

船長通訊第 236 期目錄

海商法中根深蒂固的錯誤 王肖卿	P.01
變性颱風的氣候規律及船舶避離措施 章詩如	P.09
操船點線面(三) 吉伯	P.17
船東輸掉定期租船契約官司的教訓 滿滿	P.29
西班牙王國 (Kingdom of Spain) 李齊斌	P.34
會務報導與活動花絮 秘書室	P.43

船長通訊 雜誌 第 236 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 10 月 15 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

更正啟事

本會 2023 年 10 月出刊之船長通訊第 232 期，王肖卿教授投稿之著作，本會編排有誤，特此公告，併致歉意。

一、船長通訊第 232 期，第一篇文章標題：評海商法新修草案 51 條於「貨物運送」之修正及條文擬議，內文從第 1 頁至 20 頁止。

轉載自：航貿週刊 2023 年第 6 期及第 7 期

二、接續第 21 頁，本會漏列文章標題「貨物運送章之擬議」，內文從第 21 頁起至 35 頁止。

轉載自：航貿週刊 2023 年第 7 期及第 8 期

海商法中根深蒂固的錯誤

王肖卿

要不是轉業去教書，要不是全心投入，筆者不可能去翻閱海商法的歷史，從而瞭解海商法許多不合理規定的來龍去脈，從而在這次海商法修正中，去做那麼多的堅持。但參與修法過程中遇到的最大困難，莫過於面對那些根深蒂固的錯誤觀念、堅信其為真，且不改的態度。

這些錯誤來自日本，日本雖已部分覺醒，我們卻依然捧著日本的錯誤，繼續堅持。

由於最後決定只做階段性的修法；只針對「貨物運送」章去修，所以我談的這些糾結已久的老錯誤，也都來自「貨物運送」章。

中華民國海商法公布於民國 18 年，那一年抗戰軍興，民國底定，許多法規、包括民法在內，都是同一年公布的。我們的海商法當時參考的是光緒年間的海船法，雖然該法尚未正式公布，就已經是民國了。

光緒年的海船法出自日本人志田鉀太郎之手，該人被請入清宮，負責擬稿。然當時日本並沒有針對海運的海商法，只有國內水運中提到船運的基本條文，許多如今讀來，是與海商格格不入的；例如提到租船，還需要公開公布船期。就是其中之一。另外就是租船的當事人竟然是運送人、託運人等。這些都與海商的租船大不同。記名提單居然可以轉讓，這也與國際實務相違背，但日本的民商法如今依然，我們的海商法如果寧可有違國際，也要獨尊日本，恐怕就說不過去了。

日本與德國的情況類似，都是內河(或內海)水運發達的地方，民商法雖都談到租船，但很多規定都跟海商租船的國際實務條件不太一樣。不一樣的地方，在於日本 1992 年比照歐、美、英，已另公布了日本的海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea, COGSA)，多半都已比照國際的貨物運送公約，排除了海商租用契約(CP)之適用，亦即國際海運部分已與民商的內國水運脫節。德國則依然只有民商法。大陸也在這次修法改正。以運送

契約之不同，把三種租船納為同一章，使與他種租船同樣使用租船契約(CP)的論程租用(Voyage Charter, VC)不再與定航(Liner)的運送契約(Contract of Carriage)攪和在一起。

海商法涉及國際貿易與國際海商行為。也就是說，貿易對手可能不是本國人，爭議糾紛的對象可能不是本國人，尤其國際往來逐漸密切；船舶掛的是外國旗，老闆與船員可能卻是本國人，或者裝的主要是外國貨。外國船可能在本國發生海事事故，在本國造成油汙染或其他汙染，或沉沒、或擱淺、或與本國船發生碰撞、或者火燒，總之即使在本國出了事，處理的法規也不能光用本國的標準去處理，而必須參考國際公約的規定處理。海商法因此與其他國內法不同，必須參考國際公約與規制，因此必須兼顧國際之規定。

貨物運送也是一樣，光是貨物運送的國際公約就有已生效的三個，已經公布、開放簽字卻未生效的亦有兩個，而且國際公約跟國內法還不一樣；不是新公約出來，舊公約就失效了。生效也不是在國際間強制生效，而是只在公約的批准國之間生效；中華民國對國際公約的態度，民國初期就這樣，國家動盪，不太參與國際事務。三個生效的國際貨物運送公約都不是簽字國；也不是批准國。國民政府到台灣之後，對於國際的公約或規制，因無法參與，因此是自由選用的。我們的「貨物運送」章，在台灣修改兩次，有參考海牙威士比規則的，也有參考漢堡規則的，總之是個大雜燴。

一、「運送契約」在定期班輪「貨物運送」章的弔詭

今(民國 113)年 4 月 26 日在交通部航港局公聽本次修正「貨物運送」章草案的會議中，宣布這次修正依海大教授的意見，應以「運送契約」為主軸，所以該章的「運輸單證」應該叫做「『運送』單據」，因該章所有的專有名詞都應以「運送」兩字為首。這是衝著筆者在前次(113.2.27)針對本版修正草案首次公聽會中建議「運送單據」應該是「運輸單證」來的。事實上「兩者原文不同」，自無法混為一談。

「貨物運送」章的原始章名，確實是「貨物運送契約」章，這個稱從民國 18 年公布海商法始迄民國 88 年修改刪除「契約」兩字，章名才變成今日的「貨物運送」。

然「運輸單證」原文來自運輸(transport)與單證(document)兩字，係因運輸工具而簽發，像海運的載貨證券(提單)(Bill of Lading, BL)、海運單(Sea Waybill)、電子運輸紀錄(Electronic Transport Record)。空運是空運提單(Air Waybill)、陸運的提貨單或提貨收據(Receipt)。而「單證」(document)的翻譯，則是根據聯合國公告的正式中文。

有趣的是，雖以運送契約為主軸，事實上在定航班輪的「貨物運送」章，可能連一份正式書面的「運送契約」都不會有。這使相信理論、定案運送契約為主軸的說法大打折扣。

依 1924 年海牙規則第 1 條(b)項定義的首句；「運送契約」(contract of carriage)之意義，為「僅適用於由載貨證券或任何類似名義能代表海上貨物運送契約之單證。」公約的意思，係因零散貨、量少的貨、出口裝運時間不固定的貨，在海運定航班輪貨物運送之現實中，無法洽訂書面「運送契約」。因此定航的「運送契約」通常不存在；只是按民法第 153 條第一項「當事人互相表示意思一致者，無論其為『明示』或『默示』，契約即為成立」的概念；以「運輸單證」上記載之運送條件代表契約。即由單證代表「默示」契約之存在。這也印證鹿特丹規則特別增列「批量契約」(volume contract)，定義因批量大，始簽訂書面契約之理由。海牙規則之外，其他任何一個國際貨物運送公約，也都如此理解「運送契約」。換句話說，實務上印證，在定航班輪中或許根本就沒有書面「運送契約」，只有「運輸單證」所代表的、所默示且未曾存在明文簽訂的書面「運送契約」。

定航班輪的「貨物運送」通常只是少量零散貨物；貨量少、交運時間不固定、非定期、定量交運船運出口；兩個月一次；三個月出貨一次的情況所在多有，已如前述。20 呎貨櫃流行的年代，實務便見有一個櫃子拆開有 40 個貨主的情況，運送人豈有與如此不定量之小額貨主簽訂「運送契

約」的可能？因此除非批量貨，一個月出貨 50 個櫃子，或者 500 個櫃子，始有可能簽訂書面契約，或為穩住客戶。或為以優惠價格給予艙位之預定。相反諷刺的，是真正的書面「運送契約」反無納入海商法「貨物運送」章的必要(契約自由原則)。就如前述來自鹿特丹規則的「批量契約」，因為尊重契約自由原則，所以可納入，也可以不納入海商法。

而作為收散貨的海運承攬運送人；將零散貨收齊成整櫃，再交付船運業者託運。承攬運送人縱使成為船運業面對的最大託運人，亦缺乏與船運業簽訂書面「運送契約」之意願。因交付船運尚須選擇合適之船期託運。承攬運送人有必要依貨方要求的到達時間，選擇符合船期需要的船運業。一旦簽訂了書面「運送契約」，選擇合適船期交運貨物的自由便失去了。承攬運送人自不願以放棄選擇船期之自由，換取來自船運業者提供之其他優渥條件。這是說明定航何以少見書面運送契約、而常見以運輸單證作為運送契約代表的鐵證。也是定航班輪「貨物運送」的常態與現況。

「貨物運送」因此並不以「運送契約」作為主要規範標的，卻僅以「運輸單證」、以代表「運送契約」的名義，成為該章規範的主要標的。

運輸單證因此逾越「運送契約」，成為「貨物運送」核心議題。透過單證種類，非但可了解海運之發展過程，亦可了解海運的發展趨勢；傳統海運載貨證券(Ocean Bill of Lading, Ocean BL)之記載，僅貨物裝運港到卸貨港之記載，是 1924 年海牙規則時期的唯一一種運輸單證，迄至 1968 年的威士比修正案，海運載貨證券依然是當時運輸單證認可之唯一一種單證。

租約下簽訂之海運載貨證券，因海運單證轉讓之傳統、使單證權義處於非租船當事人間時，依然受公約管轄，因此迄今仍屬海商法統轄之運輸單證種類之一。

隨著貨櫃運輸的發展，海陸聯運的複合式載貨證券(combined transport BL)、乃至結合海、陸、空、內水物流發展之多式聯運載貨證券(multi-modal transport BL)陸續出現，多式聯運最後淘汰了複合式載貨證券，成為目前定航班輪(liner)簽發的主流單證。為亦有擴大解釋複合式之單證存在於海

運承攬運送的單證之中。

「運輸單證」依其收貨地及目的地之記載，表明運送責任的範圍。依託運人通知之貨物內容之記載，表明貨物種類及品質。幾箱、幾件、多少體積、重量等之記載，決定交貨時是否產生毀損或滅失，以及託運人是否須負虛報貨物內容的責任。是否有註明交付時間之記載、加成運費之收取，表明運送人是否須負責遲延交付或遲到之責任。依其是否有貨物價值之記載、加值運費之收取，表明是否須負責高價貨物之賠償。是否註明裝載位置為甲板下或甲板上，決定是否須負責裝載甲板所應負之責任。以及受通知人或記名受貨人之記載，表明是否有誤交貨物之責任。簽發單證的運送人之單證抬頭(headline)或簽字，因此應負運送責任等。種種運送條件都說明著「運輸單證」得以代表「運送契約」的存在而已。然而「運輸單證」雖代表「運送契約」，卻不等同「運送契約」。還原「運輸單證」之原文；不因該章依「運送契約」為主，即應將「運輸單證」統稱之為「運送」單證。

二、「貨物運送」章的第一個根深蒂固的錯誤

這是源自日本民商法的錯誤，從民國 18 年訂定海商法時就存在了，就是把日本民商法中內海的論程傭船，與海商法中的論程租用(voyage charter, VC)混為一談。把論程租用的租用契約(charter party, CP)與定航班輪(liner)的運送契約(contract of carriage)看成一樣；本次草案修正第 38 條第一項第二款的說明欄，還硬著頭皮說「租用契約」是「運送契約」。因論程租用不像其他兩大類光船租用(bareboat or demise charter, BC)與論時租用(time charter, TC)一樣，少有轉租情形，收「運費」而不是收「租金」。因而與其他兩種租用不同？所以是「運送」？收「租金」才能是「租用」？唯契約卻同樣是租用契約(CP)。日本的海上貨物運送法排除了租約(CP)的適用，已如前述。所以不同於民商法中的傭船，我們卻仍將現行法的第 38 條第一項第二款「船舶全部或一部之運送」在草案說明中，說指的是「論程傭船」(VC)。且修法草案說明中還要仿日本民商法的翻譯，以「傭船」

