子，再帶同仁去挑選，和台灣的居住環境比較，一般房間乾淨度及佈置優雅都是基本感覺，但是有很多潛規則及東方人易犯的錯誤都會被一再交待，例如晚上 10 點以後不可以用洗衣機免得吵到鄰居，假如住二樓以上公寓，下一層的樓梯住戶需要自己負責清潔，但是給派駐人員壓力最大的，應該是交屋時房東的清潔檢查，聽過以往只有一位日本籍的同仁沒有問題的通過檢查，其他台籍同事從來沒有人通過，反正最後罰款了事，我在漢堡分別住過兩個地方，第一次是接前任住過的公寓，到租約後必須搬出，第二次搬到一對老夫婦獨立家屋的二樓，很慶幸交屋前正逢內人來玩，白天我上班時，她協助作一些清潔的工作，美式水準就是不同，尤其是茶杯及咖啡杯都排得整齊，各屋均整理得一塵不染有條不紊，當地總務同仁協助交屋時屋主看得十分滿意，公司總務再度重複一次，除了有一位日本同事沒有被罰款之外，我是第一個全身而退的台灣人，真感謝內人的協助，也算另類的為國爭光吧。

因為是部主管又負責海、工務連絡及船邊作業，所以公司特別分派一

輛 Audi 6 作我的公務車並且可以開回家，德國冬天每天早上開車之前都需要將覆蓋在車頂及車窗外的積雪刮掉，是每個人在起動前的動作，刮雪時車不能起動（防止空污），否則別人會來提醒你，記得第一次出門看到座車被雪覆蓋時，也學其他人刮雪，但是偷懶而只將窗外擋住反射鏡及前後窗檔住視線的雪刮掉就上路，結果上街發現整個馬路上只有我這輛車玻璃沒有全刮乾淨，全街上每輛車的全部玻璃都刮得很乾淨，所以到了公司停車場，四顧無人立即全刮乾淨才敢進辦公室，此外過平交道只要超過兩分鐘一定熄火防止空污。此外最驚險的是有次由碼頭回公司，馬路上結冰，不懂上雪鍊，路上發現自己一直在超車，看看儀板表速度並不快，百思不解但回到辦公室全體同事一同起立鼓掌，才知道新聞中撥報馬路上有很多車因為打滑而碰撞，市政府一直透過廣播要大家小心慢行或暫停路邊及換成雪胎，那時沒有手機，同事知道我離開碼頭回公司，又聽不懂廣播，都在想這下我必定慘了，故見到我平安回來都很高興（或小失望）。一些生活習慣的學習處處可遇。在德國學到些衣、食、住、行的細節，對我的一生都有很大的收穫及幫助。

漢漢堡工作幾乎每週都有一、兩批外國訪客、代理行或者是港務局代表來訪，很少禮貌性拜會，洽談的多半是合作合約的簽訂、修正或是各種價格的調整，動則數萬美元或影響數年的談判，雖然有台北運技或法商作後盾，但是第一綫的交手仍令人感到極大的壓力，談合約除了傳統的五個港口之外，又包括新加靠葡萄牙的里斯本，瑞典的哥騰堡、荷蘭的阿姆斯特丹、比利時的旨布魯格、英國的菲列斯多以及德國的不萊梅港，當然每次談合約，表面上我是主談，但是真正主講的都是德國運務課的課長葛船長，此時就可看出德國人在歐洲的份量，認真又強勢，裝和善但很少有商討的餘地，當然除了長榮已經是全球第一之外，德國船長事前的準備工夫足及夠份量的航運知識應為主因。特別記得有一次德國船長中途上洗手間時，荷蘭及比利時港務局代表均曾把握機會對我抱怨，他們懂德文，但是當我離開時德國船長就用德文跟他們做細節的商量，這實在是不對的事情，場面上我只有同意他的看法，但心中暗樂，因為我是德國人的老闆，有此

強將可以依靠何樂不為，所以當時長榮計劃將長榮歐洲指揮中心由漢堡搬去倫敦時，我是唯一全力反對並用書面報告敘述反對理由的中國主管，少數服從多數，不論理由說得多充實及詳細，總公司的決策仍然決定歐洲總部應該遷到倫敦。

