

文：廖德政

1. 阿拉伯聯合大公國(United Arab Emirate, UAE)

波斯灣(Persian Gulf)入口處安曼灣(Gulf of Oman)，阿拉伯聯合大公國的Umm Al Quwien有30,000噸煤渣抵紅海入口處亞丁灣(The Gulf of Aden)的吉布提(Djibouti)；Mina Saqar有20,000噸水泥抵葉門(Yemen)的亞丁(Aden)；Ras Al Khaimah有10,000噸玉米(Corn)抵伊朗BIK。

2. 伊朗(Iran)

出口米，鐵礦(Iron Ore)抵中國。阿巴斯港(Bandar Abbas)有25,000噸鐵礦抵中國上海，6,000噸石灰岩(Dolomite)抵沙烏地阿拉伯的吉達港(Jeddah)，50,000噸爐渣(Clinker)抵沙烏地阿拉伯與葉門(Yemen)交界處紅海(Red Sea)的Gizan；柯梅尼港(Bandar Imam Khomeini, BIK)有52,000噸鐵礦抵中國青島(Qingdao)，12,000噸爐渣抵沙烏地阿拉伯的Umm Al Qasr，40,000噸硫磺(Sulfur)抵中國南通(Nantong)。

(四) 歐洲(Europe)

法國 Nantes 有6,000噸小麥抵阿爾及利亞(Algeria)的Tenes。俄羅斯(Russia)的聖彼得堡(St. Petersburg)有33,000噸鋼材廢料(Steel Scrap)抵土耳其的伊斯坎德倫(Iskenderun)。

荷蘭(Netherlands)的Moerdijk有11,000噸濃縮銅礦(Copper Concentrate)抵中國Jinzhou，13,000噸鋼材廢料抵土耳其的伊斯坎德倫；鹿特丹(Rotterdam)有8,500噸濃縮銅礦抵中國防城(Fangcheng)。芬蘭(Finland)的Kokkola有120,000噸濃縮硫化鐵礦(Pyrites Concentrate)抵中國防城。葡萄牙(Portugal)的Figuera Da Foz有5,500噸礦(Mineral)抵義大利(Italy)的Ravenna。比利時(Belgium)的安特衛普(Antwerp)有32,000噸鋼材廢料(Steel Scrap)抵土耳其Nemrut。西班牙Huelva有50,000噸生石灰黃鐵礦粉末(Calcined Pyrites Fine)抵中國青島。

1. 地中海(Mediterranean Sea)

土耳其Antalya有10,000噸水泥抵西非甘比亞(Gambia)的Banjul；Zonguldak有7,000噸鐵軌(Rails)抵伊朗Bandar Abbas。羅馬尼亞(Romania)的Braila有5,500噸小麥(Wheat)抵土耳其Mersin。阿爾巴尼亞(Albania)的Durrës有36,000噸礦(Mineral)抵中國上海，8,000噸抵安曼(Oman)的Sohar。保加利亞(Bulgaria)的Bourgas有27,500噸小麥抵突尼西亞(Tunisia)，Varna有26,000噸小麥抵西班牙Huelva。義大利北部

La Speiz有5,000噸鋼材(Hot Roll Coil, HRC)抵阿爾及利亞(Algeria)的Skikda；Augusta有3,800噸鋼材廢料(Steel Scrap)抵土耳其的伊斯坦德倫。羅馬尼亞(Romania)的Constantza有50,000噸小麥抵西班牙Tarragona。

2. 烏克蘭(Ukraine)

Mariupol有5,200噸生鐵(Pig Iron)抵土耳其Diliskelesi。Berdyansk有10,000噸煤(Coal)抵土耳其Marmara；Illychevsk有40,000噸硫磺(Sulfur)抵南中國。Kerch有12,000噸小麥抵利比亞(Libya)的Tripoli；Kherson有3,000噸小麥抵土耳其Izmir，9,000噸抵葉門Al Mukkala；Odessa有10,000噸小麥抵葉門(Yemen)的Mukalla。

(五) 非洲(Africa)

南非莫三比克(Mozambique)的Maputo有25,000噸糖(Sugar)抵葡萄牙(Portugal)的塞圖巴爾(Setubal)。北非突尼西亞(Tunisia)的Sfax有26,250噸肥料抵孟加拉的吉大港。西非幾內亞比索(Guinea Bissau)的比索(Bissau)有5,000噸生腰果(Raw Cashew)抵越南胡志明。南非(South Africa)西南岸的Saldanha Bay有4,000噸鋯石(Zircon)抵義大利Caronte；理查茲灣(Richards Bay)有12,000噸鈦爐渣(Titanium Slag)抵美國墨西哥灣的查理氏湖(Lake Charles)。西非塞內加爾(Senegal)達卡

(Dakar)有35,000噸鐵礦抵中國青島，4,000噸玉米(Maize)抵葡萄牙Mindelo。北非摩洛哥(Morocco)的Casablanca有6,000噸水泥抵阿爾及利亞(Algeria)。

(六) 美洲(America)