為名，將”charter”一字在中華民國弄成兩種不同的翻譯。算不算擇「誤」固執呢？

三、第二個錯誤是致命的錯誤

這個錯誤在現行海商法的第 74 條第二項，時間不久，是民國 88 年海商法修正時，定案倒數前某次、依某律師的建議，一日之內做成的改變；在本來合理的第 74 條第一項「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責」之後，畫蛇添足增加了第二項「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」這什麼意思呢？又造成什麼樣的後果呢？

嚴格來看，第一項與第二項的兩個說法是矛盾的；既然簽發自己名義的單證，就應該依單證的記載全部負責。怎麼又說海運以外其他的運輸，只能負保證責任？真正要負責的，還是其他路段的運送人？

語焉不詳的部分；海運再轉他種運輸；如河運、如包括鐵、公路的陸運、如空運，或有其他也是海運的呢？也只負保證之責？而其他路段的運送人則需要負起自己運輸路段的責任。

多式聯運既已為目前定航貨櫃運輸幾全面化後之常態，運輸單證包含紙面海運單證及電子單證在內，無論運送人或提供運輸工具之實際運送人，所簽發之單證，單證正面必定有「多式聯運」單證(multi-modal transport document)印刷字樣，本次修法如仍不刪第 74 條第二項，即無以符合目前經營定航所簽發之「多式聯運」單證之運送人需求。以及視而不見目前貨櫃運輸全面化之事實與定航簽發多式聯運單證全面化之現況，繼續保留第 74 條的第二選項，無疑就是在為難運送人。

簽運輸單證的負責人，在單證上有收貨地點，有交貨地點的記載，已經是全程運送，所有其他路段都是簽單證的人安排的。怎麼可說要其他路段的人出面負責？貨方知道其他路段負責的運送人是誰嗎？又怎麼去找

單證記載以外的第三者負責呢？根本也是給託運人找麻煩。不是嗎？

此外，我們訂的是海商法，規定如只有前面說的第一項，所謂負責是按海商法負責，也就是按現行規定，運送人有免責、有責任限制規定去負責，條文清清楚楚。其他路段發生在哪裡？按哪個國家的鐵路法、公路法負責？就不知道了？運送人也產生困擾。打個官司解決糾紛要請多少律師？搞熟哪國的法規才能解決問題呢？當然也是給運送人找麻煩。不是嗎？

長榮海運是中華民國第一個發展貨櫃運輸的公司。也就是說民國 57 年(1968)是中華民國貨櫃運輸的起步，比國際發展貨櫃運輸約晚了近十年，民國 88 年，多式聯運單證(multi-modal transport document)的簽發還沒有現在普遍，所以問題顯得還不嚴重。現在貨櫃運輸的發展、多式聯運提單、多式聯運海運單、多式聯運電子單證的簽發已經如此普及化的年代，運送人再不能依海商法全程負責，也就是「不刪除第 74 條第二項」，將會導致致命的錯誤了吧？

這個錯誤衍生的錯誤，則是考量運送人無以全程負責時，內陸貨櫃集散站公會提出質疑，主政單位之回應係為該種行業特別在第 76 條第二項增列「內陸貨櫃集散站」一詞，包容該行業得以適用海商法應對索賠。如果刪除了第 74 條第二項，則第 76 條第二項也就不必增列了；因全程如果包括內陸貨櫃集散站，簽發運輸單證的運送人自會出面依海商法負責，運輸單證的交貨地點不在內陸貨櫃集散站，則該行業即可不必負責，自然第 76 條第二項也就不必增列了。這個錯誤的影響可大了。

四、第三個錯誤最明確卻也最無稽

第三個錯誤也自民國 18 年首次公布海商法時便已存在，從未有人質疑的理由可能非常無稽，因為沒有人看得懂該條文寫的是什麼，為什麼這樣說呢？

該條文依現行法第 59 條的內容便可了解「載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。」看得懂嗎？什麼是「先受發送或交付之證

券」呢？因為只要持有這種證券，就可以先於他人主張領貨了。而其前提條件是發生在；

(一)、「載貨證券之持有人有二人以上」，以及

(二)、「尚未交付貨物」前。

這兩個前提條件的處理，其實第 58 條就已有所訂定，第 58 條有「1. 載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付。」「2. 不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。『二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物』時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。」以及「3. 『載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力』。」而其中的 2 項後段與第 3 項，不正是針對「持有人有兩人以上」、持有正本載貨證券請求提貨時應有之應對嗎？何以又會有持有特殊所謂持「先受發送或交付之證券」時的面對？真令人匪夷所思啊！

113.2.27 的公聽會上，經筆者提出質疑問後，現場與會者，包括法官幾都異口同聲，稱從未見過這種載貨證券(提單)，全國律師公會聯合會卻有人說「雖未見過」，「承認這是雞肋」條文，而以「或有可能存在」的理由，留下該條不刪。不知道這是否是該條從民國 18 年訂定至今，仍留存於第 59 條的原因。這個錯誤是不是太無稽呢？

以上這些公聽會上發生的情況，都可以取具會議紀錄求證。有興趣進一步了解這次海商法修正的讀者，可以去看七月下旬出刊航貿周刊中的「三大關鍵議題檢視海商法本次的階段性修法」，做進一步的了解。

變性颱風的氣候規律及船舶避離措施

章詩如

〔提要〕此文重點論述了颱風演變成溫帶氣旋以後的系統——此處稱「變性颱風的氣候規律」。包括：變性颱風的發生頻率，強度特徵，出現的季節，地理分布，移動路徑，大風區的分布等，並結合 XX 輪的實際航行提出避離這類天氣系統的具體措施。

一、引言

20XX 年 9 月 28 日下午，XX 海運公司所屬的集裝箱 XX 輪離開韓國某港駛往北美西海岸。該輪滿載出口，甲板上有五層高重箱。為保障航行中船貨安全，要求途中風力、風浪小於 7 級，湧浪低於 3m。啟航前該輪向 Ocean Order 提出氣導申請，要求盡可能提供最小風浪航線。根據當時的天氣系統演變和中期天氣型勢分析，考慮到時逢季節轉換，北太平洋溫帶氣旋日趨活躍，氣旋串尺度有時可延申到中太平洋。

Ocean Route 認為，如果採用大圈航法，勢必將置該輪於氣旋中心所在的緯度，因此建議該輪經日本輕津海峽恆向線航行到 $45^{\circ}\text{N}180^{\circ}\text{E}$ ，然後再恆向線至目的地港。

XX 輪出津輕海峽後不久，便遇到了較強的風暴系統。然而這個風暴並不是普通的低壓系統，而是由 0119 號颱風利奇馬（LEKIMA）演變成的溫帶氣旋。為便於區別我們稱之為變性颱風。一般來說，颱風進入西風帶以後大多減弱消失，少數在冷空氣激發下重新發展。能發展到中心氣壓低於 1000hPa，有閉合等壓線環流，生命史超過 48h 的變性系統則較少見。XX 輪遇到的利奇馬變性颱風確是例子之一。為此，下面將對這類天氣系統的氣候規律作一概略性論述，並試圖尋求一些船舶避離措施。

二、變性颱風的氣候規律

1. 出現頻率

變性颱風來源於熱帶系統，發展於中緯度，是一種特殊的海洋溫帶氣旋。它出現的頻率非常低，在我們普查的 20 年 3000 多個北太平洋溫帶氣旋個例中，變性颱風有 103 例，佔 3.4%，年平均只有 5.3 個。

2. 時間分布

變性颱風頻率雖低，但時間分布卻非常集中，集中出現在 8,9,10 三個月。8 月份最多，1.45 個。4~7 月份平均只有 0.2 個。12 月到來年 3 月，由於颱風本身的數量已很少，而且只活動在低緯度洋面上，所以這四個月沒有變性颱風出現。

不難看出，變性颱風與溫帶氣旋因起源和生成條件不同，所以出現的季節截然相反。變性颱風出現在暖季，這正是一般溫帶氣旋的衰弱期。在時間分布的密集性上差別就更為突出：溫帶氣旋的高峰期在 12~2 月，頻率佔 33%；變性颱風在 8~10 三個高峰月，頻率高達 76%。夏季 6~8 月雖然是溫帶氣旋的淡季，強度弱，數量少，然而所佔比例也有 17%之多；變性颱風則不燃，在冬季為其衰弱期只有 0%。這一統計數字給了我們一個重要提示：即使在暖季，也不能忽略對溫帶氣旋的監視。來自於低緯的熱帶氣旋，往往在冷高壓激發下強烈發展，就像 20XX 年 10 月初 XX 輪在日本以東遇到的變性系統一樣。因此在船舶導航或船舶在海上航行期間，對颱風轉向進入副高壓北側的熱帶低壓系統，都要給以密切的關注。

3. 強度特徵

通常人們對颱風的發展和路徑變化非常重視，然而一旦颱風減弱為低氣壓就不那麼在意了。實際上，熱帶低壓還有一定的殘存勢力，其內部對流性結構和小型海龍捲對在航行船舶仍構成威脅。由於那時不再有來自於陸地的颱風警報廣播，系統的尺度又很小，實況天氣圖上找不到蹤影，所以在此特別提請船長注意。

至於熱帶低壓在寒帶冷空氣入侵後的發展情況，人們就更少關注了。事實上，這些變性颱風可以發展到很強的強度。在統計的 103 例中，最大風速都超過了 20m/s，有的近 40m/s，達到了颱風的強度。中心氣壓都降到了 980hPa 以下，其中 10% 低於 960hPa，成為最強類型的溫帶氣旋。

4. 地理分布

我們將變性颱風中心氣壓下降到 1000hPa 的位置，定為變性颱風的生成位置。我們可以看出，最大頻率中心在千島群島東南方。日本列島頻率也較高。中國黃海南部有一個弱中心。就緯度而言，最集中的緯度帶是 35°N~45°N, 佔 63%。往南到 30°N，往北到 50°N 頻率較少，各佔 15%。30°N 以南和 50°N 以北的機率更少，只佔 7%。由此可見，颱風在 30°N 以南時不易變性，只有越過 30°N 進入中緯度冷高壓區後才有發展為變性颱風的可能。這種演變絕大多數發生在 130°E 以東，中國近海的機率很少。颱風越強，(編按:500 豪巴氣象圖上)高空長波槽的經向度越大，變性點的緯度就越高。個別颱風可能一直移到 50°N 以北，才開始變性。

5. 移動路徑

由於變性颱風主要發生在夏末秋初，(編按:500 豪巴氣象圖上)東亞長波槽較弱並且位置偏西，所以它的移動路徑大體分為兩類：形成於中國東部沿海到日本的變性颱風在槽前偏南氣流引導下一般移入鄂霍次克海，少數穿過勘察加半島進入白令海西部；形成於日本列島 160°E 的變性颱風在槽前西南氣流引導下，一般移入白令海中西部，少數北上進入鄂霍次克海東部和勘察加半島。源地在 160°E 以東的少量變性颱風因東亞長波槽較遠，往往只受控於較活躍的中太平洋淺高壓脊，路徑隨脊的東移而東移，亦隨脊的替換而呈南北擺動態式，但最終大多進入白令海東部和阿拉斯加灣，極少數消散在北美西海岸。另外，170°E 以西的變性颱風如果恰逢北太平洋上空為緯向環流，在平直偏西氣流引導下，也將呈現上述的路徑特徵。

6.大風分布

變性颱風6級以上的大風區域與冷空氣強度、鋒面位置、周圍天氣系統的配置密切相關，所以風場呈不對稱性和不均勻性特徵。統計表明，最大風速出現在變性颱風東北部的機會最少，佔 9.8%；較少的是西北部，佔 12.6%；較多的是東南部，由於這一方位是強而穩定的太平洋高壓區，它與變性颱風之間形成了較強的氣壓梯度，因而大風機率高達 28.6%。變性颱風中心的西南部冷峰活躍，氣壓梯度大，鋒後常常是亞洲最強的地面冷高壓，所以大風出現的機率最高，達 49%。

