

專刊暨經驗交流

澳洲、雪梨港/(悉尼港)/(Sydney)港口碼頭

文：李齊斌

地理位置：南緯33度51分，東經151度12分。

位置於澳洲東海岸，新南威爾斯(New South Wales)。

全球最大的天然良港之一。繁榮的裝卸貨港口，著名的客輪碼頭。

西元2010年，雪梨港/(悉尼港)/(Sydney)：

貨櫃吞吐量全年計1,968,015TEU。

全球排名第61位。

港區分為五個部份：

- 1.雪梨小海灣(Sydney Cove):遠洋客輪碼頭,港區客輪碼頭。
- 2.達令港(Darling Harbour):操作雜貨物、貨櫃、駛上/駛下碼頭。
- 3.白色港灣區碼頭(White Bay):雜貨碼頭、長時期下錨碼頭。
- 4.戈雷伯灣(Gleble Bay):乾貨/散裝,汽車船碼頭。私人專用碼頭。
- 5.戈爾小海灣(Gore Cove):液化瓦斯船。

海圖編號：澳洲海圖197,201,202,361,423。

港區範圍：以宏姆貝燈塔(Homby Light)(南緯33-50;東經151-16.8)為圓心點四海涅為半徑,向外海區域劃圓

弧之面積皆屬於港區之範圍。

最大吃水:散裝輪:長度229公尺,吃水11.1公尺。

貨櫃輪:長度229公尺,吃水11.2公尺。

乾貨輪:長度229公尺,吃水11.2公尺。

客輪:長度300公尺,吃水10.5公尺。

駛上/駛下輪:長度234公尺,吃水12.0公尺。

油輪:長度320公尺,吃水13.7公尺。

港區限制:

- 1.戈爾小海灣(Gore Cove):液化瓦斯船。限白天進出港區。
- 2.雪梨小海灣(Sydney Cove):遠洋客輪碼頭,港區客輪碼頭。禁止下列時段進出港:週一至週五:0700-0930,1200-1300,1600-1830。
- 3.『船舶龍骨水下間隙』(U.K.C.)至少必須保持『吃水』的百分之十。靠碼頭時U.K.C.不得少於0.3公尺。壞天氣時,船舶進出港受限制。不允許進出港口。

4.進港大型油輪船舶龍骨水下間隙(U.K.C.)至少必須保持『吃水』的百分之十。

再增加0.2公尺。碼頭管制水深：戈爾小海灣一號碼頭管制水深13.7公尺。

戈爾小海灣二號碼頭管制水深9.7公尺。船舶龍骨水下間隙(U.K.C.)至少0.6公尺。

5.油輪吃水超過10公尺時，或船舶長度超過250公尺，或寬度超過36.5公尺，或載重噸位超過8萬公噸，須於『平潮』(Slack Water)之前1.5小時登領港，靠泊戈爾小海灣一號碼頭。(註一)。

6.船舶須於平潮(Slack Water)前靠泊摩納克(Morlake) AGL碼頭。

領港/引水登輪位置：宏比燈塔(Hornby Light)東方約4浬位置。

南緯33度50.1分；東經151度21.6分。到港船舶於抵達港區範圍前3小時，使用VHF/CH16呼叫：

『SYDNEY Harbour Control』通知本輪抵達領港站時間。

抵達前24小時必須試驗並記錄『主機倒俾』(Main Engine Astern)。確認主機情況正常良好。領港船15公尺

長度，鋁製。銀灰色船殼，水線帶黃橘色。半飛翼船(Semi-Planing vessel)。領港船駕駛臺兩側漆英文字母『PILOT』。到港船舶必須保持7節前進之航速。綑綁領港繩梯必須約2.5至3.0公尺高於水面。

特高頻通訊(VHF)/分隔航道(VTS)/(Vessel Traffic Management System)：

船舶在港區5海浬範圍內，須使用16頻道呼叫『Harbor Control』，再轉換至13頻道。

其它頻道：68,69,72,08。港口臺每小時通報港區航行、氣象、潮汐等安全資訊。

港區依照國際海事組織(IMO)採用SOFRELOG /IVSS系統，監視、追蹤分隔航道航行的

全部進港、出港船舶，保持安全航行。包括：(1.)閉路電視監控系統/工業電視監控系統(CCTV)/(Closed circuit Television),(2.)船舶自動識別系統。(AIS)/(Automatic Identification)：採用特高頻通訊(VHF)/(CH87的兩個頻道，作為船舶間的資料互相交換用途)。(3.) VTS等整合系統。進、出港船舶必須經由

