

# 航運新聞摘要及翻譯(NO. 02)

發布日期：2002/12/30

1. 日本造船廠敦促政府聯合歐盟在 WTO 控訴韓國造船廠受國營銀行補貼保護，低價傾銷。(摘自 TradeWinds 2002.11.01)
2. 船級協會認可不符合國際載重規則之散裝船舶，將置海員於險境  
英國散裝船綜合安全評估 (FSA) 技術顧問 Captain Barber 指稱，很多現代散裝船不能符合國際載重線公約支撐單艙 (任一艙) 浸水之規定，特別是老舊散裝船裝載高比重貨物時，常因艙壁強度不足，無法支撐單艙浸水，在最壞的情況下導致結構瞬間破裂。IACS 及 IMO 增加艙壁強度之規範僅限於第 1 艙與第 2 艙之艙壁，仍有很多現成船不適用該規範。在許多意外事件中，如 M.V. “KAMIKAWA MARU” 及 M.V. “TREASURE” 破損在第 3 艙與第 4 艙，可見上述 IACS 增加艙壁強度之規範 (enhanced rules on strengthening BHD)，與沒有規範並無太多差別。除非完全符合國際載重線公約支撐單艙 (任一艙) 浸水之規定或限制不符合規定之船舶只能裝載如煤等低比重貨物，以使艙壁獲得貨物之支撐。IACS 2003 年 7 月將推行 8 點計劃改進散裝船的安全，包括加速船齡 10 年以下散裝船補強第 1 艙與第 2 艙之艙壁。希臘船東強烈要求 IACS 重新考慮此項措施，以免增加船東很大的成本負擔 (\$ 2bn)，並請加強執行現成規範及正確檢驗 (the rigid enforcement of existing rules and exact surveying)。(摘自 TradeWinds 2002.11.08)
3. 近來汽車專運船 (pure car/truck carrier, PCTC) 有大型化的趨勢。日本三井 (MOL) 訂造 6400 輛型 PCTC 4 艘，並預備訂造 9000 輛型 PCTC 6 艘。日本汽船 (NYK) 訂造 6400 輛型 PCTC 8 艘。兩家公司均將淘汰 3000/4000 輛型 PCTC。(摘自 TradeWinds 2002.11.08)
4. 葉門政府強化海事安全，宣稱 10 月 6 日 VLCC “Limburg” 遭受恐怖攻擊與兩年前 M.V. “USS Cole” 爆炸類似，都是恐怖集團所為。葉門政府除加強 1500 海浬海岸線巡邏外，並派遣直昇機與巡邏艇護航進入葉門港 (Yemeni port) 之船舶。(摘自

Fairplay 2002.10.31)

5. 新加坡政府為增進海事安全，對航行新加坡海峽商船，尤其高價值船舶如 LNG、LPG、油輪、郵船等採取護航措施。完成船舶交通資訊系統以監視及提供資訊給予航行新加坡海峽之船舶。(摘自 Fairplay 2002.11.07)
6. 台灣航業公司保留選擇權擬向中船再訂造之第二艘巴拿馬極限型 77,500DWT 散裝船(註:第二艘已於 2002 年 12 月簽約)。今年 6 月在日本 Oshima 船廠訂造之 52,500DWT 散裝船將追加一艘，第一艘及第二艘預定於 2004 年 11 月及 12 月交船。(摘自 TradeWinds 2002.11.01)
7. 中鋼運通公司新造四艘 175,600DWT 散裝船最後一艘將於 2003 年元月交船。另計劃再向中船訂造兩艘 200,000DWT 散裝船並保留數艘選擇船。(摘自 TradeWinds 2002.11.01)
8. 陽明海運公司將購入兩艘散裝船，分別為 70,000-DWT 與 69,000DWT 造於 1996 年，並希望以每艘賣出 66,000-DWT 之仁明輪及勇明輪。2003 年 2 月自日本今治造船廠接新船 76,000-DWT M.V. “MING VIRTUE”。擬擴充散裝船隊，正與中船高雄廠洽談訂造三艘 77,500-DWT 散裝船。(摘自 TradeWinds 2002.11.08)
9. 萬海航業公司最近計劃建造升級至 3500TEU 之貨櫃船投入太平洋航線，該公司正積極洽詢船廠(摘自 Fairplay 2002.11.01)
10. **雙船殼油輪於遭受恐怖攻擊時提供額外保護**  
299,000-DWT VLCC M.V. “LIMBURG” 於 2002.10.06 遭受恐怖份子攻擊，右舷第 4 艙外殼爆裂約 10 公尺，但內殼僅受輕微衝擊。雙船殼之設計原為防止油輪碰撞或擱淺造成油污染海洋，而非為防護炸彈爆炸，但卻發揮了額外保護作用。第 4 貨油艙裝載 10,000MT 原油，但僅造成少許污染，雙船殼有效達到降低損害之目的。(摘自 TradeWinds 2002.10.18)

11. IMO 構思倡議船舶終身綠色護照 (a cradle-grave “ Green Passport ” )

新船建造時由造船廠製發船舶綠色護照，詳細記載船上潛在危險材料，此護照由接續之船東，於船舶終身營運期間，適時更新內容，涵蓋設計與設備之變更。最後接手之船東應將此護照交予拆船場。

關於該案，海上環境保護委員會 MEPC 將製作一份最終草案供下次於 2003 年 IMO 大會採納。綠色和平組織要求的是強制規範(mandatory rules)而不是指導書(guidelines)。同時指出對環境與健康所造成之損害，船東/營運者均應負責任。

(摘自 TradeWinds 2002.10.18)

12. 目前 LNG 船最大為 145,000m<sup>3</sup>，尚在建造中。在 Doha 舉辦之 Gastech 2002 會議，認為 LNG 自中東輸往歐洲，以 200,000m<sup>3</sup>到 250,000m<sup>3</sup>之 LNG 船載運最具前景。(摘自 TradeWinds 2002.10. 25)

13. 南韓新船訂單 2002 年前 3 季較去年同期滑落 10% 達 130 萬總噸。同時日本今年上半會計年度，新船外銷訂單超越 1996 年高峰，161 艘共 740 萬總噸。(摘自 TradeWinds 2002.10. 25)

14. 日本三菱重工 Nagasaki 船廠，2002 年 10 月 2 日建造未完工郵輪 M. V. “Diamond Princess “發生爆炸大火，損失慘重。(摘自 TradeWinds 2002.10. 25)

15. 巴拿馬運河宣稱過去兩個會計年度，通過運河船舶發生意外事故率降低 40% ，締造新的安全紀錄。2001-2002 會計年度發生 34 件，1999-2000 會計年度發生 57 件，1997-1998 會計年度發生 56 件。(摘自 Fairplay2002.10.17)