三、 船舶避離措施

1. 建立氣候概念

任何事物都有其發生發展和消亡的內在規律，天氣系統也不例外。在每日實況天氣圖上看到的只是系統的瞬間圖像，然而如果追蹤它、研究它，並進而將視線擴展到千百個同類系統，就會發現它們的特徵相似，並且遵循著共同的活動規律，這就是氣候背景。我們有了氣候概念，那麼再遇到同樣的天氣系統，其來龍去脈十之八九不會突破對它所認識的範疇，這也是筆者在文中用較大篇幅論述變性颱風氣候特徵的目的所在。它有利於船舶選擇和制定適宜的氣候航線或啟用氣象導航服務。

2.了解系統的差異

變性颱風與溫帶氣旋最大差異在於生成原因、出現頻率、時空分布等。在其發展過程中可與溫帶氣旋視為同類系統。為敘述方便以下統稱為氣旋。氣旋與颱風的差異很大，主要區別在於：**颱風**是低緯熱帶系統，範圍小、暖心、有眼、無鋒面，雲系的螺旋結構緊密清晰，大風集中在中心附近狹窄的地帶裡，環流及各種天氣現象為準對稱均勻分布；**氣旋**是中緯度系統，中範圍，雙重冷鋒結構，有時有眼但不明顯，原颱風中心有冷暖鋒面，雲系密集而螺旋結構鬆散，環流及各種天氣現象非均勻分布，大風主要出現在第二重冷鋒面附近及氣壓梯度大的區域，最大風速通常比颱風小但範圍

非常廣，6 級以上大風區有時會覆蓋半個洋面。可以說，船舶避颱風是避其眼，避其路徑；遇氣象炸彈則更多的是及早避讓，避開其強風長浪區，調整到 7 級以下風區航行，並根據氣象實況，靈活修正航線。

3. 注意氣旋的突發性發展

各種天氣系統都有其固有的發展速度，或均勻或快速，唯獨海洋溫帶氣旋會經歷突發性發展，稱爆發性氣旋，其觸發機制為寒帶的冷高壓南下，切入原來的熱帶風暴系統。據統計，北太平洋溫帶氣旋中心氣壓下降率平均 12h /6.0hPa，24h /9.3hPa；在突發性發展階段，下降率平均 12h /12hPa 以上，24h/24hPa 以上(編按:當 LOGBOOK 觀測到每小時氣壓下降一豪巴時，船隻便進入危險區域)。強下降率必導致環流的氣壓梯度加大，梯度風隨後加大。第二道冷高壓空氣的大量高速捲入，會加強鋒系結構，最後加強了整個系統。這種爆發性氣旋(氣象炸彈)最常出現在日本北海道以東洋面，船舶應給以高度重視。

4. 氣旋大風的具體避離

以上三節多從宏觀上、概念上論述氣旋大風的避離，下面具體談幾點避離措施。

- (1)避開氣旋中心區。該區風力不強但浪大，不同方向的浪疊加後，使海浪不再成層排列而成塊狀，像一座座小山佈滿海面。
- (2)避第二道冷高壓鋒面。主要指氣旋中心西南部，冷鋒從橫轉(颱風系統冷鋒造成)豎作逆時針旋轉(第二道冷高壓南下造成)，鋒面附近氣壓梯度大，風大浪高且方向急轉，船舶不易調控。
- (3)避高低壓之間的急風區。主要指氣旋東南部，它與太平洋高壓間的梯度風隨冷鋒轉豎而不斷增大，風力往往超過氣旋中心附近的強度，加上多為南風，這對緯向航行的船隻頗為不利。

(4)選溫帶氣旋東北側。大風機率最小，風區範圍小，西行船還可獲得順風順浪。

(5)選氣旋西北側。大風機率較小，風時短，因系統總體是東移的。

(6)選氣旋中心附近的弱風區。這一點得益於氣旋比颱風的螺旋結構鬆散，實況圖上經常可以看到，氣旋外圍第二道冷高壓風力 7 級以上，而颱風系統中心附近不到 6 級。東行船舶喜歡走氣旋南側以獲得順風順浪，但有時為避中心駛離太遠反而誤入強風區。

這裡給一組參考數據：中心區掌握在半徑 60 浬，走南半圓的船只建議將航線調整到距中心 60~180 浬範圍，最遠不超過 240 浬，然後沿環流的切線方向航行。

四、XX 輪避離「利奇馬」氣旋強風

1. 天氣系統演變

颱風利奇馬於 9 月 30 日在東海減弱為熱帶低壓，然後隨中緯度低壓向東北方向移動。10 月 1 日在日本海重新發展演變成溫帶氣旋（變性颱風）。

氣旋生成後恰遇 500hPa 形勢調整(編按:500 毫巴氣象圖上)，太平洋淺高壓脊(編按:500 毫巴的高空長波)快速東移。這一調整使氣旋呈現以下特徵：第一，未發展成長波系統，只是在颱風系統的低壓外圍旋轉東移。第二，路徑曲折，1~3 日，颱風低壓中心在第一個淺脊後，西南氣流引導下向東北移動；3~5 日，在第二個淺脊前西北氣流作用下，向東南移動；5~7 日，第二個淺脊併入東太平洋長波脊後經向度加大，氣旋在西南氣流引導下，再次向東北移動。第三，路徑漫長，該氣旋最終消散在阿拉斯加內陸。源於日本列島以西的變性颱風行程如此之遙極為少見。(編按：依照文內描述，第二道冷高壓的冷空氣並未切入颱風系統冷鋒內，所以並未形成氣象炸彈)

2. 船舶避離強風

- (1)9 月 30 日～10 月 1 日，根據颱風將在日本海演變為溫帶氣旋並向東北移動的預報，船長和 Ocean route 一致認為應改變出津輕海峽 RL/45°N180°E 的原航線，沿 41.5°N 正東航行以盡快拉大與氣旋中心的距離。
- (2)0201Z，船舶位於 41°.5N 156°.6E，受氣旋外圍影響出現東風 5～6 級。根據 Ocean Order 數值預報，氣旋將發展且路徑曲折，預報位置為：0212Z/46°N146°E，0312Z/46°N158°E，0412Z/43°N179°W，0512Z/47°N162°W，0612Z/57°N150°W，路徑呈波狀。這一預報使船舶既不能按計劃 RL/43°N180°E，又不能改向東南駛離低中心太遠。原因是，若 RL/43°N180°E，到 0412Z 船將位於氣旋中心區；若向東南行駛，改向 104°RL 到 38°N175°E，那麼 0300Z～0412Z，船舶將逐漸從氣旋東南側轉入西南側，距中心至少 300 浬以上，可遇到東南風轉西南風 7～9 級，陣風 10 級，並將遭遇強橫風，為此 Ocean Route 建議船長仍沿 41°.5N 東航，船長採納了 Ocean Route 意見，於 0400Z 行至 41°.23N/171.6E，為東風 7 級。
- (3)根據氣旋將向東南東移的預報，4 日 Ocean Route 建議該輪 GC/48°N128°W，以避氣旋 8 級以上強風。船長立即呼應，改 90°為 70°行駛，0500Z 位於 43°.88N/178°.38E，東北風僅 5 級。據事後分析，0400Z～0412Z，該輪從中心東側轉入東北側，距中心 180～200 浬。2～5 日是船舶主要避離強風階段，雖然頂風頂浪航行，但風力一直在 5～7 級，成功避開了氣旋東側 8 級以上大風。實況表明，2～7 日，氣旋東側最大風力達 9～10 級。

五、結束語

北太平洋天氣複雜惡劣，南有颱風北有氣旋。氣旋的頻繁度又是颱風無法比擬的。它們所造成的狂風巨浪永遠是越洋船舶的大敵。就目前來講，大洋行船面對的各種風暴系統還是以預防，避離為主，萬不得已才抗之。目前遠洋船舶上可以收到很多氣象和海洋資料，有實況圖表，也有時效數天的預報圖。這些圖表都是語言，都在說話。如果航海人員在不斷總結航海經驗的同時也注意總結氣象經驗，注意多掌握些氣候規律，那麼再看這些天氣圖，就會讀出更多的東西。在危急時刻，在陸上氣象導航機構鞭長莫及的情況下，具有深厚的氣候知識和準確判斷系統的能力，會對船舶成功避離危險天氣起關鍵性作用。

(編按:美國人稱此為氣象炸彈 Meteorological Bomb，主要成因為高緯度冷高壓南下，如蒙古冷高壓，白令海的阿拉斯加冷高壓，遇到北上的熱帶氣旋所造成的，詳見航海氣象講座，

<https://youtu.be/z9xPGe0gxjY?si=4eflsakc9TXkdSIE>)。

操船點線面(三)

吉伯

操船點線面 - 7 船上的迴旋支點，並不是在固定位置

不論有多少不同迴轉的力量，都會在船舫線上的一點，會達到平衡，它不會向左，也不會向右移動，只會沿著船隻的中線前後移動，我們叫 Pivot Point PP 迴旋支點。

迴旋支點的位置，在船上並不是固定的，作用在船身的各種力跟動量，也是隨時在變，基本上，船隻前進時，在迴旋支點之前的力量，是以海水的阻力為主，將船頭往後推，在迴旋支點之後的力量，以本船的動量與螺旋槳推推力為主，推著船體向前。因為現在 GPS 位置精度達到 1 米以內，船船尾的位移，在船隻迴轉時，迴旋支點的位置，變更為清楚。使我們對船隻的操縱，進入到新的學理與學程之中。

船隻在高速的時候，迴旋支點位於船頭往後四分之一或是以前說的三分之一船隻全長的位置。

當船隻剛剛在水中啟動時，水流阻力小，迴旋支點位於船頭往後全長 8 分之 1 的位置。

在圖 13: 從靜止起動的轉心

單車固定螺距船，進車螺旋槳右轉。起動時船速越小，迴轉力距越遠，迴轉效果越快。

進車時，迴旋支點在前，車舵的迴旋力距大，用車舵來控制前進的方向。到車時，迴旋支點在後，前陣的迴旋力距大，用頭車船來控制後退的方向。

在圖 14 利用不同的進距修正對地速度向量線，穩定在新的航向上表明，在不同的潮汐狀態中，需要不同的進距，不同的迴旋曲線，不同的舵角，如果船員不知變通，船隻就是直接擱淺。這在當地港口是常識，對不知情的人，就是奇談。為何要右轉的船，要先向左轉，才轉的過去。當流水往東北流去時，本船如果要向東北轉向，也就是向下流方向轉向，是困難的。反之，如果船隻是向西南方轉向，向流水來的方向轉向，向上游轉向是容易的。這個圖形上，迴旋支點並沒有變，但是在有潮汐的水道，潮水會幫助或是減慢船隻的迴轉速率，這個在我們每天當值的大海裡，並沒有辦法明顯的感覺到。當船隻在狹窄水道操縱時，會造成額外的困難，尤其是有強大水流影響時，代價就是擱淺，讓本船在轉彎處擱淺。

立刻穩住本船是一個全時性的需求，上圖固然說明了，迴旋支點主要隨著外力在變，同時也顯示船隻的操縱需求，也是隨時在變，能不能變通，也就是你操船的船藝，一艘船操縱穩不穩，船長還要注意船隻的迴轉速率夠不夠？也就是 Rate Of Turn, ROT 船長如果能夠了解多少度的迴轉速率，是本船的極限？一旦迴轉速率超過這個極限，也就是每分鐘轉向超過多少度？本船可能很容易失去控制，產生擱淺與碰撞的危險，尤其是附近有其它目標的時候。如果迴轉速率不夠，經常會撞碼頭，例如釜山 Milano Bridge 與 高雄 OOCL Durban，原因就是第二階段迴轉時的水流阻力不夠。