派駐漢堡工作期間正逢柏林圍牆倒塌，東西德互相交流，雖說變化很大，但當地治安仍維持得相當良好，也確實利用這個機會玩了很多好地方。但工作上屬輪由剛赴任時的五個港口到離開漢堡時已增加到十一個港口，負責全歐的 Operation 及海、工務的業務，所以出差視察及接受招待更是令人回味，印象較深這是開北歐綫增加瑞典的哥騰堡時其港務公司特別配合，主要是瑞典不太願意丹麥的 MSK 獨大而稱霸北歐，現在有一個長榮來制衡，所以各方面都給予我們極好的條件及優惠進入北歐市場，決定靠泊後總經理帶著我去拜訪港務局長，午餐是坐遊艇繞著各島之間一面看海景一面吃海產，中華民國旗掛在艇上，船上由隨艇大廚現煮海鮮大餐，另外還有兩位女服務生上菜，一道一道的上，再配上合宜順口的白酒，似乎只有在電視上看過的場景都在眼前出現。另外在葡萄牙的里斯本更跨張，總經理和我到碼頭的時候，船邊的倉庫上掛了至少 100 面以上的中華民國小國旗，特別表達其歡迎的誠意，聽說那時的中國大使館有極力反對，但對葡萄牙而言，有長榮這樣的大公司去靠泊，不僅是無上的光榮，相信政治和商業上的利益都讓他覺得絕對值得，可以發現強大的經濟實力其影響真是無遠弗屆。

今年（2023）利用參加西、葡，摩三國十九天的旅行舊地重遊，景色依舊，人事全非，除了 Lisbon，還到了葡萄牙的 Sintra 是歐洲大陸的最西角，噱頭十足的學習到達南、北極一樣，每人都特別發了一張證書，滿足一下遊客又多征服了一處景點的虛榮心，的確退休後時間多，可以多到些在職時到不了的地方，但是憶及工作時不論航海或在岸曾到訪的地方，將更是往事只能回味的更令人感動。

超級油輪或散裝船好望角抗擊強烈風暴實況體會

章詩如 船長

南非海域的好望角是人們所共知的特殊海域，由於一年四季強勁而穩定的西至偏西風使這一海域成為海上名符其實的「台灣東北角」，隨著現代航海的發展，船舶噸位的不斷增大，這片「台灣東北角」對當代船舶尤其是大噸位船舶的航行安全問題是否迎刃而解呢？本人的回答是否定的，以下扼要介紹超級油輪在好望角的抗風情況。

本輪載重量 290,763 T，全長 347.84m；寬 51.80m，吃水 22.15m。本航次從伊朗的“哈爾克”島（KHANG I.）開航，滿載 28 萬噸重原油，吃水 22m，經好望角駛鹿特丹，於 XXXX 年 11 月 12 日 0800 正橫南非的東倫敦（EAST LONDON），13 日傍晚接近厄加勒斯角（Cape Agulhas）南部海域遭遇了風力達 10 級以上強烈風暴的襲擊，經過情況如下。

1. 航線設計的考慮

南非當局關於滿載油輪（LADEN TANKERS）通過南非海域有明確規定，包括在南半球夏季時（16th/OCT～15th/APR）必須保持與各個最突出海角 25n mile 以外通過，並保持在“ALPHARD”淺灘以南 10n mile 外航行，在南半球冬季時（16th/APR～15th/OCT）也必須遠離南非海岸航行，但可以靠近冬季載重線區域的界線航行。對通過開普頓（CAPE TOWN）港附近的航法也另有要求。因此，通過該水域的油輪或超大型船的船長應詳讀“航行指南”的有關內容，以便設計航線時參考。

另外，在東倫敦附近，即 33°30'S 以北的非洲東南部沿岸海域，位於大陸架 200m 等深線開始並向外 20～30n mile 的範圍，在一定的氣象條件下，常常出現突然性的對船舶造成極大威脅的「怪浪」（FREAK or ROUGE WAVE），這種怪浪的形成是由於高緯度低氣壓的影響，並受幾方面能量源所觸發的向東北方向移動的複雜的巨大浪湧，伴隨著成冷鋒過境與強大的

厄加勒斯海流相遇而形是得極其特殊的海浪，這種「怪浪」的特點是以高達 20m 的陡峭浪峰緊跟著一個特別的深谷向東北方向推進，船舶與它相遇時，船體將遭到無法承受的強大縱向應力而攔腰折斷，據資料介紹，歷史上已有數艘船舶與「怪浪」遭遇而葬身海谷，為此在設計航線時應保持在這一「怪浪」區以外的水域航行，尤其是惡劣天氣時，當航經東倫敦附近應保持離岸約 50 n mile 處航行，以防萬一。