(註一)：平潮(滯潮)(Slack Water)：漲潮與退(落)潮期間，由漲潮的方向開始改成退(落)潮時，有短時間停滯。稱為平潮或滯潮或靜止潮(Slack Water)。通常漲潮高度與退(落)潮高度，兩者潮差之平均值，為平潮水深。

16頻道通報雪梨電臺、港口管制臺：有關

1. 遇險(Distress)信息。2. 緊急(Emergency)信息。3. 安全(Safety)信息。4. 一般(Routine)信息。

醫療：港口代理行可以臨時安排醫療服務。包括：醫院治療、醫藥、眼科檢查等。船舶來自黃熱病(Yellow Fever)疫區港口。船員必須注射接種黃熱病疫苗，若有需要，醫院亦可安排接種黃熱病疫苗。

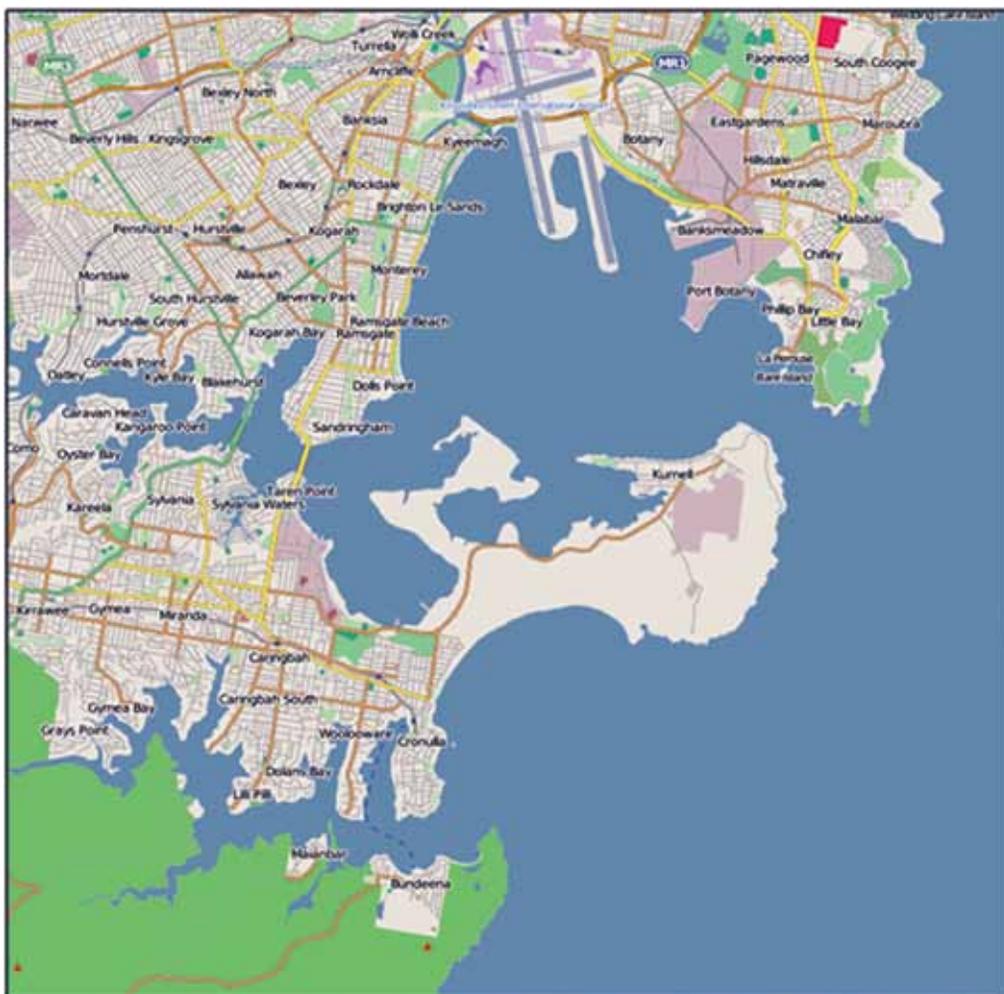
碼頭概況：

碼頭編號	長度/吃水/公尺	貨物種類/備註
1. Overseas Passenger Terminal (OPT)	300/10.5	旅客
2. 達令港3號	229/11.2	雜貨、駛上/駛下汽車/貨櫃
3. 達令港4號	289/11.0	雜貨、駛上/駛下汽車/貨櫃
4. 達令港5號	336/10.9	雜貨、駛上/駛下汽車/貨櫃
5. 達令港旅客碼頭	343/9.8	旅客、雜貨、駛上/駛下汽車/貨櫃
6. 戈雷伯灣1號	234/11.9	汽車
7. 戈雷伯灣2號	234/12.0	汽車
8. 戈雷伯灣7號	229/11.1	精製糖、水泥
<p>靠泊自卸機具船舶。使用岸上管路歧管、輸送帶至儲存場。散裝精製糖場，約28,000公噸。水泥儲存場約35,000公噸，包括16座儲存槽。</p> <p>一組皮帶式輸送帶、起重機、鍊條式輸送帶、水泥裝袋打包設備等。</p>		
9. 戈雷伯灣8號	120/7.0	粉狀純鹼(pen rice soda ash)
<p>一臺移動式起重機有兩組真空吸入噴嘴口。卸載速率每小時：最大約125公噸、平均約80公噸。</p>		
10. 白色港灣區2號	168/9.8	長時間靠泊船舶/(Lay-up)
11. 白色港灣區3/4/5/6號	279,265,203,203/10.5,10.4,11.0	-

參考資料:

1. LLOYD' S MARITIME ATLAS ◦
2. PORT GUIDE ENTRY. U.K. ◦
3. INTERNATIONAL MARITIME DICTIONARY ◦ BY RENE de KERCHOVE ◦
4. DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING ◦
THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE, INC. TOKYO, JAPAN ◦