操船點線面 - 8 轉心位置不同，造成迴轉困難

1. 船隻的主機啟動了以後，這時如果是進車，就會在船頭部位，產生一點點阻力，這時迴旋支點，就會移到船頭附近的位置。
2. 船的主機剛剛啟動的時候，轉數還未建立，前進的力量還不大，這時候水流的阻力也不大，所以迴旋支點，接近在船頭後面船長的 8 分之一處。
3. 要等到船隻的主機出力持續加大，這時船隻受到的水流阻力也變大，迴旋支點就開始往後面退，倒退至船頭後面 4 分之一船長的位置。

請見圖 15，轉心位置不同，造成迴轉困難，

1. 船隻剛剛起錨，此時打左滿舵動車，因為速度剛剛建立，所以水流的阻力也小，剛動車時，迴旋支點在船頭部位，為綠色。用舵的迴轉力距用綠色箭頭代表，剛啟動時最大，如果是船首推進器，又另當別論，因為與迴旋支點太近，此時作用最小。
2. 船隻在慢速前進的時候，因為速度慢，所以水流的阻力也小，此時迴旋支點開始往後退，退到大約船頭後面 8 分之一船長的位置，為藍色。此時的迴轉力距，就比剛啟動的時候要小一些(短 8 分之一船長)。
3. 等到船速建立以後，速度越來越高，其時水流的阻力，越來越大。迴旋支點就被推到更後面的位置，如圖上，是船頭後面四分之一船長的位置，為紅色(短 48 分之一船長)。
4. 以前的研究，迴旋支點是在船頭後面三分之一船長的位置，因為以前都是以全速前進來做的測量，所以認定是在船身長度的三分之一的位置。

以前認定的轉心位置，所以會與現在估計的位置矛盾，主要的原因，就是因為迴旋支點的位置，是隨船速與水流的變化而改變。這是一個很重要的觀念。在起錨掉頭，主機剛啟動的時，舵角橫向推力作用的迴轉力臂

長，力距最大，船隻的迴轉速率就高。等到船首向迴轉超過 90 度以後，船長認為剩下的 90 度，也會迴轉很快，一邊走一邊轉就好了。孰不知在加車前進的時候，隨著主機轉數增加，迴旋支點就持續往後退，迴轉力臂越來越短，迴轉力距就越來越小，最後甚至可能停止迴轉，轉不動，加上因為水流的方向，並沒有隨著船隻迴轉而改變方向，本來順水的流，轉過 90 度以後，反而變成逆水，造成船隻的碰撞。這個錯誤最大的原因，就是不瞭解迴旋支點與流水方向的變化，認為船隻的迴轉速率，都是固定不變的，而事實卻是迴轉速率越變越小，船隻由快轉，變慢轉，最後不轉變出事。

前面講了進車時迴旋支點的變化，一邊走一邊轉的危險，那要怎麼掉頭，才不會危險？

答案很簡單，先看看怎麼下錨？船隻應該先在錨地外面掉好頭，再直直開過去，減車停車，下錨。圖 16，拋錨掉好頭，再直線前進。這是不是很遜？錯。這是標準操作，尤其是操縱大型船隻 VLCS 時，如果你還不知道，就危險了(圖 17，進航道一邊走一邊轉)。看看前面在 1400 公尺遠的時候，有一個 turning bearing，就要開始用舵的船位，看起來好像是慢慢轉就可以，其實是在 1000 公尺遠的時候(這是軍艦的六倍船長)，就要轉到最後的方向，船隻的慣性會繼續向南滑行，到距離 800 公尺遠的地方，還在航線上，才是真正進入航道。要檢查船隻的航路，是否進入正確航路，可以採用平行游標 parallel index 的方法來確認。(在近接避碰裡有說明)

我們再看看原來起錨調頭的操作，應該要如何修正？(圖 18，起錨掉好頭再走)

1. 船隻剛剛起錨，此時可以使用船首推進器，先建立船頭調頭的力距，因為此時沒有船速，迴旋支點在船舳部位，等到船頭開始左轉，打左滿舵動車，因為速度剛剛建立，所以水流的阻力也小，這時迴旋支點移到船頭部位，舵的迴轉力距，用綠色箭頭代表，剛啟動時最大，此時前進距離短，迴轉速率大，應該善加利用沒有船速的優點，大車大舵，kick ahead，加速迴轉，用車時間不宜過久，保持低速，盡量在原地掉頭，必要時到車，避免產生船隻的前進慣性。
2. 船隻在慢速前進的時候，因為速度慢，所以水流的阻力也小，此時的迴旋支點就在船頭後面 8 分之一船長的位置，為藍色。此時注意用車不要太大太久，預留舵效，盡量用滿舵，不要回舵，先停車再回舵。
3. 慢速前進時，還需要一種能力，就是能夠利用電子海圖查看，注意對

地速度向量的控制，隨時調整航向與車速。

操船點線面-9 操船面：綜合轉心與速度向量線的操船。

操船面：是港內水域或可航水域的邊界所圍成的結界，人只有兩隻眼睛，能看出一度空間的前後距離的立體感就不錯了，很多人還是視而不見，對於二度空間的左右餘裕距離，除非有第三隻眼，才能一眼看的出來，要培養操船面的直覺，補救之道就是利用方法，以一度空間的線索來預測其他二度空間的相對位置，我女兒花了 80 萬買了新車，不會倒車入庫，要靠車邊的四隻雷達來入庫，就要一次看四個螢幕，並沒有比較輕鬆，要學倒車入庫，就要從倒車出庫開始研究，先坐進停好在車庫裡面的駕駛座，看看前後左右的距離，看不出名堂，就要做記號，跟考駕照一樣，照後鏡對那裡？後車窗對那裡？不記得沒關係，下車在車庫的牆壁上做記號，照後鏡對牆壁這一條線，引擎蓋對前面牆壁這一條線，雖然操作要求是，前後左右的空間都要剛好，實際操作時只要看兩邊，前面與左邊，這兩邊控制好了，後面與右邊，就不成問題，因為車庫與車體的大小，不會變，只要知道左邊與前面的正確距離是多少？其他就不成問題。

操船面的控制，同樣是以控制轉心與速度向量線來控制操船，圖 19 上有五個船位，我們先將河道與碼頭的中線標示出來(這是電子海圖)，可以看到因為船隻的大型化，本船長度對河道與航道，相對的長寬比例就變小，如果不能控制本船的轉心於預定的航路中線，不是船位太近碼頭，就是船位太接近河岸，能夠將轉心控制在河道與航道的中線，就等於是將船位控制好了(這是古典操船的第一要素：控制船位)。轉心在航路中線上，就算船頭船尾不在中線，仍然可以使用舵力前車拖船校正，如果沒有將轉心控制在中線，就要調動到大船的動量，產生橫向的對地速度向量來調整，這是非常困難的操作，沒有前進速度或拖船，要做橫向位移，幾乎不可能，此為後話。

圖 19 控制本船的轉心與速度向量線於中線：雖然圖上有畫東南方來的流水，與船隻的前進方向一樣，造成額外的動量，對我們操船的原理，並沒有影響。

順流在位置一：保持轉心在河道的中線，一倍船長前開始用舵。

順流在位置二：保持轉心在航道的中線前，完成轉向，再來處理轉向後的漂流角，以轉心的位置來決定，如何抵銷船隻轉向橫移的動量，請參考圖 12，

- 轉的慢時加車，快速修正對地的速度向量線，也就是漂流角離開碼頭，

此時雖然會超速，後續可以補救，要再加工就不自然，這是技術。

- 轉的快時減車，慢慢修正對地的速度向量線，這是最自然的方法，也是我們前面講的留白，留下可以等待，可以觀察的空間，這是藝術。
- 無前進距離時，要使用循環舵修正，當然有拖船或前車時，也可以使用，這個是高級動作，要有相當的經驗，才能操作。

在位置二完成迴轉後，保持轉心在航道中線隻之前，之前多少距離呢？以前是憑感覺，現在是有電子海圖，由圖上看是保持在 1 到 1.5 倍船寬的橫距，這也是為甚麼？停平靠時，要求的橫距是 1 到 1.5 倍船寬的原因。

順流在位置三：穩定航向，維持車速，修正對地速度向量，使對地速度的方向盡快跟隨航道方向、轉心已經超越航道的中線，繼續向碼頭靠近，調整船首向外，這種情形下，應該要檢查迴轉速率，看看船隻的迴轉是否持續向右，或是迴轉速率已經歸零，再決定要使用什麼舵角來維持航向。前面我們說，漂移角越大，迴轉速度越大，由圖上看，應該是迴轉過度，迴轉速度還很大，要用左滿舵車，Kick Ahead 來穩住航向與船位。

順流在位置四：船頭船尾位置雖然不穩定，轉心維持在中線附近，所以修正船艏向即可。

順流在位置五：轉心，對地向量與迴轉速率，都已經穩定，可以進行慢速操船，或是停車滿航，進行停車靠的操作，

控制本船的轉心於預定的航路上，

如同前面的進入錨地拋錨，大型船的迴轉與前進，不得同時進行，必須分開處理，轉好向再前進，控制本船的迴旋支點於航道的中間，航道如有轉折，需控制迴旋支點沿著航道中線前進。

對照圖形 19 的順流迴轉，將轉心放在中線之前，我們要再參考圖 20 頂流迴轉：控制本船的轉心與速度向量線於中線之上，順流迴轉快，頂流迴轉慢，這個要牢記，因為轉心的位置在船頭，順流時船尾的 3 分之 2 船身，被流水往前推，所以會越轉越快，流水幫忙甩尾，越甩越過頭，所以要留白在航道中線之前，頂流時船尾的 3 分之 2 船身，被流水往後推，所以會轉不動，流水幫忙煞車，只有舵效不夠，沒有太多，反而好操船。要大車大舵。順流迴轉速率可能太快，頂流迴轉速率可能太慢，啟動迴轉慢，制動迴轉快，

頂流在位置一：保持轉心在河道的中線，等到半個船長前，才開始用舵。

頂流在位置二：保持轉心在航道的中線上，完成轉向，轉向時的漂流角不會太大。轉的慢時加車(迴轉速率不夠)，漂流角對著碼頭，加快迴轉速率，此時雖然會超速，後續會自動減速，這是技術。轉的快時回舵(迴轉速率太高，不太可能)，減慢迴轉速率，轉心繼續向航道中線前進，船頭會自然上風，減少迴轉速率，留下我們可以觀察等待的空間，這是藝術，無前進距離時，使用循環舵修正，當然有拖船或前車時，也可以使用，這個是高級動作，要有相當的經驗，才能操作。

頂流在位置三完成迴轉後，保持轉心在航道中線之上，穩定航向，維持車速，修正對地速度向量，使對地速度的方向盡快跟隨航道方向。

頂流在位置四：轉心，對地向量與迴轉速率，都已經穩定，可以進行慢速操船，或是停車淌航，進行停平靠的操作。

轉心忽前忽後，忽遠忽近，只不過是跑船的常態，跟風力水流的變化一樣，隨時注意核對地速度 SOG，了解它的作用位置，才能輕鬆愉快。再看圖 21 頂流掉頭 變成 頂流掉頭，流水從西南方而來，剛起錨時，本輪順流左轉，流水有利，迴轉快速。等到本船船艏向轉過西南時，流水由船頭而來，船隻等流掉頭迴轉受阻，等到本船要進一步向南轉向時，流水反而不利(變紫色)，迴旋圈變大，發生碰撞。