2. 風浪前的準備及抗風操縱

由於氣象傳真接收機故障，無法收到南非發布的氣象圖，只好抄收開普頓的氣象預報。根據預報得知，當我輪通過南非南部海域時將有一較強冷鋒過境，受其影響，從厄加勒斯角至東倫敦沿岸海域風況為 W~SW/20~30kn, 35°S 以南的外海 (HIGH SEA) 風況為 W~SW/40~50kn。為此，在大風到來以前 (即在 13 日上午) 對船舶內外部有關設施、物體又進一步檢查加固；對甲板上所有大艙口、水密門及其他開口重新上緊，保持良好水密狀態，安排在風浪中機艙增加值班人員，並處於備車航行狀態。為防止在風浪中突然發生跳電，決定當大風浪來襲時啟動另外兩部柴油發電機以備緊急情況下投入使用。

從 13 日下午開始，西至西南風逐漸加強，波浪增高，13 日約 2200 時，風力增加到 10 級，14 日零時風力增至 11 級，風浪方向為西，目測浪高 10m，湧浪方向 WSW，目測高度約 12m，船位於 35°20'S 021°45'E，從船艙及主甲板猛烈上浪，由於我輪排水量大，吃水達 22m(乾舷 6m)，所以船舶的縱搖、橫搖幅度都較小，船體隨波浪而做上下升降運動也很小，加上船速慢(正常 11.5kn，受風浪影響航速僅為 2~5kn)，因此大量海水從船艙及偏迎風舷湧上甲板，嚴重時從駕駛台上看主甲板幾乎全部被海浪淹沒，實在令人吃驚。船在洶湧波濤的海面上如同一道防波堤一樣受著海浪的猛烈衝擊，船體及主甲板上的所有結構與設施經受著嚴峻的考驗。要繼續保持在原計畫航線上航行越來越困難了，不論是減速、調整航向，均不能有效的減輕甲板劇烈上浪和船體劇烈振動的情況。為便於觀察周圍海況

和甲板上浪的情況以便採取相應的操縱措施，將船舶外部、特別是主甲板上照明全部開啟，大約 14 日 0100 時，當船舶調整航向為右舷受風時，成排海浪從船艙至甲板右側連續湧上浪，對船舶構成很大威脅，為擺脫當時困境，曾一度決定大幅度向左調頭轉艙至下風，但我輪船齡大，增減俾速緩慢，再調頭操縱中顯得非常遲鈍，當船舶旋回到船體幾乎與風浪方向趨向於垂直時，明顯感覺到一旦船體與波浪平行時，將不可避免的進一步加劇甲板上浪的程度。由於海況惡劣，使本來旋回性能較差的超級油輪在風浪中旋回時，嚴重受阻，延長了遭受風浪側面襲擊的時間，使船舶陷於非常被動的緊迫局面。另外經觀察發現較遠處高達十幾米像成排的小山峰一樣的波濤朝著我輪右舷艙部的救生艇等設施猛撲過來，如船舶繼續旋回，則船艙運動方向恰與波浪運動方向相反，救生艇等設施必遭破壞，因此立即右滿舵，令機艙以最大可能加俾，從而使船艙又重新迎上風，調頭失敗了。

無法調向下風，只好仍採取調整航速，不斷調整航向，使船與風浪及湧浪的主要方向保持一定的角度，以緩解船體在風浪中遭受的衝擊力和應力。根據我輪設備佈局等待點，從甲板上浪對設備將可能遭成損壞來考慮和分析，認為右舷上浪不如左側上浪對我輪及其設備影響要小一些（因為主甲板的主要設施位於甲板的右側），如貨油液壓管及閥箱、17 個貨油艙口有 11 個位於右側，此外，在右側或油管接頭附近還固定了 3 個貨油管的異徑接頭，依但被風浪打掉或損壞將無法進行裝卸貨；再從右錨機的固定裝置、右舷舷梯及艇筏等情況來考慮，認定應保持左舷艙偏迎風，而且如左舷偏迎上風，位於甲板左側的粗大堅牢的貨油管及惰氣總管路對保護甲板右舷的諸多易損設備可發揮保護作用。