(附 雪梨/(悉尼)Sydney港口位置簡圖)



附件/Appendix:

澳洲(Australia),新南威爾斯(New South Wales)雪梨(Sydney)/(亦稱：悉尼) 至下列各國港口航海距離表。僅供參考：

No. 港口中文/英文 國家/距離/海浬(Country/Distance/Nautical Miles)

01	肯布拉港(Port Kembla),	澳洲	48 miles
02	紐卡索港(New Castle,N.S.W),	澳洲	65 miles
03	布里斯班(Brisbane),	澳洲	513 miles
04	墨爾本 (Melbourne),	澳洲	583 miles
05	阿得來德(Adelaide),	澳洲	975 miles
06	奧巴尼 (Albany),	澳洲	1,820 miles
07	菲曼恩妥(Fremantle),	澳洲	2,140 miles
08.	雅加達 (Jakarta),	印尼	3,707 miles
09.	馬尼拉 (Manila),	菲律賓	3,965 miles
10.	新加坡 (Singapore),	新加坡	4,240 miles
11	神戶 (Kobe),	日本	4,408 miles
12.	香港 (Hong Kong),	中國	4,500 miles
			(經托列斯(Torres)海峽)
13.	高雄港 (Kaohsiung),	中華民國	4,512 miles
14.	臺中港 (Taichung),	中華民國	4,652 miles
15.	基隆港 (Keelung),	中華民國	4,742 miles
16.	胡志明市(Ho Chi Minh City),	越南	4,766 miles
17	上海 (Shanghai),	中國	5,030 miles
			(經托列斯(Torres)海峽)
18.	孟買 (Bombay),	印度	6,017 miles
19.	好望角(Cape of Good Hope),	南非	6,192 miles
20.	直布羅陀(Gibraltar)	西班牙	10,209 miles(經蘇伊士運河)
21.	倫敦 (London),	英國	11,518 miles(經蘇伊士運河)
22	鹿特丹 (Rotterdam),	荷蘭	11,571 miles(經蘇伊士運河)
23.	紐約 (New York),	美國	9,722 miles(經巴拿馬運河)
24	洛杉磯 (Los Angeles),	美國	6,510 miles
25	舊金山 (San Francisco),	美國	6,460 miles