一江春水向東北，她沒有變，變的是船艏向，卻發生變故，有了這一層了解，我們就知道，由西南轉正南的時候，需要保留足夠的迴轉速率備用，預留舵效，就是這個概念？但是強流水時，再多的迴轉速率都不夠，唯一的解藥，就是原地掉頭，此為後話。不把流水的方向標出來，我們很難想像，迴轉中船體兩側的受力，竟然如此不同。

操船點線面 -10 停平靠

公司推行的平、停、靠方式靠泊是非常好的做法，消除了很多潛在風險（比如倒車不來、側推故障、拖輪拖纜故障），即便存在風險，亦有足夠的時間空間去化解，值得大力推崇。但是平、停、靠方式靠泊非常適合於潮流較小、拖輪馬力大、深水港口（H/D 比較大）。但對於受潮流影響較大、拖輪馬力較小、泊位水深 $H/D < 1.05$ 的港口，操作上相當困難-----有可能推不進去！除非雇用很多拖輪。如圖 22 停平靠：或是圖 23 平行靠泊的三階段：

1. 帶好拖船，小角度慢速接近船席外檔；

2. 採取平行靠船原則，以 1.5~2 倍船寬的橫距，停船於船席外檔；
3. 保持船身與碼頭平行，緩慢的平行移動，貼靠碰墊以 0.3 節以下的橫移速度。
4. 拖船協助靠泊，若船舶有前後速度或拖船推力不均時，會引起船身的偏移。
5. 切勿一邊前進，又一邊橫移；嚴格控制船身的前後移動，盡可能的只有橫移。
6. 若無法保持船身平行貼靠碰墊，則進靠角度必須控制在 2 度之內，並盡力不要有船身的前後移動速度。碼頭碰墊較能承受橫向壓力，但全然受不起縱向衝擊。
7. 碼頭法線方向度數與電羅經誤差，必須了然於胸。目視觀察船身與碼頭法線的平行時，會有所謂的「鐵軌效應」，船身越長越明顯，越不容易從目視判別船身的平行態勢。
8. 大型貨櫃輪只有 1/3 中段船身為長方形，其餘艏艉為 V 型結構，靠泊角度超過 3 度，即有碰觸岸上橋式機或碼頭水泥結構的危險，且在高潮或吃水越淺時，越容易發生碰觸危險。

船舶餘速的控制

1. 接近碼頭的船速控制，在舵效能夠保持航向的情況下，船速越低越好，以縮短因倒車橫力造成船舶向失控的時間。
2. 依據 Ship Manoeuvring Principles and Pilotage 的建議，在船速 5 節以下使用倒車是屬安全操作，且可在 5 倍的船長距離內，用倒車將船停止。以 8000TEU 船/長 330 米為例，距離碼頭 1 浬(5.6 倍船長)的船速不應超過 5 節。
3. 一般在進靠碼頭的時候，船速的控制是在一倍船長的距離，保持減速一節的原則。前面的例子，距離碼頭 5.6 倍船長，速度減到 5 節為可以接受的安全速度。
4. 以海試資料來推算，低速時停船距離：
設低速時馬力與 RPM 成正比關係，船速與停船距離成正比關係；某船重載 SLOW AHEAD 船速為 9.5 節，用 Full Astern(56 轉)的停船距離為 1055m，則改用 Half Astern(46 轉)的 5 節船速停船距離約為 $1055 \times (5/9.5) \times (46/56) = 456\text{m}$ 。(約為 330 米之 1.5 倍船長)

大陸操船學的建議，2 節餘速可用半速倒車在 1 LOA 內停船。再比照上例推算與驗算， $1055 \times (2/9.5) \times (46/56) = 182\text{m}$ (少於 1 倍船長)，這是理論，實際到俾還要考慮到倒車來的時間(10 秒)與轉速建立到 46 轉的時間(一個船性能不同)，為了方便記憶，

» 側面與正面受風面積與風壓估計

採用「The Ship handler's Guide」之風壓估計式：每 1000m^2 之風壓(Ton) = $V^2 (\text{m/s}) \div 18$

1. 估計正面風壓及主機推力，可助於評估頂風用車起錨及頂風用車停留的效果。
2. 估計側面風壓，可助於評估靠、離泊之拖船、拖纜、前車、拋外檔錨之效果與限制。
3. 風向交角在 30 度以上，視之為橫風作用(依據 Tug Use In Port; Capt. Henk Hensen FNI；英國航海學會出版)。

風級	風速 (m/s)	風壓力 (t)
5	10.7	68
6	13.9	115
7	17.1	174

4. 估計風壓力與拖船艘數。例如:LOA 335m、乾舷高度 12m、甲板櫃 8 層，估計側面風壓面積 $335 \times (12+8 \times 2.5) = 10,720\text{m}^2$ ，估計推算 6 級風時，風壓力為 $14 \times 14 (\text{風速平方}) / 18 (\text{常數}) \times 10.7 (\text{側面積}) = 116.5$ 噸(風壓力)

一般港作拖船的馬力為 3 千，4 千，5 千匹馬力，估計的拖力為 30，40，50 噸，一般使用 3 艘拖船: 3 千，4 千，5 千各一艘，拖力為 $30+40+50=120$ 噸，有其必要;另外 7 級風時，風壓力為 $17 \times 17 (\text{風速平方}) / 18 (\text{常數}) \times 10.7 (\text{側面積}) = 171.8$ 噸(風壓力)，拖船 4 艘， $30+40+50+50=170$ 噸，7 級風的拖船艘數需求大增，使用 4 艘拖船都不一定有用，拖船的實際出力，可能只達到他最大推力的百分之 80，橫風靠泊風險也大增。

※說明：

1. 操船點線面 1 至 4 節，刊登於船長通訊第 234 期(113 年 4 月出刊)。
2. 操船點線面 5 至 6 節，刊登於船長通訊第 235 期(113 年 7 月出刊)。

(未完)