牙買加(Jamaica)的Port Rhoades有170,000噸鐵鋁氧石(Bauxite)抵中國日照(Rizhao)，Port Esquivel有35,000噸礬土(Alumina)抵荷蘭鹿特丹(Rotterdam)。薩爾瓦多(El Salvador)的Acajutla有21,813噸糖抵東亞俄羅斯(Russia)的Vladivostok。加拿大(Canada)的溫哥華(Vancouver)有50,000噸小麥抵地中海；Sorel有30,000噸鋼材(Steel Billets)抵孟加拉的吉大港。智利(Chile)的Barquito有20,000噸鐵礦抵中國日照(Rizhao)。墨西哥(Mexico)的Manzanillo有69,000噸鐵礦(Iron Ore)抵中國青島(Qingdao)；Lazaro Cardenas有90,000噸鐵礦抵中國日照。巴西(Brazil)的Victoria有10,000噸花崗岩(Granite)抵台灣花蓮(Hualien)；Santos有20,000噸錳礦(Manganese Ore)抵中國北部。哥倫比亞(Colombia)的Buenaventura有30,000噸焦煤(Coke)抵英國Redcar。阿根廷(Argentina)的San Lorenzo有8,500噸米抵西非。

船長業務

巴西桑多士港擱淺事件法律觀漫談（上）

文：呂志明

一、引言

船長STOPPAGE不是阻塞嗎？STEAMING HOUR蒸汽時間是什麼意思？這是二副問我的問題，這兩個英文在航摘（ABSTRACT LOG）上就是停車與航行時間。因為早期是蒸汽機器，STEAMING也代表行走的意思。目前的船副大部分都是這種英文程度。托譯考試5題猜一題，也就是200分等於零分；多數船副都在400分以下。500分以上的鳳毛麟角，600分的絕無僅有。這是英文教學的失敗，主要的是學習方法不對，失去興趣，我自己也是從初中開始，錯誤的方式中摸索出來的。我3年前在本刊投稿海上失聯記漫談—兼論船員英文素質。文中提到英文讀法要從字根入門，並且要買個電視棒，常看英文新聞，但無船副採信，仍然做天天上網的低頭族。

本輪這航次從印度卸完貨空放巴西桑多士（SANTOS）港裝黃豆，沿途天氣不好，每天掃洗艙都是關

著艙執行，沒有時間作其他工作。連到港前一天都在搖晃，下錨後發現第4貨艙漏進壓艙水，有兩小處破洞。大副打給工程師，他說跟租家要些時間來修補，我跟大副說租家不會給你時間，只會扣你租（OFF-HIRE）。幹工務的不懂租船業務（CHARTER PARTY 以下簡稱C/P），老船很難幹，問題多多。

二、本論

巴西桑多士（SANTOS）港風景優美，像星加坡一樣，三面海河環繞，南面沙灘好像聖淘砂，泳客多，政府還提供遊客自來水洗浴，開放式不需要門票。領港在第一浮標上船。河道很窄並且曲折，VHF11（VERY HIGH FREQUENCY）聯繫差。我都預先計畫好如果領港上不來，我如何轉頭脫困。碼頭很老舊，水深淺，約12.5米。還用兩個浮箱碰墊（PANTOON形式）將船頂出碼頭外，以增加吃水與裝貨量。只要有船經過，纜繩前後移動，浮箱碰墊

(PANTOON形式)跟著移位，不能固定，還要鬆出所有纜繩，讓工人調整浮箱。非常危險，岸上舷梯也因此前後移動，底部沒有360度滑輪設施，只是放在一片鐵皮上，容易造成船上欄杆折損，無法吸收震動力量。

某日晚上2100hrs,一艘德國貨櫃船SANTA BABARA 以9節速度，深吃水10米快速通過，三副立刻連拍相片8張，兩分鐘內從船尾快速過我船正橫，造成本輪前後移動，岸上舷梯折損。由於浮箱碰墊(PANTOON形式)跟著移位，船向碼頭靠近，於是擱淺了。工人不願意叫拖船來拉出復位，我只好請示公司後，雇用一條拖輪，將船拉出浮淺(RE-FLOAT)。我當時在駕駛台看電子海圖，測出他船速9節，但沒有AIS船名資料。這是目前AIS儀器的缺點。當船多時，要急著找的船名通常不出現，只有MMSI顯示而已，公司很多船都是這樣的。

後來我跟領港站要了船名，跟對方船長有VHF的聯繫。當然他完全否認，只說船速7節而已，後面又跟著2條船出港。該輪三副比較沒經驗，他回答說這是領港在操控。我在短時間內寫好抗議書

(LETTER OF PROTEST)與海事報告(MARINE NOTE OF PROTEST)發給船東與當地代理行。第二天就收到德國船長的抗辯書，他的名字是辛格紐(ZBIGNIEW)愛得蒙。還附帶ISM程序書的NON-CONFORMANCE REPORT(通常是NON-CONFORMITY REPORT,也許它是德文語意，俗稱NC)與車鐘記錄等等資料。他的資料能回頭調出來很詳細，非常不容易。那準是德國航海儀器先進吧。如果是我們船，大概沒辦法做到如此精確與ISMD的標準程序。

過了幾天完工了，時間是下半夜。到了早上6點低潮開始了，大副發現船突然向左傾約半度，趕快叫三副去船邊照相，看看水尺多少。結果中間水尺是12.3米，比完工12.5米少了20公分，代表擱淺了。又叫水手長去量所有船邊吃水，都是大約12米左右。中午潛水夫來做海底照相，還好船底都完好無損。據工頭告知，後面排班，還剩下一艘船(又要重演擱淺事故了。)，裝完後就啓用新碼頭了。

— 待 續 —