(經新喀里多尼亞島南端)

(via New Caledonia south point)

一個輪機長交接的故事

文：Agir

聽到一個故事，是有關輪機長交接的事，也許您也有興趣聽聽看。

正是經過了幾天雨神瘋狂往南台灣倒水後難得的豔陽天，早上懷著舒暢飛揚的心情，拖著鉛般沉重的行李搭著小艇迎著怎麼嘗都甜美的海風，往那停靠著剛出塢的美女的碼頭而去，但是，下午準備接任者又搭著港內交通艇回家了，而準備卸任者卻還留在船上。

嗯？這就是那所謂的故事？

不～，看倌！稍安勿躁，Agir這不就要咬著您的耳朵慢慢說與您聽了嗎？

這條船預定當晚完成裝貨後就要往日本大阪開，航程約四天，在交接中，卸任者告知接任者關於已完成、未完成、...等等等的各個事項，接任者除細讀交接報告外並重點筆記了下來，看看待完成的項目並不多，也準備讓卸任者再帶著船頭船艙跟機艙繞一圈就算完成交接讓他回去了，但是最後卸任者叮嚀了一句“你這次到日本，PSC 可能會上來檢查喲”！

☆☆☆！嘎？日本？PSC？大約四天後？但是：

- 1、目前主機油溫加不上來，進主機cSt180的油溫才60℃，開航前得先找到問題處理掉，至少也要被趕離碼頭後在港外處理好了才能走。
- 2、緊急24V電源大接地，電錶打到底了(在塢裡已經知道，可能以為是小事沒處理，但是在PSC檢查中卻是扣船項目)。
- 3、緊急滅火泵輕載時抽不上水來，更別說壓力了，雖說其任內整理過，但是在船塢碼頭時用了真空抽吸泵輔助也沒辦法抽點水上來，就這樣放著了，驗船師沒吭聲就認為是小事情了，可PSC不會這樣認為的，更何況船上還沒有配件。
- 4、在重載時，水是打上來了，可是還得將船頭船艙的冷卻水閥關了才能夠噴水，壓力也還勉強，顯然隔離閥也得拆檢。
- 5、焚化爐的火焰偵測眼和排氣溫度計損壞，須換新，配件雖然已經

送船，但這也要時間去安裝呀，更何況原廠件已經買不到了，這送船的是否可以用上還不知道。

- 6、塢修出來，艙底還沒清潔，油水分離器也得試著運轉看看(油水分離器正詢價中準備整個換新，顯然是有不小的問題才要換新)。
- 7、其他PSC相關的項目，也不知道是否有沒說的或是忽略了的？人家次次拿零缺點獎金，要是接了任了，事情來不及在四天的航程中處理完，到了日本被扣了，看倌哪！那豈是一個慘字了得的呀！

所以，在與公司長官與準備卸任者溝通過後，取得了共識與諒解，讓保證PSC檢查中一定可以輕鬆過關的原準備卸任者繼續留船擔此重責大任，而原準備接任者則待下航次的再來重新交接；即使PSC本航次並未訪船，也至少可以取得更多的時間來處理、來準備，您認為呢？看倌！

這事，如炸彈的火芯般快速地傳入姊妹船的某位輪機長耳中，他說了：阿現在是要規定零缺點移交嗎？

您別聽他的，他說是這麼說，但他的移交可又是書面又是電子檔案的，還帶拉著拖著來場現場解說，可詳細著呢！接任者只要翻翻他留下來的

的檔案、照片，就可以接著做下去，沒人不愛接他的任的。

故事說完了，您乏了嗎？再說二句好嗎？

其實，看倌！說到底，只不過是一個責任感與榮譽心罷了，在四條槓的肩章下，扛起的就是一整個機艙的所有事，您說是不？

每個人的觀點都不一樣，也許您會有不同的看法、說法，但如果在日本的PSC檢查中不幸被扣船了，也許別人會說：阿呀，那是前任的問題啦！可是身為現任輪機長的您能這樣輕鬆地把責任給推出去嗎？

這就是那位接任者這麼想、這麼說、這麼做的；我這長舌的說者不表示意見，屆時有空再跟您說說另一個有關一個輪機長的故事！