前進動量越小，PP越前面，從靜止啟動時？



圖 13：從靜止啟動的轉心。

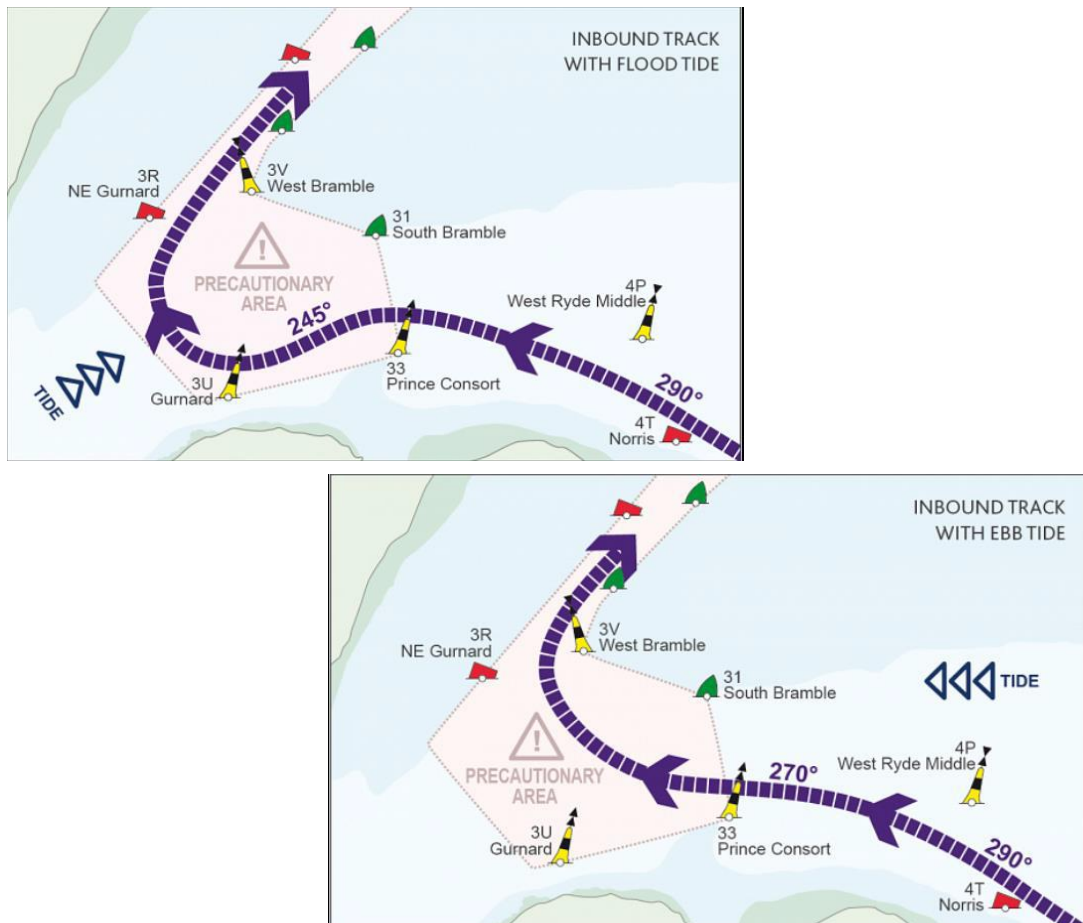


圖 14：利用不同的進距修正對地速度向量線，穩定在新的航向上。

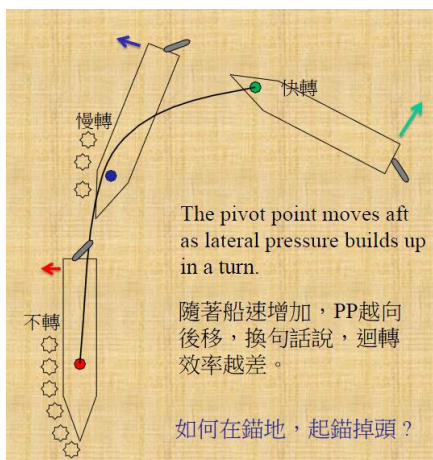


圖 15：轉心位置不同，造成迴轉困難。

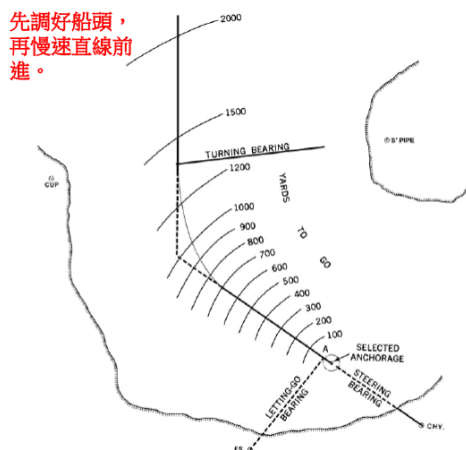


圖 16：拋錨掉好頭，再直線前進。

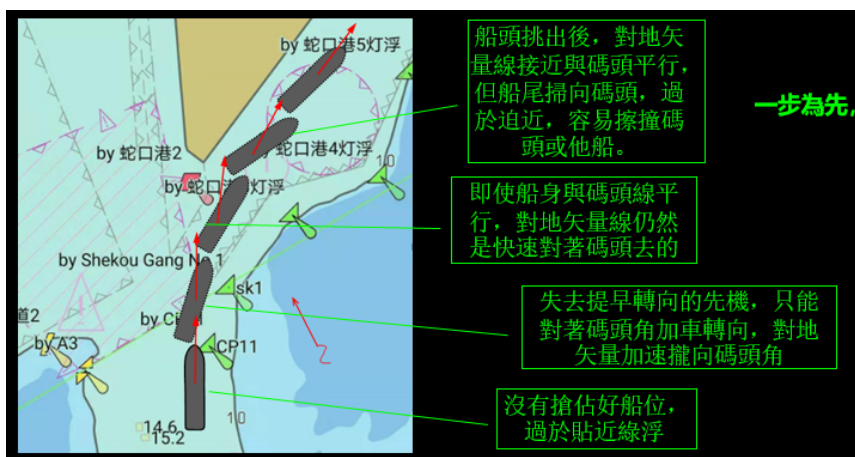


圖 17：進航道一邊走一邊轉。

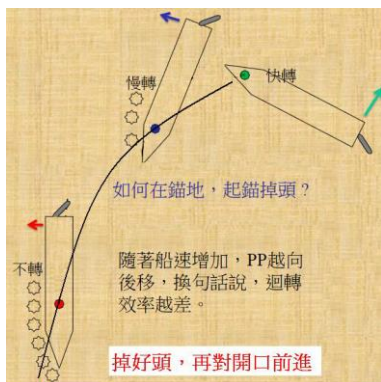


圖 18：起錨掉好頭再走。



圖 19：控制本船的轉心與速度向量線於預定的航路之前，順流掉頭在受大風強流影响的航段，特別是灣頭航段，要注意搶佔上風上水的有利船位，為安全轉向創造有利條件。

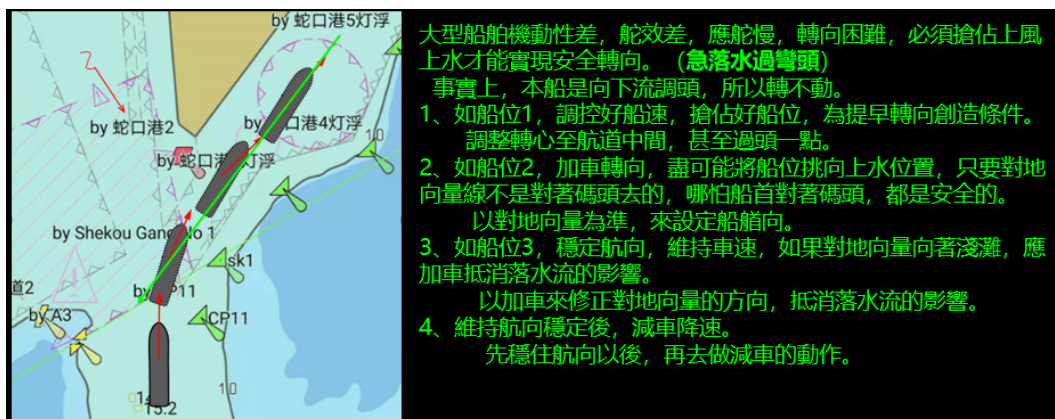


圖 20：頂流迴轉:控制本船的轉心與速度向量線於中線之上。

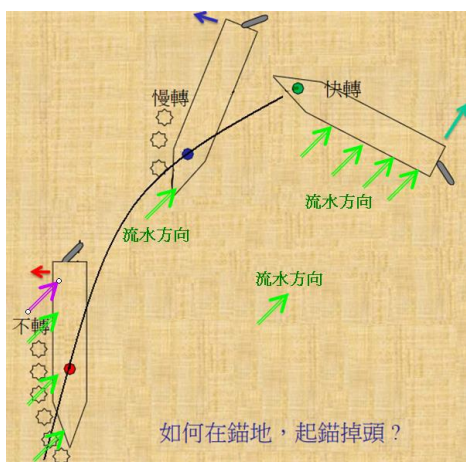


圖 21：順流掉頭 變成 頂流掉頭。

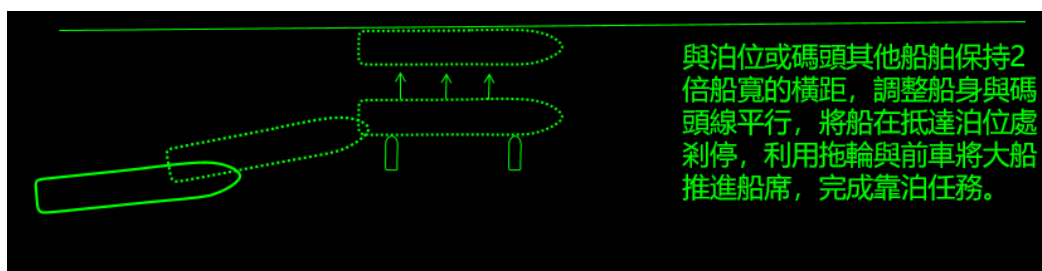


圖 22：停平靠，受潮流影響較大、拖輪馬力較小、泊位水深 $H/D < 1.05$ 的港口，操作上相當困難。

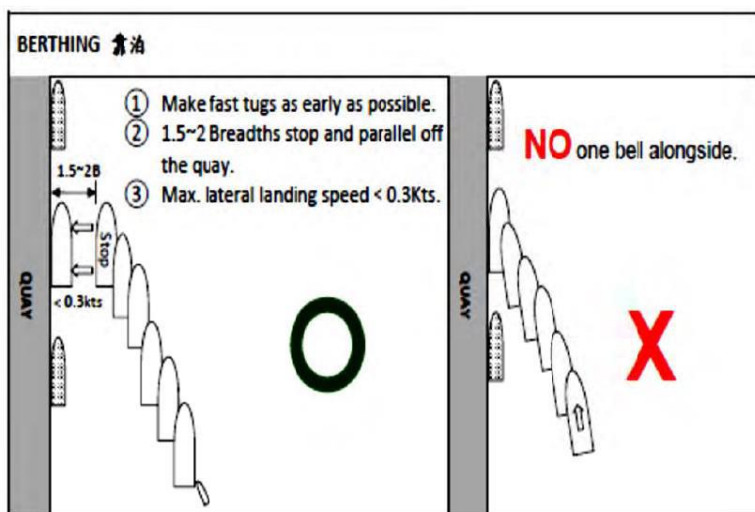


圖 23：平行靠泊的三階段。

船東輸掉定期租船契約官司的教訓

滿滿

定期租船契約中，船舶所有人提供的船舶載重量、船型、吃水、船速、燃料消耗等等資料數據是否精確對承租人至關重要，也最容易引起糾紛，承租人就是根據這些事項經營船舶和計算船舶營運成本的。如果船舶的實際情況與契約中的船舶事項不符，租船人有權對船舶所有人提出損害賠償要求。

簽訂契約時，船舶所有人和承租人首先對租船業務涉及的所有條款和條件進行談判，並且多以某一個標準租船契約範本作為雙方談判的基礎，達成一致意見後，由船舶所有人和承租人或者其經紀人簽署租船契約。船東常常認為，當他們的某一艘船舶被人包租後，特別是被定期包租以後，在整個契約期內，承租人有權在租船契約規定的範圍內指揮、調度、管理和使用船舶，承租人根據租船契約條款，甚至可以直接命令船長完成航次運輸任務。因此船東往往習以為常地認為：自己並不需要太關心，甚至更不必去干涉承租人在期租船舶過程中將採用何種提單範本格式，以及訂立何種提單條款。他們相信那基本上是承租人自己的業務，反正在定期租船期間，承租人作為租船契約的一方當事人必須受租船契約的約束。但是一些法學家認為，船舶所有人在簽訂租船契約時必須小心行事，特別是在習以為常、最容易被疏忽的事項上，同樣隱藏著風險，弄不好就會冒出大問題，例如選用什麼樣的租船契約範本也會使船舶所有人遇到意外麻煩，蒙受到意料不到的重大損失。

前不久，經當事人雙方商談，X 輪船公司的 HH 輪依照紐約土產租船契約 1946 年修正範本格式 (was time-chartered on an amended 1946 NYPE form) 被定期出租給 Y 承租人，X 和 Y 雙方簽訂的定期租船契約第 19 條中，按照慣例寫明航行疏失所免責的規定，即於【船舶在開航之前或者開航之後，由於任何原因，不論是否疏忽所致，發生事故，危險，損害或者災難，而承運人依據法律，法規，契約和其它規定，對此或者後果不負責

任……】但是在該定期租船契約中沒有特別航線條款內容。於是問題就來了。在定期租船契約期間，當船舶按照 Y 承租人的要求必須跨太平洋時，船長是否可以堅決拒絕執行 Y 承租人按照其自身利益選定的某一條跨太平洋航線的指令，而另外選定船長認為的船舶更加合適的跨太平洋航線？在雙方簽訂的上述定期租船契約規定下，這位船長究竟有沒有這個權力？這不是假設，而是在現實航海生活中確實存在的。

從加拿大的溫哥華港到日本港口有兩條跨北太平洋航線。定期船舶承租人 Y 要求船舶走「遠洋航路指南 (Ocean Routes)」推薦的「大圓航線 (Great Circle Route)」，船舶走這條航線的明顯好處是：航程距離短，航期短。但是 HH 輪船長拒絕執行承租人的指令，自己決定選擇比較偏南的恆向航線 (Rhumb Line Route)，因為時值冬季，船長認為船舶走大圓航線會經常遇到北太平洋風浪，對船舶航運安全不利，走恆向航線就好多了。於是 Y 租船人認為 X 船公司由於 HH 輪船長漠視租船人的航行指令，不走租船人要求的航程短的大圓航線，自主改為走航程長得多的恆向線，因此違反定期租船契約中有關租船人的權利的條款規定，直接造成航行時間增加 10 天，燃油多消耗 200 噸，租船人蒙受巨大的經濟損失。

此外，租船人認為，HH 輪船長沒有執行租船契約中有關航次任務必須「盡快抵達」條款，也沒有按照租船契約中第八條租用船舶的有關規定「船長應使船舶在航次中盡快抵達目的地……船長→(雖由船舶所有人任命)在有關船舶營運與代理方面應服從承租人的命令和指示。因此，船長必須執行租船人的航運命令和操作規定。租船人認為，船公司 X 必須賠償租船人 Y 的一切經濟損失。

X 船公司卻斷言，HH 輪船舶航線的選擇和指令並不屬於租船契約中船舶租用範圍之內，而是歸屬於船舶航行範疇，而有關航行的一切事宜只能由船長獨自決定，當船舶航行出現差錯時，船公司適用海牙—維斯比規則第四條 2(a)款免責規定：“不論承運人或船舶，對由於船長，引水員或承運人的僱傭人員，在航運或管理船舶中的行為，疏忽或不履行義務，所

造成的滅失或損壞，都不負責任”。

X 船公司和 Y 租船人之間的上述爭執被遞交給英國仲裁法庭。該仲裁法庭經過審議，認定 X 船公司違反定期租船契約第八條的規定，同時又不適用海牙維斯比規則第四條 2(a)款的船東航行過失免責規定。因為仲裁法庭發現 HH 輪船長拒絕執行承租人有關「大圓航線」命令的主要原因是，HH 輪在同一期租契約下的上一航次走太平洋北面「大圓航線」中吃到強颱風，船舶有所損壞，船舶怕再次吃虧，第二次就改走地理位置比較南面，洋面上相對風浪小得多的「橫向航線」了。既然第一次聽從承租人的航線命令，為什麼第二次就不聽從？

法律上講，這是出爾反爾，船長從第一航次的服從變成第二航次拒絕承租人的航次命令，此種行為就得不到法律的保護。如果 HH 輪船長無論如何堅持兩個航次都走恆向航線，一開始完全拒絕承租人要求走「大圓航線」的命令，仲裁法庭就會認定船長在忠實執行自己的神聖使命。(編按：錯誤認定)

X 船公司依據承租人 Y 第二航次向 HH 輪船長發出的指示是船舶航行命令而不是根據租船契約第 8 條發出的船舶營運的指示這個理由，向英國高級法院上訴，得到受理。而承租人 Y 向英國高級法院的上訴沒有被受理，於是承租人 Y 向英國上議院上訴。

結果被英國上議院接納的承租人 Y 在法庭提出的爭辯理由是：航線的選擇是不是航行事務，這是一個事實和程度的問題，不能排除租船人發布那些有關航線選擇的命令與商業性船舶營運有關係。租船人在其爭辯中說，所謂「航行」指示與正在航行中的船舶所走航線的決定有關。