另一方面，從當時的氣象條件看，離岸越遠、緯度越高，風力越強，不但浪高湧大，波長也相當長。根據氣象預報在 35°S 以南水域風力為 45~50Kn，而非洲沿岸海域風力僅有 20~30kn。基於以上兩方面的考慮，14 日 0130 時開始，決定一直保持左舷偏受風，並逐漸向非洲沿岸海域靠近。當我輪接近 35°S 附近時，即船舶已進入永久性夏季載重線區域內，

雖然風力沒有明顯減弱，反而海面開花浪增多、風浪及湧浪的高度明顯減少，甲板上浪減少，緊迫局面大為改善。14日1010時當船舶通過「12n mile 淺灘」後改向296°，情況進一步好轉，主機加速，航速達7kn，從厄加勒斯角至開普頓是沿著南非沿岸8~10n mile 距離處航行，雖然與當地航行規定有所不符，但由於外海驚濤駭浪，我們也就顧不得那麼多了。14日2200通過開普敦，再次向北轉向，基本上脫離了大風浪的威脅。

3. 教訓與體會

(1) 超大型船同樣要下決心早避風

對於超級油輪的抗風浪能力估計不足。在11月13日下午當風力尚沒有完全增強時，應早決定調頭，待大風過境後，再繼續航行，這是因為船舶的實際抵抗風浪的能力不是與船舶的載重噸位成正比而上升。

超級噸位船舶由於質量大、吃水深，在大風浪航行中船舶受波浪的影響而產生的運動形式與中小型船舶的運動形式差異很大。小噸位船舶在風浪影響中不僅產生橫搖、縱搖運動，而且隨著波浪的波峰與波谷的不斷起伏而同時產生船體的升降運動；而較大噸位尤其是超級噸位的船舶，在同樣氣象條件下不僅縱搖、橫搖幅度較小，而且其升降運動也很小，故甲板在風浪中上浪嚴重，對船舶甲板結構及其設備將造成一定的損壞，這種損壞將對船舶的安全構成極大的威脅，因此船長一定要做到心中有數，防患於未然，而決不可因船舶的噸位大而掉以輕心，相反要根據氣象預報，認真做好準備，能避則盡早避之。

(2) 超大型船舶的結構弱點不可忽視

由於大型船舶在大風浪中操縱反應十分遲鈍，船舶受波浪作用而做相應運動的幅度小，頻率低，因此波浪對船體局部衝擊力及破壞力將明顯增加。對於中小型船舶隨著波浪在做自由運動時，雖然局部受到波浪的直接衝擊而產生了局部的應力，但隨著船體的相應運動，波浪的對船體的相當一部分衝擊力通過船體結構而被整個船體所吸收，

從而使波浪的衝擊能量作用在船體局部的應力大為緩解；但對超大型船舶而言，由於船體的巨大質量和較深的吃水，船舶難以隨波浪的運動而相應運動，故當波浪直接衝擊船體某部分時在其局部所產生的應力將大大增加，從本輪在大風浪中所呈現的狀態看，似同一條較長的海上防坡堤完全處於被動挨打的局面，因此，在強大波浪衝擊下極容易造成船體鋼板及甲板設施的嚴重損壞。前不久發生的大型船在大風浪航行時，因波浪的猛烈衝擊，致船體斷裂、進水、沉沒事故或造成嚴重損失，其中原因雖然可能與船體的結構強度因素有關，但與大型及超大型船的本身不利特點有著不可忽視的直接原因，急待於研究和解決。從當前的造船工藝和技術看，船殼鋼板厚度、結構、材料的尺度和強度，不可能隨著船舶噸位的增長而成比例增加，一艘萬噸級船的空船重量與載重量之比為 1:3，一艘六萬噸級的船約為 1:6，但一艘卅萬噸級的超級油輪或超級散裝船僅為 1:8 或 1:9，從這一數字看，可以認為船舶噸位越大，其整體結構局部的強度越差(相對於中小型船舶)。這正如同船舶的動力和甲板設備與船舶的噸位的關係相似，即隨著船舶噸位的增大，其船舶動力的功率、船舶甲板設備的規格、強度以及因而相對船舶的操縱和作用能力都之下降，有著共同的特點。