英國上議院大法官認為：

- (1) 「盡力速遣」執行航次任務的義務通常要求船長選擇最短航程的航線，以求達到最快航運速度。
- (2) 考慮到航行安全問題和租船契約中的特別條款，定期承租人可能不

只向某一條船的船長發布從 A 駛往 B 的命令，而也可能在兩條航路中選擇某一條航線。

- (3) 如果拿不出航行方面的理由不走航程最短、速度最快的航線，船長就有義務根據租船契約的規定走航程最短的航線。
- (4) 航行疏忽免責條款不能用來保護作出選擇不履行契約規定的義務的船舶所有人，更不能為航線選擇提供保險，因為該條款與(船舶航海技能)毫無關係。
- (5) 航行疏忽免責條款是否是適用並不取決於有關作為或者疏忽在何時和何地發生。船長可以在船舶開航之前作出能夠得到免責條款保護的決定，例如在船舶離開泊位時是否需要拖船助航。

大法官認為，船長的作為必須合情合理。船長有權作出自己的裁決和判斷，以安全和其它航行性理由拒絕執行承租人的指令，但是船長必須準備為自己的作為作出令人滿意的解釋。大法官指出，在發生本案同一時期的三個月內，有 360 艘船舶跨越太平洋，走的是北面的大圓航線。由此證明北面的大圓航線是北太平洋的慣常航線。而沒有證據表明其它任何航線是慣常航線。過去的紀錄表明，HH 輪船長一向信守契約，履行義務，「盡力速遣」執行航次任務。當他改走航程較長的航線而無法根據法律自圓其說的時候，他違反了租船契約規定的船長責任和義務。船長當然要對船舶、船員和所載的貨物的安全負責。如果承租人發布的命令會導致船舶可能蒙受被船東拒絕承擔的某種風險的時候，船長當然有權拒絕執行這項命令。但是在 HH 輪涉及的這個案件中，免責條款不能為船東提供法律保護。其理由有三：

- (1) 船東違反租船契約。船東既違反定期租船契約第八條有關船東應該「盡力速遣」執行航次任務的義務的規定，又違反船東根據租船契約有義務執行承租人作出有關船舶營運的指示和命令的約定。

(2) 船長在上述範疇內所犯的任何錯誤都不屬於船舶航行和船舶管理方面的錯誤，與船舶航行技能毫無關係。

(3) 船東沒有能夠為他們自己能夠享有免責條款的保護而充分舉證。

航運界對於英國大法官就 HH 輪一案作出的判決反應不一。有的說大法官的判決明顯澄清了根據商務事實辦案的有關法律，另一些人則認為，船東在簽訂定期租船契約的時候，應該堅持在契約中補充航線條款，允許租船人在船長選擇航線時提供議建和評論，但是必須把航線事務從船舶營運條款範疇中排除出來。

但是重要的是船東必須牢牢記住，HH 輪一案的證據表明，該輪船長選擇較長航程的航線，果然不受免責條款的保護，但是如果船長聽從租船人的命令，就有可能使得船舶蒙受風險，而這個風險恰恰又不是船東同意接受的。航線本來就一向是船長決定的，可是船東卻敗訴。很顯然，承租人鑽了船東租船管理方面不夠嚴密的孔子。船東應該從最終徹底輸掉定期契約官司中汲取經驗和教訓。

(編按：本案敗訴，原因交代不清，船長選擇航路時，應考慮到後續的法律問題，並保留相關事證，如天氣圖，建議航路來往電文等。該案顯然是船長在好天氣的情況下，拒絕走高緯度航線，有提不出相關氣象資料，才會被告。照講風浪不好，又有官司，氣象公司絕對有相關氣象資料的存檔可以佐證，提不出壞天氣證明，就不能拒絕走高緯。相關氣象判讀，可以參見航海氣象講座，<https://youtu.be/z9xPGe0gxjY?si=4eflsakc9TXkdSIE>)。

西班牙王國 (Kingdom of Spain)

李齊斌

西班牙王國 (Kingdom of Spain)，通稱西班牙(Spain)/（西班牙語：España），位於歐洲西南部君主立憲制國家，首都及最大城市馬德里。

西班牙大部分領土位於伊比利半島，大約占伊比利半島總面積六分之五。

西班牙海外領土包括大西洋的加那利群島、地中海的巴利亞利群島以及非洲的休達及梅利利亞。

西班牙大陸南部與直布羅陀接壤；東南部靠地中海；北倚法國、安道爾及比斯開灣；西邊是葡萄牙與大西洋。全國總面積約 50.47 萬平方公里。西班牙面積為歐洲聯盟的第二位大國家。

西元 2023 年，全國總人口約 4,752.6 萬人。排名第四位的歐盟成員國。遠古時盛產銀礦，迦太基征服伊利比亞後成為漢尼拔遠征羅馬的重要助力。第二次布匿戰爭後受羅馬統治，建立西班牙行省。西羅馬帝國衰亡後，中歐與北歐部落向伊比利半島遷移，西哥德人在五世紀成為伊比利半島的主導力量，建立西哥德王國。第八世紀初，伊比利半島大部分地區由倭馬亞哈里發征服，伊斯蘭統治早期，安達盧斯成為以哥多華為中心的半島主導力量。

西元 732 年，圖爾戰役中鐵錘查理阻擋信奉伊斯蘭教倭馬亞王朝對法蘭克王國的侵襲，終結穆斯林勢力歐洲的擴張。在法國等國家的扶植下，伊比利北部出現幾個基督教王國，主要是萊昂、卡斯提亞、亞拉岡、葡萄牙及納瓦拉向南進行陸續的軍事擴張，稱為收復失地運動，致使伊利比亞再次皈依基督教，這場戰爭最終以基督教國家擊滅格拉納達酋長國而終結。

西元 1492 年，西班牙王國建立，隨後開始對外積極進行殖民擴張並於西元 1581 年吞併葡萄牙王國 達到極盛時期。帝國廣大疆域以致現今全

球約 5 億人口使用西班牙語，因而西班牙語成為世界上總使用人數佔第三位、母語人數第二位的語言。17 世紀的三十年戰爭後，西班牙開始衰退，陸續被法國，英國，荷蘭數次擊敗，淪為歐洲二等國家。

西元 1898 年，美西戰爭中的西班牙喪失幾乎所有海外殖民地，國內對於王室的專制引發不滿。

西元 1931 年西班牙爆發動亂，國王阿方索十三世被迫退位，4 月 14 日第二共和國建立。由於左右翼兩派矛盾極尖銳，西班牙內戰於 5 年後爆發。

西元 1939 年，右翼勢力取得全面勝利，共和國政府倒台，獨裁者佛朗哥執政。佛朗哥在位期間，用外交手段避開第二次世界大戰並在冷戰中倒向美國。

西元 1955 年西班牙加入聯合國，進入全球市場，經濟發展及工業化大幅度加快，西元 1975 年時成為富裕的工業國家。西元 1977 年，在胡安·卡洛斯的推動下，西班牙民主化並加入歐盟，經歷大幅度的經濟、政治及社會變革。

現今的西班牙屬於議會民主制及君主立憲制國家，國家元首：國王費利佩六世。西班牙是混合資本主義發達經濟體，以名義 GDP 及購買力平價計算，成為世界排名第十六位大經濟體。西班牙是聯合國、歐盟、歐元區、歐洲理事會(CoE)、二十國集團(G20)、伊比利美洲國家組織(OEI)、地中海聯盟、北約組織(NATO)(實際加入)、經濟合作與發展組織(OECD)、歐洲安全與合作組織(OSCE)、世界貿易組織(WTO) 以及許多國際組織的成員。近些年受經濟危機影響在已開發國家中失業率偏高。西班牙舊國名古籍譯成「日斯巴尼亞」、「以西巴尼亞」，《聖經》曾譯為「士班雅」。



西班牙 馬德里 5 大景點

1. 馬德里王宮（Palacio Real de Madrid）

西班牙帝國的輝煌歷史，最後成就了這座王宮。1734 年，原址的摩爾人城堡發生了一場大火，促使西班牙皇室興建了這座嶄新的巴洛克式皇宮，於 1764 年啟用，成為歐洲三大王宮之一，和法國凡爾賽宮、奧地利美泉宮並駕齊驅。不論是王宮外觀的壯麗典雅，或是內部精雕細琢的裝設、氣勢磅礴的壁畫，見證了當時皇室的奢華與帝國的興盛。



2. 普拉多博物館（Museo Nacional del Prado）

列為世界四大美術館之一的普拉多博物館，主要收藏 14 到 19 世紀期間，來自歐洲各地的書畫作品，包括：兩位最著名的西班牙古典時期畫家：維拉斯奎茲以及哥雅的作品。此外，也可以在這邊看到義大利文藝復興時期、荷蘭黃金時代傑作。以及到附近「索菲亞王后國家藝術中心博物館」，欣賞許多 19 世紀以後現代主義的畫作。



3. 太陽門廣場（Puerta del Sol）

馬德里的市中心「太陽門廣場」，是探索這座城市最好的起點，也是通往西班牙各地的道路 0 公里所在。半圓形廣場上有大力建設馬德里的「卡洛斯三世」雕像，與馬德里市徽「熊與野梅樹」雕像；由此輻散，可以到悠閒一點的「主廣場」（Plaza Mayor）、適合吃吃喝喝的「聖米格爾市場」（Mercado de San Miguel）和無數家餐廳、咖啡廳、酒吧。



4. 托雷多（Toledo）：中世紀古城

作為西班牙的古都，托雷多完整保留了中世紀的古城樣貌，從大教堂、修道院到城堡，都是西班牙古典時期的經典建築傑作。托雷多大教堂（Catedral）是西班牙最重要的天主教堂，在哥德式繁複的外觀之中，有著金光閃閃的主牆和祭壇，不禁讓人回想起西班牙那風光的年代。到了托雷多，不要忘記到河的對岸眺望整座城市，美不勝收。



5. 塞哥維亞（Segovia）：壯觀水道橋

位於馬德里西北方的塞哥維亞，在羅馬帝國征服此地以後，建造了橫跨城市的水道橋（Acueducto），距離地面 30 公尺高，佇立至今。塞哥維亞大教堂（Catedral）是西班牙最後一座哥德式教堂，由一座主塔和數座小尖塔烘托出教堂的高貴，又被稱為「西班牙教堂中的貴婦」。位於古城邊緣的城堡（Alcazar），相傳是迪士尼城堡的設計原形，居高臨下眺望古城的好地方。



西班牙 巴塞隆納 5 大景點

1. 聖家堂 (La Sagrada Família)

建築師高第的經典之作「聖家堂」，施工一百多年至今，仍未完工，但已經吸引無數旅客造訪。不論是繁複的「誕生立面」，還是簡約的「受難立面」雕刻，內部透過彩繪玻璃照射進來的自然光、如大自然般充沛有活力的線條、外部鮮豔欲滴的馬賽克鑲嵌，這座教堂絕對是世界上最接近上帝的一座建築。



2. 奎爾公園 (Parc Güell)

奎爾公園是高第唯一的一座景觀設計作品，在一片大地上透過高低落差，營造出一片人與自然的樂園。在這邊除了欣賞雕塑和馬賽克鑲嵌作品之外，也可以在高處欣賞整座城市的風景，來到巴塞隆納絕對不能錯過。公園內有幾個值得注意的看點，包括：兩座糖果屋（紀念品店和守衛小屋展示館）、蜥蜴階梯、「多樣式大廳」的磁磚拼貼和「希臘劇場」的動物石雕和波浪石椅。