(3) 惡劣天氣是否選擇近岸航線

據幾次通過南非水域的航行實際看，雖然南非當局對裝載油輪或超級散裝船有遠離海岸 25n mile 以外航行的規定，但實際上並不嚴格，尤其是南半球冬季時，如有大風警報，應盡早修正航線不失時機的向湧浪較小的淺水區、岸側水域靠近，以策安全。但同時，對深吃水的超大型船舶還要充分考慮到沿岸水深與船舶吃水的關係，尤其在大風浪氣候下，由於湧浪大起大落，使淺水區的實際水深變得更淺，為免致船舶坐底的危險，要留有一定富餘水深(UNDER KEEL CLEARANCE)確保安全，此外，離岸太近還要考慮到船舶動力的可靠性，也應留有充分餘地。

總之，在防抗大風浪的意識和態度上以及實際防範的措施上，一艘超級油輪或其他超大型船舶與普通噸位的船舶至少做同等考慮，甚至更為謹慎，切不可盲目樂觀而造成災禍。

編按：

碎浪和百嘜線

商船水手們的古老警告是這樣寫的：「小心 100 嘜等深線！」有可怕的報道稱，在 150-200 公尺（490-650 英尺）或 100 嘜深度之間出現的巨浪造成了沉船事故。當海水深度小於波浪長度的一半時，海床的影響就開始顯現出來，造成碎浪。英國的 6 英尺相當於 1.82 公尺，因此 100 英尺等深線相當於 160-180 公尺等深線。具有該 300 米以上波長的海浪對應 180 公尺水深的波浪週期約為 15 秒；另根據 IMO 的建議，船隻(300 米)長度等於波浪長度(300 米)的船隻，容易引起參數橫搖；波浪長度(300 米)需要一場強烈的風暴或者是長時間傳播的湧浪才能超過這個長度。通常巨浪隨著 3 姊妹出現，當本輪遭遇連續 3 個大浪時，就該注意巨浪出現機率升高。

中華民國船長公會 第二十四屆第3次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 112 年 12 月 10 日(星期日)上午 11 時

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

出席人員：

理事：(應出席人數 21 人，出席人數共計 12 人)

胡延章、李德仁、董加亭、盧水田、黃文堯、榮大飛、王維東、
杜松林、林沛樵、郭坤木、陳馬力、蔡希真。

監事：(應出席人數 7 人，出席人數共計 6 人)

林全良、李文愚、林寬仁、莊學偉、蔣克定、鄧華民。

請假：侯中南、陳基美、方信雄、吳天壽、陳策勤、李華龍、荀明泰、
高炳光、張中雋、藍庭旭。

列席人員：高政強、陳力民、黃湘瀕、王雯華、周金芳。

主席：胡理事長延章

記錄：黃湘瀕

壹、主席致詞：胡理事長延章致詞(略)

貳、會務工作報告：

一、第 24 屆第 2 次理、監事聯席會議決議事項執行情形：

會議紀錄，業奉內政部 112 年 10 月 25 日台內團字第
1120047471 號函准予備查，詳如議程附件一。

二、行政及會員服務工作報告：

1. 交通部航港局 112 年 9 月 22 日航企字第 1121510664 號，建置之「iMarine 航港發展資料庫(體驗版)」全面改版升級上線，本會已刊登網站，通告會員週知。
2. 交通部航港局 112 年 10 月 4 日航員字第 1121910585 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通

告會員週知。

3. 交通部航港局 112 年 10 月 16 日航企字第 1121510717 號，訂於 112 年 10 月 24 日(星期二)辦理「支持新興智慧與永續海運科技服務之辨識與整合議題」工作坊，本會已刊登網站，通告會員週知。
4. 交通部航港局 112 年 10 月 18 日船員字第 1121910610 號，為提升海上人命安全保障、強化船員航行安全意識，本局特辦理「112 年增進船員職能講習-南部地區」，本會已刊登網站，通告會員週知。
5. 交通部航港局 112 年 11 月 3 日航員字第 1121910651 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
6. 交通部航港局 112 年 11 月 13 日航員字第 1120069689 號，函轉法務部依「毒品危害防制條例」第 2 條第 3 項規定應行公告調整、增減之「毒品之分級極品項」部分分級及品項，業經行政院於中華民國 112 年 10 月 19 日以院臺法字第 1121037441 號公告修正，並自 112 年 10 月 19 日生效一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
7. 臺灣港務公司 112 年 11 月 13 日港總企字第 1120620751 號，檢陳(送)公司訂於 112 年 12 月 28 日假高雄展覽館舉辦「《SEE THE FUTURE》未來港灣峰會」電子邀請卡(中文/英文版)各 1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。
8. 交通部航港局 112 年 11 月 14 日航企字第 1121510810 號函，本局訂於 112 年 11 月 22 日(星期三)下午 1 時 30 分舉辦「第 3 屆航港大數據創意應用競賽」頒獎典禮暨成果發表會，本會已刊登網站，通告會員週知。

9. 交通部航港局 112 年 12 月 5 日航員字第 1121910742 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 交通部航港局 112 年 12 月 5 日航員字第 1121910754 號，有關 112 年度「船舶運送業及船務代理業僱用國籍船員選拔表揚」一案，惠請協助轉知所屬會員於 113 年 1 月 15 日前向本局提出申請，，本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
12. 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。

三、代辦會員勞保及健保業務

112 年 09 月 01 日至 11 月 30 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 39 人次、健保會員人數合計 12 人次，明細如下：
9 月份勞保 14 人次/健保 4 人次；10 月份勞保 13 人次/健保 4 人次
11 月份勞保 12 人次/健保 4 人次。

參、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、本(112)年秋季聯誼會 112/10/21(六)

百位會員參予，照片登載於船長通訊第 232 期。

(二)、船長通訊

1. 第 232 期於 10 月底出刊，本期寄發會員近 6 百份。
2. 作者李蓬船長，回捐稿酬 3,280 元整。
(聯名作者林寬仁船長不收稿費)
3. 作者王肖卿教授，婉拒稿酬 12,685 元整。

(三)、明年(113 年)臘八節冬季聯誼活動

地點改於台北市逸香樓舉辦，通知於近期寄出。

(四)、保全職責台北專班案

1. 報名人數未達開班標準，由原授課時間 8/3(四)~8/4(五)，第一次延期至 9/7(四)~9/8(五)，第二次延期至 12/7(四)~12/8(五)開班。
2. 人數依然未達開班標準，故本年度未開課。

(五)、BothFree | 一站式人資、會計、電子簽核雲端管理系統

1. 去年開始洽談，上半年試用平台。
2. 於十月正式簽約，並由廠商等批匯入本年 1 月至 9 月資料。
3. 十月~十二月會務人員磨合期，明年正式由秘書長線上簽核。

(六)、增購監控設備

1. 為保障本會資產與人員安全與本會試務作業流程之保密性。
2. 於 10 月架設監控系統，11 月增購小米攝影機，補強鏡頭死角。

(六)、ISO 9001：2015 證書

將於明年(113 年)2 月到期，已於 11 月中向 ClassNK 申請更新。

二、派員參加各項會議與活動

1. 中華海員總工會於 112 年 9 月 27 日，召開交通部航港局 112 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 1 次審議小組會議，本會秘書長陳力民委員代表出席。
2. 交通部航港局於 112 年 10 月 23 日，召開研議 113 年度船員專業訓練公費執行方式，本會鄭怡船長代表出席。
3. 中華海員總工會於 112 年 10 月 30 日，召開交通部航港局 113 年度船員岸上晉升訓練及適任性評估評鑑員會議，本會秘書長陳力民委員、鄭怡評鑑員、李文愚評鑑員、李蓬評鑑員、林全良評鑑員、方光明評鑑員代表出席。

4. 中華海員總工會於 112 年 10 月 30 日，交通部航港局 112 年度第 32 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估監考及考區工作人員講習會，本會會務人員黃湘瀕列席。
5. 內政部新版「人民團體數位櫃檯」線上申辦服務實機教育訓練，本會會務人員黃湘瀕，於 112 年 10 月 26 日代表出席。
6. 中華海員總工會於 112 年 11 月 20 日，召開調整「船員最低薪資標準」協商會議，本會秘書長陳力民代表出席。
7. 中華海員總工會於 112 年 11 月 23 日，召開交通部航港局 112 年度第 3 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組會議，本會秘書長陳力民委員代表出席。
8. ClassNK Taiwan 50 周年紀念酒會於 112 年 11 月 24 日台北晶華酒店舉辦，本會陳力民秘書長代表出席。
9. 交通部航港局於 112 年 11 月 28 日，召開「船員訓練專業機構新購或更新船員專業訓練設備」，本會理事長胡廷章委員代表出席。
10. 臺灣港務公司於 112 年 11 月 28 日假高雄展覽館舉辦《未來臺灣峰會》，胡廷章理事長出席參加，本會贈花籃祝賀。
11. 交通部航港局於 112 年 11 月 29 日，召開「大河之戀皇后號調整最低安全配額案」，本會船長鄭怡委員代表出席。
12. 交通部航港局於 112 年 12 月 6 日，召開「中華民國執行 STCW 公約第 5 次品質標準獨立評估案」期末報告審查會議，本會船長鄭怡代表出席。