3. 米拉之家（Casa Milà）

米拉之家，又因整片大理石的外觀而被稱為「採石場」（La Pedrera），高第最後一座完成的建築，除了富商米拉本人居住，還有幾層樓是出租公寓。整座建築沒有一條直線，包括外牆、欄杆、樓梯、天台、家具等，都是用曲線呈現，全部視角都能看見大自然的元素，譬如：海草、波浪、蜂巢。公寓內保存米拉居住時的擺設，可以看見二十世紀初期的生活樣貌。



4. 蒙特惠克山（Montjuïc）

蒙特惠克山在西元 1929 年的世界博覽會之後，就成為巴塞隆納最華麗的地區。站在山腳下氣派的西班牙廣場（Plaça d'Espanya），可看見夜晚定時燈光秀的魔幻噴泉（Font Màgica）以及山上的國家王宮，現今名稱：國家藝術博物館（Museu Nacional d'Art），收藏作品包括：希臘羅馬時期到現代主義的各種作品。越過國家王宮，還有米羅美術館，讓觀光旅客充滿藝術氣息。



5. 蒙塞拉特修道院（Monestir de Montserrat）

位於巴塞隆納近郊的蒙塞拉特山，因為鋸齒狀的外觀而得名，加泰隆尼亞最重要的修道院。修道院開鑿於岩壁上，地勢險峻，必須搭乘纜車或登山索道上山。雖然地處偏遠，但修道院建築精緻，大氣輝煌，並且收藏了許多古典時期的藝術作品。從修道院徒步約半小時來到眺望台，加泰隆尼亞平原 以及蒙塞拉特修道院的風景，盡收眼底。



凱旋門



海洋聖母像



城堡公園

巴塞隆納 (Barcelona)。哥德、舊城、擴展區。

西班牙(Spain)，巴塞隆納(Barcelona)航海距離表。

No. 港口中文/英文	國家	距離 / 海浬
1. 馬賽 (Marsilles)	法國 (France)	185
2. 阿爾及爾 (Algiers)	阿爾及利亞 (Algiers)	279
3. 熱那亞 (Genova)	義大利 (Italy)	352
4. 直布羅陀 (Gibraltar)	英國 (U.K.)	515
5. 那布勒斯 (Naples)	義大利 (Italy)	555
6. 馬爾它 (Malta)	馬爾它 (Malta)	668
7. 里斯本 (Lisbon)	葡萄牙 (Portugal)	817
9. 馬德拉 (Madeira)	葡萄牙 (Portugal)	1,115
10. 拉科魯尼拉 (La Coruna)	西班牙 (Spain)	1,122

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。



巴塞隆納港

中華民國船長公會

第二十四屆第 6 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 113 年 9 月 28 日(星期六)上午 10 時 30 分

地點：台北市中山區南京東路二段 69 號 2 樓（逸香樓餐廳）

出席人員：

理事：(應出席人數 21 人，出席人數共計 14 人)

胡延章、李德仁、侯中南、盧水田、黃文堯、榮大飛、王維東、
李華龍、杜松林、荀明泰、張中雋、郭坤木、陳馬力、蔡希真。

監事：(應出席人數 7 人，出席人數共計 7 人)

林全良、李文愚、林寬仁、莊學偉、蔣克定、鄧華民、藍庭旭。

請假：董加亭、陳基美、方信雄、吳天壽、陳策勤、林沛樵、高炳光。

列席人員：陳一銘、陳力民、黃湘瀕。

主席：胡理事長延章

記錄：黃湘瀕

壹、主席致詞：(略)

貳、會務工作報告：

一、第 24 屆第 5 次理、監事聯席會議決議事項執行情形，詳如議程附件一(略)。會議紀錄於 113 年 6 月 5 日申報(上傳人民團體數位櫃台)，會中通過之第 24 屆第 2 次會員大會(在岸)會員代表名冊，內政部於 113 年 6 月 28 日台內團字第 1130283912 號函予以備查。

二、第 24 屆第 2 次會員(會員代表)大會紀錄，所報財務書表，內政部於 113 年 9 月 3 日台內團字第 11302855641 號函備查。惟 113 年收支預算表「會務發展準備基金」提列金額低於預算總額 4%，需重提報會員大會後，再送內政部備查。

補充說明：113 年收支預算表，預算總額為 6,158,800 元，最少需提列 4%故為 246,352 元，而非 245,000 元。擬於下次(第 24 屆第 7 次)理監事聯誼會議，審核明年度(114 年)收支預算表，合併提報。

三、 本會變更章程條文 1 節，內政部於 113 年 9 月 3 日台內團字第 11302855642 號函，請交通部惠示卓見。

四、 行政及會員服務工作報告：

1. 交通部航港局 113 年 6 月 5 日航員字第 1131910294 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
2. 交通部航港局 113 年 6 月 11 日航員字第 1131950432 號，函轉內政部移民署為從事涉及國家核心關鍵技術業務人員造冊列管及申請赴陸程序等相關規定宣導事宜案。本會已刊登網站，通告會員週知。
3. 交通部航港局 113 年 6 月 17 日航員字第 1130060183 號，函轉衛生福利部函，有關台灣檢驗科技股份有限公司濫用藥物高雄實驗室自請廢止濫用藥物尿液檢驗機構認證一案，經該部於 113 年 6 月 13 日廢止在案。本會已刊登網站，通告會員週知。
4. 交通部航港局 113 年 6 月 24 日航員字第 1130060647 號，函轉衛生福利部中央健康保險署「遠洋或國際航線船員持處方箋每次調劑總用量大於 90 日作業須知」。本會已刊登網站，通告會員週知。
5. 交通部航港局 113 年 7 月 4 日航員字第 1131910344 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等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 113 年 7 月 4 日航員字第 1131910349 號，檢送東京備忘錄於 2024 年 7 月公布應急電源應測試安全公告。本會已刊登網站，通告會員週知。
7. 交通部航港局 113 年 7 月 19 日船舶字第 1131910686 號，有關 114 年度船員專業訓練需求調查一案。本會已刊登網站，通告會員週知。

8. 交通部航港局 113 年 7 月 23 日航員字第 1131910377 號，函轉勞動部強化戶外作業熱危害預防作為案。本會已刊登網站，通告會員週知。
9. 交通部航港局 113 年 8 月 5 日航員字第 1131910380 號，為保障船員權益，請貴會協助轉知所屬會員重新至本局官網下載新版申請書，並自 113 年 9 月 1 日起正式實施。本會已刊登網站，通告會員週知。
10. 交通部航港局 113 年 8 月 7 日航員字第 1131910390 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
11. 交通部 113 年 8 月 12 日船員字第 1131950625 號，為加強「113 年交通安全月」活動之宣導強度。本會已刊登網站，通告會員週知。
12. 交通部航港局 113 年 9 月 5 日航員字第 1131910447 號，為杜絕強迫勞動或人口販運等情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運等情事之禁止進港船舶清單」。本會已刊登網站，通告會員週知。
13. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。
14. 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。

五、代辦會員勞保及健保業務

113 年 6 月 01 日至 113 年 8 月 31 日由本會代為投保，勞保會員人數合計 35 人次、健保會員人數合計 11 人次，明細如下：

113 年 6 月份勞保人 13 次/健保人 4 次；113 年 7 月份勞保人 11 次/健保人 4 次；113 年 8 月份勞保人 11 次/健保人 3 次。

參、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、本會第 24 屆第 2 次會員大會暨夏季聯誼活動

業已 113 年 7 月 8 日召開完竣，會議紀錄於 113 年 7 月 10 日申報，本年度禮品(自拍棒)於 8 月上旬寄出。

(二)、船長通訊

第 235 期因受颱風影響於 8/1 交寄，本期寄發會員近 6 百份。

(三)、理監事聯席會議開會通知

於 9 月初寄出，含邀請列席參加會議之本會中、南部服務處主任及副主任、記者，附件為秋季聯誼會通知。

(四)、秋季聯誼會活動通知

9 月初寄出紙本通知會員，此活動已先行於 7 月出刊之船長通訊第 235 期預告。

二、派員參加各項會議與活動

1. 交通部航港局於 113 年 6 月 5 日，召開「有關訂定及公告我國基隆港、臺北港、蘇澳港引水人區域及引水人登離輪位置第 3 次會議(本次會議以視訊方式)」，本會李蓬船長代表出席。
2. 中華海員總工會於 113 年 6 月 6 日，召開調整「船員最低薪資標準」第四次協商會議，本會陳力民秘書長代表出席。
3. 113 年 6 月 18 日《開創者之路：亞裔女性部長第一人趙小蘭傳》新書發表會，本會胡延章理事長出席。
4. 交通部航港局東部航務中心於 113 年 6 月 19 日，召開「花蓮港及和平港強制引水區及登離輪區域第三次研商會議」，本會陳力民秘書長代表出席。
5. 中華海員總工會於 113 年 6 月 26 日，交通部航港局 113 年度第 2 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。

6. 日商琉球海運股份有限公司，於 113 年 7 月 3 日舉辦台灣航線十週年 慶祝酒會，胡延章理事長出席，本會贈高架花籃。
 7. 中華民國第七十屆航海節慶祝大會於 113 年 7 月 11 日舉辦，本會胡延張理事長、陳力民秘書長代表出席。
 8. 中華海員總工會於 113 年 7 月 26 日，召開交通部航港局 113 年第 2 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。
 9. 元捷建設股份有限公司於 113 年 9 月 8 日，召開「自行劃定臺北市松山區美仁段一小段 440 地號等 10 筆土地為更新單元完成及目前鄰地整合進度說明會」，本會委託中華民國引水協會張金泉秘書長代表出席。
 10. 交通部航港局於 113 年 9 月 9 日，召開「海事行政調查人員訓練機制委託專業服務案」採購評選委員會議，本會秘書長陳力民委員出席。
 11. 交通部航港局於 113 年 9 月 9 日，召開「國際海運雙軸轉型前瞻論壇」規劃籌備會議，本會鄭怡船長代表出席。
- 肆、 財務報告（113 年 01 月 01 日～113 年 8 月 31 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：茲有合亞通海船業股份有限公司，申請加入本會為「團體會員」，提請追認案。

說明：

一、 合亞通海船業股份有限公司：

負責人：呂元瑞

會員代表：呂元瑞(董事長)、陳冠霖(助理工程師)

二、 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。

第二案：

提案人：行政組

案由：本會團體會員「峰達海運股份有限公司」，申請變更團體會員代表，提請備查案。

說明：原團體會員代表薛炳彰總經理，申請變更為莊嘉仁總經理。

決議：存檔備查。

第三案

提案人：行政組

案由：茲有新入會會員譚翹志等 2 位船長申請加入本會為會員，詳如議程附件三(略)，提請追認案。

說明：譚翹志、林安國等 2 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：陳秘書長

案由：討論下次理監事聯席會議召開時間與辦理臘八節冬季聯誼會事宜，提請討論。

說明：臘八節國曆日期為 2025/1/7(二)。

辦法：

- 一、理監事會議建議訂於 12/15(日)下午 4 點召開，會後餐敘(尾牙)。
- 二、臘八冬季聯誼會日期，建請於會中決議，以利會務工作進行順利。

決議：第 7 次理監事聯席會議，照辦法辦理；臘八冬季聯誼會活動，因鄰近各大公司舉辦尾牙季節，活動日期訂於 113 年 1 月 11 日(六)為準，餐廳地點紙本通告。

陸、臨時動議 (無)

柒、散會 113/9/28 上午 10 點 42 分

113/9/28 第 24 屆第 6 次理監事聯席會議與聯誼餐會





























莊學偉監事演奏薩斯風~！

活動預告

※臘八節冬季聯誼活動將於國曆 114/ 1/ 11(六)
上午 11 時假臺北市松山區健康路 3 巷 2 號
「真福記脆皮烤鴨」餐廳舉辦，敬邀 會員們
踴躍參予！報名事宜靜待紙本通知。謝謝！