三、主管機關發布之公告及法規

1. 「海事評議」規則第七條，業經本部於中華民國 112 年 10 月 31 日以交航字第 1120033819 號令修正發布。

2. 法務部依「毒品危害防制條例」第 2 條第 3 項規定應行公告調整、增減之「毒品之分級極品項」部分分級及品項，業經行政院於中華民國 112 年 10 月 19 日以院臺法字第 1121037441 號公告修正，並自 112 年 10 月 19 日生效。

肆、財務報告（112 年 01 月 01 日～112 年 11 月 30 日）詳如議程附件二。
（略）（上列工作報告准予備查）

伍、討論提案

第一案

提案人：行政組

案由：本會 113 年度工作計畫，詳如議程附件三，提請討論案。

說明：本計畫依照內政部規定編製。

辦法：本案通過後，將提下次會員大會通過，再報請內政部備查。

決議：同意，並於提下次第 24 屆第 2 次會員大會通過後，報請內政部備查。

第二案

提案人：財務組

案由：本會 113 年度經費收支預算表，詳如議程附件四，提請討論案。

說明：本會 113 年度經費收支預算表，係參酌本會之實際需要及 112 年度收支酌予調整。

決議：同意，並於提下次第 24 屆第 2 次會員大會通過後，報請內政部備查。

第三案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員王仲豪等 6 位船長申請加入本會為會員，詳如附件五，提請備查案。

說明：王仲豪、李舒翔、袁哲真、呂佩緻、陳君正、趙靈芝等 6 位船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第四案

提案人：行政組

案由：茲有胡家豪等 2 位船長申請退出本會，詳如附件五，經予以退會，提請備查案。

說明：退會會員計有：胡家豪、虞正富等 2 位船長，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第五案

提案人：行政組

案由：茲有周禮中等 1 位會員逝世，詳如附件五，經予以出會，提請備查案。

說明：本會會員周禮中船長於逝世，經已先行簽請理事長予以出會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

第六案：

提案人：胡理事長

案由：本會職員調薪乙案，提請討論。

說明：

- 一、 本會上次全體調整薪資為 106 年 10 月，因財務拮据近年來僅調整總務王雯華薪資，以符合勞動部最低基本工資規定，其餘職員 6 年未予調整薪資。
- 二、 呈上述，為穩定本會財務狀況，裁減秘書與顧問各一位，其工作由黃湘瀨、周金芳、王雯華三位職員分攤。
- 三、 今三位職員薪資已低於一般水平，且工作負荷增加，近年因人事費用減少，房租費用收入增加，團體會員常年會費及廣告費用收入增加，故本會財務已達穩定結餘標準。

辦法：擬調升黃湘瀕會計之薪資 6%、周金芳出納之薪資 4%、王雯華總務之薪資 4%，詳如下表，敬請同意 113 年 1 月 1 日起調整薪資。詳如議程-表 1：員薪資與調升後薪資比較表、表 2：人事費預算比較表(略)

決議：同意照上述辦法調升職員薪資；未來若有業務需求，須經理監事聯席會議同意方得增聘，但不支領薪資顧問除外。

第七案

提案人：陳秘書長

案由：討論下次理監事聯席會議召開時間乙事，提請討論。

說明：建請會中決議召開時間，以利會務工作進行順利。

辦法：因本屆理監事在職甚多，建議下次(第 24 屆第 4 次)理監事會議，時間訂為 3 月中旬召開。

決議：下次(第 24 屆第 4 次)理監事會議，時間訂為 3/23(六)上午 11 時。

陸、臨時動議(無)

柒、散會 112/12/10 上午 11 點 40 分

本會 112 年 12 月 10 日 召開 第 24 屆 第 3 次 理 監 事 聯 席 會 議



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(1/10)
報到與寒暄



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(2/10)
報到與寒暄



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(3/10)



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(4/10)



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(5/10)



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(6/10)



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(7/10)
會員們敬酒一景



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(8/10)
會員們敬酒一景



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(9/10)
會員們敬酒一景



本會 113 年 1 月 20 日 冬季聯誼會(10/10)

